SOSYAL BİLİMLER DERNEĞİ YAYINLARI: A - 1

ÖRGÜTLEŞEMEYEN KENT

İzmir'de İş Hayatının Yapısı ve Yerleşme Düzeni

Mübeccel Belik Kıray

SOSYAL BİLİMLER DERNEĞİ YAYINLARI: A - 1

ÖRGÜTLEŞEMEYEN KENT

İzmir'de İş Hayatının Yapısı ve Yerleşme Düzeni

Mübeccel Belik Kıray

TÜRK SOSYAL BİLİMLER DERNEĞİ
Paris Caddesi 36/3, Ankara

SOSYAL BİLİMLER ARAŞTIRMA SERİSİ: A - 1

Bu seride yayımlanan araştırma kitaplarının yayın hakkı "Türk Sosyal Bilimler Derneği" ne aittir. Yazı ve muhtevanın tümü ya da bir parçası adı geçen Dernek'ten izin alınmadan başkalarınca yayımlanamaz.

Copyright by Turkish Association for Social Sciences/1972

1972 yılında, Ankara'da Ayyıldız Matbaası A.Ş.'nde 1000 adet basılmıştır.

Birinci Baskı, 1972.

SUNUŞ

Ele aldığınız bu kitaptaki İzmir şehri ile ilgili araştırma, saha çalışmasına dayanan ve tarih metodundan, istatistik ve arşiv taramalarından, özellikle anket ile ilgili metod ve tekniklerden yararlanarak uygulanmış ve sonuçlandırılmış araştırmalardan bir tanesidir. Araştırmalar 1967-1968 yıllarında yapılmış olup dökümü ve analizi tamamlandıkça yayımlanacaktır. Araştırıcıların yöntemleri farklı olmakla beraber, özellikle davranışların tahliline yönelmiştir. Ülkemizde her kesimde ve özellikle Üniversitelerimizde bu tür araştırmalara karşı ilgi artmakta ve bu ilgi böyle araştırmaların giderek daha çok yapılmasına yol açmaktadır. İzmir'de şehirleşme süreçlerini, sosyal, ekonomik değişmelerin niteliğini incelemeyi amaç edinmiş olan bu araştırmalar serisinin, böyle bir ilginin sonucu olduğu kadar bu ilgiyi geliştirecek bir araç olacağı umudundayız.

Ampirik temele dayanan bu tür araştırmaların ülke bakımından yararı, küçük topluluklara kadar inerek varsayımların tahkikine yol açması böylece bir yandan çeşitli görüş ve teorilerin olaylarla münasebetini araştırırken, öte yandan ülke gerçeklerinin daha etraflı olarak bilinmesi, anlaşılması olanaklarını sağlamasıdır. İzmir şehri ve şehrin bu günkü durumunu olduğu kadar tarihî gelişmesini, ilgili sosyal ve ekonomik endikatörler gözönünde tutularak yapılmış bu araştırmalar, fizikî ve coğrafî çevreyi, insanlararası ilişkileri çeşitli yönleriyle ele almakta, sosyal değişme ve gelişme ile birlikte kurumlardaki gelişmeyi ve örgütleşmeyi incelemektedir. İzmir araştırmalarının bir kısmı, anket ve örneklem tekniği bakımından bağlantılı olmakla beraber, bir kısmı da bağımsızdır. Uygulanan teknik bakımından mevcut bağımlılık, bu arada yöntemler de farklı tutumların ortaya çıkmasını önlememiştir. Çünkü araştırıcılar kendi tercihlerine göre bir yöntem uygulamışlardır. O bakımdan, araştırmaların, bittikçe, monografiler halinde yayımlanmasında bir sakınca görülmemiş, aksine ele alınan problemleri, toplanan verileri, elde edilen sonuçları bir an önce kamu oyuna sunmakta yarar görülmüştür.

İzmir araştırmaları, Türk Sosyal Bilimler Derneği üyelerinin bir arada yaptığı ilk araştırmadır. Türk Sosyal Bilimler Derneği'nin üyeleri, Türk Üniversite mensupları, genellikle, sosyal bilimler alanlarında çalışan davranışa dönük saha araştırması yapan öğretim üyeleridir. Üyeleri arasında Ankara, İstanbul, Orta Doğu Teknik ve Hacettepe Üniversitelerine mensup öğretim üyeleri vardır. İzmir araştırma-

ları, Ankara üniversiteleri öğretim üyelerinin ve onlara yardımcı olmayı kabul eden öğrencilerin, İzmir'de anketör ve organizatör olarak görev alan ilkokul öğretmenlerinin ortak çabası sonucudur. Böylece sosyal bilimler alanlarında bir arada çalışmanın bir örneği verilmeye çalışılmıştır. Proje direktörü olarak grubu bir araya getirmede ve uygulamanın başarılı olmasını sağlamada Prof. Dr. Şerif Mardin'in büyük katkıları olmuştur. Bu çalışmaların ortaya çıkmasında onun çabalarının önemli bir yeri vardır.

Araştırıcılar, evreni amaçlarına göre tesbit etmişlerdir. Araştırma alanı **metropoliten** alan içinde şehrin çekirdeği esas alınmakla beraber bazı araştırmalarda **hinterland**'la ilişkiler üzerinde durulmuştur. Her seferinde bütün evren kapsanamıyacağına göre, örneklem alınmış ve örneklem, üzerinde durulan soruna ve evrene göre değişmiştir.

Tarihî gelişme itibariyle sosyal ve ekonomik sorunlar; şehir ekolojisi; konutlar; haberleşme ve kitle haberleşmesi; eğitim gibi konular ele alınmıştır. Evren'in ve örneğin tesbitinde yerli ve yabancı uzmanlardan da yararlanılmıştır. Bu arada, uygulamanın organizasyonunda ve yürütülmesinde Doç. Dr. Şefik Uysal'ın büyük yardımları olmuştur.

Araştırmalarm önemli bir kısmı şehrin çekirdeğinde yapılan bir örnekleme dayanmaktadır. Seçim listelerinden 8 bin kişilik bir grup tesadüfî olarak seçilmiş, ilk bilgileri verecek anket onlara uygulanmış, belirli konulara yönelmiş daha ayrıntılı anketler için bu ana örnekten 2 bin ve bin kilişik alt örnekler seçilmiştir. Bazı araştırıcılar da, araştırma amaçla-

rına göre ayrı evren ve örnek seçmişlerdir. Yan dağılımlar ve çapraz tablolar O.D.T.Ü. Hesap Bilimleri Bölümünde IBM makinelerinden yararlanarak hesaplanmıştır. Araştırmaya Prof. Dr. Şerif Mardin, Prof. Dr. Milbeccel Kıray, Prof. Dr. Ruşen Keleş, Doç. Dr. Cevat Geray, Doç. Dr. Oğuz Arı, Doç. Dr. Ergun Özbudun, Doç. Dr. Deniz Baykal Doç. Dr. Şefik Uysal; Dr. Emre Kongar, Dr. Çiğdem Kağıtçıbaşı ayrı ayrı ya da ortak projelerle katılmışlardır. Yapılan araştırmalar sonuçlandıkça monografiler halinde yayımlanacaktır.

Araştırmanın bilgi toplama safhasında ve mahallî uygulamada, Vali Sayın Namık Kemal Şentürk'ün, Belediye Başkanı Sayın Osman Kibar'ın yakın ilgi ve yardımları olmuştur. Değerli yöneticilerimize, Türk Sosyal Bilimler Derneği'nin ve Türk Sosyal Bilimler camiasının en içten teşekkürlerini sunmayı bir görev sayıyoruz.

Oğuz ARI
Türk Sosyal Bilimler Derneği
Başkanı

ÖNSÖZ

Kentlerimizin bugünkü yapısında hem özellik hem de sorun diye görebileceğimiz bir çok yön vardır. Bunlar temelde, kentteki iş hayatının sosyal yapısının iç çevre ve dış dünya toplumları ile ilişkilerinin son yüz yılda geçirdiiğ değişikliklerin sonucudur. Kentlerimizde 19. Yüzyılda sanayi öncesi iş hayatı düzeninin, hızla genişleyen, ileri teknolojili Batı ekonomik düzeni ile karşılaşması kendine has özellikler doğurmuştur. Buralarda, yoğun ve karışık bir dış ticaret ve bunun kontrol mekanizmaları ile, eski yersel iş yapısı ve kontrol mekanizmaları yan yana yaşayan yeni bir çift yapı oluşturmuştur. Bu yapının oluşması ve değişmesinin İzmir'de nasıl olduğunu bu çalışmamızda tarihsel bir perspektif içinde araştırdık.

İzmir'de millî mücadele kadar şuurla yürütülen bir millî ticaret ve millî bankacılık mücadelesinden sonra bu söz konusu çift yapı büyük çapta kaybolmuştur. Bu-

na rağmen, gene de iş hayatının sosyal yapısı tam modernleşmiş görünmemektedir. Ne derecede modernleştiğini bu kentteki iş hayatının farklılaşma ve örgütleşme derecesini gözlemiyerek tesbit etmek istedik. Sosyal değişme araştırmalarında teknolojik değişmelerden, değer değişmelerine kadar pek çok yön üzerinde durulmuşsa da özellikle iş hayatının modernleşmesinde örgütleşme ve örgütün ihtisaslaşma ve kompleksleşme derecesi üzerinde, bizim bildiğimiz kadar, pek durulmamıştır. Bu araştırmamızın ilgi çekeceğini umduğumuz bir yöndür.

Toplumsal ilişkiler her zaman mekânda yansıdığına göre, İzmir'in iş hayatında değişen yapının, yerleşme düzenini gözlemliyerek sağlamasını yapmak olanağını bulduk. Böyle bir çalışma ise, yerleşmedeki özelliklerin bir formel örgütleşme - mekân etkileşimi sonucu doğduğunu gösterdi.

İzmir'in bu günkü iş hayatının sosyal yapısında ticaretin, yapısı gereği, örgütleşmesi olanağı çok kısıtlıdır. Sanayi ise ancak gelişmektedir. Böyle dışa dönük büyük örgüte ihtiyacı olmayan ticaret ile, içe dönük fakat henüz tam gelişmemiş modern sanayi çelişkisi ile, son derece küçük, örgütsüz, farklılaşmamış, ihtisaslaşmamış birimlerden oluşan bir yapı ortaya çıkmıştır. Araştırmamızın bir başka ilgi çekeceğini umduğumuz yönü de, bu özellikte bir yapının mekânda da farklılaşmayan bir yapı doğurmuş olmasını, küçük birimlerin yerleşememekte ve "yüzmekte" olduğunu izliyebilmiş olmamızdır.

Bu çalışma, yukarıda söylediklerimizden de anlaşılacağı gibi, bir toplumsal değişme araştırmasıdır. Ay-

rıca bir kent sosyolojisi analizi olarak şehircilerimizin, bölge plancılarımızın, kamu ve mahallî idarecilerimizin de ilgisini çekeceğine, onların yönünden de anlamlı analizler getireceğine inanıyorum.

Bu yapıtın ortaya çıkabilmesinde çok büyük anlayış gösteren ve yardımlarını esirgemeyen başta İzmir Belediye Başkanı sayın Osman Kibar olmak üzere, İzmir Ticaret ve Ege Bölgesi Sanayi Odaları yetkililerine, özellikle sayın Hilmi Öztarhan'a, sayın Prof. Dr. Aydemir Aşkın ile Dr. İlter Akad'a ve İzmir İmar Müdürü Münir Arısan'a minnettar olduğumu söylemek isterim. Sayın Avukat Nurullah Bayraktar'a, sayın yazar Samim Kocagöz'e ve Kahveciler Derneği Başkanı sayın Kenan Bey'e de bana ayırdıkları uzun saatlar için son derece müteşekkirim.

Sadece yazmaya alışmış bir insan olarak, düşünce ve analizleri şekil halinde belirtmek bana çok zor ve zaman zaman imkânsız gibi geldi. Şimdi kitaba giren şekilleri Numan Tuna ve Raşit Gökçeli'ye borçluyum. Gene de yanlışlıklar ve anlaşılmayan yönleri varsa elbette kusur benimdir.

Bu çalışmamı da bütün diğer çalışmalarım gibi eşim Dr. İbrahim Z. Kıray'a ithaf ediyorum. Yıllar boyu bütün araştırmalarımı olduğu gibi bunu da teşvikini, her aşamasında yardımını ve desteğini nasıl anmam.

Mübeccel Belik Kıray

Ankara, Haziran, 1972

İÇİNDEKİLER

Sunuç III
Önsöz VII
İçindekiler XI
Tablolar XIII
Şekiller XV

I. Bölüm: Giriş ve Veriler 1

II. Bölüm: Sanayi Öncesi Kenti ve Değişme Süreci 4
1. Eski Bölge İlişkileri 4
2. Değişen Bölge İlişkileri 10
3. Ulaşım 12
4. Ticaret 14
5. Haberleşme 18
6. Nufus 21
7. Merkezî İş Mıntıkası 23

III. Bölüm: Yarı Gelişmiş Bir Metropoliten Merkez 56
1. Yeni Bölgesel Bütünleşme . . . 56
2. Yeni Ulaşım 62
3. Yeni Haberleşme 68

4. İş Hayatının Yeni Yapısı 73
a) İşportacılar ve Ayak Satıcıları 79
b) Esnaflar 79
c) Ticaret ve Sanayi Odalarına Kayıtlı Kurumlar 82
d) Yeni Sanayi 91
e) Millî Bankacılık 92
5. Bugünkü Merkezî İş Mıntıkası . . 95
IV. Bölüm: Sonuç 108

EKLER:

EK: 1 : İzmir - Kasaba Demiryolu Yapım Tarihi ve Uzunlukları 118
EK: 2 : İzmir - Aydın Demiryolu, Yapım Tarihi ve Uzunlukları 119
EK: 3 : 1877 ile 1881 Yılları Arasında İzmir'den Yabancı Ülkelere Yapılan Yıllık İhracat ve İzmir'den Yapılan İthalat Miktarları 120
EK: 4 : İzmir'de Deniz Ulaştırması Teknolojisinde Değişmeler 120
EK: 5 : İzmir Bölgesinde Alt Merkez Nufusları 122
EK: 6 : İzmir'de Esnaf Dernekleri 123
EK: 7 : İzmir Kenti Merkezî İş Mıntıkası Sayım Kâğıdı 125
EK: 8 : İzmir'de İş Yerlerinin Toplumsal Yapısı Araştırma Anketi 126
EK: 9 : İzmir'de Kahve ve Oteller Araştırma Anketi 128
Bibliografya 129
İndeks 132

TABLOLAR

Tablo 1 :	1850'den Önce İzmir ve Bölgesinde Yaklaşık Nufus	9
Tablo 2 :	1894 İzmir İl Merkezi Nufusu	22
Tablo 3 :	İş Yerlerinin Bölge İlişkileri	60
Tablo 4 :	İş Yerlerinin Kullandığı Ulaşım Araçları ve Değişmesi	64
Tablo 5 :	İş Yerlerinin Haberleşme Şekil ve Miktarı	68
Tablo 6 :	İş Yeri Başına Düşen Günlük Haberleşme Miktarı	72
Tablo 7 :	İş Yerlerinde Kullanılan İdareci Sayısı	83
Tablo 8 :	İş Yerlerinin Şubelerinin Bulunduğu Yerler	85
Tablo 9 :	İş Yerlerinde Kullanılan Düz İşçi Sayısı	87
Tablo 10 :	İş Yerlerinde Kullanılan Kalifiye İşçi Sayısı	88
Tablo 11 :	İş Yerlerinde Çalışan Sanat Okulu Mezunu Sayısı	89
Tablo 12 :	İş Yerlerinde Çalışan Üniversite Mezunu Sayısı	90
Tablo 13 :	İzmir Sanayiinin Sermaye Gruplarına Göre Dağılımı	92

ŞEKİLLER

Şekil: 1 — Asia Minor 5
Şekil: 2 — XVIII. Yüz yıl sonunda bölgesel bütünleşme biçimi 6
Şekil: 3 — XVIII. Yüz yıl sonunda İzmir'in mekansal yapısı 26
Şekil: 4 — XVII. Yüz yıl sonunda İzmir körfezinden görünüş (C. Le Brun'dan gravür) . 28
Şekil: 5 — XVII. Yüz yıl sonunda İzmir körfezinin güneyden görünüşü. (C. Le Brun'dan gravür) 29
Şekil: 6 — XIX. Yüz yıl başında İzmir (T. Graves'in haritası) 33
Şekil: 7 — XIX. Yüz yıl sonunda bölgesel bütünleşme 35
Şekil: 8 — XIX. Yüz yıl sonunda İzmir (1890 yılında Osmanlı Ordusu subayları tarafından çizilmiş harita) 37
Şekil: 9 A ve B — XIX. Yüz yıl sonunda İzmir'in mekansal yapısı . . . . . 38—39
Şekil: 10 — XIX. Yüz yıl tütün, üzüm-incir işleme hanları 41
Şekil: 11 — XIX. Yüz yıl sonunda İzmir Kordonu (Tüccar Evleri) 50
Şekil: 12 — 1968'de İzmir Kordonu (Apartmanlar) 105
Şekil: 13 — 1968'de Merkezî iş mıntıkasında yerleşme düzeni 97

I. Bölüm

Giriş ve Veriler

Kentler bilindiği gibi tarımsal olmayan üretimin yapıldığı ve daha önemlisi hem tarımsal hem de tarım dışı üretimin dağıtımının kontrol fonksiyonlarının toplandığı, belirli teknolojik gelişme seviyelerine göre büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış yerleşme biçimleridir. Ve bu özellikleri ile yalnız başlarına var olamazlar, çevrelerindeki diğer yerleşmelerle etkileşim içerisindedirler. Dolayısı ile nerede ve hangi devrede olursa olsun bir kentin zaman içerisinde oluşumunun en önemli ve anlamlı yönlerinden birini sözünü ettiğimiz fonksiyonların ve bulârın yerleştiği kent merkezinin çevre yerleşmeleri ile kurduğu ilişki ve bu ilişkinin değişmesinin araştırılması teşkil eder.

İzmir son iki yüzyıl içerisinde hem çevresindeki yerleşmelerle ilişki düzenini hem de dağıtım ve kontrol fonksiyonları ile bunların merkezdeki yerleşmesini

kökten değiştirmiş bir kent gibi görünmektedir. Bu hali ile sanayi öncesi bir feodal şehir yapı ve ilişkileri düzeninden az gelişmiş bir metropoliten merkez haline dönmüştür. Bu çalışmada böyle bir dönüşümün geçen yüzyılda hangi faktörlerin etkisi ile mümkün olduğu ve kentin merkezindeki mekânda nasıl aksettiği araştırılacak ve bu oluşumlar üzerinde bazı genellemelerin mümkün olup olmadığına bakılacaktır.

Hem zaman içinde yayılan, hem de bugünkü toplumsal yapının birçok yönünü kapsayan böyle bir araştırma için gerekli verileri toplamak çok çeşitli işlemleri gerektirmiştir. Türlü yazılı kaynaklardan ve kentin yaşlı kaynak kişilerinden yoğun mülâkatlarla geniş bir devreyi kapsayan tarihsel bilgi toplanmıştır. Bu araştırmanın gayesi tarihsel bir tasvir olmadığı için toplanan bilgiler daima İzmir kentinin dolayısıyla benzer yapıdaki şehirlerin gelişme safhalarını, her safhanın özelliklerini ve bu özellikleri oluşturan toplumsal dinamiği anlatacak yönlerde yoğunlaştırılmıştır. Son devre üzerinde ise 1968 kışında ayrıca üç ayrı bilgi toplama işlemi tatbik edilmiştir. Önce kentin merkezî iş mıntıkasının merkezinden başlayıp konutların oranının yüzde elliye vardığı çevreye kadar işyeri sayımı sürdürülmüştür. Böylece hem merkezî iş mıntıkasının hududu tâyin edilmiş, hem de buradaki arazi kullanma biçimini ve işyerlerinin alt yerleşme farklılaşmalarını gözlemek için bilgi edinilmiştir. İkinci bilgi toplama işlemi, İzmir Sanayi ve Ticaret Odalarına bağlı işyerlerine sistematik tesadüfî örnekleme yolu ile uygulanan sörveydir. Bu anketlerle 1968 yılında en büyük işyerlerinin iç yapısı ve gelişme eğilimleri üzerinde

bilgi edinilmiştir. Araştırmanın yapıldığı süre içerisinde bir de kahve ve otellerin faaliyetleri üzerinde bilgi toplama gereği hissedilmiş, bu yönde de Kahveciler ve Otelciler Derneği üyelerinden sistematik tesadüfî bir örnekleme dayanarak bir diğer sörvey ile yeni bilgi edinilmiştir.

Ticaret Odası, Esnaf Dernekleri başkanları gibi bütün iş örgütlerinin yetkili kişileri ile yapılan geniş mülâkatları ve İzmir'den bölgeye ulaşım yapan dolmuştan uçağa kadar her türlü araç ile ilgili sayımlar da kullandığımız bilgi toplama süreçlerindendir.

Genel gözlemlerin, çok çeşitli yoğun mülâkatların, aynı derecede çeşitli yazılı kaynakların ve bu üç sörveyin verdiği bilgilerin hepsi birbirini tamamlayacak tarzda bir arada kullanılarak bu araştırmanın öne sürdüğü analiz yapılabilmiştir.

II. Bölüm

Sanayi Öncesi Kenti ve Değişme Süreci

1. ESKİ BÖLGE İLİŞKİLERİ

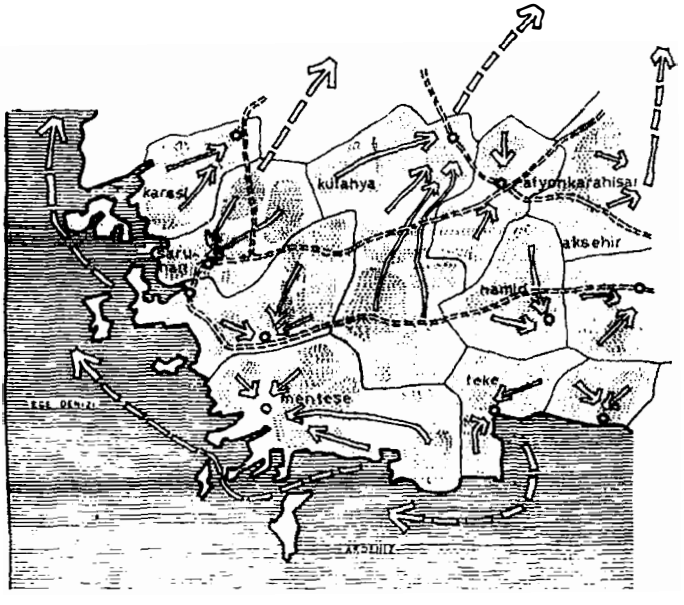
İzmir uzun zamandan beri Anadolu'dan gelen uzun mesafe kervan ticaret yollarının son limanı ve o zamanın ulaşım, haberleşme, üretim ve artık ürün imkânlarına ve de politik ve ekonomik örgütlenmesine göre belirlenmiş bir bölgenin ihtisaslaşmış bir zanaat ve dış ticaret merkezi idi[1]. Bölge Osmanlıların idarî teşkilâtı ile de belirlenmiştir. Verimli Gediz ve Bakırçay nehirleri vâdisi içerisinde kademelenmiş

(1) İzmir'in 19 uncu yüzyılda tamamen dışa dönük bir ticaret yerleşmesi haline gelmeden önceki göreli yeri için bkz.: Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 13 üncü kitap. Zuhuri Danışman Türkçeleştirmesi. Z. Danışman Yayınevi, 1971 İstanbul, s. 80 ve devamı; Sahillioğlu, H., "1763'te İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, No. 8, 1968; Sahillioğlu, H., "XVIII. Yüzyıl Ortalarında Sanayi Bölgelerimiz ve Ticarî İmkânlar", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, No. 11, 1968, s. 61-66; Emin Canpolat, İzmir Kurtuluşundan Bugüne Kadar, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul 1953.



Şekil: 1 — Asia Minor: Talles 1851.
(Princeton Üniversitesi Harita Koleksiyonu)

yerleşme noktaları, Saruhan (şimdiki Manisa) merkezi etrafında bir bölge meydana getiriyorlardı. Buradaki kentsel yerleşmelerin hem kendi tüketimleri için tarımsal olmayan üretim örgütleri vardı, hem de belli bir konuda bölgeye ve bazen bölge dışına da hizmet edecek tarzda bir zanaat kolunda da ihtisaslaşmıştı. Bölge içerisinde Manisa ipekli dokumada, Uşak halıcılıkta, İzmir yazma denen pamuklu (yorgan yüzü ve baş örtüsü) dokumada, Ayvalık, Edremit zeytinyağı ve sabunda ihtisaslaşmış tarımsal olmayan üretim merkezleri idiler. Bunların etrafında



18. yüzyıl sonunda bölgesel bütünleşme biçimi
şekil: 2

tarımsal üretim yerleşmeleri olan köyler vardı[2] (Şekil 1 ve 2).

Böylece büyük değişikliklerin henüz başlamadığı bu devrede kendi iç dinamizmi ile bölge bütünleşmesine ulaşan bütün toplumların temel özelliklerini burada da görmek mümkün oluyordu. Önce yerleşmeler arasında tarımsal olan üretim ile tarımsal olmayanları ayrılıyor, sonra tarımsal olmayan üretimin yerleştiği noktalarda her iki üretimin artık ürününün kontrol fonksiyonları ile beraber yukarda sözünü ettiğimiz bir sanayi (zanaat seviyesinde) ihtisaslaşması yer alıyordu[3]. Bunların hepsinin nihaî olarak dağıtım, koordinasyon ve tahsis şeklinde özetliyebileceğimiz kontrol fonksiyonları, Osmanlılarda vilâyet teşkilâtı ve lord-bürokratlar bölge merkezi Manisa'yı ortaya çıkarıyordu. İzmir burada dış ticarette ihtisaslaşmış, özellikle kontrol fonksiyonları bakımından Manisa'ya (Saruhan) bağlı bir şehirdi. Bu devrede politik kontrol ekonomik kontrolle beraber olduğu, birbiri üzerine çakışmış bulunduğu için ikisi de aynı yerden aynı makamlarca icra edilmekte idi. İzmir şehrinin ticaret ve zanaat vergi gelirleri

---

(2) M. Çağatay Uluçay, 17. Asırda Manisa'da Ziraat, Ticaret ve Esnaf Teşkilâtı, 1942; Sahillioğlu, H., "1763'te İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, No. 8, 1968.

(3) Tekeli, İlhan, "The Evolution of Spatial Organization in the Ottoman Empire and the Essentials of the Reginal Policy of the Turkish Republic", Mimeographed Paper Presented at 21st annual Near East Conference, April 9-10, 1970, Princeton University.

tersane kethüdalarının hassı tâyin olunmuştur[4]. Bu has, sancak beyi kanalı ile İstanbul'a iletilmekte idi. Bu bölgede Merkezî Yer Teorilerindeki gibi yerleşme büyüklükleri altı kademe değil dört kademe halinde idi. Büyüklükleri de çok az değişiklik gösteriyordu. 200 ilâ 300 nüfusluk köylerden sonra 5000 ilâ 10 bin nüfusluk kasabalar ve 20 bin ilâ 40 bin arasındaki şehirler bu konfigurasyonun düğüm noktalarını teşkil ediyorlardı. Bu kademelenme tamamen bu yerleşmeler arasmdaki fonksiyonel farklılaşmanın ve bu fonksiyonlarm karşılıklı etkileşimlerinin sonucu idi. Büyüklüklerinin kademelenmesinde de bir devamlılık vardı. En büyükten en küçüğe doğru orta büyüklükteki yerleşmelerin sayısı da tedricen artıyordu (Tablo: 1)[5].

---

(4) Sarıoğlu, Mekin ve Turgay Gönenç, İzmir İl Yıllığı 1967, İzmir 1969, s. 140.

(5) Bu tablodaki sayılar Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt IX; Karal, E. Z., Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı, Başvekâlet İstatistik Umum Md. Neşriyatı, No. 195, Ankara 1943 ve 1882 Aydın Salnamesinden alınan sayılardan karışımdır. İzmir'in 19 uncu yüzyıl öncesi nüfusunu 100.000 civarında gösteren pek çok kaynak vardır. Bkz. Constantin Iconomos - F. Slars, Etude Sur Smyrne 1868, Paris -Evliya Çelebi 17 nci yüzyılda şehrin 10.000 hane olduğunu söylüyor. O zamanki ölüm oranları düşünülürse hane büyüklüğü ortalaması beş olarak alınabilir. Bu halde şehrin nüfusu 50.000 civarındadır. Fakat Tournefort'un tahmini hattâ 27.200'e kadar inmiştir. Spon adlı gezgin de 55.000 sayısını vermektedir. Üstelik yerleşmenin kapladığı saha bir iç limanın var olduğu, evlerin tek katlı oluşu hatırlanarak biz 55.000 sayısını doğruya en yakın olan diye seçtik.

Tablo: 1

1850'den Önce İzmir ve Bölgesinde Yaklaşık Nüfus

4.000 den az	— Garbî Karaağaç, Köyceğiz
4.000 - 6.000	— Seferihisar, Eşme, Milâs, Karaçam
6.000 - 10.000	— Menemen, Tavas, Buldan, Demirci, Bodrum, Marmaris, Kırkağaç, Alaşehir
10.000 - 19.000	— Söke, Salihli, Kula, Turgutlu, Foça, Ödemiş, Gördes, Tire, Urla
19.000 - 20.000	— Akhisar, Denizli, Muğla, Bergama, Nazilli
35.000 - 40.000	— Aydın, Manisa
55.000	— İzmir

Kaynak: 5 numaralı dipnota bakınız.

Eski ulaşım ağı da bu yerleşme noktaları arasında gene toplumun iç dinamiği ile ortaya çıkmış bir ulaşım örgütü idi[6]. Örümcek ağı yapısında olan ve merkezi Manisa'da olan bu ulaşım sistemi de gene aynı merkezden kontrol edilen bir akım ve bakım örgütüne sahipti. Osmanlı İmparatorluğunun çok iyi bilinen ve civardaki bir köyü, yolun belirli bir parçasının asayiş ve bakımdan yükümlü kılan ve derbent sistemi diye anılan yol bakım teşkilâtı. ulak, menzil, kervansaray temini bu ulaşım düzeninin bölge merkezinden kontrol edilen mal, haber ve insan akımını kolaylaştıran ve devam ettiren yönleri idi[7].

(6) Tekeli, İlhan, İbid.

(7) Orhonlu, Cengiz, Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilâtı, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1967.

Bu düzenle, kontrolu ellerinde tutanlar yani sancak beyi ve etrafındaki bürokrasi bölgenin artık ürün ve servetinin tahsis edilmiş olduğu yerlere ve gruplara kaymasını doğrudan doğruya kontrol ve temin ediyorlardı. Böylece merkezi ortada olan bir bölge ve onun bağlantıları temin edilmiş oluyordu.

İzmir'in de yer aldığı bu şehirler konstelasyonu içerisinde Merkezî Yerler Teorisine uyar bir şekilde Manisa hem geometrik hem de fonksiyonel bakımdan merkezde bulunmakta idi.

2. DEĞİŞEN BÖLGE İLİŞKİLERİ

Bu bölge yapısı 18 inci yüzyıldan sonra yeni bir etkiler düzeni içine girmiştir. Gittikçe artan yoğunlukta bir dış ticaret ve bu cins ticaretle gelen sosyal örgütler ve gruplar, yerleşmeler arası ilişkilere müdahale edici önemli bir faktör olarak ortaya çıkmış, ister istemez göreli olarak dengede duran eski sistemi bozmuşlardır.

İzmir'de uzun mesafe ticaretinin yerini 19 uncu yüzyılda artık hâkim bir şekilde Gediz vâdisi ile Küçük ve Büyük Menderes vâdilerinden taşınan Avrupa'nın yeni gelişen sanayi nüfusu ve şehirlerince talep edilen tarımsal ürünlerin ticareti aldı. Bunların başında tahıl ve bakliyat geliyordu. İzmir'den bu devrede en çok ihraç edilen mal hem hacim hem değer olarak buğday ve bakliyat idi[8].

(8) Bilget, Adnan, **Son Yüzyılda İzmir**, İzmir 1949, Meşher Basımevi.

Bu yeni ticaretin yönü, cinsi ve miktarı artık ürünün kontrolünde yepyeni sorunlar doğuruyordu. Buğday ve bakliyatın ticarete girmesi, öşür ve diğer vergi tarzlarını bozuyor, eski vergi yolu ile bölgesel bütünleşmelerin kademelenmesi şekil değiştiriyordu. Osmanlı Devleti bu bozulan denge ve kontrol düzenini düzeltmek çabası içerisinde bölgenin idarî bütünleşmesini yeniden gözden geçirmiş ve 1811'de İzmir'i Saruhan sancağından çıkarıp şimdi daha sıkı ticaret bağları kurduğu çevrenin idare mekanizmasına, Aydın Sancağına bağlamıştır. Burada hâlâ içe dönük merkezli eski kontrol düzenini devam ettirme çabasını görmek kolaydır. Halbuki bütünleşmeyi bozan faktör iktisadî bütünleşmedeki değişikliklerdir. Dolayısiyle onlara müdahale edebilmek gerekti. Oysa ki, Osmanlı Devleti, İmparatorlukta 17 nci yüzyıldan beri olagelen bütün temel ekonomik değişikliklere gösterdiği reaksiyonu tekrar etmiş, ekonomiyi yeni düzeyde kontrol etmek yerine idare sistemi ile oynayarak durumu kontrola çalışmıştır[9].

İzmir'i idare bakımından Aydın'a bağlamak gibi bir yeniden düzenleme elbette çok zorlayıcı başka ögelerle bütünleşmeye giden bölge'de İzmir'e yerini bulduramamıştır. Nihayet İzmir iktisadî ve sosyal bütünleşmenin yeni kademelenmesine uyarak 1851'de yeni kurulan İzmir vilâyetinin merkezi ilân edilmiştir[10]. Bu suretle eski artık ürünü tek başlarına kon-

(9) Kıray, Mübeccel, "Toplum Yapısındaki Temel Değişimlerin Tarihsel Perspektifi, Bugünkü ve Yarınki Türk Toplumu Yapısı", T.M.M.O.B. Mimarlar Odası, Mimarlık Semineri, 1969.

(10) Bilget, Adnan, İbid, s. 14.

trol eden Osmanlı bürokrasisi, yeni beliren kontrol örgütlerinin bulunduğu kente yerleşmiş oluyordu.

Tarımsal artık ürünün kontrol şekli ve yönü değişirken yeni ticaret ilişkileri içerisinde şehirlerdeki eski zanaat ihtisaslaşmaları da ithal malarının rekabetine dayanamamış ve bilinen klâsik tarzda kaybolmuştur.

Burada artık tarımsal ürünler ile tarımsal olmayan zanaat ürünlerinin eski koordinasyonu ve dağıtımı yerine, zanaat ürünlerinin kaybolup tarımsal ürünler artığının tamamen dışarıya akıtıldığı fakat bu artık ürünün eski kontrol mekanizmasına ve gruplarına geçmediği, yeni bir kontrol çevresinin ortaya çıktığı bir devre başlamıştır. Bu yeni düzen süratle kendi akım kanallarını, yol sistemini de getirmiştir.

3. ULAŞIM

Charles Texier, 1850'lerde Anadolu'da yaptığı geniş gezisinde Batı Anadolu'ya özel yer vermiştir[11]. İzmir ve dolaylarını anlatırken İzmir'de toplanan malları ve bunların ihracındaki taşıt güçlükleri üzerinde çok durmuş ve özellikle bir limanın fizibilite ve kâr analizini yapmıştır. Kitap Paris'te 1862'de yayınlanmış ve ertesi yıl bir Fransız - Belçika sermayesi karma şirketi liman imtiyazı için Saraya müracaat etmiş ve rıhtımın inşası 1868'de bitirilmiştir. Aynı devrede iki ayrı demiryolu için de imtiyaz alınmış, İzmir - Aydın ve İzmir - Kasaba hatlarının inşasına

(11) Texier, Charles, Asie Mineure, Paris 1862.

geçilmiştir. Bu hatlar denize dikey inen iki verimli nehir vâdisi boyunca uzanıp buraların tarımını ve maden zenginliklerini İzmir limanına indirmeğe başlamışlardır[12]. Bu demiryollarını özellikle Aydın demiryolunun uzanışı bölge içindeki bütünleşmeyi anlamak bakımından çok elverişlidir. İzmir'den başlayan hat önce Küçük sonra Büyük Menderes vâdilerinin içine girecek şekilde ikiye ayrılır ve bu vâdilerin sonlarına kadar uzanmıştır. Bu vâdilerin içinde de tekrar tarımsal ürünlerin toptancı merkezi olarak tek tek belirmiş yerleşmelere, kollar uzatmışlardır. Tire, Bayındır, Seferihisar, Çivril'de olduğu gibi. Kasaba hattı da önce Manisa üzerinden Alaşehir'e sonra Bandırma'ya doğru kollar uzatmıştır. Bu kollar hem sermayenin kolay biriktiği bir yatırım tarzını göstermekte hem de yol sisteminin eski örümcek ağı biçimindeki içe dönük biçimin aksine tamamen dışa dönük, ağaç dalları gibi bir biçim almış olduğunu ortaya koymaktadır[13]. Bir mal ve haber akım kanalı olarak bu ulaşım düzeninin bölge içinde ağ biçimi bir yol sisteminden ne kadar farklı olduğunu ve bölge artık ürününü çok daha süratle dışarı akıttığını görmek çok kolaydır. Bu dışa dönük ağaç biçimindeki yol sistemi üzerinde şimdi eski yol siste-

(12) Bu demiryollarının yapım tarihleri ve uzunlukları Ek I'de görülebilir.

(13) Tekeli, İlhan, İbid. Aynı şekilde dışa dönük yol sistemleri, benzer prensiplerle inşa edilmiş yollara sahip her toplumda görülmektedir. Latin Amerika için de bu çok iyi gözlenmiştir. Bakınız: Beyer, G. H., Editör, The Urban Explosion in Latin America, Cornell University Press, Ithaca, New York 1967, s. 99.

minde deve, katır ve kağnı arabalarıyla taşınanın en az iki mislinden fazlasını bölgenin en büyük şehri olan limana indirmek ve aynı teknoloji seviyesine tekabül eden buharlı gemilere bindirmek mümkün oluyordu[14]. Buna rağmen demiryolu tek başına bütün ağaç dalları yapısına rağmen artık ürünün tamamını en etkili biçimde toplamayı başaramamıştır. Çok geri teknoloji ile üreten kırsal yerleşmelerden üreticinin, malını kendisinin trene getirmesi imkânsızdı. At, katır hattâ insan sırtında hiç değilse bu malın tren istasyonuna kadar inmesi gerekti. Ürünün üreticiden toplanması ve İzmir'e indirilmesinde bu devrede (1888'ler) yeni teknolojinin etkisini maksimize eden bir örgütleşme ortaya çıkmıştır. Bunlar örgütleşmiş deve kervanlarıdır. İzmirli bir müteşebbisin nakliye şirketi diyebileceğimiz bu örgütü Aydın Hattı direktörleri ile uzun süre çatışmalı bir rekabetten sonra demiryolu şirketinin bir tazminat ödemesi üzerine birbirleri ile anlaşmışlar ve deve kervanları ile demiryolları birbirlerini tamamlayan bir ulaşım sistemi kurmayı başarmışlardır[15]. Hem üreticinin malını satın almakta hem de bunu tren is-

(14) S. Stabb, "Trade and Commerce of Smyrna", 8 Haziran 1882, Eastern Express Gazetesi, İstanbul. Bu yıllarda İzmir limanından ihracat hakkında en düzgün sayılar konsolosluktan alındığı kaydı ile gene bu makalede yayınlanmıştır (Ek 3). Demiryoluna uyan gemi teknolojisi değişikliğini de Ek 4'ten izlemek mümkündür.

(15) Bu mücadelenin hiç de kolay olmadığı anlaşılıyor. Bir aralık bu çatışma öyle karışık hale geliyor ki, iki taraf da o devrede dağlarda gezen eşkıya efelerle anlaşmalara girip birbirlerinin taşıma faaliyetlerini baltalamaya bile teşebbüs ediyorlar.

tasyonlarına indirmekte ince kılcal yollar ve küçük toplama - indirme fonksiyonlarını yapmakta, eski enerji şekli yeni bir örgütle, daha ileri teknolojiye tamamlayıcı olmuş ve ileri ulaşım teknolojisinin çok geri teknolojili üretim ürünlerinin taşınmasında etkinliğini arttırmıştır. Böylece, eski vergileme "öşür" yolu ile Osmanlı bürokrasisi ürünün onda biri kadar bir artık ürünü nakleder ve ticaret daha çok uzun mesafe malları üzerinde yapılırken, şimdi öşür düzeni bozularak bölgede yetişen yiyeceğin her çeşidinin onda birinden çok fazlası ticarete konu oluyor, ayrıca batı sanayiine gerekli meşe palamutu, meyan kökü gibi bitkisel zenginliklerin limana getirilmesi bu suretle âzamileştiriliyordu. Böylece demiryolu, deve ulaşımı ile bütünleşerek 19 uncu yüzyılın ikinci yarısında bölgenin dışarıya dönüklüğünü ve dışa bağımlılığını maksimize eden temel olmaktadır.

Mamafih ulaşımdaki değişme bölgenin iktisadî ve sosyal yapısını temelde değiştirmemiştir. Yeni teknolojiyi getiren dış çevrelerin kontrolü altında yersel örgüt ve ilişkilerin en gelişmişi bile deve kervanları şirketinde olduğu gibi gene ilkel seviyede kalmıştır. Böylece bu bölgede kontrolü büyük çapta dış çevrelerde olan ikili bir sosyal yapı ve ilişkiler düzeni gelişmeğe başlamıştır.

4. TİCARET

İzmir limanından 1880'lerde demiryolları ve liman tam kapasite ile işlemeğe başladıktan sonra ihraç edilen maddelerin değerinin 4.600.000 İngiliz lirası değerinde olduğu tahmin edilmektedir[16].

(16) S. Stabb, Op. Cit.

İzmir limanının bölge içinde topladığı ve ihraç ettiği ürünlerin miktarında demiryolu ve rıhtım inşası öncesi ve sonrası arasında büyük fark vardır. Toplanan ürünlere talep tamamen 19 uncu yüzyılda niceliksel olarak artan Kuzeybatı Avrupa kentsel nüfusunun gıda ihtiyacından gelmektedir. Mamafih Avrupa'da kentsel nüfusun artan satınalma gücü ve temel gıda maddelerinin şimdi buharlı gemilerle güvenlikle daha uzaklardan getirtilebilmesi İzmir'den talebi daha çok lüks gıda maddelerine doğru kaydırmış, bunu da daha sonra sınaî tarım bitkileri izlemiştir. İzmir limanının 1800'lerin başında ve ortasında ihracat listelerinin en önemli maddesi buğday ve bakliyat olmasına rağmen 1870'lerde artık bu ürünler Kuzey ve Güney Amerika'dan getirildiği için lüks yiyecek maddeleri olan incir ve üzüm İzmir'in ihracatı içinde hâkim hale gelmiş, ikinci sırada da kendi kendine yetişen kök ve nebatlar toplanmıştır. Kısaca İzmir'in yeni akım kanalları ile artık ürün ve serveti kendine doğru kanalize ettiğini ve bütünleştirdiği bölgede hem ağırlık hem değer olarak bu servetin iki ilâ üç misli arttığını, üstelik bu servetin muhtevasının da değiştiğini görüyoruz.

Dışa dönük yeni yol sistemi üzerinden liman - merkeze akan malların dışa sevki elbette artık eski tüccarlar ve onların basit örgütleri ile olmuyordu. İzmir özellikle 1850'lerden sonra yeni ticaret örgütlerinin ve bunları hem besleyen hem de kontrol eden yeni kurumların yerleştiği bir şehirdir. Artık konsolosluklar dış ticaretin, sarraflar da malî yönün düzenlenmesinde hâkim kurumlar değillerdir. Bu devrede hepsinin merkezi yabancı memleketlerde olmak

üzere 7 banka ve 4 büyük sigorta şirketinin İzmir'de iş gördüğünü biliyoruz[17]. Ticaret de artık kendi içinde farklılaşmış ve örgütleşmiş görünüyor. En büyük ihracatçılar, bankalarla, sigortacılarla ve dış ticaret çevreleri ile en iyi temas kuran yabancı tüccarlar ve onların şirketleri oluyor. Hepsi yabancı olan bankaların, havagazı, tramvay, rıhtım ve demiryolları şirketlerinin yabancı müdürleri ile beraber yabancı büyük tüccarlar İzmir şehrine akıtılan artık ürünün kontrolünde birbirlerini destekleyerek çok önemli roller oynuyorlar[18]. Ayrıca gerekli bilgilerin ve dayanışmanın temini için bir ticaret odası örgütünün (1885'te), sonra bir zahire borsası ile (1886'da) da-

(17) Bu bankalar şunlardır.
Osmanlı Bankası
Selânik Bankası
Atina Bankası
Midilli Bankası
"Credit Lyonais"
"Deutche Orient" Bankası
Anadolu Bankası (Fransız)

Sigorta şirketleri de şunlardır:
İzmir Osmanlı Sigortası
Union Français
Le Fenic Espanol
Adriatica Sigorta Şirketi

Kaynak: İzmir Vilâyeti Salnâmesi, 1892.

(18) Rıhtım Şirketinin büyük hissedarı ve İzmir'deki Müdürü aynı zamanda havagazı, tramvay ve su şirketlerinin de hissedarı olarak İzmir'in günlük hayatında herkesin bildiği, diğer şirketlere ve hükümete baskı yapabilen son derece nüfuzlu bir kimse haline gelmiştir. Rıhtım Şirketinin aldığı rüsum bir aralık bütün tüccarlar, özellikle İngiliz tüccarlar arasında o kadar memnunsuzluk nedeni olmuştur ki meseleyi konsolosluk yerine elçilik araya girerek çözmek zorunda kalmıştır. Pek çok gazeteye ve resmî raporlara intikal etmiş olan bu hali görmek için örnek olarak bkz.: "Courier d'Orient" gazetesi, 18 Aralık 1880; "Constantinople Messenger" gazetesi, 1 Aralık 1880, 14 Aralık 1880 ve 18 Aralık 1880.

ha genel bir ticaret ve sanayi borsasının da kurulduğunu görüyoruz. Ticaret odalarının en çok üstünde durulan fonksiyonunun ihracat, liman faaliyetleri borsa fiatları hakkında topladığı bilgileri üyelerine ve konsolosluklara bildirmek olduğu görülüyor[19]. Böylece şehrin bütünü ile dışa dönük bir ticareti temin edecek şekilde örgütlenmiş olduğu görülüyor.

5. HABERLEŞME

İzmir ve bölgesinde nasıl geri bir ulaşım teknolojisini (deve, katır kervanları) daha ileri bir ulaşım teknolojisi (tren) tamamlıyorsa, nasıl daha ileri teknolojinin etkenliği ancak böyle temin edilebiliyorsa İzmir'de yerleşen banka, borsa gibi daha gelişmiş örgütleri gerekli hale getiren ticaret ve ticaretle ilgili bütün kurumların işleyebilmesi hattâ sözünü ettiğimiz ulaşım düzeninin ve limanın ticarî bakımdan rantabl olabilmesi, yeterli bir haberleşmenin sağlanmasını da gerektirmekte idi. Bölgeden dışarı akıtılabilecek artık ürünün önce yerinin, miktarının tâyini ve değerlendirilmesi ve ancak ondan sonra ulaştırılması zorunlu idi. Bu işlem iki ayrı çevrede iki ayrı şekilde yapılmakta, bu da bu devredeki ikili yapının bir başka cephesini meydana getirmekte idi. İzmir'de yerleşmiş Kuzeybatı Avrupa'nın iktisadî yapısının parçası olan ticarethaneler, bankalar, liman ve rıhtım şirketi örgütleri, iyi teşkilâtlanmış bir posta ve telgraf servisini kullanıyorlardı. Tren hatları kendi fonksiyonları için kendi telgraf düzenlerini kurmuşlardı. Fakat bu teknik ve örgüt seviyesindeki haber-

(19) Bilget, Adnan, Op. Cit., s. 79 ve devamı.

leşme ile izole ve dağınık küçük üretim yerleşmelerine, köylere yeterince ulaşmak mümkün olmuyordu. Oysa ki buralara ulaşmak İzmir'i büyük şehir haline getiren diğer bütün örgüt ve ilişkilerin temelini teşkil etmekte idi. Bu haberleşmenin halledilişi garip bir şekilde bu tarz ticaret öncesi artık ürünün dışarıya akıtılması sürecine benzemektedir. Bilindiği gibi önceki devrede tarımdaki artık ürün öşür olarak mültezim diye bilinen kimselerce toplanır, devletin payını bürokrasinin daha üst kademelerine aktardıktan sonra kalan kendisinin olurdu. Böylece mültezimler imparatorluğun artık ürünü kontrol eden bürokrasinin ilk basamağını meydana getirirdi. Bir köyde o yılki ürünün miktarı, kalitesi en iyi mültezimlerce bilinir, günün kanun ve kaidelerine göre ne kadarının dışarıya akıtılabileceğine en iyi mültezim karar verirdi. Yani artık ürün akıtılması ile ilgili bütün "haberleşme" bu teknoloji seviyesinde bir insanın direkt teması ile temin edilirdi. Şimdi de ürünü yetiştiği yerde İzmir şirketleri adına tespit edecek, deyim yerinde ise yeni tipte bir "mültezim" ortaya çıkmıştır. Bu kimseler genellikle İzmir'de yerleşmiş ve örgütleşmiş tüccarlara bağlı onların ajanı olarak çalışan şirket memurları idi. Aylıkla çalışıyor, köy köy geziyor, köylü ile anlaşıyor, henüz olgunlaşmamış ürüne mahsuben para veriyordu. Yani bu kimseler, ürün hakkında gerekli bilgiyi topluyor, teması yapıyor ve geriye ödeme şartları, ücreti gibi gerekli "haber"leri taşıyorlardı. Mümkün olan yere kadar trenle, ama daha önemlisi ondan sonrasını at, katır, deve ne bulurlarsa onunla gidiyor ve izole yerleşmelerle İzmir tüccarının "haberleşmesini" sağlı-

yorlardı. Eskiden devletin mültezim ile yaptığını şimdi İzmir tüccarları kendi adamlarına yaptırmakta, artık ürünün yersel yerleşmelerden İzmir'e akmasını, gelişmemiş haberleşme teknolojisi ve örgütleşme yüzünden, tek tek şahısları seyyar "memur" olarak göndererek temin ediyorlar ve gelişmiş ulaşım teknolojisi ile gelişmiş İzmir örgütlerini "kârla" çalışabilir hale getiriyorlardı. Böylece hem ulaşım, hem örgütleşme, hem de sağlanan gelir yönünden yersel tarım üretimi yerleşmelerinin gelişmesi eskisine çok yakın bir seviyede tutuluyor, buna karşılık geniş ve verimli bölgeden eskiye kıyasla çok daha büyük artık ürün dışarı akıtılıyordu. Sonuç olarak da yersel yerleşme hayat seviyesi eskisi gibi kalırken, İzmir'de bu akımı kontrol eden yabancı tüccar, bankacı gibi iş adamlarına büyük servet birikimi olanağı sağlanıyordu.

Bu devrede merkezin gelişmesinde bölgenin merkeze erişmesi (accesibility) meselesi yerine merkezin bölgeye erişmesi diye bir sorunun olduğu ve olayın bir dış dinamikler etkileşmesi gibi görülmesi gerektiği açıktır.

İzmir'deki yabancı şirket tüccarlarının büyük şehrin dışına şahsen ürün toplamak üzere, temaslar yapmağa çıkmadıkları, sadece prensip kararları verebilmek için seyahat ettikleri anlaşılmaktadır. Onun dışında asıl yoğun "haber" akımları Türk ve Rum yersel aracılar eliyle sağlanmaktadır. İzmir'deki ticaret örgütleşmesinin aldığı şekil de ilgi çekicidir. İzmir'de büyük yabancı tüccarların ve onların ticarethanelerinin altında daha az örgütlenmiş, kendi hesabına çalışan rum şirketcikler ortaya çıkmıştır. Bu

devrede bağımsız olarak çalışan müslüman Türk tüccarın sayısının son derece sınırlı olduğu görülmektedir. Fakat ister büyük ister küçük ticarethaneler olsun bölgenin içerilerinde yersel yerleşmelerle temas kurmak için Türk müslüman aracıları seçtikleri, müslüman olmayanların ise, içerde ve yabancı memleketlerde kurdukları banka ve büyük şirket temasları ile şehirde asıl kontrol mevkilerini ele geçirdikleri görülmektedir.

Ulaşımda, haberleşmede, örgütleşmede böyle hacmi ve tarzı değişik yeni bir düzen ortaya çıkarken eski düzen tamamen kaybolmuyor, yeni uyumlar yaparak devam ediyordu. Eski düzenin vergi ve asker alma ilişkileri ile beraber merkezin çevre için gördüğü hizmetler şimdi de devam etmektedir: Bölgede imâl edilen zanaat ürünlerinin gerekli yerlere iletilmesi, dar çerçeveli yersel ticaretin örgütlenmesi, çok ihtisaslaşmış bazı hizmetlerin görülmesi gene eski ulaşım ve haberleşme yolları ile bölge ile merkezi bütünleştiriyordu. Onun için hâlâ İzmir'de kuyumcular, çuhacılar ve urgancılar ve benzeri zanaat devam ediyor, zeytinyağı presleri, un değirmenleri faaliyet gösteriyor, perakende satışın yapıldığı çarşılarda mahallî imalât ya da ithal tüketim malları satılıyordu. Bu hali ile gene nüfusun büyük oranının eski yaşantısı ile kırsal bölgede tutulduğu ve şehirlerde önemsiz küçük zanaatın ve iç ticaretin devam ettiği kolayca görülebilir.

6. NÜFUS

Bu devrede İzmir'in nüfusunun mütemadiyen arttığını, 1857'de 180.000, 1891'de 207.547 ve 1910'da

Tablo: 2

1894 İzmir İl Merkezi Nüfusu

Müslüman	89.000
Grek Ortodoks	52.000
Ermeni:	
Gregorien	4.740
Protestan	151
Katolik	737
Yahudi	16.000
Yabancılar:	
Alman	512
Amerikan	20
İngiliz	980
Avusturya - Macar	1.800
İspanyol	12
Fransız	1.000
Yunanlı	25.000
Hollandalı	300
İtalyan	6.400
Acem	200
Rus	85
Yaklaşık toplam	200.000

Kaynak: İzmir İl Yıllığı, 1969.

250.000'i bulduğunu görüyoruz. Bu nüfus şehrin hinterlandından ve İmparatorluğun her yönünden gelmekte idi. Yüksek oranda yabancı vardı (35.000 kadar). Etnik bakımdan da çok bölünmüştü. Yerli rum ortodokslar en büyük etnik gruptu (Tablo: 2)[20]. Ay-

(20) Sarıoğlu, K. ve T. Gönenç, 1967 İzmir İl Yıllığı, İzmir 1969.

nı devrede bölgedeki diğer şehir ve kasaba nüfusunda böyle bir artış yoktur. İzmir'in nüfusu 200.000'i bulduğu ve büyük bir metropoliten merkez haline geldiği halde en üst kademenin altındaki şehirler fark etmemiş görünmektedir. Bölgedeki yerleşmeler İzmir merkez olmak üzere yeniden bütünleşirken, bölgedeki en büyük şehir, eskisinden farklı olarak kendinden sonra gelen kademeden 4-5 misli büyük bir merkez halinde ortaya çıkmıştır. Bu düzen 19 uncu yüzyıl sonunda bu bölgede tipik bir Tek Büyük Şehir (primary city) oluştuğunu göstermektedir.

Buraya kadar anlatılanlar gözönünde tutulursa tek büyük şehir olgusunun basit teknolojili bir tarımsal üretim yapısına dayanan, fakat dışa dönük yoğun bir ticarete bağlı bir bölge ekonomisini bütünleştiren kendine has ulaşım ve haberleşme düzeninin, sosyo-ekonomik örgütlerinin yerleşme yeri olarak ortaya çıktığı belli olmaktadır.

7. MERKEZİ İŞ MINTIKASI

İzmir şehrinin bu ulaşım, haberleşme, ticaret örgütleri ve nüfus özellikleri gelişirken kapladığı alan da iki misline ulaşmıştır. Bu alanda hangi arazi kullanılışının, dolayısiyle hangi fonksiyonların nereye yerleştiğini incelemek ve değişen fonksiyonların neler olduğunu ve göreli olarak nerelere yerleştiğini araştırmak oluşumun anlaşılması yönünden önemlidir.

Hiç şüphesiz şehirler her şeyden önce iş mıntıkalarındaki değişiklik ve gelişmelerle büyümektedir. Gelen nüfus, hele 19 uncu yüzyılda İzmir'in hâkim

olduğu bölgede tarım ve sanayi üretim teknolojisinde temelde bir değişiklik olmadığı ve kırdan itilmediği göz önünde tutulursa sadece metropoliten merkezin iş mıntıkalarındaki değişiklikler yüzünden şehre gelmesi gerekmektedir[21]. Başka bir deyimle, bu devrede nüfus İzmir'de ortaya çıkan sosyo-ekonomik özelliklerden dolayı şehirce çekilmektedir. Gelen nüfusun çalıştığı yeni beliren ve gelişen yeni fonksiyonlar şehrin merkezinde kendilerine has bir tarzda yerleşmektedir.

İzmir'in sanayi ve yoğun dış ticaret öncesi merkezî iş mıntıkası 17 nci yüzyılda küçük bir iç liman etrafında bir rıhtım üzerinde nüvelenmiştir. Bu iç limanın büyük körfeze açıldığı yerin kuzey ucunda bir kale vardır. Bu kale hem rüsum ve vergi almak hem limanı ve şehri idare ve müdafaa etmek için kullanılıyordu[22]. Kale etrafındaki meydanda büyük bir cami (şimdiki Hisar Camii) ile önemli "han"lar

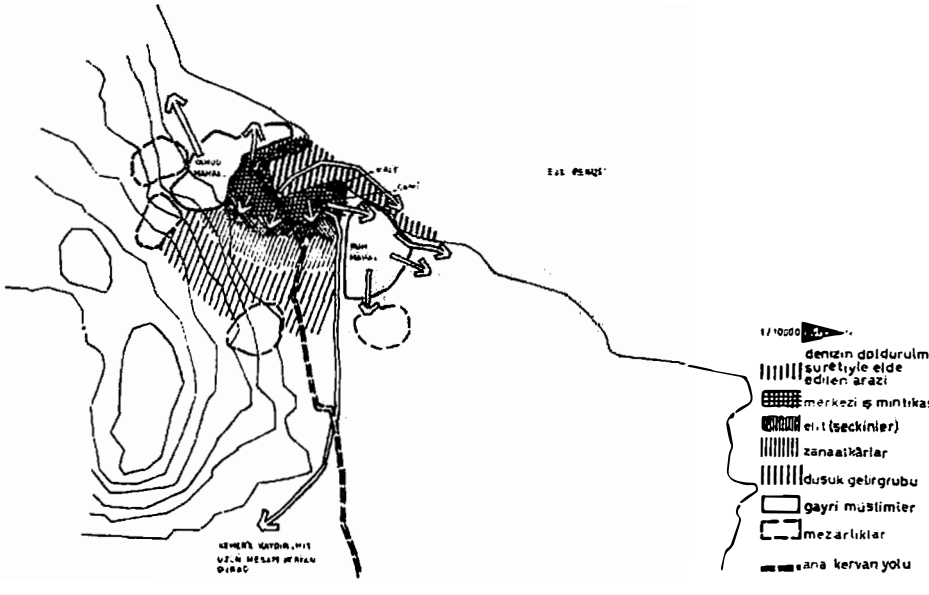
(21) Stab, S., "Tenure and Produce of Land in the Province of Smyrna", Journal of the Society of Arts, Kasım 1880, Londra. Stab bu makalesinde İzmir'de kullanılan tarım aletlerini, karasapan, orak, çapa, kürek, döğen, yaba, elek, kağnı diye sıralamakta ve bunların Homer zamanından beri değişmemiş olması gerektiğini söylemektedir. 1892 Aydın Salnamesi'nde de bazı çiftçilerin yeni tarım aletlerine heves ettikleri, tırpan ve orak kullandıkları kaydedilmiştir. Aynı salname bir de "Makine"den söz etmektedir, ama ne biçim bir makine olduğu anlaşılamamaktadır.

(22) Tavernier ve Spon, gezi notlarında kalenin fonksiyonuna açıkça işaret etmişlerdir. Bakınız: Emin Canpolat, İzmir: Kuruluşundan Bugüne Kadar, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayını, 1954.

bulunuyordu. Bu hanlar daha çok uzun mesafe ticaret hanları idi. Buralarda uzun mesafe ticaret mallarının emniyetli muhafazası, kervan tüccar ve hayvanlarının barınması ve bakımı aynı mekânda ve çok farklılaşmadan sağlanıyordu. Oradan etrafa radikal uzanan yollar üzerinde çuhadarlar, kuyumcular, urgancılar, yazmacılar ve benzeri zanaat ve ticaretin yerleştiği dar yollar uzanıyordu. Her zanaat erbabı bir sokak üstüne yerleştiği gibi bir bina içine yerleştirildiği haller de görülüyor. Bir zanaatın işgal ettiği mekân sokak üstünde yer aldığı hallerde o sokağa "çarşı", bina içinde yerleştiğinde o binaya gene "han" adı veriliyordu (Şekil: 3).

Bugünkü Anafartalar Caddesinin Tilkilik'ten Basmahane'ye uzanan kısmı ve oradan demiryolunu takibederek şimdi Kemer Çayı üzerindeki Kemer köprüsü diye anılan yerden şehir dışına uzanması en eski zamanlardan beri şehri Anadolu'ya bağlayan ana yolu teşkil ediyordu. Köprüye de Kervan Köprüsü denirdi. Bu yol şehir içinden geçerek rıhtımla bağlanır ve 17 nci yüzyıl İzmir şehrinin ana aksını meydana getirirdi. Şimdi Anafartalar Caddesinin Şadırvan Camiinden sonra Tilkilik'e yönelişinin anlamsız gibi görünen nedeni budur[23]. Kemer Köprüsü çıkışı çok daha sonraları kasaba hattı ve Basmahane istasyonu inşa edildikten sonra, şehre Basmahane'den

(23) Bazı 18 inci yüzyıl haritalarındaki şehir büyümeden önce de kervan yolunu Basmahane - Gazi Bulvarı yolu ile şehrin merkezine ulaştırma eğilimi yanlış olmalı. Çünkü o güzergâhta şimdi kaybolmuş olmakla birlikte Rum mezarlıkları bulunması gerekir.



18. yüzyıl sonunda izmirin mekânsal yapısı
şekil: 3

rıhtıma gelen şimdi Gazi Bulvarı denen yol ile bağlanmıştır.

Bugünkü Anafartalar Caddesinin, Şadırvanlı Camiinden başlayarak Başdurak Camiine kadar uzanan kavis kısmı eski iç limanın rıhtımını meydana getiriyordu. Hisar Camii de tam iç limanın körfeze açıldığı yerdeki hisarın yanında idi ve burada bir meydan vardı. Şadırvanlı Camiinden Hisar Camiine kadar olan kısımdaki meydanın rıhtım çizgisi bugün kaybolmuştur[24]. Bu çizginin dışındaki bütün saha daha sonra göreceğimiz gibi iş mıntıkasının genişleme süreci içerisinde denizin doldurulması ile elde edilmiş arazidir (Şekil: 4 ve 5).

Bu devrede Çarşı - Hisar - Cami - Meydan nüvesinin hemen arkasında Tilkilik'in Namazgâh semti ile birleştiği yerlerde denize karşı İzmir ilerigelenlerinin konakları yer almıştı. Onun arkasında kaleye doğru orta tabaka zanaatkârlar ve sonra daha yukarılarda fakir müslümanlar yerleşmişti. Şehrin çok bariz etnik yapısı konut mahallelerinde de görülmekte, kuzeye doğru olan düzlükte Rum mahalleleri, güneyde çok daha sınırlı bir şekilde Yahudi mahallesi vardı. Ermeni mahalleleri Rum ve Müslüman mahalleleri arasında idi[25]. İzmir Arkeoloji Müzesindeki gravürlerden anlaşıldığı kadar körfez boyunca bugün Halit Ziya Bulvarı olan çizgi o zaman-

(24) Kaybolmasının nedeni daha sonra iç liman doldurulmadan önce zelzele ile yıkılan binaların döküntülerinin, özellikle kalenin bu çizgiyi bozarak limanı doldurmuş olmasıdır.

(25) Charles Texier: Etud Sur Smyrna, Paris 1868.



Şekil: 4 — XVIII. yüzyıl sonunda İzmir. Körfezden görünüş.
(İç limanın kuzey yönünde kaleye dikkat ediniz.)
Corneille Le Brun'un **"Voyage au Levant"**, Paris 1714, adlı eserinden gravür.



Şekil: 5 — XVII. yüzyıl sonunda İzmir. Körfezin güneyinden görünüş.
Corneille Le Brun. "Voyage au Levant". Paris 1714. Gravür.

ki kuzey sahil hattı idi. Büyük ihtimalle şehrin buralara uzaması da 17 nci yüzyıl sonunda olmuştu. İzmir Arkeoloji Müzesindeki 18 inci yüzyıla ait bir gravürde bu bölüm hâlâ "fasulye tarlası" ve "un değirmenleri" diye işaret edilmektedir. Tepelere doğru ise konutların Basmahane'ye varmadığı bugünkü Gazi Bulvarının dönüp Namazgâh'ın üst sınırlarından güneye ulaştığı, buradan İki Çeşmelik'in küçük bir kısmını sararak tekrar denize ulaştığı anlaşılıyor.

İzmir'in eski bölge ilişkileri içerisinde ihtisaslaşmış olduğu zanaatkârlık önce de söylediğimiz gibi pamuklu dokuma ve özellikle yazma, yorgan yüzü ve yazma baş örtüsü imâli idi. İmalâthanelerin boya, koku, kirli su gibi istenmeyen "yan ürünleri" olduğundan şehrin dışında bugün hâlâ aynı isimle anılan Basmahane'de idi[26]. Bugünkü İstasyon, basmahanelerin dış hududu gibi görünmektedir. Burası da bize kesin olarak şehrin doğu-kuzey hududunu tâyin etmektedir. Güneyde bugünkü Eşrefpaşa parkları, müslüman mezarlıkları, Bahribaba parkı, Musevi mezarlığı, doğuda da Mezarlık diye anılan Tilkilik'in üstündeki mezarlık gene şehrin hudutlarını belirliyordu. Mezarlıkların her zaman konut mahallelerinden onbeş dakika - yarım saat kadar yürüme mesafesinde olduklarına dikkat edilirse şehrin bütününün 150 hektar kadar olduğu söylenebilir.

Kuzeye uzanan sahil üzerinde gene gravürlerden anlaşıldığına göre bahçeli evler halinde bazı Avrupa

(26) Sahillioğlu, Halil, "1763'te İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Nisan 1968, Sayı 7.

konsoloslukları yer almaktadır. Bu devre konsoloslarının kendileri de tüccardır ve özel ticaret işlerinin düzenlenmesi ile ilgilidirler. Onun için yerleşmelerinin üst tabaka konut ile ticarî kurum arası bir yerde olması gerekirdi. İzmir'deki yerleşmelerinde de bu konsolosluklar hem iş merkezinin hemen yanında kalmışlar, buna ek olarak da arkalarını Hıristiyan mahallelerine dayamışlardır. Ayrıca limanı gözleyebilecek ve gerekirse denizden ulaşım yapabilecek bir yerde yerleşmiş oldukları göze çarpmaktadır[27]. Böylece iş mıntıkası ile temas, ulaşım ve haberleşme olanakları ve kültürel ilişkiler yönünden en rasyonel yeri seçmiş görünmektedirler. Gravürlerden isim olarak belirlenmiş olanlar Fransız, İngiliz, Hollanda konsolosluklarıdır. Evliya Çelebi ise, "18 Kefere Kralının Konsolosundan" söz etmektedir.

İzmir'de 18 inci yüzyılın ikinci yarısından sonra ticarette yepyeni bir yoğunluk olduğunu gördük. İzmir'in Donanma Deniz Üssü olarak kullanılması ve Girit'in zaptı, Girit'i ve diğer Ege denizi adalarını da İzmir'in hinterlandı haline getirmiştir. Bu sürecin içinde İzmir'in merkezî iş mıntıkasında hem fonksiyonlar, hem arazi kullanılışı çeşitlenmiş, hem de buranın yüzölçümü büyümeğe başlamıştır. Sonunda iç liman doldurulmuştur. Burada arazi talebinin iç limanın doldurulması ile karşılanmasında iki faktör rol oynamış görünmektedir. Birincisi iç liman zaten

(27) Kütükoğlu, Mübahat, "XVIII. yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerinde Etkisi", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Cilt II, Sayı XII, s. 57.

dolmuştu, suların alçak olduğu zamanlarda gemiler çok zor gidiyordu. İkincisi merkezî iş mıntıkası geriye doğru rahat büyüyemiyordu. Arkadaki zengin ve nüfuzlu kimselere ait konutlar kayarak yerlerini çarşıya bırakmamakta direniyorlardı. Mamafih eskiden rıhtım şimdi şehrin ekseni diyebileceğimiz yol (Anafartalar Caddesi) şimdi iki tarafından çarşı sokaklarının uzandığı, üzerinde ise önemli yeni "han"ların inşa edildiği hem Başdurak'ta hem de Hisar Camii etrafında iki merkezi birleştiren ana yol haline geldi. İkinci gelişme liman fonksiyonlarının dış körfez sahiline yerleşmesi ve iş merkezinin kuzeye doğru genişlemesidir. Bu gelişmeler kuzeydeki Rum mahallelerini biraz daha kuzeye, doğudaki Yahudi mahallelerini ise güneye doğru itmiştir. En kolay gözlenen kayma ise konsolosluklarda olmuş, bunlar hem daha kuzeye kaymış hem de bahçelerini yani aynı yerde geniş arazi kullanma şanslarını kaybetmişlerdir (Şekil: 6).

Merkezî iş mıntıkasının iç yapısında göze çarpan en bariz değişme merkezî iş mıntıkasındaki ticaret mallarının getirildiği hanlarda gözlenmektedir. 18 inci yüzyılın ikinci yarısı ve 19 uncu yüzyılın birinci yarısında yapılan hanların çoğu artık malın taşınması ile ilişkisini kesmiş, yalnız ticaretle, yani malın tasnifi, muhafazası ve satışı ile ilgilenir hale gelmiştir. Arap Hanı, Çakaloğlu Hanı bugün bile bu farklılaşmanın iyi örnekleridirler. Bu binalar, eski uzun mesafe hanlarından farklı olarak, avlusuzdur. İçinde malların çeşidini ayrı ayrı koyabilecek bölmeler vardır. Ortada teşhir, yazılı kayıtlar, pazarlık ve benzeri ilişkiler için çok fonksiyonlu boş bir mekân bı-

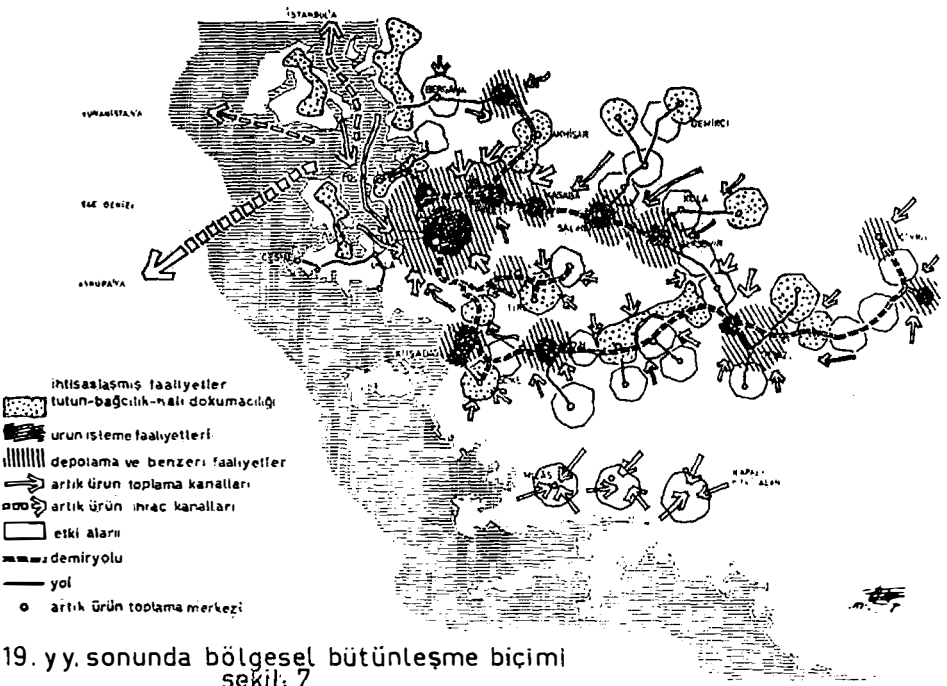


Şekil: 6 — XIX. yüzyılda İzmir.
Yüzbaşı Thomas Graves'in 1836 - 1837 tarihli haritası (İzmir Arkeoloji Müzesinde). Fotoğraf. Emin Canpolat, **İzmir, Kuruluşundan Bugüne Kadar**, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayını, 1954 adlı eserden alınmıştır.

rakılnıştır. Kapalı çarşı ile uzun mesafe hanı karışımı ama tek ünite halinde çalışan bir toptancı mekânı gibi görülmektedir.

Kervan hayvanlarının bakımı ve kervanın onarımı bu devrede artık şehrin içinden çıkmış bugün Kemer diye anılan yerle Basmane arasındaki mekâna yerleşmişti. Bu devre kervanları daha çok Gediz ve Büyük ve Küçük Menderes vâdileri bölgesinin artık ürününü İzmir merkezine ulaştıran kısa mesafe kervanları idi. Şehre gene Tilkilik - Anafartalar yolu ile girer, merkeze gelir, yüklerini "bozar", gene geri Kemer'e gelir, orada gecelerdi. Uzun mesafe kervanları ve uzun mesafe kervanlarını barındıran hanlar büsbütün kaybolmamıştı. Hattâ mimarlık yönünden hâlâ değeri olan Kızlarağası Hanı o devrede inşa edilmişti. Fakat önemli olan yeni ticaret şeklinin kendine uygun farklı bir mekânda yerleşmesi ve özel binasını yaratmış olmasıdır. Bu devrede inşa edilen hanların yüzyıl başında merkezî iş mıntıkasının güneyinde, sonuna doğru ise merkezî iş mıntıkasının kuzeyi ile rıhtıma yakın yerlerinde olduğu görülüyor. İş mıntıkasındaki bütün binaların eski ikametgâhlardan farkh olarak kârgir binalar olduğu da dikkati çekmektedir[28]. Bu devrede İzmir'de modern anlamda otel kurumunun da ortaya çıktığı anlaşılıyor. Yani taşıtın bakımı ve geceleme yeri nasıl farklı bir mekâna kaymışsa, taşınan malın sahipleri de malın bırakıldığı yerin dışında geceleme mekânı bulmuşlar-

(28) Texier, İzmirliler zelzeleden korunmak için ahşap evler yapmış fakat bu defa da yangın felâketiyle karşılaşmışlardır, der. Charles Texier, İbid.



19. yy. sonunda bölgesel bütünleşme biçimi
şekil: 7

dır. Böylece bu devrede kervan hayvanları, mallar ve tüccarlar için ayrı ayrı kalacak yerler belirdiği görülmektedir.

Ticaret ile ilgili binalar ve bunların ihtisaslaşmasında gördüğümüz özellik yani malı taşıyan kervanla ilgilenmeyen, yalnız gelen mallarla ilgilenen binaların yani ticarethanelerin de ulaşım ve taşımanın ihtisaslaşma ve örgütlenmesi ile uyuştuğunu göstermektedir. İzmirli tüccarların yalnız malları alıp depo edip sattıkları hanların çoğaldığı devrede, kervancılık da yalnız ulaştırma ile ilgilenmeğe, bunun ötesinde tüccarın kendisi ve malı ile ilgili sorumluluğu üzerinden atmağa yönelmiş ve başka fonksiyonlardan bağımsız bir ulaşım örgütü haline gelmiştir. Yukarıda işaret ettiğimiz monopol halinde örgütlenmiş deve kervanları ya da arabacılar, bunların ulaşımda ihtisaslaşma bakımından tek başına önemli bir faaliyet haline geldiğini ve yerleşme düzeninin ve ticaretin farklılaşmasını tamamladığını göstermektedir.

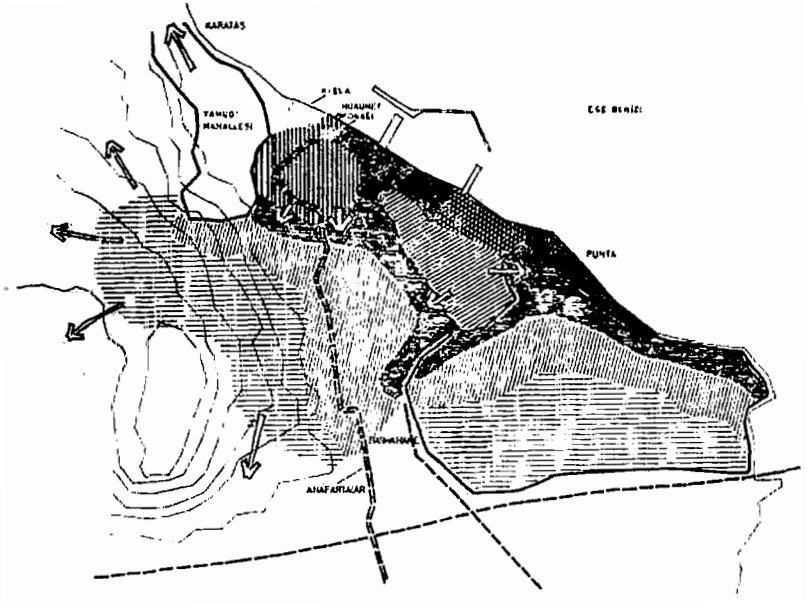
19 uncu yüzyıl başına kadar İzmir'in merkezî iş mıntıkası bir tek ekonomik düzenin yerleşmesini aksettirmekte idi. Yeni yapılan binalar, buralara yerleşen fonksiyonlar hepsi birbiriyle bütünleşmiş, birlikte işleyen birimlerdi. Rum mahallelerinin gelişmesi ve buraya öncekinden çok daha fazla Avrupalının yerleşmesi, bazı tüketim malları perakende satış nüvelerinin yerleşmesiyle buraya Frenk mahallesi adı verilmesine rağmen merkezî iş mıntıkası hâlâ bir tek sistemin parçalarını taşıyordu. Bu iş merkezinin bölge ile bütünleşmesinde de bir çeşitlenme yoktu. Fa-

kat 1830'lardan sonra o zamana kadar azar azar olan değişikliklerin birikimi ve daha hızlanan yeni değişikliklerle, İzmir'in yerleşmesinde dramatik yenilikler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bölge idare merkezinin önce Aydın'a, sonra İzmir'e naklinde olduğu gibi bölge artık ürünün akımı ve kontrolu da yeni yönler ve vasıflar kazanmakta idi (Şekil: 7 ve 8).

19 uncu yüzyılın ikinci yarısında dışarıya gönderilen ürünlerin üzüm ve incir gibi lüks yiyecek maddelerine dönüşmesi, buna tütünün eklenmesi, pamuğun ihraç metaı haline gelmesi, bunların gemilerle ihraç edilebilir hale gelmesi için ilk işlenme ameliyesine tabi tutulması gereği, bu ticaretin hacmı dolayısiyle, kredi, işleme, depolama için gereken örgütler, ulaşım ve haberleşme gerekleri yepyeni ve eskisi ile ilişkisi olmayan bir düzen ve yerleşme şekli getiriyordu. Önemli olan bu yeni ilişkiler gelişip yerleşirken dış ticaretle ilgili olmayan diğer fonksiyonlar yani imalât, perakende satış, idarî kontrol ve benzerleri hemen hiç değişmiyordu. Onun için merkez hem şehirle hem bölge ile iki ayrı düzeyde ve biçimde bütünleşiyor, bu da olduğu gibi mekâna aksediyordu (Şekil: 9 ve 9a).

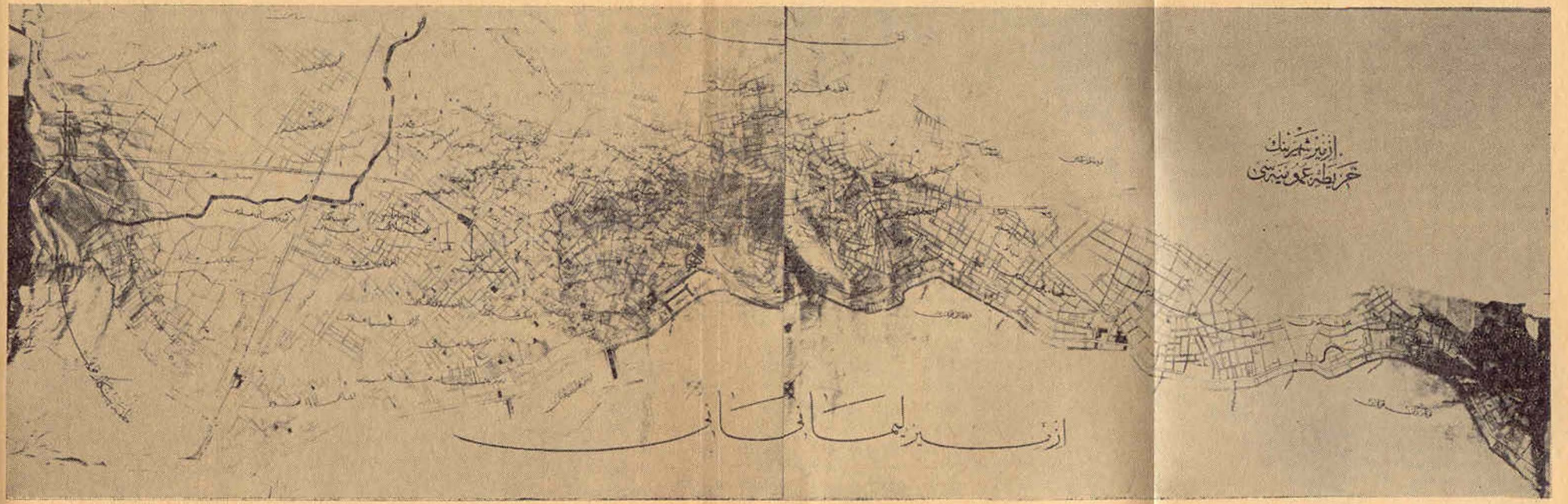
Mekânda ulaşım ve haberleşme yönünden en elverişli yerler çeşitli fonksiyonlar ve bu fonksiyonları gören kurumlar arasında kent arsalarına ödeme gücüne uygun olarak büyük bir çekişme konusu oluyor ve bu fonksiyonlar göreli olarak yerleşiyorlardı. 1880-90'lar İzmir'de dış etkenlerin dinamizmi ile yer alan değişikliklerin, yeni ulaşım sisteminin (demiryolları ve liman) tamamlandığı bu dışa bağlı gelişme dinamiğinin muhteva-

19. yy. sonunda izmirin mekânsal yapısı
şekil: 9

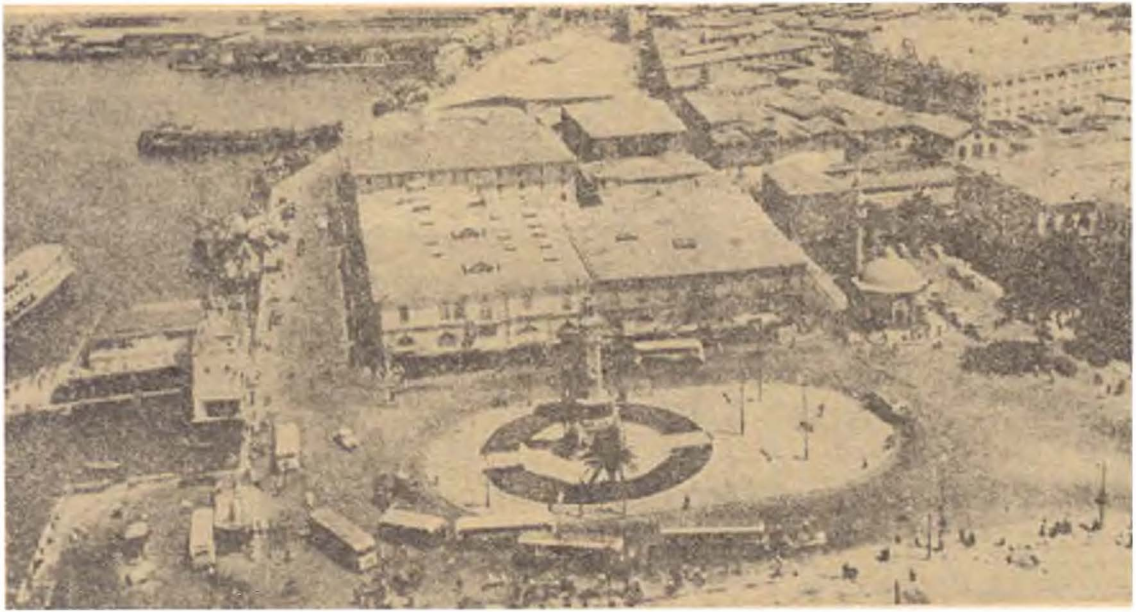


19. yüzyılın sonunda izmirin mekânsal yapısı
şekil: 9-a

sını teşkil eden ürünlerin ihracı ile doğrudan doğruya ilgili örgütlerin (banka, depo, yazıhane, borsa) ve kontrol mekanizmalarının nihaî olarak tek kalmak için birbiriyle yarıştığı, rekabet halinde olduğu ve birbirini altetmeğe çalıştığı devredir. Bunların nasıl olduğu da en iyi merkezî iş mıntıkasında nasıl yerleştikleri gözlemlenerek izlenebilir. İzmir'in 1890'lardaki fotoğrafları çok ilginçtir. Anafartalar Caddesi hâlâ bir merkezi çerçevelemektedir. Buraya açılan yollar üzerinde hâlâ "han"lar, zanaat sokakları, perakende satış yerleri birbirini takibetmektedir. Ama Hisar Camiinden öteye sahilin doldurularak elde edilen sahada, sahil ile bugün gerilerde Gaziosmanpaşa Bulvarı arasında kalan kısımlarda kervanlarla ilişkisi olmayan yeni tip bir "han" inşasının hâkim hale geldiğini görüyoruz. Bu alan çok kalın taş duvarlı iki ya da üç katlı dar ve uzun binalarla dolmuştur (Şekil: 10). Şehirde şimdiye kadar hiçbir fonksiyon bu kadar kıymetli arsalar üzerinde bu kadar geniş bir yer işgal etmemiştir. İçeride özellikle incir, üzüm, tütün depo edip işlemeğe yarıyacak büyük salonlar ve gene ticaretin idare yönünü barındıran bölgelere ayrılmış kısımları bulunuyordu. Bazılarının içinde işlenen malın ambalâjının imali ile ilgili kısımlar da vardı. Bunlar hem eski uzun mesafe hanlarından hem de 18 inci yüzyıl hanlarından çok farklı idiler. Burada ticaretin yeni şekli ile beraber bu malların el değiştirmesindeki yeni yönü görmek mümkündür. Artık ne eski uzun mesafe kervanı hanının taşımayı da içeren yapısı, ne 18 inci yüzyılın ticaret hanlarının sadece geçici bir dönem için her cins malın depo ve sevk işlemini yerleştiren yapısı



Şekil: 8 — XIX. yüzyıl sonunda İzmir.
1890 Osmanlı Ordusu mensuplarınca çizilmiştir.
İzmir İmar Müdürlüğü Koleksiyonu.



Şekil: 10 — XIX. yüzyıl tütün, üzüm - incir işleme hanları.
(Limanın dışında olduklarına dikkat ediniz. 1872'de inşa edilen Hükümet Konağı ön plândaki han ve caminin arkasında sağdaki binadır. Fotoğraf 1940'ta çekilmiştir.)

kalmıştır. Bunlarm yerine, ilgilendiği bir ya da iki cins mal üzerinde tam olarak uzmanlaşmış ve bunları ilk derecede işleyen fakat henüz idare fonksiyonunun tam olarak ayrılmadığı bir bina yapısını görüyoruz. Bu binalar büyük bloklar halinde Konak Meydanındaki Yalı Camiinin hemen yanından başlıyor ve bugünkü Cumhuriyet alanına kadar uzanıyordu. Bu depolar büyük kesintisiz masif kitleler halinde yerleşmiştir. Bütün bu alt bölge içinde tek tek, lokanta, bakkal gibi küçük servis kurumları hariç başka cins yerleşme yoktu. Oysa ki Kordon'un belirli bölümünde, banka, şirket gibi kurumların yerleştikleri yerlerle perakende ticaretin yerleştiği kısımlara geçişte, özellikle yan yollar ve arka sokaklar üzerinde, çöküntü mıntıkası özelliğini taşıyan ucuz oteller, ucuz eğlence yerleri, küçük depolar yerleşmişti. Bu arada 19 uncu yüzyıldan beri Fransız gümrüğü diye anılan ve şimdiki Balıkhane'nin doğusundan başlayıp gene Cumhuriyet alanı civarına kadar Kordon üzerinde Basmahane civarından gelen ana yolun Kordona açıldığı yerde malların gemilere yüklenmeğe hazır hale geldikten sonraki el değiştirmesi ile ilgilenen büyük yabancı şirketler, bankalar, sigortalar, kısaca aracı, tarımsal artık ürün üzerinde en etkili son kontrolü yapan kurumların yerleştiğini görüyoruz. Bu yeni fonksiyonların yerleşme tarzı konsoloslukları daha da kuzeye kaçırmış görünmektedir.

Bu devrede eski artık ürün kontrol örgütleri olan hükümet ve şehir idare kurumlarının da şehirde yeniden yerleştiği gözlenmektedir. İzmir'in vilâyet merkezi olması ile daha büyük bir hükümet konağı-

na ihtiyaç duyulmuştu. Büyüyen şehrin düzeni içinde 1871'de kurulan belediye için de bir bina gerekiyordu. Bu kurumlar da ödeme yeteneklerine ve kontrol kudretlerine göre bir arsaya yerleşeceklerdi. 1872'de inşa edilen yeni Hükümet Binası, İzmir'de yeni tür bir ticaret hayatı gelişmemiş ve merkezî iş mıntıkası kuzeye doğru yeni eğilimler göstermemiş olsa idi kurulması gereken yerde inşa edilmiştir. Artık önemini kaybetmiş olan Hisar Camii civarından ayrılmış, eski makbul perakende ticaretin sıralandığı bir zamanların işlek Anafartalar Caddesinin başlangıcında ve denize karşı yerleşmiştir. Ne var ki yeni iş hayatının ödeme kabiliyeti bu binanın hemen bitişiğine incir, üzüm depolarını yerleştirmiş ve burayı hattâ zor farkedilir hale getirmiştir. İki artık ürün kontrol örgütünün göreli yerleri böylece ortaya çıkmıştır (Şekil: 10).

Hükümet Binasının küçük de olsa müslümanların daha kesif bulunduğu işyerleri civarında tercih edilmiş diye düşünülse bile 1891'de yapılmış olan Belediye Binası için bu da söylenemez. Belediye Binası tamamen yeni gelişen bölgede fakat üzüm, incir depolarının arasında üçüncü derecede bir yerde inşa edilmiştir. Büyük ticarethanelere karşı hükümetin arsalara para ödeme kabiliyeti, âbide-binalarla güç göstermek için bile yeterli olmamıştır.

Buna mukabil en iyi bölge sayılan Gümrük rıhtımı civarında yeni açılan yol üzerine iki ayrı cins borsa yerleşmiştir. Bunlarm yanında ve önünde de postaneler kurulmuştur. 1890'larda yani İzmir'in dışa bağımlı ticareti ve bankacılığı hâlâ yukarı doğru

yükselen bir eğri çizerken iş mıntıkasının ağırlığı buraya kaydığı gibi kuzeye doğru gelişme giderek bu kurumların yanında o zamanın lüks otellerini, kulüplerini ve eğlence yerlerini de geliştirmiştir. O devrenin en büyük lüks oteli "Krammer" oteli sahilde şimdi Büyük Efes Otelinin ekolojik yönden mukabili olan Atatürk heykelinin tam önünde Kordonda idi.

Burada eskiden olmayan bir farklılaşma daha ortaya çıkmıştır. O zamana kadar tek bir bütün içinde yer almış olan perakende satış şimdi daha az satın alma gücü olanlara hizmet eden çevre ile çok daha fazla satın alma gücü olan nüfusa hizmet eden çevre olarak ikiye ayrılmıştır. Daha düşük satın alma gücü olanların çevresi Anafartalar Caddesi çevresinde kalmıştır, daha yüksek olanlar içinse Kordon ve Yeni Hanların arkasında "Meyhane Boğazı" diye anılan 19 uncu yüzyılda gelişmiş bölgede yeni ve çok daha pahalı mallar satan bir yeni "çarşı" ortaya çıkmıştır. Burada merkezi İngiltere, Fransa hattâ İsveç'te olan büyük mağazaların şubeleri açılmış, yerli gayrimüslimlerin hem ihtisaslaşmış hem de örgütlenmiş perakende ticaret kurumları da onları takibetmiştir[29].

(29) İngiliz sermayeli "Baker", İsveç sermayeli "Orozdibak" gibi büyük mağazalar (department store) eski perakende satışa hiç benzemeyen bir örgütleşme ile ortaya çıkmışlardır. Yersel tüccarlardan da bu tarz mağazaları örnek alanlar çıkmış, örneğin Sivri Hisaryan'ın mağazası 1895'te açılmış ve 1914 Birinci Cihan Harbine girmeden önce ordunun teçhizatı bu mağazanın stoklarından temin edilmiş. Sonra harp sırasında hiç ithalât olmamasına rağmen bu stoklarla mağaza 1922'de yanıncaya kadar açık kalabilmiştir.

Bu çarşıların "Frenk Mahallesi ve Çarşısı" diye anılması, temeldeki yapısal farklılaşmanın, iki çeşit artık ürün kontrolünden iki değişik ölçekte elde edilen ve sarfedilen gelirin aynı zamanda etnik bir ayrılığa da tekabül etmesindendir. Yeni belirmesi ve varlıklılara hitap etmesi bu çarşının frenk çarşısı ya da Rum çarşısı diye anılmasına ve böyle düşünülmesine sebep olmuştur. Halbuki anlaşıldığı kadarı ile yeter çapta satın alma gücü olan Müslüman nüfusun, özellikle erkekleri bu çarşıyı hem perakende tüketim malları hem de eğlence ve diğer servisler için kullanmakta, kadınları ise daha seyrek olmakla beraber erkek akrabalarının yardımı ve eşliğinde gelip özellikle büyük mağazalardan alış veriş yapmakta idiler[30].

Merkezî iş mıntıkasının buralara yayılması, buradaki rum konut mahallelerini daha kuzeye itmiş, bir yönden o zamanlar Punta adı ile anılan Alsancak'ta doğu sahiline dayanmış iç taraftan da Basmahane ve Tabakhane'yi aşarak (tabiî buralardaki deri ve yazma imalâthaneleri çoktan kapanmıştı) Kervan Köprüsüne, Kemere doğru kaymış Gaziler Mahallesi (Abdullah Efendi Mahallesi) ve civarına yerleşmiştir. Burası orta ve düşük gelirli rum mahalleleri haline gelirken Punta (Alsancak) üst orta gelirli rum mahalleleri olarak ortaya çıkmıştır. Buralarda özellikle Kordon ve şimdiki Cumhuriyet Meydanı ile Kültürpark arasında kalan bölge üst gelir gruplarının yerleşme yeri olmuş, Kordon'un arkasın-

(30) Örnek olarak bkz. Halit Ziya Uşaklıgil, İzmir Hikâyeleri, Remzi Kitabevi, 1950 İstanbul.

da şehir içinde olmasına rağmen geniş bahçeler içerisinde kârgir büyük evler inşa edilmiştir.

Diğer yönden müslüman mahalleler merkezî iş mıntıkasınca itilmemekle beraber göçen nüfusun sebep olduğu yerleşme ve kaymalarla, alt gelir grupları İkiçeşmelik'ten yukarılara Eşrefpaşa'ya yayılmış, orta tabaka Namazgâh, Tilkilik'in arkaları ve Mezarlıkbaşı'na bütünüyle yerleşmişti.

Müslüman orta ve üst orta tabakalar 1890'larda, buralar dolduktan sonra şehrin güney yönünde Yahudi Mahallesini ve mezarlıkları atlıyarak Karantina'ya yerleşmeye başlamışlardır. İkiçeşmelik ve Keçeciler'deki Yahudi mahalleleri de Karataş'a taşmıştır. Karataş ve Karantina'dan öteye Göztepe ve Kokaryalı'da[31], dar sahil şeridinde ve yakın tepeler üzerinde şehrin müslüman zenginlerinin yalı ve bahçeli köşkleri yerleşmeye başlamıştır. Hem Punta'daki bahçeli köşkler arasında hem de Kokaryalı ve Göztepe'de, yalnız şehrin rum ve müslüman zenginlerinin ikametgâhları değil İzmir'in 1890'lardaki gelişmesinde gelir tabakalaşmasında büyük anlamı olan İngiliz ve Fransız ailelerinin büyük bahçeler içindeki ikametgâhları yer almıştır. Fransızlar daha çok "Punta" (Alsancak) Konsoloslar mahallesini, İngilizler ise daha çok Karantina'nın arkasındaki tepelerle Göztepe civarını tercih etmişlerdir.

Yabancı en üst tabaka İzmir sermayedarlarının diğerleri ile kıyaslanamayacak kadar geniş olan gelirleri konut yerleşme düzeninde son derece çarpıcı

(31) Şimdiki adı ile Güzelyalı denen semt.

bir şekilde görülmektedir. Özellikle Rıhtım ve Demiryolları şirketlerinin İzmir'deki en üst idarecileri —ki bunlar şehir halkınca "sahipleri" diye anılmakta ve düşünülmekte idiler—[32] şehir içindeki hiçbir tabakalaşma ile kıyas edilemiyecek kadar yüksek olan gelirleri ile banka mildürleri ve ihracat tüccarları o zamana kadar İzmir'de mümkün olmayan bir yerleşme tarzını getirmişlerdir. Bu yerleşmeyi mümkün kılan şüphesiz yeni gelir kadar, ulaşımdaki yeni teknolojidir. Yalnız bu yeni teknolojinin, yani demiryolunun, döşendiği yer ve kullanılışı son derece ilginçtir. Fransız "müdür"lerin 15 kadarı İzmir tepelerinin arkasında Kemer deresi vâdisi içerisinde mevcut küçük bir köyün yanında kısmen izole bir çevreyi kendileri için büyük parklar içerisinde Avrupa'daki malikâne üslûbunda evler inşa ederek yerleşme yeri seçmişlerdir. Sonra buraya bazı üst orta gelirli tüccarlar ve gerekli servisleri temin edecek kimselerin yerleşmesi ile çok ilginç bir "banliyö" ortaya çıkmıştır. Bu yerleşmenin, Buca'nın şehirle irtibatı esas itibariyle trenle sağlanmakta gibi görünmekte-

(32) Rıhtım Şirketinin büyük hissedarı ve müdürü diğer birçok şirketin de hissedarı olan M. Giffret'nin bu devrede İzmir'de Lynd'lerin "Middle Town"daki X Family fonksiyon ve nüfuzunu yarı-koloni bir şehir çerçevesi içinde yaşattığı anlaşılıyor. Rıhtım Şirketi 1936 senesinde devletleştirilmiş, ticaret hariç diğer şirketler kapanmış olduğu halde M. Giffret'nin şehrin gündelik hayatındaki nüfuzuna ait hikâyeler yarı folklorumsu bir halde hâlâ devam etmektedir. Örnek olarak bkz: Ulvi Olgaç, **Güzel İzmir Ne İdi Ne Oldu**, İzmir 1939, ve R. and H. Lynd, **Middle Town in Transition**, New York, Harcourt, Brace, 1937.

dir. Punta (Alsancak) istasyonundan kalkan ve Kemer çayı vâdisini takibederek esas hattan ayrılan 40 km. bir yol burayı şehre bağlamaktadır. 1900 yılına kadar bu yoldaki trenler sadece sabah 9.00'da Buca'dan kalkmakta, 9.30 civarında Alsancak istasyonuna gelmekte; öğleyin 12.00'de tekrar geri Buca'ya dönmekte, öğleden sonra 14.30'da gidenleri geri getirmekte ve akşam üzeri geri dönmekte ve orada kalmakta idi. Bu trenler o zamanlar arada hiçbir istasyonda durmamakta ve yolcular bilet almamakta, kontrol edilmemektedir. Demek ki bu trenden yalnızca Buca'da oturan yabancı şirket müdürleri ve üst tabaka tüccarlar yararlanmakta idi. Buca'daki terminal istasyonu da özel bir köşk gibi bir gül bahçesi içerisinde idi. Üç köşkün parklarının meydana getirdiği köşeye hemen hemen bitişikti. Diğer köşklere özel at arabalarıyla gidilirdi. Yerleşmedeki diğer kimseler ve tren saatleri dışında köşklerin sakinleri şehre arabalarla gider gelirlerdi. İzmir - Kasaba hattı üzerinde de Basmane istasyonu ile Bornova arasında gene ayrı bir hat inşa edilmişti. Bornova'da da istasyon köyden 3 km. kadar uzakta idi. Fakat istasyona 5-10 dakikalık yürüme mesafesinde büyük duvarlarla çevrilmiş bahçeler içerisinde bir düzine İngiliz tüccar ve "müdür" ailesi yerleşmişti. Bu hatta başkalarının da binmesine izin verilmişti, fakat İngilizlerin vagonu özeldi, kendilerinden başka oraya kimse binemezdi. Böylece İzmir'in ulaşımını, maliyesini, ticaretini en üst kademeden kontrol edenler kendilerine şehrin Türk, Rum, levanten, hattâ diğer Avrupalı nüfus ile kıyaslanamıyacak şekilde masraflı ve izole bir yerleşme yeri ve tarzı seçmiş oluyorlardı.

Burada öğrenemediğimiz bir şey niçin Fransızların, İngiliz şirketi tren hattı üzerinde bir yere, İngilizlerin ise Fransız şirketi tren hattı üzerinde bir yere yerleşmiş olmalarıdır.

Üzüm, incir ve tütünün işlenmesi zorunluğu yalnız bu elit grubun değil eskiden hiç olmayan bir şekilde işçilerin de şehre günlük akımını gerektiriyordu. Merkezî iş mıntıkasının insan akımı da şimdi banliyö tren seferleri ile temin ediliyordu. Bornova ve Buca'ya ilâveten kasaba hattı üzerinde yeni yeni yerleşme yeri haline gelen Karşıyaka'ya kadar, Aydın hattı üzerinde de Gaziemir'e kadar servis vardı. Körfez etrafındaki yerleşmelerle de 1891'de kurulmuş olan Körfez vapurları Hamidiye Şirketi teması temin ediyordu[33]. Merkezî iş mıntıkasının güney ucuna yakın yerde Konak, kuzey ucuna yakın yerde de Pasaport iskeleleri, doğuda Bornova ve Karşıyaka için Basmahane istasyonu, daha gerilerde Punta istasyonu iş mıntıkasının tam bir çerçevesini çiziyor ve ulaşım hizmetini tamamlıyordu.

İzmir'in bu yeni gelişen yönlerinde, ister Rum mahallelerinde olsun ister Müslüman, yeni inşa edilen evler orta boy muhkem. kârgir yapılardı (Şekil: 11). Aslında bu özellikleri ile 17 nci yüzyıl Kuzeybatı Avrupa toplumlarındaki "tüccar evleri"ne çok benzerlerdi. Fakat Buca ve Bornova'daki malikâneler bu "tüccar evleri"nden çok farklı ölçekte ve

(33) Hamidiye Şirketi İngiliz sermayesi ile mahallî sermaye karışımı bir şirketti, 1905 yılında körfezde 12 küçük vapuru işliyordu. Bakınız: Adnan Bilget, İbid, s. 68.



Şekil: 11 — XIX. yüzyıl sonunda Kordon.
(Tüccar Evleri.)

üslûpta idi ve bunlarla kıyaslanamazdı. Eski İzmir seçkinlerinin Tilkilik civarındaki "konak"ları da hem üslûp hem de ölçek bakımından "tüccar evleri" değildi[34]. Bir anlamda 19 uncu yüzyılda İzmir'de gelişmiş olan yeni ev tipinin kökeninin eski İzmir konakları olmadığı kolayca söylenebilir. İzmir 1890'larda konutları bakımından da çeşitli servet seviyesindeki bir tüccarlar şehri olduğunu gösteriyordu.

Böyle büyüyen bir şehirde arazi alım satımının yeni bir biçim göstermesi doğaldı. 19 uncu asır ikinci yarısında İzmir'in içerisindeki yolların bazı şirketlerce hisse senedi çıkarılarak ev ve bahçeleri istimlâk ederek inşa edilmesi tarzı ortaya çıktı. Bu şirketlerin hemen hepsi kaldırımlar için Napoli taşı diye anılan geniş 45x45 boyutundaki İtalya'dan getirilen taşı kullanıyorlardı. Çarşı içleri bunlarla kaplanırken doğudaki tepeye ve Kemer'e doğru uzanan fakir mahalleler geleneksel arnavut kaldırımı ile kalıyordu. 1861 yılında kurulan Fransız - Belçika şirketi, sahili doldurarak ve tesviye ederek Kordon'u ve Gümrük rıhtımını inşa imtiyazı alarak yol inşaatı şirketlerinin en girişken örneğini vermiştir. Sahilin doldurulması için Aydın demiryolu vasıtasiyle hat güzergâhından getirilen kaya ve taşlar bu işin ikti-

(34) Konakların iç yapıları ve yaşayışı için bkz: Halit Ziya Uşaklıgil, İbid. Bu binalar muhkem tüccar evlerinden yapı ve üslûp olarak çok farklıdırlar. Hafif, fantezisi olan seçkin üslûplar, ahşap malzeme hâkimdir. Şimdi fonksiyon değiştirmiş, ucuz otel ve pansiyonlar haline gelmiş olmalarına rağmen bu özellikleri bugün bile görülebilir.

saden verimli olmasını temin etmiştir[35]. Ayrıca şirket yalnız yol genişliği kadar bir sahayı değil o zamanki İzmir'de üst tabaka şehir evlerinin inşa edileceği kadar derinliği ve genişliği olan bir sahayı da doldurarak arsa haline getirmek imtiyazını elde etmişti. Böylece Rıhtım Şirketi hem limanda rıhtım resmi alarak masraflarını amorti ediyor, hem de şehrin en pahalı arsaları haline gelen "Kordon" arsalarını satarak masraflarını kapatıyordu.

Bu yol İzmir şehrinin birkaç çeşit ulaşım ihtiyacını karşılamakta idi. Her şeyden önce şehrin en iyi ikametgâh semtinin şehir merkezine kolay ulaşımını sağlıyordu. Sonra Aydın demiryolunun istasyonu ilerde Alsancak - Halkapınar iç limanında yapılacak rıhtımlarda denizle irtibatını temin edecekti. Fakat henüz bu proje tahakkuk etmeden Fransız - Belçika ortaklığı şimdiki rıhtımı ve limanı tamamlamayı başarmıştı. Aydın Demiryolu İngiliz Şirketi de bu yeni yapılan kordonda en büyük ortağı Rıhtım Şirketi olan tramvay şirketinin raylarını sadece geceleri kullanarak gümrük limanına inme imtiyazını almayı uygun bulmuştu. Kordon'un başka bir fonksiyonu da İzmir'in merkezini şehrin civarında gelişmeye başlayan Buca, Bornova, Bayraklı ve Karşıyaka gibi banliyö kasabalarına giden yolların dağılım noktası olan Kemer'e, kısa ve düzgün bir şekilde bağlamaktı.

---

(35) Rivayet olarak Selçuk'taki dünyanın yedi harikasından biri olan Diana mâbedinin bütün taşlarının bu rıhtımın inşasında kullanıldığı söylenmektedir. Hakikaten bugün Selçuk'taki mâbedin yerinde büyük bir dikdörtgen çukur vardır. Halk buraya İngiliz çukuru der ve içerisinde tek taş parçası yoktur.

Kordon ve Rıhtım Şirketi İzmir şehrinin yarı-koloni devresindeki en münakaşalı yatırım gibi görünmektedir. Yalnız Osmanlı Devletinin vergi alma fonksiyonuna müdahale etmesi bile kâfi karışıklık yaratırken şehir içi arazi söz konusu olduğunda gelenek ve eski usullerin hepsini altüst eder şekilde, toprak "üretip" satarak kâr ederek, toprakla ilgili her türlü usulü bozuyordu.

Daha sonra İzmir İmarat ve İnşaat Şirketi de aynı prensiplerle Basmane istasyonunu gümrüğe bağlamak üzere hisse senedi çıkarıp istimlâklere girişmiştir. Bu şirket de Rıhtım Şirketine benzer imtiyazlar almıştır. Bu da yolun iki tarafındaki arsaları alıp yol bittikten sonra satmak imtiyazını da elde etmişti. Bu yolun Kordon'a açılan ucundaki bankalar hiç değilse başlangıcının başarılı olduğunu göstermektedir. Fakat yol şirketçe bitirilmemiş, Rıhtımdan 300 metre içerde inşaat durmuş, yalnız arsalar hemen satılmıştır. Gerisi sonra 1935'te tamamlanmıştır[36]. Üçüncü önemli yol 1880'lerde Göztepe-Güzelyalı yönünde açılan yol olmuştur. Yukarda da söylendiği gibi bu çevre müslüman üst tabaka ailelerin yerleştiği yerdi. Karantina'nın dağ kısmına uzanan cadde ve Hatay Caddesi yani şehrin güney yönünde gelişmesini temin eden yollarsa hükümet tarafından geleneksel tarzda açtırılmıştır. Bu devrede şehir içi yolların gelişmesinde yabancı şirketlerin rüsum ve arsa satışı ile çifte kâr ederek en işlek yolları yaptığını dolayısiyle mal ve insan akımını en yüksek kâr prensibiyle kontrol ettiklerini, Devletin

(36) Bu yol şimdiki Fevzipaşa Bulvarı'dır.

ise müslüman üst tabaka dahil olmak üzere kamu yararına yerleşmenin genişlediği yönlere yol yaptırdığı açıkça ortaya çıkmaktadır.

Genellikle arsa sorunu ise bambaşka bir yönde gelişmiştir. Şehrin civarındaki bağ, bahçe, tarla halindeki arazi şehrin eski nüfuzlu ailelerinin ve eşrafının mülkü halinde idi. Şehir genişledikçe bu arazi kullanılışının zorlandığı, şehir arazisi haline getirilmek üzere satış için imkânlar arandığı sabittir. Özellikle Basmane'den doğuya ve kuzeye uzanan arazi ile Karşıyaka'nın üzerinde kurulduğu arazinin satışını ve üzerine yerleşilmesini mülk sahipleri istememişlerdir. Direnme önce Kasaba hattı ve Basmahane istasyonu arazisinin şehrin en eski ailelerinden birinden Fransız Şirketince kiralanması ile kırılmış ve sonraki birçok alış-verişe örnek olmuştur.

Niçin direnildiği, sonradan bu yolun nasıl bulunduğu tespit edilememiştir. Sebep bahçeleri bekletip daha kıymetli arsalar olarak satmak istemek kadar, eski âdetlere göre arazi satmanın hoş karşılanmaması da olabilir. Vakıa odur ki Türkiye'den yalnız İzmir'de toprak satılmamış fakat 99-100 sene için kiraya verilmiştir. Yani arsa mülkiyetini aileler muhafaza etmişler, binaların mülkiyetini ise kiralayana bırakmışlardır. Böyle bir toprak eldeğiştirmesi ile şehrin büyümesinin hızlandığına şüphe yoktur. Bu mülkiyet tarzı, mamafih, harpler, yangınlar, göçler yüzünden ikinci nesillerin ilgisizliği ile karşılaşmış ve kaybolmaya yüz tutmuşken, İkinci Dünya Harbinden sonra toprak yeniden son derece değerlenince toprak mülkiyetine sahip çıkmak talepleri artmış ve

ev sahiplerinin evlerini yıkıp yeniden yapabilmek için binlerce dâva açıldığı tapu müdürlüğünce ifade edilmiştir. Türk Müslüman mahallelerinin yayıldığı Eşrefpaşa gibi mahallelerde ise arsa ve evler hükümetçe yapılıp göçmenlere verilmiştir[37].

(37) Arsa kiralama usulü aynı devrede bir de Bursa'da ortaya çıkmış görünmektedir.

III. B ö l ü m

Yarı Gelişmis Bir Metropoliten Merkez

1. YENİ BÖLGESEL BÜTÜNLEŞME

Birinci Dünya Savaşını izleyen yıllarda ülkenin yeni siyasal düzeni, yeni ekonomik ve sosyal politikalar son elli yıl içerisinde İzmir'in bölgesi ile ilişkilerine ve giderek iş hayatı yapısına ve merkezî iş mıntıkasının yerleşme düzenine yeni özellikler getirmiştir. İzmir'in çevresi ile bugünkü ilişkileri gerek mekânda gerek fonksiyonlarda eskiye oranla çok daha büyük bir farklılaşma ve ihtisaslaşmayı oluşturmuştur. Bölgede şimdi eskiye oranla çok daha belirgin bir tarzda tarımsal üretimin geliştiği, köylerin bağlandığı, tarımsal ürünlerin toplandığı, kısmen işlendiği, dolayısiyle bazı küçük sanayi kuruluşlarının yerleştiği, öbür yandan da işlenmiş malların daha

büyük merkezlerden getirilip kendisine bağlı alt yerleşmelere dağıtıldığı bir şehirler grubu vardır. Bu şehirlerin şimdi ayrıca toplama ve dağıtmaya ek olarak orta dereceli sağlık ve eğitim gibi fonksiyonları da belirmiştir. Onyedi ilçe böyle bir farklılaşma göstermektedir. Bunlar Akhisar, Nazilli, Turgutlu, Ödemiş, Salihli, Söke, Tire, Bergama, Soma, Menemen, Alaşehir, Milâs, Urla, Kırkağaç, Torbalı, Selçuk ve Demirci'dir[38]. Bölgedeki tarımsal ürünlerin toplandığı yer olarak beliren bu ikinci kademeden sonra bu kademenin bağlandığı üçüncü kademe daha büyük merkezler açıkça görülebilmektedir. Bunlar Aydın, Denizli, Muğla ve Uşak'tır. Manisa'nın bu merkezler arasında yeni özellikler taşıyan bir yeri vardır. Bölgenin nüfusça ikinci büyük şehri olmakla beraber İzmir'e yakınlığı dolayısiyle günlük ve haftalık temasların sıklığı, gelişen sanayi ve hizmetler ile birlikte Manisa'yı İzmir'in metropoliten alanı içine sokmuştur[39]. 19 uncu yüzyıl başından beri sürüp gelmekte olan bölge merkezinin Manisa'dan İzmir'e kayması böylece tamamlanmış, İzmir'in merkez fonksiyonları, yeni ulaşım, haberleşme, örgütleşme ve bunların sağladığı etkiler içerisinde Manisa İzmir merkezinin tam bir uzantısı haline gelmiştir. Dolayısiyle Manisa'nın etrafındaki diğer şehirsel merkezler, örneğin Akhisar, Turgutlu, Bergama idarî fonksiyonlar hariç öbür fonksiyonlarda İzmir'le dolaysız ilişki kurmaktadırlar. Bugün Manisa İzmir'in

(38) İzmir'in bugün merkez olduğu çevrede alt merkezlerin nüfusları Ek: 5'te gösterilmiştir.

(39) İmar ve İskân Bakanlığı, Bölge Plânlama Dairesi: Ege Bölgesi, Ankara 1970, s. 37.

büyük bir mahallesi görünümündedir ve İzmir'den bağımsız düşünülmesi imkânsızdır.

İzmir'in çevresinde günlük ve haftalık ilişkilerin kurulduğu, ulaşımın şehir içi ulaşımının bir parçası gibi işlediği ve bütün servis ve örgütleşme ile ilgili fonksiyonlarının İzmir'e yönelmiş olduğu alan, metropoliten alan, 19 uncu yüzyılın ikinci yarısı ile kıyaslanamıyacak kadar gelişmiştir. O zamanlar ancak gelişmeye başlamış olan Karşıyaka, Buca, Bornova çevresi çoktan aşılmıştır. Bugün ulaşım ve her türlü servis ilişkileri İzmir merkezinden Karşıyaka, Bornova, Karaburun, Çeşme, Urla, Seferihisar, Selçuk, Torbalı, Bayındır, Kemalpaşa, Menemen, Foça, Dikili, Bergama, Kuşadası, Manisa merkez ilçesi sınırlarına uzanmaktadır[40]. Yukarda işaret edilmiş olduğu gibi eskiden herşeyden önce Manisa, sonra Selçuk (Ayasulug), Kuşadası, Bayındır, Çeşme, Seferihisar, Karaburun, Urla, Bergama kendi başlarına bölge alt merkezleri fonksiyonuna sahiptiler. İzmir büyük şehir bütünü ise, fonksiyonlarm birbirine karıştığı bir kısım kırsal bölgenin de içinde kaldığı İzmir merkezi ile beraber Bornova, Buca, Gültepe, Çamdibi, Altındağ, Yeşilyurt, Balçova, Narlıdere, Güzelbahçe, Büyük Çiğli, Gazi Emir ve Pınarbaşı sınırları içerisindeki alanları kapsamaktadır. 1965'te, İzmir büyük şehir bütününde nüfus 618.324 idi. Bunun %12'si tarım, %25'i sanayi, %63'ü ise hizmetler sektörüne dağılmıştır[41]. Bu dağılım da ne kadar

(40) İmar ve İskân Bakanlığı Bölge Plânlama Dairesi: İbid, s. 36.

(41) İmar ve İskân Bakanlığı Bölge Plânlama Dairesi: İbid. s. 35.

sanayileşmemiş olunursa olunsun kontrol ve idare fonksiyonlarının toplandığı bir büyük şehir bütünü yapısını aksettirmektedir.

İzmir büyük şehir bütünü içinde toplanan ve onu bölge merkezi yapan fonksiyonlar bölgesel toptan ve perakende ticaret dolayısiyle bölge ölçüsünde toplama ve dağıtma faaliyetleri, bölgesel bankacılık ve malî kontrol, bölgesel sanayi ve dolayısiyle teknik ve idarî hizmetlerle küçük sanayi ve tamirdir. Ulaştırma ve haberleşme fonksiyonları da burada merkezleşmiştir. Bunlara ek olarak orta ve yüksek eğitim, sağlık ve eğlence ve dinlenme gibi fonksiyonlar da vardır[42]. İzmir büyük şehri bütün bu fonksiyonlarda milletlerarası, ülke içi ve bölge içi ilişki kurmada toplama ve dağıtmada karar verme ve koordinasyonun yer aldığı mekândır.

İzmir'in çeşitli iş yerlerinin bu bölgenin bütünleşmesindeki yeri ve fonksiyonu değişiktir. Ticarette küçük çapta olanları (esnaf) İzmir büyük şehri ile metropoliten alanda iş görmektedir. Gene de dörtte biri kadar hatırı sayılır bir grup metropoliten alan dışında daha büyük bölge ile ilişki kurabilmektedir (Tablo: 3)[43]. Toptancı ticaretin hemen hepsi bölge

(42) İbid, s. 34.

(43) İzmir'in bugünkü iş hayatının yapısını ve yerleşmesini anlayabilmek için bu çalışmanın daha çok yazılı kaynaklara, yoğun mülâkatlara ve iş yeri sayımına dayanan bilgi toplaması yanında 1968 yılı başında bir de sörvey tatbik edilmiştir. Aşağıda göreceğimiz gibi bugünkü iş hayatı son derece dağınık küçük örgütsüz girişimlerden meydana geldiği için sörvey örneklemine

Tablo: 3

İş Yerlerinin Bölge İlişkileri

İş yeri		İzmir Metropoliten Alanı	Ege Bölgesi	Diğer Bölgeler	Toplam
Esnaf	N.	23	10	7	40
	%	57,5	25,0	17,5	100,0
Tüccar	N.	35	35	16	86
	%	40,7	40,7	18,6	100,0
Toptancı	N.	—	11	5	16
	%	—	68,8	31,2	100,0
İthalât ve İhracat	N.	—	12	8	20
	%	—	60,0	40,0	100,0
İmalât	N.	12	33	51	96
	%	12,5	34,3	53,2	100,0
Servis	N.	9	10	15	34
	%	26,5	29,3	44,2	100,0
İnşaat	N.	8	2	8	18
	%	44,5	11,0	44,5	100,0
TOPLAM	N.	87	113	110	310
	%	28,0	36,5	35,5	100,0

sadece İzmir Ticaret ve Sanayi Odalarına kayıtlı iş yerleri katılmıştır. Bu odalara kayıtlı iş yerlerinden sistematik tesadüfi örneklem metodu ile 15'te bir iş yeri seçilmiştir. Örnekleme giren iş yerlerinin cevap vermeyi reddetme oranı sadece %0.57'dir. Reddedenlerle beraber çeşitli başka sebeplerle tatbik edilemiyen anket oranı da %11.50'dir. Tatbik edilebilmiş anket sayısı 310'dur. Çalışmamızda İzmir'de bugünkü örgütlü iş yerleri hakkındaki bütün istatiksel bilgi, başka kaynak gösterilmemişse, bu sörveyden elde edilmiştir.

içindir ve İzmir bölge merkezi fonksiyonunu çok iyi yansıtmaktadır. İmalât ve sanayi en geniş ilişkileri olan gruptur. En sıkı ilişkiler bölge ile olmakla beraber ticaretin ve servisin hiçbir türlüsünde görülmediği oranda ülkenin bütünü ile bağlantı halindedir. Bankacılık ve diğer malî kurumların içinde bulunduğu servis kategorisi de en çok örgütlenmiş ve en çok etkileşimi olan bölüm olarak yoğun bir şekilde önce bölge ve sonra ülkenin bütünü ve yabancı memleketlerle ilişki halindedir. Göründüğü kadarı ile bugünkü bölgenin bütünleşmesinde ve İzmir'in bölge yerleşme düzeninde merkez olarak belirmesinde toptancı ticaret ve tarımsal ürüne dayalı yoğun dış ticaret hemen hemen 19 uncu yüzyılda olduğu gibi kalmış, buna karşılık sanayi, imalât ve bankacılık yeni bir etkinlikle artmıştır. Bölge plânlama dairesinin hesaplamalarına göre bu bölgede 1960-65 yılları arasında tarım %10 artarken imalât sanayii %37,5, banka ve sigortacılık %65,4 oranında artmıştır[44]. Özellikle sanayi ve tamir fonksiyonunu da içine alan imalât bölgenin en etkili ve hareketli ilişkilerini kurmaktadır ve İzmir'e bu devredeki bölge merkezi özelliğinin en belirgin yanı budur[45]. Bölge içindeki yeni bir yoğunluğa erişmiş olan etkileşim yeni ulaşım ve haberleşme biçimleri ile mümkün olmuştur.

---

(44) Bölge Plânlama Dairesi, a.g.e., s. 48.

(45) Sanayileşme oranı düşük olduğu için tamirat bu ülkede aynı zamanda yedek parça imalini de içine almaktadır. Onun için ileri sanayi ülkelerindekinden farklı bir yeri vardır.

2. YENİ ULAŞIM

İzmir'de son devrelerde ulaştırmada da önemli değişiklikler iki yönden olmuştur. Yeni bir teknolojik değişme ile beraber, ulaşımın yönü ile ilgili prensipte de bir değişiklik olmuştur. Önce, yukarda sözünü ettiğimiz ağaç biçiminde doğrudan doğruya limana bağlı olan ve artık ürününü İzmir'e akıttığı vâdilerden başka hiçbir yerle teması olmayan demiryolu, yeni bağlantılarla yeniden bir ağ halini almıştır. Ayrıca yeni gelişen karayolu ve kamyon taşıması bu demiryollarını anayollar ve kılcal (capillary) yollarla tamamlamıştır. Demiryolları bakımından Manisa - Bandırma hattı Balıkesir üzerinden Batıya doğru Eskişehir'le, Aydın hattı da Çivril - Denizli hattı Afyon'a uzatılarak Konya demiryoluna, Kasaba hattı da gene Alaşehir - Afyon uzantısı ile Orta Anadolu şebekesine bağlanmıştır. Böylece, bölgenin, sadece limana bağlı ve dışa dönük üç bağımsız demiryolu içe dönük bir ağın parçaları haline gelmiştir[46]. Ayrıca, üç demiryolu da 1934-36 yılları arasında tamamen devletleştirilmiş ve şirketler bölgeyi ve şehri terketmiştir. 1950'lerden sonra gelişen ve demiryollarına destek olan kamyon ulaştırması ise yeni bir teknolojidir. Karayolları başlangıcından itibaren demiryollarının 1940'larda ulaştığı ağ biçimine uygun olarak yapılmıştır. Bu şebeke İzmir'den üç

(46) Kasaba hattının Alaşehir - Afyon uzantısının inşası Cumhuriyetten önce ise de gene de o zaman bu hattı işleten yabancı şirketçe değil Osmanlı Devletince inşa edilmiş olması içe dönük ulaşım sisteminin her zaman iç dinamikle geliştiğini göstermesi bakımından ilgi çekicidir.

ana yöne uzanmıştır. Birinci yön İzmir - Aydın - Denizli - Burdur - Antalya'ya varmakta ve Burdur'da İç Anadolu şebekesi ile bağlanmaktadır. İkinci yol İzmir - Manisa - Uşak üzerinden gene İç Anadolu'ya erişmekte, İzmir - Manisa - Balıkesir yönünden de Marmara bölgesi ile bağlanmaktadır.

Bölgede kılcal yol ulaşımında da artık İzmir şehrinin içine kadar uzanan deve ve katır kervanları tamamen kaybolmuş ve sadece çevrede bir miktar kalmıştır[47]. Bölgenin izole yerlerinin azalmasiyle beraber buralardan ürünün kara ya da demiryoluna indirilmesinde hayvan gücünden motor gücüne geçilmiştir. Motor gücünün büyük çapta trenin de yerini aldığı görülmektedir. Karayolunda motorlu araçla taşıma İzmir iş yerleri için son zamanlarda yüzde 14 civarında iken 1968'de yüzde 20'yi bulmuştur. Bu artmaya mukabil demiryolu kullanımı yüzde 4 civarından yüzde 1'in altına düşmüştür. Demiryollarından karayollarına doğru devamlı bir kayma vardır. Şehrin içinde hayvan gücü kullanma ise eskisinin üçte birine düşmüştür (Tablo: 4).

Önemli bir gelişme de son zamanlarda işyerlerinin yüzde 38'inin nakliye şirketlerinin hizmetleri ile taşıma yaparken 1968'de oranın yüzde 50'yi geçmiş olmasıdır. Bu gelişme karayolundan yük ve yol-

(47) Bütün ülke demiryollarının bir ağ haline getirilmesi Cumhuriyetin 1925 - 40 yılları arasında dikkatle izlediği bir prensipti. Bkz: İ. Tekeli, ibid. Develerin İzmir şehri içine girmesi 1930'ların başında yasaklanmıştır. Yasağın etkin bir tarzda yaşamış olması artık develere gerek kalmadığının işaretidir.

Tablo: 4

İş Yerlerinin Kullandığı Ulaşım Araçları ve Değişmesi

	Eskiden		Şimdi		Artma	Azalma
	Sayı	%	Sayı	%	+	—
Hava yolu	4	1,3	10	3,1	6	—
Demir yolu	12	3,9	2	0,6	—	10
Deniz yolu	15	4,8	10	3,1	—	5
Motorlu araç	44	14,2	60	19,2	16	—
Şirket	117	37,8	164	52,9	47	—
İnsan gücü	23	7,4	13	4,2	—	10
Hayvan gücü	34	10,9	12	4,5	—	22
Diğer	61	19,7	39	12,4	—	22
TOPLAM	310	100,0	310	100,0	69	69

cu akımını süratle arttırmıştır. Burada yeni teknolojiye ek olarak ihtisaslaşma ve örgütleşmenin gelişmeyi maksimize etmekte nasıl önemli bir rol oynadığını görüyoruz. Bu örgütler genellikle dağınık küçük işletmelerdir. Buna rağmen bölgenin en küçük merkezlerine kadar yayılmışlardır ve bölge içinden ve bölge alt merkezlerinden yurdun diğer merkezlerine ulaşan gelişmiş bir yolcu ve yük akımını ortaya çıkarmışlardır. Son zamanlarda bu küçük ve dağınık işletmelerin rekabetin ittirmesi ile birleşerek daha iyi örgütleşmiş şirketler haline geldiği görülmektedir. Bu taşıma şirketleri her türlü araç kullanmaktadırlar. Fakat ağır basan kendi motorlu taşıtlarıdır. Gelişme yönünden önemli olan ise İzmir işyerlerinin taşıma hizmetlerinde de farklılaşmış ve ihtisaslaşmış bir örgüt kullanmalarıdır. Bu taşıma şirketleri de çeşitli malları taşımak için ya kendi örgütü içinde

farklılaşmıştır ya da tek tip taşıma üzerinde ihtisaslaşmıştır. Böylece ulaşımda değişmenin oldukça ayrıntılı bir halde en eski biçimden en yeni farklılaşmış ve ihtisaslaşmış örgüt ve teknolojiye kadar çeşitlendiği görülmektedir.

İçe dönük karayolu ulaşımı aynı devre içerisinde karayoluna paralel olarak gelişen orta çaplı sanayiin dağıtım işleri ile doğrudan doğruya ilgilidir.

Bu içe dönük bir ulaşım düzeni İzmir'e akıtılan tarımsal olan ve olmayan ürünün yalnız dışarı akıtılmadığının bölge ve giderek yurt içinde dağıldığını da göstermektedir.

Demiryolu ile karayolları tıpkı 19 uncu yüzyıldaki gibi gene limanla bağlıdır. Bu iki ulaşım tarzı arasmda bir ihtisaslaşma olmuştur. Demiryolu ile karayollarının birlikte mal akımını temin ettikleri her bölgede olduğu gibi ağır ve hacimli olanlar, maden cevherleri demiryolu ile, hafif olanlar, tütün, pamuk, kuru üzüm ve incir çoğunlukla karayollarından kamyonlarla liman sahasına ulaşmaktadır. Burada liman ve tesislerinde de büyük değişiklikler olmuştur. Her şeyden önce bütün liman faaliyetleri demiryolu faaliyetleri gibi devletleştirilmiştir. Konak'la Pasaport arasındaki 19 uncu yüzyıl limanı yolcu gemilerine, yatlara ve balıkçı teknelerine bırakılmış, daha büyük bir liman demiryolları ve karayolları ile doğrudan doğruya bağlanarak 19 uncu yüzyılın şehrin içinden gece taşımak gibi işlemlerini gereksiz kılacak şekilde Alsancak koyunda gelişmiştir. Bu limanda hâlâ mamul madde ihracı yoktur. Şehrin ve bölgenin dış ülkelerle ilişkisi hâlâ hammadde, maden

cevheri ile sadece ilk işlemi yapılmış tarımsal üründür. Bu yönden 19 uncu yüzyılın ikinci yarısından farklı değildir.

Limandaki bu gelişmenin 19 uncu yüzyıl ikinci yarısında da yer almamasının nedenini yol bağlantıları ve ticaretin hacim ve muhtevası ile değil o devrenin şehir ve ulaşımm gelişmesi yönünden rasyoneli olmayan fakat kâra dönük şirketler için anlamlı olan rekabetlerle izah etmek gerekmektedir. Yukarda işaret edildiği gibi Aydın demiryolunu yapan İngiliz şirketinin uzun vâdeli plânı Alsancak limanının inşası idi. Fakat imtiyaz alma rekabetinde Giffret şirketine yenilince işbirliğine yönelmiş ve Kordon'dan gece taşımasını tercih etmiştir. Bugünkü iş hayatı iç yapısında sanayi mamulleri bugün ulaştığı ülke içi dağılması kadar bile ihraç ediliyor hale gelse liman yerleşmesinin ve kapasitesinin hemen yeni özellikler göstereceği kolaylıkla tahmin edilebilir.

Burada özellikle insan akımında karayolundan sonra umulmadık hızla gelişen hava ulaşımından da söz etmek gerekir. Haberleşmede görülen teknoloji ve örgütsel sıçrama ulaşımda da uçak ve hava alanlarına olan büyük talepte ortaya çıkmaktadır. Yalnız tam örgütlü iş çevreleri değil orta çaptaki iş çevreleri de, şimdilik daha çok insan ulaşımında, uçağı tercih etmektedirler. Yük taşınmasında örgütlü işyerlerinin uçak kullanma oranı şimdiden yüzde 3'ü bulmuştur. Bu ulaşım tarzında artma oranı diğer bütün ulaşım tarzlarındaki artma oranından fazladır (Tablo: 4). Cumaovası'ndaki havaalanı 1940 yıllarından 1960'lara kadar havayolu ulaşımı için kâfi

gelirken hem yolcu hem kargo ulaşımında birden artan taleple son derece tıkanık hale gelmiş ve şimdi hem dış ülkelere hem de ülkenin diğer şehirlerine hava bağlantısı, bir olağanüstü hal gibi, askerî bir alan olan Çiğli Havaalanından temin edilir hale gelmiştir.

Bugünkü büyük şehir ve metropoliten alan içi ulaşımına gelince, 19 uncu yüzyıl ikinci yarısından en büyük farkı, tıpkı bölge içi ulaşımında olduğu gibi teknoloji ve örgütleşmede görülmektedir. Teknolojide motorlu taşıtlar, tramvayların da yerini alarak, daha çok yönde daha fazla servis sağlamışlardır. Fakat motorlu taşıt örgütsüz çalışabilmek imkânını da getirmiştir. Çok küçük sermaye ve asgari ihtisaslaşma ile gelişen bir sosyo-ekonomik yapıya da bu özellikler çok uygun gelmiş ve şimdi gözlediğimiz çok sayıdaki dolmuş minibüs ve taksi ortaya çıkmıştır. Otobüs, tren ve vapurların geniş örgüt ve tesislerinin aksine minibüs ve taksilerin hemen hepsi hâlâ tek tek ya da en çok on tanesi bir arada çalışmaktadırlar.

Büyük şehir içi ulaşımın 19 uncu yüzyıldan belirli bir başka ayrılığı da örgütlü olanların, yani otobüs servisinin, banliyö trenlerinin ve körfez vapurlarının hepsi devletleştirilmiştir. Bu özellikle beraber üst tabaka kontrol gruplarının yerleştiği yörelere kamu taşıtları ile özel servis de durmuştur.

Diğer yandan "dolmuş" usulü ulaşım da işportacılıktır. Yani çok küçük bir sermaye ile ve az bir hünerle hiç örgütsüz dağınık bir halde önemli bir hizmet görülmektedir. Böylece daha sonra iş haya-

tının başka yönlerinde de göreceğimiz küçük ve dağınık girişim ulaşımda da kendini göstermektedir.

3. YENİ HABERLEŞME

Yeni devrenin haberleşmesi de iş hayatı bünyesine uygundur. Telefon hâkim haberleşme tarzıdır. Mektup ve telgraf bunu takibetmektedir. Bir haberleşme tarzını yoğun şekilde kullanan işyeri genellikle ikinci haberleşme tarzına pek yüz vermemektedir (Tablo: 5). Burada telefonun umulmadık bir ölçüde

Tablo: 5

İş Yerlerinin Haberleşme Şekil ve Miktarları

	Mektup		Telgraf		Telefon		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Hiç	63	20,3	169	54,5	40	12,9	272	29,2
Haftada birden az	64	20,7	79	25,5	—	—	143	15,4
Günde 1-10	143	46,1	49	15,8	146	47,1	338	36,4
Günde 11-20	17	5,5	4	1,3	48	15,5	69	7,4
Günde 21'den çok	18	5,8	2	0,6	73	23,6	93	10,0
Red ve belirsiz	5	1,6	7	2,3	3	0,97	15	1,6
TOPLAM	310	100,0	310	100,0	310	100,0	930	100,0

gelişmiş olması yani mektup ve telgrafın hâkim olmadığı haberleşme, kayıtların muhafazası diye bir endişenin pek olmadığının işaretidir. Telefonla yapılan haberleşmeler yazıya geçirilmiş olsa idi bunlar da mektup ve telgraf sayılarında aksederdi. Diğer taraftan bu örneklemdeki, yani örgütlü işyerlerinin haberleşmedir. Altmış bini aşkın ticaret ve sanayi

odalarına kayıtlı olmayan esnafın haberleşmesi çok daha düzensizdir. Esnafı temsil edecek bir grupla örneklem içerisinde temas edemeyince genel gözlemlerimizle haberleşme tarzlarını araştırdık. Bulgularımıza göre İzmir'de mevcut otellerin küçükleri ve kahvelerin iş çevrelerinin içinde ya da sınırında yerleşmiş olanları hem şehir içi hem bölge içi haberleşmede önemli rol oynar görünmektedirler.

Küçük oteller şehirdeki geçici nüfusun barınmasını temin etmekle beraber bölge ile şehir arasındaki insan ve haber akımında önemli başka fonksiyonlar görmektedir. Her şeyden önce küçük otellerin çoğu bölgenin belirli bir çevresinden hattâ bölgedeki belirli bir yerleşmeden müşteri almaktadır. Bu şekilde ihtisaslaşan bir otel giderek bazı haberleşme fonksiyonlarını da yüklenmektedir. Otelci ya da kâtibi şehirle müşterilerinin geldiği kasaba arasında irtibatı temin etmektedir. Elbette bu irtibat yüzde yüz değildir. Bölgedeki yerleşmeler telefon, mektup ve telgraf kullanmaktadır. Fakat sık sık küçük paketlerin taşınması, mesajların iletilmesi için otel kullanılmaktadır. Bu akımı tamamlayan bir başka unsur otellerin önünden kalkan ve otelin en çok müşteri aldığı yerleşme ile İzmir arasında günlük sefer yapan otobüslerdir. Sözlü ya da yazılı haberler otele bırakılmakta, otel bunu otobüsün şoförüne devretmekte, o da kasabadaki yerine iletmektedir.

Birçok otobüs Belediye garajlarından kalktıktan sonra bu otellerin önünde durmakta, sonra şehir dışına çıkmaktadır. Bu otobüslerin garajlardan aldığı müşteri sayısı daha büyüktür. Bu hal otellerden ala-

rak taşıdıkları haberlerin onlar için önemini göstermektedir. Böyle bir akımın entansitesini tespit etmek mümkün değildir. Fakat kasabalara göre ihtisaslaşmış otellerin oranının %50 olduğu, bunların da %40'ının böyle bir "kolaylığı" sağlamayı kabul ettiği göz önünde tutulursa bu akımın epeyce kuvvetli olduğu anlaşılır.

Kitle haberleşme araçlarında kapsam analizlerinden anlaşıldığına göre sosyal ve ekonomik haberlerin oranı bunlarda da sınırlıdır. Bu haberlerin akımının da böyle kurumlaşmamış yollardan olduğu bellidir[48].

Kahvelere gelince, bunların rolü şehir içi haberleşmede belirmektedir. Belirli bir mekânı olmayan iş sahipleri örneğin inşaat ustaları ya da tamirciler ve bir örgüte bağlı olmadan çalışan nakliyeciler belirli bir kahvede üslenmişlerdir. Ya buraya edilen telefonlarla ya da haberci göndererek, bizzat gelerek buradaki ustalar ile temas kurulabilir. Bu cins haberleşmenin en güzel örneği tam merkezî iş mıntıkasının ortasında yer almış olan bir kahvedir. Burası 1880'lerden beri üç kuşak boyunca kahvedir ve o zamanlardan beri atlı arabacılar burada işe çağırılmayı beklerler. Eğer aranan arabacı o anda orada değilse kahveci ya da çırağı mesajı alır ve sahibi geldiğinde tam ve doğru olarak kendisine iletir. Geçen zaman içerisinde değişen tek şey arabacılara kamyoncuların da eklenmesi ve giderek aralarındaki oranın arabacılar aleyhine bozulması olmuştur.

(48) Bkz: Oğuz Arı, İzmir'de Kitle Haberleşme Vasıtaları, Ankara 1972.

Dikkat edilirse burada oteller ve kahvelere ilişkin olarak sözünü ettiğimiz haberleşme kişisel özel temaslar değildir. Bölge ile ve şehir içinde çeşitli iş fonksiyonları arasında gerekli bütünleşmeyi temin eden temelde bir haberleşmeden söz edilmektedir. Böyle bir haberleşmenin sörveyde görünmemesinin açık sebebi bunun sörveye katılması olanağı bulunmamış olan küçük iş sahiplerince kullanılmakta olmasıdır. Öbür taraftan sörveye girenler arasında da telefonun o kadar hâkim halde olması haberleşmenin böyle farklılaşması ve örgütleşmesi gelişememiş, yerleşme düzeni de ona göre tam olarak belirmemiş olan faaliyetler arasında cereyan etmesi sonucudur. Her şeye rağmen ticaret ve sanayi odalarına kayıtlı oldukları halde yani işin sermaye ve cinsi bakımından "büyük" işyeri sayılmış ve bu örgüte kabul edilmiş olmalarına rağmen örnekleme giren işyerlerinin büyük bir kısmı gene örgütlü ve gelişmiş bir teknoloji içeren haberleşmeden yoksundur. Bu işyerlerinin yarısından çoğu hiç telgraf almamakta, beşte biri hiç mektup almamaktadır. Telefonla hiç iş görmemek bunlara oranla çok düşüktür. İşyerlerinin sadece onda birinden biraz fazlası hiç telefon kullanmamaktadır. Diğer bir deyimle, yüzyüze temasa en yakın haberleşme tarzı en çok tercih edilen haberleşme imiş gibi görünmektedir. Bir başka izah da, en ileri teknolojinin randımanlı ve en tatmin edici haberleşmeyi sağladığının farkında olmalarıdır denebilir. Bu kabul edilirse böyle az gelişmiş ve çok farklılaşmamış bir iş yapısında bile en rasyonel teknolojinin mümkün olan en ileri teknoloji olduğu öğ-

renilmiş ve ara teknolojiler örneğin telgraf atlanarak hemen telefona geçilmiş olduğu anlaşılır.

İlgi çekici bir başka belirgin özellik de, her türlü ticaret faaliyetleri ile her türlü sanayi - imalât faaliyeti arasındaki haberleşmede yoğunluk farkıdır. Günlük haberleşmede işyeri başına düşen ortalama haberleşme sayısı büyük ticaretin temsilcisi ihracatçılar için 44,10 iken üretici faaliyetlerde bulunan orta imalâtta bile günde ortalama 61,5, büyük imalâtta 94,46, çok daha büyük çapta üretim yapan fabrikalarda 134'ü bulmakta yani ithalât - ihracat gibi bütün bir bölge ile dış memleketler arasındaki büyük mal alışverişini düzenleyen faaliyetlerin üç misline çıkmaktadır (Tablo: 6). Haberleşmenin randımanlı

Tablo: 6

İş Yeri Başına Düşen Günlük Haberleşme Miktarı

İş yeri	Mektupla	Telgrafla	Telefonla	Toplam
Esnaf	0,90	0,01	3,72	4,63
Tüccar	1,99	0,22	8,69	10,90
Toptancı	4,09	1,27	10,20	15,56
İthalât - İhracat	4,20	4,54	35,36	44,10
İnşaat	4,55	0,25	27,60	32.40
Servis	9,90	4,34	42,30	56,54
Küçük İmalât	3,52	0,24	8,88	12,64
Orta İmalât	9,60	1,95	49,95	61,50
Büyük İmalât	20,43	1,18	72,85	94,46
Fabrika	23,00	3,50	108,15	134,65

ve güvenilir şekilde fonksiyonunu görmesi için her şeyden önce hakiki ve devamlı bir talebin olması

gerektir. Altmış bin işyerinin en ufak bir teşkilâtlanması bile olmadığı ve tasnif edilemediği bir iş muhitinde değişmenin sanayileşme yönünde olmadıkça karşılıklı ilişkilerin birbirini nüfus - teknoloji - sosyal örgüt olarak tamamladığı tam bir dengeli "yapı" haline gelemiyeceği açıkça görülmektedir.

4. İŞ HAYATININ YENİ YAPISI

Alışılagelmiş üç sektör ayırımı sanayileşmesini 18-19 uncu yüzyıllarda tamamlamış olan toplumlar için uygunsa da İzmir gibi sadece 19 uncu yüzyılda yoğun ticaret hayatına girmiş, burada da tâyin edici rolü dış etkenlerin oynamış olduğu bir şehirde iş hayatının sosyal yapısını anlamak için sadece ticaret - sanayi - servis diye ayırmak yetmemektedir. Bu üç sektörün yapısındaki özellikler böyle bir tasnifi anlamsız hale getirmektedir.

Örneğin nasıl şehirlerdeki nüfus birikmesi yönünden az gelişmiş toplumlardaki şehir sanayileşmiş toplumlardaki aynı çaptaki şehirler gibi değilse sadece sektörlere göre yapılan bir tasnifle İzmir gibi şehirlerin iş hayatına yaklaşım da anlamsız sonuçlar verir. Nasıl sanayileşmiş toplumlarda bir şehrin iki milyon nüfusu olması sanayileşmemiş toplumlardaki iki milyonluk şehir gibi olması demek değilse burada da sektör yönünden böyle bir aykırılığa hazır olmak gerekmektedir.

Bugün için, örneğin sanayileşmemiş toplumların iş yapısında bir truism olan servis sektörünün sanayileşmiş sektörle kıyaslanamıyan genişliği onu sanayileşmiş şehirlerden ayırır, benzetmez. Onun

için az gelişmiş bir kenti gelişmişlerden ayırmak için iş hayatı yapı analizini sektörlere göre yapmak yerine daha başka bir özelliğini ele almak gerekmektedir. Gözlemlerimize göre hangi sektörde olursa olsun kompleks örgütlerin gelişmesi eski yapıdan ayrılmanın en belirgin olduğu yöndür. İş yapısında farklılaşma, ihtisaslaşma ve giderek örgütleşme, değişmenin en etkin özellikleri gibi görünmektedir[49].

Sanayi öncesi bir şehir yapısı ile yoğun bir dışa bağımlı ticaret yapısı kökeni olan İzmir işyerlerinin farklılaşma ve örgütleşme yönünden gelişmesi çok ilginç bir şekilde üç kademeli bir yapıyı ortaya çıkarmaktadır.

Önce İzmir'de en yoğun olarak merkezî iş mıntıkasında olmakla beraber kısmen de çevrede ihtisas-

(49) İş hayatında örgütleşme ve örgütün kompleksleşmesi, sanayileşmenin ve modernleşmenin açık seçik bir kriteri olarak pek kullanılmamıştır. Son yıllarda, bir gelişme konusu olarak örgütleşmiş çalışma ve iş düzeni üzerinde durmuş olan Stanley Udy de kıyaslamalarını iş hayatında örgütleşme ve kompleksleşme yerine aile, siyasal yapı, kontrat, üretim gibi derecelenme ve giderek devamlılık göstermeyen deskriptif kriterlere dayamıştır. Bizce örgütleşmede bir kriter olarak derecelenme gösteren yönleri kullanmak, devamlılık isteyen mikroanalizlere daha uygun düşmektedir. Bkz: Udy, S. H., **Work in Traditional and Modern Society**; Prentice Hall, Englewood Cliffs, N.Y. 1970. Blau P. M. and Scott W. R., **Formal Organizations: a Comparative Approch**, 1963, Routlage and Kegan Paul Ltd. Londra Stinchcombe, A. L., "Social Structure and Organization" ed. R. McNally, **Handbook of Organizations**, s. 142-169, 1965.

laşma ve örgütleşmesi hiç olmayan sayısını kimsenin bilmediği ayak satıcısı ve "işportacı" vardır. Bunların belirli mekânı yoktur. Hem satış hem tamirat yaparlar. Onun için çoğu ticaret sektöründe ise de birçoğu da hem imalât hem de hizmet sektöründe gibi düşünülebilirler. Bunların üstünde faaliyetleri kendi içinde farklılaşmış, konulara göre bir iş bölümünün yerleşmiş olduğu fakat gene hiç örgütleşmemiş bir ikinci grup vardır. Çoğunlukla esnaf diye anılan bu grup belirli çarşılarda yerleşmiştir. Küçük ticaret ve imalât bunların elindedir. Tek tek işyerlerinde örgütleşme diye bir şey yoksa da her ticaret ve imalât kolu kendi içinde "Esnaf Dernekleri" olarak örgütleşmeğe çalışmaktadır. Sayılarının altmış bin civarında olduğu sanılmaktadır. Hepsinin üstünde de farklılaşma, ihtisaslaşma ve örgütleşme yönünden anlamlılıkları olan, sermayesi, kullandığı enerji gücü, işçi - personel sayısı belli ölçülerle belirlenebilen sayıları beş bini bulan ticaret, imalât ve servis kurumları vardır. Bunlar İzmir Ticaret Odası ve Ege Bölgesi Sanayi Odasına kayıtlıdırlar. Bu üç ayrı grup işyerinin sayı, farklılaşma, ihtisaslaşma ve örgütleşme yönünden incelenmesi, bunların sanayileşmiş toplumların iç yapısı ile kıyaslamada elimize anlamlı ipuçları vermektedir.

Bu yönlere ek olarak sanayi öncesi ve dışa dönük yoğun ticaret kökeninden gelen işyerlerinin, özellikle ihtisaslaşmış ve örgütleşmiş olanlarının değişme süreçlerinde, sanayileşmiş toplumların iş hayatlarında görülmeyen, iki yön daha bizi anlamlı bir analize götürmektedir. Bunların birincisi daha önce sözünü ettiğimiz içe dönük bölge bütünleşmesi ile

büyük çaplı sanayi işyerlerinin beraberce göreli olarak artışı, diğeri de büyük çaplı ticaret, sanayi, banka, sigorta, ulaşım, haberleşme örgütlerinin millîleşmesidir. Önce ihtisaslaşmanın, farklılaşmanın, örgütleşmenin, sonra sanayileşmenin ve millîleşmenin göreli çaplarda karşılıklı etkileşmesinin İzmir'in iş hayatının iç yapısına bugünkü şeklini verdiği kolayca söylenebilir.

a) İşportacılar ve Ayak Satıcıları

İzmir'de Anafartalar Caddesi başta olmak üzere bütün perakende ticaret sokaklarında, Basmahane'den Kemer'e giden yol üstünde sayısız işportacılar görülür. Bunların sayısı şehre kırsal bölgelerden göçen nüfusla beraber artmıştır. Hiç ihtisaslaşmamış, hiç örgütleşmemişlerdir. Kaide olarak Belediyeden bir satış izni almaları gerekiyorsa da bunlardan kaçının almış olduğu belli değildir. Belediyedeki kayıtlar da düzensizdir. Bu düzensizlik bir sonuçtur. Yıllardır kaydolanların kaç tanesi hâlâ faaliyet halindedir, kaç tanesi gitmiş yahut başka iş edinmiştir belli değildir. Kaydolanlar hiç habersiz şehri terkeder, fabrikada işçi ya da odacı olur. Her gazete satıcısı, her simitçi, yazın çoğalan sebzecilerin, meyvacıların ne zaman nerede çalıştıklarını tesbit etmek imkânı yoktur. Göz önünde tutulması gereken şey esasen bu cins minik-ticaretin, sadece tarım-sanayi ilişkileri düzenli gelişmeyen bir bölge-şehir bütünleşmesi içinde ortaya çıktığıdır. Bir türlü düzensizlik işareti olan bu ticaretin kendisi de düzensizdir[50].

---

(50) Bkz: M. Kıray, **Squatter Housing in Underdeveloped Countries: Fast Depeasantization and slow workerization.**

Belediye kuralları işportacıları, teknik bakımdan diğer ayaksatıcılarından ayırmaktadır. İşportacılar dükkânlarda satılan mallardan daha düşük kaliteli malları dükkân mallarından daha ucuza satarlar ve bu faaliyetleri için bir arsa ve bina kirası ödemezler, böylece maliyeti asgariye indirir ve kâr oranını arttırırlar. Bu mallar genellikle taşınması kolay mallardır ve şehrin ana iş mıntıkalarında bazen bağırarak, bazen sessizce iş görürler. İsportacı tâbiri sokaklarda sebze, simit satan, ya da mahalle aralarında gezerek kumaş veya diğer dokuma eşya satanlar için kullanılmamaktadır. İşportacılar faaliyetlerini özellikle bayram ve tatil günlerinde, yani dükkânların kapah fakat çalışan şehirli nüfusun serbest olduğu günlerde arttırmaktadır. İşportacıları besleyen bir başka yön de çarşı örgütlenmesi ve yerleşmesinde perakende satışın müşteri satın alma gücüne göre hiç farklılaşmamış olması ve ucuz mal arayan şehirlinin bunu gene ana perakende satış caddesinde, dükkânlara girmeğe cesaret edemediğinde, dışarda bulması gibi görünmektedir.

İşportacılığın oluşmasında iki yol izlenmektedir. Birinci yol işportacının kendi sermayesi ile işe başlamasıdır. Bu sermaye TL. 50 ile TL. 3.000,— arasında değişir. İkinci yol bir dükkân sahibinden borç mal alıp sattıktan sonra dükkân sahibi ile kârı paylaşmaktır. Hemen her zaman, işsiz kalanlar, hattâ yüksek okul öğrencileri bile ek iş olarak bu küçük ticaret yolunu denemektedir. Bazı işportacılar, bir

---

Tebliğ sunulduğu yer: 7th World Congress of Sociology, Eylül 1970, Varna.

derece daha yerleşmiş olan esnaf dernekierine kaydolup belirli bir yerde yerleşme çabası da göstermektedirler. Örneğin tuhafiye eşyası satan bazı işportacılar yeniden tanzim edilen Arap Hanında sabit dükkân sahibi olup esnaf derneğine kaydolmağı başarmışlardır. Bunlar bir cins "geçiş" grubudur.

Bir de 1960'ların başında özellikle en önemli perakende ticaret yeri olan Anafartalar Caddesinde yayılan işportacıları toparlama ve bütün işportacıları bir örgütte bir araya getirebilmek üzere bir işportacılar derneği kurulması için çalışılmıştır. Teşebbüs işportacılığın kendi dinamiği içerisinde ortaya çıkmamış, idarî makamlardan gelmiştir. Anafartalar Caddesi üzerindeki 19 uncu yüzyıl başlarındaki ticaret hanlarından Selepçioğlu Hanı Vakıflar idaresinden kiralanmış, Belediye ve işportacılarla beraberce bu hanın geniş avlusu içerisinde beşyüze yakın küçük dükkân yaptırılmıştır. Sonra da aylık iki lira gibi son derece düşük bir kira ile işportacılara kiralanmıştır. Fakat zaman geçtikçe bu avluya kâfi müşteri gelmediği gerekçesiyle birer ikişer derken hepsi tekrardan yollara dökülmüşlerdir. 1968 yılında bu dükkânların hemen hemen yüzde 90'ı gene işportacılarca sadece depo olarak kullanılmakta idi. İşportacılık ya da ayaksatıcılığı, bu küçük sermaye, kötü kaliteli mal ile gördüğü hizmeti kârlı bir iş haline getirebilmek için iş mıntıkasında erişilebilirliğini (accessibility) maksimize edebilmek için gezmek ve bağırarak mallarını teşhir etmek mecburiyetindedirler gibi görünmektedir.

Esasen, sattıkları mallar ve gördükleri işler o kadar çeşitli ve düzensizdir ki bu işlerin tasnifi bile

imkânsızdır. Bu ayaksatıcılığı ve hizmetlerin öyleleri ortaya çıkmıştır ki bunları belirli bir iş bölümü ve meslek çevresi içerisine sokmak imkânı yoktur. "Tarif edilemiyen" işler aslında yalnız İzmir için değil, hattâ Türkiye için değil aynı sosyo-ekonomik yapısındaki bütün toplumlar için söz konusudur[51]. Bunları, üretime katkıları çok düşük olan kırsal bölgelerden şehre taşınmış gizli işsizler olarak kabul etmek gerekir.

İzmir'in iş hayatının yapısı için ne büyüklükte bir grup olduğu bilinmeyen bu örgütleşememiş en alt farklılaşmadan sonra "Esnaf" denen grup üzerinde durmak gerekir.

b) Esnaflar

19 uncu yüzyılın ikinci yarısında birbirinden ayrı iki sistem gibi işleyen batılı örgütlü yoğun dış ticaretle, yavaş tempolu zanaat ve esnafın yersel şehir nüfusu ve bir dereceye kadar İzmir'in etki sahası içindeki çevredeki ticareti arasındaki fark şimdi artık kaybolmuştur.

Yoğun ticaret ve bu ticaretin örgütlü ihtisaslaşmış yapısı yanında artık bağımsız eski yapı kaybolmuş, yerine bu gelişen ekonominin kısır yönleri ile bağımlı yeni "küçük" imalât ve ticaret doğmuştur. Bu faaliyetler yeni düzenin diğer yönleri ile de bütünleşmiştir. Ekonomisi, sanayii, maliyesi az gelişmiş bir memleketin tüketim malı ticaret ve imalâtının başka türlü olması mümkün değildir. Bugün "Es-

(51) Bkz: M. Kıray, İbid; T. Akçura, Ankara; Morroe Berger, Arap World Today; T. Caplow, The Guatalmalan City.

naflık" denen iş biçimi eskiden kalanlar ya da onların şekil değiştirmişi değildir. Tamamen "yeni" gelişmiş bir gruptur. Esnaf aslında sanayi öncüsü toplumunun iş hayatındaki ticaretle uğraşan kimsedir. Tarımsal olmayan ürünün üreticisi zanaatkârlarla yanyana anılması gerekir. Şimdi ise "han" deyiminin değişmesi gibi esnaf deyiminin anlamı da değişmiş, iş hayatında, sadece iş çapını anlatan bir terim olmuştur. Bugünkü esnafın, örneğin 18 inci asır esnaflarının ne iş kolları ile, ne lonca gibi örgütleri ile, ne de örneğin kanaatkârlık gibi davranışları ile bir ilişkisi kalmamıştır. Hattâ kanunlar bu gruptan "esnaf" diye bahsederken birçokları kendilerinden modern toplumun iş bölümü düzenini aksettiren "meslek" diye söz etmektedirler. İmalâtçılar çoğunlukla modern düzenin faaliyetleri ile meşguldürler. Örneğin elektrik ve radyo tamircileri, erkek gömlek imalâtçıları, şoförler derneği, oto tamircileri derneği gibi[52].

Belediyede kayıtlı 44 dernek vardır. Hepsinde 60.000 üye olduğu tahmin edilmektedir. Bu faaliyet biçiminin ne büyük bir nüfusu kapsadığı meydandadır. Küçük imalâtçılar büyük fabrika imalâtı ile rekabettedir. Belirgin bir şekilde küçük imalât kaybetmektedir. Devletin özel bankalarla finansman ve örgüt yardımı olmasa belki küçük imalâtta da mülksüzleşme çok daha çabuk olacak ve verimi daha yüksek, daha büyük işletmelerin gelişmesi hızlanacaktır.

Şimdiki imalâtçı esnafın büyük çoğunluğu pazarlamayı temin eden daha büyük tüccara bağım-

(52) Belediye'ye kayıtlı Esnaf Derneklerimizin tam listesi Ek: 6'da verilmiştir.

lıdır. Bu bağımlılık, hammaddeyi veren de aynı örgütse özellikle artar. Öyle ki örneğin gömlek imalâtçıları derneği üyeleri toptancı gömlekçilerin fiyat politikasına karşı bir direnme göstermek istemekte ve bunu ifade için gündelikle çalışanların direniş tâbirini kullanmakta, greve gitmekten söz etmektedirler. Küçük hizmet ve imalâtta çalışanların bugün dernekler gibi teşkilâtları olmasına, çok kere sınırlı da olsa kendi aletleri ile kendileri imâl edip imalâtı kendileri satar olmalarına rağmen kendilerinden bazen işveren - patron, bazen de işçi olarak söz etmektedirler. Böylece tam arada bir grup teşkil ettiklerini kendileri de farketmektedirler. Esnaf faaliyetleri dağınık ve farklılaşmamış olduklarından ne çok adette standard kaliteli üretime gidebilmekte ne de eski zanaatkâr imalâtının üstün kaliteli elişi özelliğini koruyabilmektedirler. Onun için bu grup eğilimleri ile daha büyük tüccar ve imalâtçı olmak isteğinde iken greve giderek haklarını almaktan söz etmek gibi bir çelişkinin içindedirler. Bir başka çelişki de bu grubun çıkar ve istekleri ile daha örgütlü, daha ihtisaslaşmış tüccar ve imalâtçı fabrikatörün çıkarlarının mütemadiyen birbirine ters düşmesidir. Eğer ikincisi gelişecekse, iç pazarlar bakımından birincileri kendi potansiyellerine terketmek gerekecektir. Üretimin sınırlı, kalitenin düşük bir düzeyde kalması istenmiyorsa esnaf imalâtının teşvikinin gerekli olup olmadığını çok düşünmek gerekir. Bugün İzmir'de işyeri sayısı olarak hâkim üretim çevresi bunlardır. Kendi gazeteleri, bankaları (Halk Bankası) vardır. Hükümetten özel himaye görürler ve kaynakların kullanılmasında belirli bir tarzda israfa sebep olurlar. Ör-

neğin Bölge Plânlama Dairesi hesaplarına göre 1965 yılında İzmir'de toplam katma değerin %70'i organize sanayide, %30'u organize olmayan sanayide yani küçük imalâtta yaratılmıştır. Halbuki küçük imalâtta çalışanların toplam çalışanlar içindeki payı %60 kadardır[53]. Ayrıca insan ilişkilerinin anonimleşmesine ve üniversalist bir düzeye erişmesine, örgütleşme ve ihtisaslaşma olanaklarının gelişmesine de mâni olmaktadırlar.

c) Ticaret ve Sanayi Odalarına Kayıtlı Kurumlar

Bugün İzmir'de 5.000'den fazla ticaret ve sanayi odasına kayıtlı işyeri vardır. Bunlar İzmir'in hayatının en farklılaşmış ve en örgütleşmiş birimleridir. Buna rağmen çapları birbirinden çok farklıdır. Tüccarların hiç değilse dörtte birini, imalâtçıların da yarısına yakınını esnaf ve küçük imalâtçı diye tasnif etmek gerekir.

Bunlar iş sahibinin kendisi dışında bir tek kişi ile çalışan, çok kere örgütsüz ve en basit teknoloji ile üreten ve yakın çevrede dağıtılan malları imal eden ve satan işyerleridir. Çok kere şimdiki iş kapasitelerinden dolayı değil Ticaret ya da Sanayi Odasına girerek ilerde daha iyi kredi alarak gelişme şansı aramak üzere sermayelerini olduğundan yüksek göstererek odalara kaydolmuşlardır. Yoksa o çapta olup da odalara kayıtlı olmayan ve esnaf kategorisinde kalan çok işyeri vardır.

İzmir'deki işyerlerinin en üst bölümünü meydana getiren ticaret ve sanayi odalarına kayıtlı olan-

(53) Bölge Plânlama Dairesi, Ege Bölgesi, Ankara 1971, s. 80.

ların sadece %2,5'i hiç idareci kullanmamaktadır. Fakat bunların %50,5'i de bir tek idareciden söz etmektedir. Kolayca anlaşılabileceği gibi bu tek idareci vergi zorunluluklarından dolayı muhasebe defterlerini tutan, çok kere ek-görevli olarak çalıştırılan muhasebecilerdir. Bu örgütleşmenin en alt kademesidir. İki idarecisi olan işyerleri %23 civarına inmekte, üç ilâ beş idarî personel kullanan işyeri oranı %16'yı teşkil etmekte, altı kişiden yukarısı ise sadece %6'yı bulmaktadır. Yirmibeş kişiden fazla idareci bulunan işyeri oranı ise sadece %5,1'dir (Tablo: 7). Bu hal hâlâ İzmir'de sanayileşmiş batı

Tablo: 7

İş Yerlerinde Kullanılan İdareci Sayısı

İş yeri		Hiç	1	2	3-5	6-25	25'den çok	Toplam
Esnaf	N.	5	32	2	1	—	—	40
	%	12,5	80,0	5,0	2,5	—	—	100,0
Tüccar	N.	3	60	18	5	—	—	86
	%	3,8	69,7	20,8	5,7	—	—	100,0
Toptancı	N.	—	7	5	3	1	—	16
	%	—	43,7	31,3	18,7	6,3	—	100,0
İthalât ve	N.	—	7	9	4	—	—	20
İhracat	%	—	35,0	45,0	20,0	—	—	100,0
İmalât	N.	—	30	27	23	10	6	96
	%	—	31,3	28,1	23,9	10,4	6,3	100,0
Servis	N.	—	18	6	6	4	—	34
	%	—	53,1	17,6	17,6	11,7	—	100,0
İnşaat	N.	—	2	6	9	1	—	18
	%	—	11,1	33,4	50,0	5,5	—	100,0
TOPLAM	N.	8	156	73	51	16	6	310
	%	2,5	50,5	23,6	16,4	5,1	1,9	100,0

ülkelerinin büyük şirketlerinin gelişmiş idare yapılarını görmek mümkün olmadığını göstermektedir. Yirmibeş ve daha yukarı sayıda idareci çalışan yerler ise banka ve en büyük fabrikalardır. Ticaret şirketlerinin hiçbir zaman fazla personele ihtiyacı olmamaktadır. Sermaye ve transaksiyon hacmi yönünden en büyük ithalât ve ihracat şirketlerinin idare personeli nadiren on kişiyi geçmektedir. Büyük ticarette İzmir'in bugünkü idarî personel çapı 19 uncu yüzyıl sonundan çok farklı görünmemektedir. Malî ve sınaî kurumlarsa bu yönden daha çok gelişmişlerdir. Malî kurumlar, özellikle bankalar, yalnız kendi içlerinde farklılaşarak personel adedini arttırmakla kalmamaktadırlar. Bu kurumlar sık sık, şehrin bazen birbirine çok yakın yerlerinde, şube açarak sınırlı personelle çalışan fakat aslında gittikçe gelişen bir örgütü oluşturmaktadırlar. Büyük sanayi kurumlarında ise hammadde temini, imalâtın düzenlenmesi ve satış her zaman alt bölümlere ve daha çok sayıda idareciye ihtiyaç göstermektedir.

Şube açılması örgütleşmenin çok önemli bir aşamasına işaret etmektedir. Şube açmak, işyerinin örgütleşme sürecinde ulaştığı aşamaya göre iki ayrı biçimde ortaya çıkmaktadır. Bu süreçlere yatay ve dikey çoğalma diyebiliriz. İzmir'de işyerlerinin yüzde 18'inin şubeleri vardır. Bunların yarısından çoğunun şubesi gene İzmir şehri içerisindedir. Çok zaman bunlar imalât ile satışın mekânda da birbirinden ayrıldığı yerlerdir. Büyük fabrikalar için, örneğin boya ve tekstil fabrikaları için, önce idare bölümünün ayrılıp şehrin banka, şirket yoğunlaşmasının olduğu yere yerleştiğini, sonra da ayrı bir perakende satış

mağazası açtıkları görülmektedir. Böyle dikey bir şube açımına mukabil yatay çoğalma daha azdır. Yatay çoğalma şekli yani aynı işi gören şube açma eğilimi İzmir'de yalnız bankalarda izlenmektedir. Sanayileşmiş toplumlarda görülen "zincir mağazalar" (chain stores) derecesinde örgütleşmiş ve şubeleşmiş hiçbir kurum yoktur. Mamafih bazı kurumlarm Ege bölgesinde (%19,40) şubeleri mevcuttur. Bunlar taşıma şirketleri ile merkezi İzmir'de olan bankalardır (Tablo: 8).

Tablo: 8

İş Yeri Şubelerinin Bulunduğu Yerler

İş yeri		Burası Şubedir	Şubesi İzmir'de	Şubesi Ege'de	Şubesi Büyük Şehirlerde	Şubesi Anadolu'da	Toplam
Esnaf	N.	1	4	—	—	—	5
	%	20	80,0	—	—	—	100,0
Tüccar	N.	3	3	3	1	—	10
	%	30,0	30,0	30,0	10,0	—	100,0
Toptancı	N.	2	4	1	—	—	7
	%	28,6	57,2	14,2	—	—	100,0
İthalât ve	N.	1	1	1	—	1	4
Ihracat	%	25,0	25,0	25,0	—	25,0	100,0
İmalâtçı	N.	2	7	5	9	—	23
	%	8,7	30,4	21,7	39,2	—	100,0
Servis	N.	5	2	1	2	5	15
	%	33,4	13,3	6,6	13,3	33,4	100,0
İnşaat	N.	1	—	2	—	—	3
	%	33,3	—	66,7	—	—	100,0
TOPLAM	N.	15	21	13	12	6	67
	%	22,4	31,5	19,4	17,8	8,9	100,0

İzmir'de kendisi şube olan kurumların %68,6'sının merkezi de İzmir'dedir. %26 kadarının merkezleri Türkiye'nin diğer şehirlerinde, %4,48'inin ise merkezi yabancı ülkelerdedir. Merkezi dış ülkelerde olan işyerlerinin başında yabancı bankalarla tütün şirketleri gelmektedir. İthalât firmaları bugün bu işi temsilcilik olarak yaptıkları için şube gibi görünmemektedirler. Yabancı ihracat firmaları ise yabancılar tarafından fakat İzmir'de kurulmuş oldukları için şube değildirler. Neresinden bakılırsa bakılsın İzmir'de şube açmayı gerektirecek bir örgütleşmenin çok sınırlı olduğu görülmektedir. Son yıllarda idare yönünden genişleyen işyerlerinin oranlarına bakılırsa bunun sadece %13 kadar olduğu görülür. Verim, işçi sayısı, makine yenilenmesi yönünden olan genişlemelerse %25'e kadar çıkmaktadır. Örgüt bakımından gelişme en zor olan fakat iş hayatındaki sosyolojik gelişmenin en temel kriteri olan farklılaşma ile karşılıklı etkileşim oranını gösterdiği için en önemlisidir. İzmir'de olduğu kadarı ile özellikle sanayi ve bankacılıkta toplanmıştır. Bu yüzden de İzmir'de büroya ayrılan mekan son derece kısıtlıdır.

İdareci personelin dışında düz işçi ve diğer çeşitli kademelerde ihtisaslaşmış işçi ve teknisyenlerin durumu da iş hayatının sosyolojik yönde modernleşmesinin diğer bir boyutunu vermektedir. Sanayileşmemiş toplumlardaki genel eğilime uygun olarak buradaki işyerlerindeki işçilerin sayı ve ihtisaslaşma yönünden büyük çapta yığılma düz işçilerde ve bir tek işçi kullanan işyerlerinde görülmektedir. Temizlik ve hizmet işlerine bakan kimselerin de düz işçi olduğu düşünülürse böyle bir yardımcı kullanmayan

işyeri oranının yüzde 30'u geçmesi hayret vericidir. Bu tip bir tek düz işçi kullanan yerlerin oranı da yüzde 18'i bulmakta, yani bu iki kategori, odalara kayıtlı işyerlerinin yüzde 50'sinden fazlasını oluşturmaktadır. Esnaf, tüccar, ithalâtçı, toptancı gibi her boyda ticaret kurumlarında çalışan işçi adedi hiçbir zaman on kişiyi geçmemektedir. İmalâtta ise bu sayı hemen aşılmakta ve büyük rakamlara ulaşmaktadır. Yalnız on düz işçiye kadar olan yerler imalât bölümünde yüzde 50'yi bulmaktadır. Burada da yığılmanın gene alt bölümlerde olduğu açıktır (Tablo: 9).

Tablo: 9

İş Yerlerinde Kullanılan Düz İşçi Sayısı

İş yeri		Hiç Kullanmıyan	1-10 İşçi	11-100 İşçi	100'den Çok	Toplam
Esnaf	N.	18	22	—	—	40
	%	45,0	55,0	—	—	100,0
Tüccar	N.	45	41	—	—	86
	%	52,4	47,6	—	—	100,0
Toptancı	N.	9	7	—	—	16
	%	56,3	43,7	—	—	100,0
İthalât ve	N.	8	12	—	—	20
İhracat	%	40,0	60,0	—	—	100,0
İmalât	N.	7	45	28	16	96
	%	7,3	46,8	29,2	16,7	100,0
Servis	N.	11	20	3	—	34
	%	32,3	59,0	8,7	—	100,0
İnşaat	N.	—	7	10	1	18
	%	—	39,0	55,5	5,5	100,0
TOPLAM	N.	98	154	41	17	310
	%	31,6	49,7	13,2	5,5	100,0

Bir derece daha yukarda ihtisaslaşmış kalifiye işçi, imalât işyerlerinin yüzde 40'ında hiç kullanılmıyor. Beş kişiye kadar kalifiye işçi kullananlar da yüzde 40'ı buluyor. İşyerlerinin yüzde 80'ini oluşturan bu grupların dışında kalifiye işçilerin sayısı dağınık bir halde en fazla 30'a kadar çıkmaktadır (Tablo: 10).

Tablo: 10

İş Yerlerinde Kullanılan Kalifiye İşçi Sayısı

İş yeri		Hiç Kullanmıyan	1-5 İşçi	6-10 İşçi	10'dan Çok	Toplam
Esnaf	N.	24	16	—	—	40
	%	60,0	40,0	—	—	100,0
Tüccar	N.	53	31	—	2	86
	%	61,7	36,0	—	2,3	100,0
Toptancı	N.	6	7	—	3	16
	%	37,5	43,8	—	18,7	100,0
İthalât ve	N.	8	10	2	—	20
İhracat	%	40,0	50,0	10,0	—	100,0
İmalât	N.	24	39	11	22	96
	%	25,0	40,7	11,4	22,9	100,0
Servis	N.	9	17	2	6	34
	%	26,5	50,0	5,8	17,7	100,0
İnşaat	N.	1	10	4	3	18
	%	5,5	55,6	22,2	16,7	100,0
TOPLAM	N.	125	130	19	36	310
	%	40,3	42,0	6,1	11,6	100,0

İş bakımından kaliteli, hünerli işçi ve daha olgun insan yetiştirmesi öngörülmüş olan ve daha çok teknisyen ustabaşı (foreman) olarak çalışacakları

düşünülen sanat okulu mezunları ise belirli şekilde az istihdam edilmektedirler. İşyerlerinin sadece %13'ü sanat okulu mezunu istihdam etmekte, bunun da yarısı sadece bir tek sanat okulu mezunu ile yetinmektedir (Tablo: 11). Mezunlar yönünden nedeni bu okullarda yetişenlerin belirli örgütler içerisinde çalışmaktan çok, müstakil küçük işyerlerinde çalışacak gibi (esnaf-sanatkâr) yetiştirilmiş olmalarıdır. Ne kadar küçük ve verimsiz olursa olsun kendi işyerlerine sahip olmayı büyük bir örgütün sorumluluk yönünden orta bir kademesinde olmaya tercih etmek-

Tablo: 11

İş Yerlerinde Çalışan Sanat Okulu Mezunu Sayısı

İş yeri		Hiç	1-5	6 ve daha çok	Toplam
Esnaf	N.	39	1	—	40,0
	%	97,5	2,5	—	100,0
Tüccar	N.	85	1	—	86
	%	98,9	1,1	—	100,0
Toptancı	N.	14	2	—	16
	%	87,5	12,5	—	100,0
İthalât ve İhracat	N.	19	1	—	20
	%	95,0	5,0	—	100,0
İmalât	N.	70	22	4	96
	%	73,0	22,9	4,1	100,0
Servis	N.	31	2	1	34
	%	91,4	5,8	2,8	100,0
İnşaat	N.	12	6	—	18
	%	66,7	33,3	—	100,0
TOPLAM	N.	270	35	5	310
	%	87,2	11,2	1,6	100,0

tedirler. İşverenler yönünden ise sorun, ihtisaslaşmış hünerli bir elemana yeterli ücret ve sorumluluk vererek yerini tanımak istemeyiştir. Böylece genel toplum yapısının özelliği olarak ihtisaslaşma ve örgütleşmenin tam gelişmemiş olması sanat okulları mezunlarının yetiştirilmesinde ve istihdamında bir defa daha yansımaktadır.

İhtisaslaşmanın en üst kademesine üniversite mezunlarının istihdamına gelince, burada da gene işyerlerinin yüzde 72,6'sında hiç yoktur (Tablo: 12).

Tablo: 12

İş Yerlerinde Çalışan Üniversite Mezunu Sayısı

İş yeri		Hiç	1-5	6 ve daha çok	Toplam
Esnaf	N.	39	1	—	40
	%	97,5	2,5	—	100,0
Tüccar	N.	71	15	—	86
	%	82,6	17,4	—	100,0
Toptancı	N.	7	8	1	16
	%	43,8	50,0	6,2	100,0
İthalât ve İhracat	N.	17	3	—	20
	%	85,0	15,0	—	100,0
İmalât	N.	64	28	4	96
	%	66,7	29,2	4.1	100,0
Servis	N.	23	5	6	34
	%	67,8	14,6	17,6	100,0
İnşaat	N.	3	13	2	18
	%	16,6	72,3	11,1	100,0
TOPLAM	N.	224	73	13	310
	%	72,6	23,2	4,2	100,0

İmalâtta ve inşaatta belirli bir yığılma vardır. Altı ilâ on üniversite mezunu istihdam eden üç fabrika, üç servis (banka) ve iki inşaat şirketi göze çarpmaktadır. Gene hiç üniversiteli istihdam etmeyenlerle çoğu kere işyeri sahibinin kendisi olan tek üniversite mezunu istihdam eden yerlerin oranının yüzde 90'ı bulduğu gözönünde tutulursa İzmir'in hakikaten ihtisaslaşmış ve örgütleşmiş bir iş hayatı yapısından daha ne kadar uzak olduğu anlaşılabilir.

Hemen işaret etmek gerekir ki ticaretin en hacimlisi bile ihtisaslaşmak ve örgütleşmek yönünden gelişme ve modernleşme getirmemektedir. Sanayi ve bankacılık gibi büyük servis kurumları olmadan örgütleşme ve üst seviyede ihtisaslaşma olanağı görülmemekte, bilâkis orta çaplı sanayi bile idareci sayısı, işçi sayısı ve kalitesi, haberleşme yoğunluğu mülnakaşalarında gösterdiğimiz gibi genel gelişme ve modernleşme sürecinde çok daha etkili bir faaliyet cinsi olarak ortaya çıkmaktadır.

d) Yeni Sanayi

19 uncu yüzyıl sonlarında yoğun dışa dönük ticaret hayatı içerisinde bölgenin tarımsal artık ürününün ve onun yarattığı artık değerin giderek, dışarda sanayie dönüştüğü açıktır. O zamanlar ortaya çıkan ilk sınaî işletmeler ve eski zanaatlara göre daha fazla emek kullanılmasını sağlayan tesisler bölgenin tarımsal ürünlerine bağlı küçük ayırma, tasnif ve ihraca hazır ambalâjlamayı yapan yerlerdi. Hakiki sanayi karakterine sahip ilk girişimler 1885 yılında çalışmaya başlayan İngiliz ve Belçika serma-

yeli iki dokuma fabrikasıdır. Bunun dışındaki bütün tarımsal olmayan üretim hâlâ el zanaatları tarzında idi.

Bugün hâlâ İzmir'de sanayi tarıma dayalıdır. Hâlâ depolama ve ihracat için ambalâjlama önemli yer tutar. Son zamanlarda tüketim malı üreten bu sanayiden ara malı ve yatırım malları üreten sanayilere doğru süratli bir geçiş başlamıştır. Gıda, içki, tütün, dokuma ve ağaç sanayii ürünlerinden makine, taşıt araçları, kimya, boya, lâstik-plâstik sanayiine doğru büyük bir gelişme vardır.

Bugün İzmir'deki sanayi kuruluşları orta büyüklükte kuruluşlardır. Sermaye yönünden büyük çoğunluğu (%39,9) 100.000 - 500.000 TL. arasında bir sermayeye sahiptir. Yüzde 21,2 oranındaki işletmeler ise 50.000 liradan az sermayeli küçük imalâthanelerdir. Tesislerin ancak %14,6'smın sermayesi 500.000 liradan fazladır (Tablo: 13).

Tablo: 13

İzmir Sanayiinin Sermaye Gruplarına Göre Dağılımı

Sermaye grupları	İşletme sayısı	Yüzde oranı
TL. 50.000'e kadar	267	21,2
TL. 50.000 ilâ 100.000	306	24,3
TL. 100.001 ilâ 500.000	503	39,9
TL. 500.000 ilâ 1.000.000	89	7,1
TL. 1.000.000'dan fazla	95	7,5

e) Millî Bankacılık

Burada iş hayatının gelişmesinin her yerde görülen ihtisaslaşma ve örgütleşmesinden ve geç sana-

yileşmeye başlamasından doğan özellikleri dışında dışa bağımlı yoğun ticaretin değişme süreci içerisinde beliren ve temelde yeri olan bir başka özellikten söz etmek gerekir. İzmir'in, 16 ncı yüzyıldan beri kaydedilegelen tarihsel özelliklerinin en başta geleni, oranları birbirine çok yakın etnik grupların yerleşme yeri olmasıdır. 19 uncu yüzyılda yoğun dış ticaretin ve onunla gelen maliye, ulaşım, liman gibi servis kollarının gelişmesi bu etnik grupları değişik biçimlerde etkilemiştir. Mikro ölçekte etkileşimin nasıl olduğu şimdi tam söylenemezse de sonuç olarak yeni ticaretin, bankacılığın, servislerin çeşitli kademelerinde çalışanların müslüman olmayan etnik gruplardan geldiği çok iyi bilinen bir olgudur. Dolayısiyle müstakil Müslüman Türk tüccarların belirmesi, servislerde (demiryolu, liman) çeşitli seviyelerde kalifiye Türk teknisyenlerinin yetişmesi, bankacılıkta Türk sermayesinin gelmesi buradaki iş bünyesi için çok önemli ve anlamlı olmuştur.

Mahallî nüfusun Türk olmayan kesimlerinin ticaret, bankacılık ve diğer dışa bağlı işlerde hâkim ve nüfuzlu hale gelmesi genellikle yabancı kurum ve kişilerin ve daha önemlisi bu kimselerin dışarısı ile ilişkilerinin özelliklerinden çok daha fazla dikkati çekmiş ve dışarısı ile ilişkilerden çok, mahallî etnik grupların faaliyetleri Müslüman Türk nüfusta hassasiyet yaratmıştır. 1890'lardan sonra Türk Müslüman tüccarların yaratılması için hem Osmanlı bürokratları hem de İzmir'de müslüman olmayan tüccarlardan etkilenenler özel gayret sarfetmeğe başlamıştır. Fakat bunun sonuçları millî mücadeleden önce alınamamıştır. Millî Kurtuluş Savaşından he-

men sonraki yıllarda İzmir'in iş hayatmda göçen rum iş adamlarının yerlerini Türk iş adamlarının alması ve iş hayatının millîleşmesi için çok gayret sarfedilmiştir. Bu konuda örgütlü ve şuurlu faaliyetlerin yoğunlaştığı yönlerin biri bankacılık öbürü de yukarda da işaret edildiği gibi demiryolları, rıhtım, tramvay, elektrik, su, havagazı gibi nüfusun pek büyük bir kısmını doğrudan doğruya etkileyen servislerle ilgili yabancı şirketlerin devletçe satın alınması olmuştur. Bugün hâlâ en önemli örgütlü iş çevreleri bunlardır.

Bugün ticaret ve sanayi odalarına kayıtlı işyerlerinde çok küçük sayıda madencilik, dokuma, tütün ve üzüm–incir ihracatından başka kollarda yabancı şirket kalmamıştır. Mamafih bunların hepsi gene en büyük şirketler arasındadır. Etnik gruplar yönünden ise en büyük grup olan rumlar milletlerarası anlaşmalarla Yunanistan'daki Türk nüfusla mübadele edildiğinden kendiliğinden hallolmuştur. Gene de bugün hâlâ esnaf statüsünden sanayici statüsüne çıkmak isteyip çeşitli nedenlerle başarısız olanlar arasında kendilerince bunun izahını sanayi odasına daha çok etnik gruplara mensup kimselerin hâkim olduğunu ileri sürerek yapanlara sık sık rastlanmıştır.

Bankacılığın millîleştirilmesi iş hayatının millîleştirilmesinde çok önemli rol oynamış görünmektedir. Bugün İzmir'de 25 bankanın şubeleri, iki tane de merkezi İzmir'de olan banka vardır. Yirmibeş bankanın altı tanesi yabancı bankadır. İş hayatının nihaî kontrolu demek olan kredi ve bankacılıktaki değişmenin yönü böylece belirlenebilir. İzmir banka-

cılığı kontrol ettiği iş hayatını çok iyi aksettirmektedir. Yabancı bankalar zamanında bütün kredinin dış ticaretin finansmanına ayrıldığı anlaşılmaktadır. 1930 - 1950 arasında ticaretle beraber geniş çapta tarımsal yatırımlara ve onların ilk işlenme ameliyesine aracı olan Tütüncüler Bankası, Bağcılar Bankası gibi yersel kurumların geliştiğini görüyoruz. 1955-65 arasında ise bankaların gittikçe daha fazla sanayii finanse ettikleri görülmektedir. Böylece İzmir şehrinin bölge merkezi oluşunda çeşitli devirlerdeki temel artık ürün kontrolünün nev'ini ve hacmini bankaların paralel gelişmesinden izlemek mümkün olmaktadır.

5. BUGÜNKÜ MERKEZÎ İŞ MINTIKASI

Onsekiz ve ondokuzuncu yüzyıllardan bu kadar farklı hale gelmiş olan iş yapısının mekândaki yerleşmesi de artık çok değişmiştir.

Yukarıda sözünü ettiğimiz 1880 - 90'larm merkezî iş mıntıkası aynı eğilimlerin gelişme çizgisi üzerinde 1919'a kadar devam etmiştir. 1922 yılında Millî Kurtuluş Savaşı sonundaki büyük yangın ve şehrin rum nüfusunun toptan göçünden sonra, 18 inci yüzyılın yarısı ile 19 uncu yüzyılda gelişmiş olan merkezî iş mıntıkasının hemen hemen tamamı yanmış ve şehrin nüfusu nerede ise yarı yarıya azalmıştı[54]. Bugünkü haritalardan Anafartalar Caddesinin çevrelediği eski iş merkezinin dar ve girift sokakları ile tam

(54) İzmir'in 1908'deki nüfusu 1908 Salnamesine göre 225.000, 1927 nüfus sayımına göre de 135.000'dir.

tezat halinde olan, bu çevreden Kültürpark'a kadar uzanan yeniden inşa edilen yerdeki geniş caddeler ve yeni binaların çelişkisi 1922 yangınının belgesidir. 1922 - 35 yılları arasında buraları yanginlik halinde kalmış, yalnız caddelerin açılması ve yolların tanzimi ile uğraşılmıştır. Anlaşıldığı kadarı ile denizaşırı ticarete ilişkin işyerlerinin çoğunun yerleştiği Gümrük - Pasaport arasındaki o zamanlar Birinci ve İkinci Kordon diye anılan yerlerle ve onların arkasındaki bazı sokaklar yanmadan kalmıştı. Konak'tan Kordon'u takibederek bugünkü 27 Mayıs Meydanına kadar olan yerde ve arkalarındaki üzüm, incir depoları da ziyan görmemişti. Yanan kısım üst tabaka perakende satışın ve her türlü servisin toplandığı çarşılarla büyük bir konut mıntıkasını kaplıyordu. Bugünkü Atatürk ve Cumhuriyet caddeleri ile Fevzipaşa Bulvarı ve Gazi Bulvarının denize yakın kısımları ile eski yanmayan iş mıntıkası İzmir'in 1950'lere kadar olan iş hayatını barındırmağa yetmiştir[55].

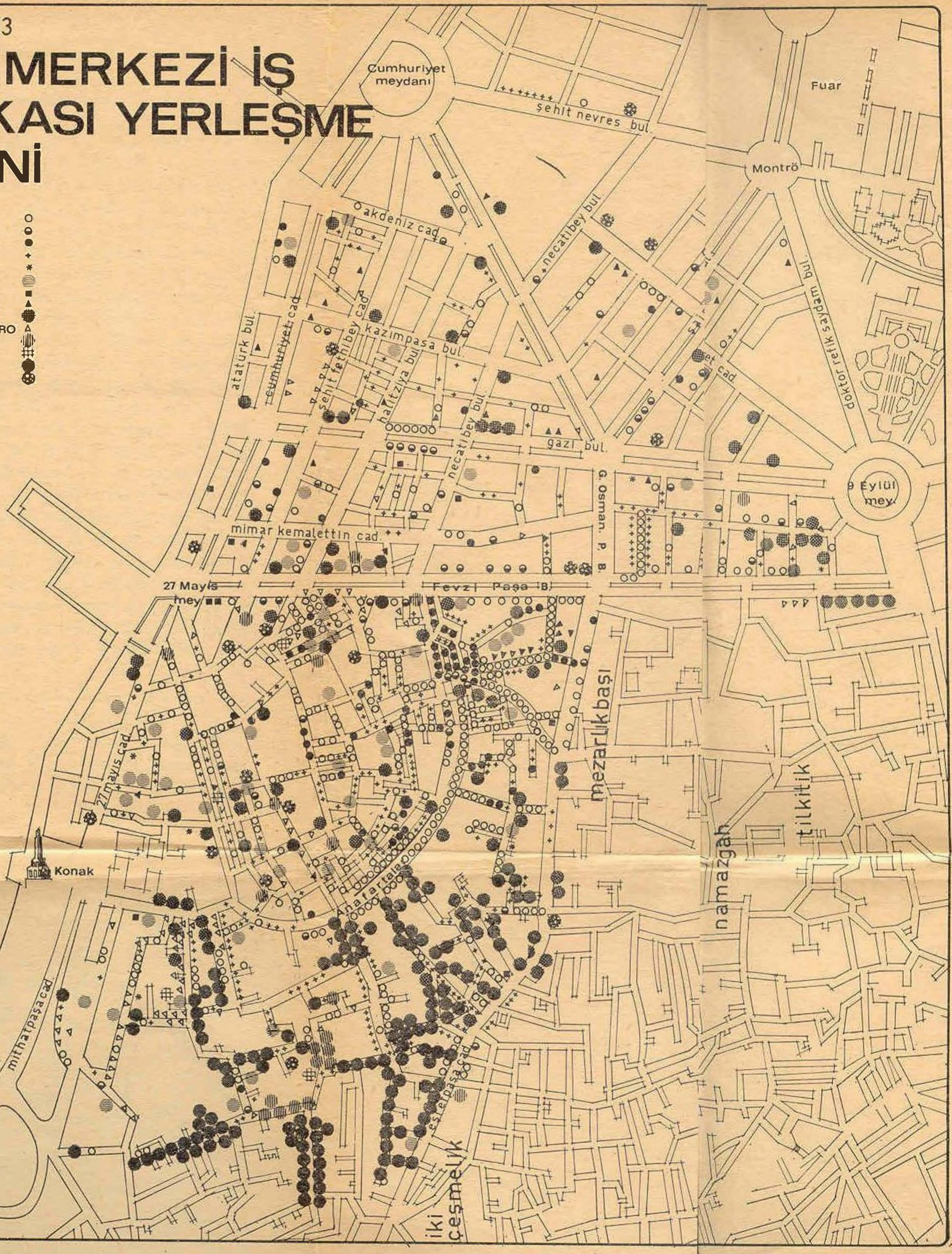
1950'lerde İzmir ve iş hayatı için yeni bir gelişme devresi başladı. 1923 - 1950 arasmdaki merkezî iş mıntıkasında hemen hemen hiçbir ihtisaslaşmış arazi kullanma görülmüyor. Yabancı büyük şirketlerin birçoğu Alsancak'ın yanmamış kısımlarına yerleşmişler, bankalar ve borsa yanmayan Atatürk ve Cumhuriyet caddelerindeki binaları işgal etmişler, eski iş merkezi içerisinde ise arazi kullanılışı tama-

(55) Cumhuriyetin ilk devirlerinde İç Anadolu'nun gelişmesi üzerinde daha çok durulmuş ve İzmir bir ihracat limanı olarak daha az gelişmiştir. Bkz: İ. Tekeli, İbid, s. 22.

ŞEKİL: 13

İZMİR MERKEZİ İŞ MINTIKASI YERLEŞME DÜZENİ

KÜÇÜK TİCARET
BÜYÜK TİCARET
TOPTANCI
KÜÇÜK İMALAT
BÜYÜK İMALAT
DEPO-ARDİYE
ODALAR-BORSA
ULAŞIM-HABERLEŞME
SERVİSLER
SERBEST MESLEK BÜRO
DERNEK
BOŞ
KONUT
KAMU KURULUŞLARI



men karışmış bir duruma gelmiştir. Bu devrede kira ve arsa fiyatı konisi tekrar eski merkezin güneyine doğru kaymıştır. Anafartalar'dan Hisar Camiine kadar olan kısma zanaatlar, toptancı ve perakende satış, çeşitli servisler ve serbest meslekler karışık olarak yerleşmiştir. İncir - üzüm - tütün depoları yerlerinde kalmış, daha önce ayrı bile olsa şimdi bürolar da bu binalar içerisine yerleşmiştir. Buna rağmen 1930 ile 1935 arasında merkezî iş mıntıkasında inşa edilen en belirgin binalar gene "han"lardır. Ama bu devrede artık han denen şey sadece ofis binalarıdır. En iyi örnekleri de Küçük ve Büyük Kardıçalı Han diye anılan binalardır. Artık İzmir'deki yeni hanlar tamamen depolama, işleme, taşıma gibi fonksiyonları farklılaşmış, ayrılmış ve ihtisaslaşmış olan çeşitli iş kollarının sadece idare ve kontrol fonksiyonlarının yerleştiği binalardır. Bir tek iş için büyük örgütlere ulaşmamış oldukları için arsa fiyatı - kira rekabetinde en uygun yeri işgal etmeyi birçoğu bir arada bir binaya yerleşerek sağlamaktadırlar. Bu binalar bankaların, sigortaların, borsa ve ticaret odalarının yerleştiği yerdedir. Büyük yangından sonra eskileri kaybolup yerlerine yeni bankaların, sigortaların açılmış olmasma rağmen yenileri gene hemen hemen birebir tekabül edecek şekilde eski yerlerinde inşa edilmiş ve aynı fonksiyonlar aynı mekâna yerleşmiştir (Şekil: 13).

Bu devredeki arazi kullanma biçiminde en göze çarpıcı değişiklik üzüm - incir - tütün işleme ve depolama binalarının merkezî iş mıntıkasının dışına kaçmağa başlamasıdır. Önce Konak'tan 27 Mayıs Meydanına kadar sahil boyunca uzanan ve bu depoların

en önemli kısmını meydana getiren büyük bloklar Belediyece istimlâk edilmiş, yollar, yeşil sahalar meydana getirildiği gibi buraya gene kira - arsa fiyatı rekabetinde uygun bir şekilde yeni açılan bankalar yerleşmiştir. Banka, borsa, ticaret ve sanayi odaları, iş hanları yani şirket büroları tamamen aynı bankalar ve şirketler olmasa da, 1910'lardaki yerlerini gelip almışlardır. Bu arada konsolosluklar da yerlerini korumuşlardır. Atatürk Caddesi üzerinde olanları yanmadığı için hattâ hâlâ aynı binadadırlar[56]. Her şeye rağmen büro mekânının çok az olduğu görülmektedir. Bankalar ve sanayiin farklılaşmış idare fonksiyonları ile kamu kuruluşu haline gelmiş servislerin (liman, demiryolu, su, elektrik gibi) büroları dışında bu cins arazi kullanma son derece azdır. İzmir merkezî iş mıntıkasında iş hayatının en önemli faaliyeti ihracatın işgal ettiği mekân şimdi artık son derece azalmıştır.

İzmir merkezî iş mıntıkası içerisinde 1960'ların sonunda yerini hiç bulamamış ve çok karışık bir halde kalmış faaliyetlerin başında perakende satış gelmektedir. Anafartalar Caddesi boyunca bir birikme görülmekte ise de birçok mağaza da bu caddenin çevrelediği yerin içerisindedir. Ne cinslerine göre ne de her büyük şehirde görüldüğü gibi tabakalaşmaya

(56) Tek istisnası Amerika Birleşik Devletleri Konsolosluğudur. 1960'lara kadar Birinci Kordon'da —Atatürk Caddesinde— kaldığı halde şimdi merkezi iş mıntıkasından uzakta, şehrin yeni gelişen güney ekseni üzerinde Hatay Caddesindedir.

göre bir farklılaşmaları vardır[57]. 1960'lar başında Fevzipaşa Bulvarının orta kısımlarına ve bu Bulvarın etrafındaki yollara bazı atlamalar olmuşsa da bunlar burada da dağınıktır. Toptancıların farklılaşması çok daha kolay olmuş gibi görünmektedir. İzmir'de hâlâ perakende satışın nereye, nasıl yerleşeceği belli değil gibidir. Bunun sebebi, 1922'deki çözülmeden sonra hâlâ anlamlı ölçüde örgütleşmiş olanların meydana çıkmamış olmasıdır. Perakende satışta örgütleşme görülmediği için işgal ettiği mekân çok küçük üniteler halinde kalmakta, yüksek arsa fiyatını karşılayacak binaların inşa edilmesine olanak vermemektedir. Bu hal "pasaj" denen geniş binaların içinde küçük mekânlara yerleşmiş birçok perakendeci dükkânlarının ortaya çıkmasma yol açmıştır. Her az gelişmiş şehirde görülen bu tarz arazi kullanmaya ek olarak, bir de İzmir'de beş katlı bir binanın hepsi arada bölmeler olmayan küçük ünitelerin satış yaptığı perakende satış mekânı olarak ortaya çıkmıştır. Bu büyük binadaki işyerlerinin tek örgütleşmesi, güvenliğinin ve temizliğinin tek elden sağlanmasıdır. Bu da geçiş halinde bir örgütleşme tarzıdır.

1968 yılında bazı perakende satışın Cumhuriyet Meydanını aşmış olduğu ve Cumhuriyet Caddesi üzerinde yerleştiği gibi bir intiba ediniliyordu. Yapılan sayımda ise buralarda konutların hâlâ %80 gibi bir

(57) Şehir nüfusunun sosyo-ekonomik bir tabakalaşmasının çok belirgin olmasına rağmen perakende satış mekânının farklılaşmamış olması, örgütleşmemiş ve ihtisaslaşmamış olmasındandır.

oran tuttuğu, özellikle perakende satış yerlerinin, turistik hâtıra eşyası satan dört yer ile beş seyahat acentesi dışında iki elbise konfeksiyonu ve iki ayakkabı mağazasından ibaret olduğu görülmüştür. Bunların dışında berber, pastacı, banka şubesi gibi yerler Gündoğdu civarında tam bir alt-merkez özelliği göstermektedir. Burada bir üst tabaka perakende satış yeri demeyi haklı kılacak henüz hiçbir yoğunluk yoktur (Şekil: 13).

Belki de perakende satışın burada üzerinde en çok durulması gereken özelliği en kesif olarak yerleştikleri binaların köhneliğidir[58]. En "lüks" tüketim maddelerinin satıldığı binalar dahi son derece harap birbuçuk katlı binadır. Bunların cepheleri düzenlenmekte, iç dekorasyonlarına özenilmekte, fakat binanın kendisi olduğu gibi kalmaktadır. Buralarda arsa fiyatları Konak'a yakın yerlerde şehrin en yüksek fiyatlarıdır ve bu fiatlar, içeri gidildikçe azalmaktadır, ama binalar değişmemektedir. Eğer aynı yerde belki de yüz yıldır aynı fonksiyonların yerleşmiş olduğu bilinmese ve bunlar perakende ticaretin en kârlıları olmasa buralara, binalarına bakıp batıdaki büyük şehirlerdeki gibi, geçiş halinde bir çöküntü mıntıkası denebilirdi. Bu halin devamının tek görünen nedeni perakende ticaretin hiçbir zaman örgüt yönünden gelişmemiş olmasıdır. 1890'ların Sivrihisaryan mağazası ya da İsveç firması Orozdibak gi-

(58) Aynı gözlem İstanbul için de yapılmıştır. Bkz: E. Tümer Tekin, "İstanbul'un Merkezî İş Sahaları", İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, 1967, cilt 8, sayı 16, s. 28.

bi çok yönlü tam örgütlü bir perakende satış belirmedikçe küçük dükkânlar mekân olarak kâfi gelmekte, binalar bir ya da birbuçuk katlı olduğu için bu çevreye başka örgüt gelememekte ve harap binalar öylece sürüp gitmektedir. Bunun zaman içindeki nedeni de 19 uncu yüzyılda ödeme gücü büyük örgütlü işyerleri, daha önce sözünü ettiğimiz çift yapı yüzünden merkezin bir başka yerine yerleşmiş, sonra da İzmir'in özel tarihi içerisinde 1922'de tamamen yanmış olmasıdır. Şimdi ise gelişmenin rakkas hareketleri yaptığı bir devrede yeni bir grup müşteriyi çekmek demek olacak yer değiştirmeyi göze alamamakta ve bütün Anafartalar Caddesi perakende satış mıntıkasındaki binalar bir anakronizm olarak ortada durmaktadır. Buna da bir cins geri kalmış memleketlere has çöküntü ya da duraklama mıntıkasıdır denebilir. Ekonomi, süratli iş hacmi genişlemesini ve örgütleşmeyi temin edemedikçe büyümesi, potansiyeli sadece arsa fiyatlarını arttırmakta, fakat onun üstüne yerleşecek iş cinsini geliştirmeyi temin etmemektedir. O zaman böyle arsası pahalı, üzerine yerleşmiş olan iş potansiyel olarak güçlü fakat henüz binayı değiştirmeğe muktedir olmayan, yani en "lüks" mağazaların en köhne binalara yerleştiği, bir iş mıntıkası bölümü ortaya çıkmaktadır. Bütün merkezî iş mıntıkasında açıkça görülen husus, tam mânasiyle ihtisaslaşmış ve kâfi derecede örgütleşmiş fonksiyonların, örneğin malî kontrol ya da toptancılığın, belirli alt mıntıkalara topluca yerleşmiş olmasına karşı, perakende satış ve küçük imalât gibi örgütleşmesi çok az olanların dağınık halde kaldıklarıdır. Başka bir deyimle, arsa fiatı - bina değeri

çelişkisi, çarpık gelişen ekonomilerde merkezî iş mıntıkasının öbür gelişmiş ekonomilerde olduğu gibi sınırlarında değil tam ortasında çöküntü mıntıkaları meydana getirmektedirler. Bir paradoks gibi görünmesine rağmen İzmir bu olgunun vârit olduğunun en iyi örneğidir. Kısaca söylemek gerekirse, ihtisaslaşıp örgütleşmeyen iş konuları, perakende küçük satış ve küçük imalât belirli bir mekâna yerleşmemekte ve "yüzer" halde kalmaktadır. Buna karşılık, örgütleşmiş faaliyetlerin, sanayiin, bankaların, toptancıların mekân ve yerleşme yönünden böyle "yüzdüğü" hiç gözlemlenmemiştir (Şekil: 13).

Çarpık gelişen ekonomilerin arsa fiyatı - bina değeri çelişkisiyle, merkezî iş mıntıkalarında ortaya çıkan çöküntü mıntıkalarına yerleşen bir başka faaliyet de küçük imalâttır. Dengeli büyüme olsa idi merkezin kenarlarına kaçacak olan bu imalât tam ortada kalabilmekte, merkezde bulunan fakat yeni fonksiyonlara uygun olmayan binaları ve buralardaki en köhne alanları işgal etmekte ve hemen hemen en istenmeyen bir doku gibi en olmadık yerde ortaya çıkmaktadırlar. En güzel örnek Kızlarağası Hanıdır. Hisar Camii yanında yani merkezin en iyi yerindedir. Eski, muhkem bir uzun yol kervanı olan bu hanın içi şimdi iki kat üzerinde en düzensiz şekilde bronz ve pirinç ile çalışan dökümhanelerce işgal edilmiştir. Bu misaller çoğaltılabilir. Anafartalar Caddesi eğrisinin içinde ve dışında kalan birçok sokakta böyle birden küçük imalâta geçiş görülmektedir. Bunun nedenini yukarıda açıkladığımız arsa fiyatı - bina değeri çelişkisinde ve giderek bu çelişkiyi de düzenli gelişmeyen sanayileşmede ve ekonomide aramak

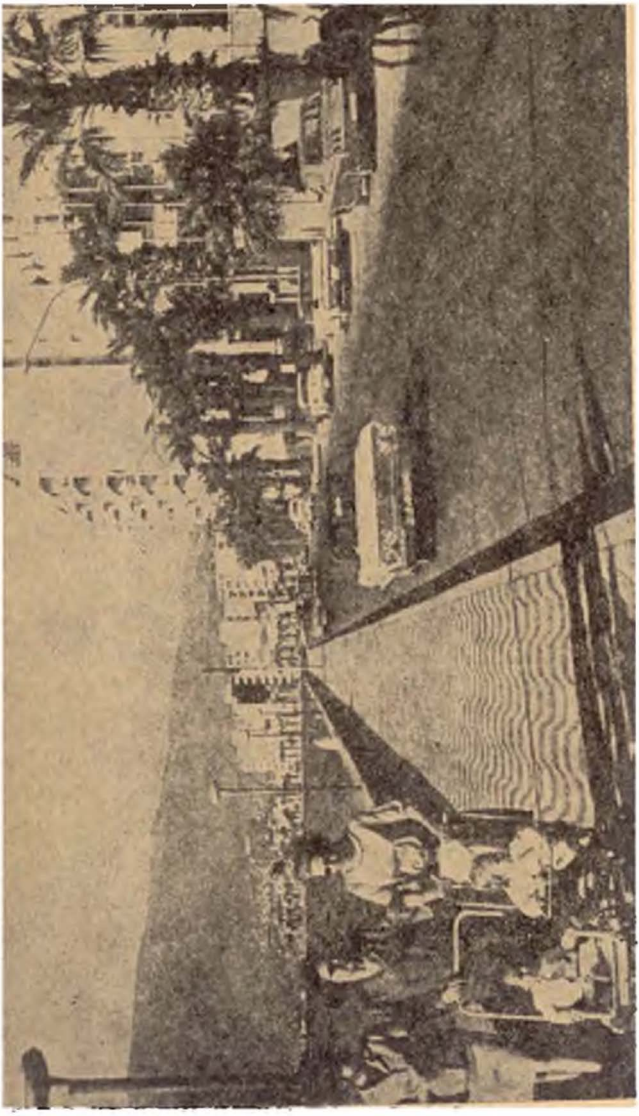
gerektir. Eski hanların hepsi için benzer fonksiyon değişikliklerinden bahsedilebilir. Oda oda bölünmeğe uygun düşenler, örneğin Mirkelâm Hanı ve kaldığı kadarı ile Karaosmanoğlu Hanı ya da Esir Hanı toptancı mağazalar ve onlara ait bürolar haline getirilmiştir. Başka bir deyişle, çeşitli devrelerin ticaretinde derece derece farklılaşıp ihtisaslaşan hanlar yeni fonksiyonlara kendilerini uydurabildikleri kadar devam etmişler ve yeni iş binaları haline gelmişlerdir. Hanların yeni iş hayatına uyumlarında iki eğilim açıkça gözlenmektedir. Birinci eğilim, uzun mesafe kervan hanlarının bugünkü iş hayatına en zor uyum yapan binalar olmasıdır. İkincisi de, tam ihtisaslaşmış idare ve kontrol fonksiyonları hiçbir zaman uyum yapması gereken binalara yerleşmemekte, kendisine özge yeni "han"lara gitmektedir. Eski hanlardaki bürolar hâlâ binanın bir başka bölümünü depo olarak kullanmakta bir cins yarı farklılaşma seviyesi göstermektedirler[59].

İzmir'de merkezî iş mıntıkası içerisindeki alt farklılaşmalarda banka, sigorta, büyük şirketlerin işyerleri, ticaret ve sanayi odaları gibi kontrol ve idare fonksiyonları çok belirgin kurumların yerleşmelerinde açık seçik bir alt bölge meydana gelmektedir. Geçici nüfusa hizmet eden oteller ve eğlence yerleri de tam ayrılmış olmamakla beraber yerleşmelerindeki temel eğilim bellidir. Bunlar merkezî

(59) Ankara'da da eski hanların farklı kullanışları, bir handa birden fazla fonksiyonun yerleştiği ve binanın uyum yapmaya zorlandığı görülmektedir. Bkz: R. Keleş, Eski Ankara'da Bir Şehir Tipolojisi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No. 314, Ankara 1971, s. 107-108.

iş mıntıkasının kontrol fonksiyonu yerleşmeleri içerisinden başlayıp iş mıntıkasının üst tabaka yerleşmelerle karıştığı sınırda belirli bir yoğunluk göstermekte, bir de Basmahane tren istasyonu ve otobüs terminalinin civarında toplanmaktadırlar.

Kuzeydeki üst tabaka oteller ve onlarla beraber gelişmiş olan seyahat acenteleri, turistik eşya satan mağazalar, lokanta, pastane gibi işyerleri merkezî iş mıntıkasının çelişmesiz üst tabaka konut mahallelerine karışmasını ve böylece bitmesini sağlamaktadır (Şekil: 12). Bütün bilgiler bu sınırın 19 uncu yüzyıl sonunda da üst tabaka Frenk mahalleleri ile karışmasının aynı şekilde olduğunu göstermektedir. Merkezî iş mıntıkasının doğu ve özellikle güneydoğu sınırı ise daha farklıdır. Basmahane-Anafartalar Caddesinin buradaki ucu takibedilerek güneye doğru gelinirse eski en makbul konakların yerleştiği bu semtte bu konakların ucuz oteller haline geldiği, onlarla beraber beliren ucuz lokantalar, kahveler arasında küçük imalâtla merkezî iş mıntıkasının bitiminde tam bir çöküntü mıntıkası görünüşü kazandığı farkedilir. Bu özellik merkezi iş mıntıkasının bütün doğu çevresi için varittir. Namazgâh, mezarlıkbaşı semtleri hep imalâtla karışık ticaretin ve konutların karışımı bir doku göstermektedir. Yeni açılan yollar bu doku ile çelişki halindedir. Geniş yolların üzerinde bile büyükçe diyebileceğimiz iş yerleri yerleşememiştir. Bu hattın güneybatı ucunda ise, İkiçeşmelikte bu geçiş mıntıkası çok eskiden beri burada olan Yahudi Mahallesine varmaktadır. 1946 lardan beri çok sayıda Yahudi İsrail'e göçtüğü için 1950'lerden sonra iş mıntıkası buraya kolayca yayı-



Şekil: 12 — 1968'de İzmir Kordonu (Oteller ve apartmanlar).

iabilmiştir. Bu kısımda yüzyılın başında özellikle fakir yahudi ailelerin oda oda işgal ettikleri ve bir nevi İngilizce deyimi ile "tenement house" halinde olan "aile evi" diye anılan konut şekli pek çoktu. Şimdi buraları gene oda oda küçük imalâtça işgal edilmiş, isimleri de "aile evleri"nden "iş evleri"ne dönmüştür[60]. Güney yöndeki gelişme ise çeşitli zamanlarda çeşitli tempoda olmuş, özellikle iş mıntıkasının yoğun bölgesi ile arada mesafe bırakarak gelişmiş olan Devlet Hastanesi ve Bahribaba Parkı arasındaki mekânın, küçük imalât, küçük ticaret ve konut ile karışık halde kalmasını teşvik etmiş görünmektedir. İş hayatının şimdiki yapı özellikleri ile Anafartalar Caddesinin köhne bina - yüksek arsa fiyatı ve kira çelişkisinin nasıl çözüleceği anlaşılmadan merkezî iş mıntıkası bu tarafa büyüyemiyecek gibi görünmektedir. Dolayısiyle buradaki çöküntü mıntıkasının kolay kolay kaybolamıyacağı kolayca söylenebilir.

Merkezî iş mıntıkasındaki Hükümet Binası ve benzeri kamu binalarının yeni devredeki yerleşmesi de farklıdır. Her şeyden önce Hükümet Konağının yeri değişmemiştir, fakat yakınındaki bütün depolar kalkmıştır. Şimdi Atatürk ve Cumhuriyet caddeleri boyunca, yani Kordon'u takiben Hükümet Konağı, Konak Meydanı ve Malî ve Ticarî Kontrol binalarının yoğunlaştığı 27 Mayıs Meydanı ve ötesi bir bütün haline gelmeğe yönelmiştir. Her ne kadar Belediye binası hâlâ içerlek bir yerde ise de, Belediye örgütü içerisinde en önemli yeri tutan ESHOT (Elektrik,

(60) En iyi örnekleri 1968'de 919 numaralı sokaktaki 23 ilâ 41 sayılı binalarda idi.

Su, Havagazı, Otobüs Teşkilâtı) kontrol kurumlarının en yoğun olduğu yerde çok katlı yeni bir binayı işgal etmektedir. Hükümet fonksiyonlarına ait birçok bina da Kültürpark içinde yer almıştır ki, bu da merkezî iş mıntıkasının bugünkü gelişme doğrultusuna tam olarak uymaktadır. Bugün 19 uncu yüzyılın ikili ekonomik yapısı büsbütün kaybolmamışsa da gelişen modern yapının aynı özelliklerle de olsa sadece millîleşmiş olması yerleşme düzeninin iki kontrol örgütünün eşit kudretini aksettirecek şekilde yanyana ve aynı doğrultuda olmasını temin etmiştir.

IV. Bölüm

Sonuç

Buraya kadar çevresi ile belirli bir ilişki düzenine sahip sanayi öncesi kenti İzmir'in nasıl bir oluşumla bugünkü azgelişmiş bir metropoliten kent haline geldiğini izledik.

Sanayi öncesi İzmir kenti, yerleşme yeri kademelenmesi tedricen büyüyen, mal, insan, haber akımlarının sağlandığı ulaşım ve haberleşme sistemleri içe dönük, üstelik yerleşme kademeleşmesine ve üretim teknolojisine uygun, artık ürün kontrolunun ekonomik ve siyasal yönlerinin birbiri üzerine çakıştığı tutarlı bir bölge bütünleşmesi içerisinde uzun mesafe ticaretinde ve bir cins zanaatta ihtisaslaşmış bir şehirdir. Giderek bütünleşme şekli dengeli bölge ilişkileri ve İzmir'in bu bölgedeki fonksiyonu dış dinamikle değişmeye başlamış ve 19 uncu yüzyılın sonunda her yönden yeni bir aşamaya ulaşmıştır. Bu devre uzun mesafelerin değil kısa mesafedeki tarım-

sal artık ürünün mümkün olan en büyük miktarının yoğun dış ticaretle dışarı akıtıldığı bir dönemdir. Bu artık ürün akıtımı ulaşımda ve haberleşmede yeni bir teknoloji (tren ve buharlı vapurla posta teşkilâtı ve sonraları telgraf) ile sağlanmıştır. Fakat tarımsal üretimde ürün değiştiği halde teknoloji ve yerleşme biçimi (dağınık izole köyler) değişmediği için akıtımı temin ve devam ettiren örgütler (ticaret şirketleri, sigortalar, bankalar, demiryolu, rıhtım şirketleri) ulaşım ve haberleşmenin etkinliğini arttırmak için eski teknoloji ve ilişkilerin bir kısmı yeni uyumlar yapmış ve yeni tampon roller edinmişlerdir. En belirginleri deve taşıma şirketleri ile üretici ile şahsen temas eden eski mültezimler gibi çalışan şirket memurları ve komisyoncuların ortaya çıkmasıdır. Bu halin sonucu tarımsal artık ürün kontrolu devletin elinden çıkmış, dışa dönük ve dışa bağlı yeni ekonomik kurumlara geçmiştir. Bunun dışında tarımsal olmayan ürünler ve faaliyetler hâlâ eski idare ve koordinasyon çevrelerinin, devletin elinde kalmış ve çok az değişiklikle eski ilişki düzenlerini devam ettirmişlerdir. Bu çelişki yani ikili kontrol ilişkisi şehirde belirli bir çift yerleşme yapısı ortaya çıkarmıştır. Bu çift yapı bir tabakalaşma ya da sosyo-ekonomik güç ayrılığından fazla bir farklılaşmadır. En iyi şekilde şehrin ekolojik yapısında gözlenebilmiştir.

Burada anlattıklarımız göstermiştir ki artık İzmir'in Sjoberg'in anlattığı sanayi öncesi kenti ile hiçbir ilişkisi kalmamıştır[61]. Burada bir an sanayi ön-

(61) Sjoberg, G., The Preindustrial City, Glencoe, III, The Free Press, 1960.

cesi şehirlerle Orta Doğu şehir yerleşmeleri üzerinde durmak uygun olacaktır. Tarihçi yaklaşımı ile, örneğin von Grunbaum[62] Orta Doğu şehirlerini geleneksel İslâm şehri olarak ele almış, dine özel bir önem vermiş, mekândaki yerleşmeyi sosyal yapı ile etkileşme içerisinde ele almamıştır.

Şehirlerin var oluş sebebi, şehrin çevresi ile çok yönlü ilişkileri ile idare, koordinasyon ve kontrol fonksiyonlarının merkezi olmasıdır. Ayrıca burada tarımsal olmayan üretim de yer almaktadır. Orta Doğu şehirleri bunda bir istisna değildir. İzmir ise hiç değildir. Bütün yazımız boyunca göstermeğe çalıştığımız gibi İzmir ancak bir bölge bütünü içerisinde en iyi anlaşılabilmektedir. Böyle olunca şehrin dinsel fonksiyonlarına şehrin yapısını tâyin edişte özel yer vermek tek yönlü ve dar bir yaklaşım olmaktadır. Grunobaum Orta Doğu şehirlerinde camiin hâkim unsur olduğunu ileri sürmektedir[63]. Xavier de Planhol da ona katılmaktadır[64]. Oysa ki 17 nci ve 18 inci yüzyıl İzmir merkezî iş mıntıkasında gördüğümüz şey, hanları ve örgütlü dükkânları ile çarşısı, savunma ve idare fonksiyonları ile kalesi, camisi ve meydanı hepsi aynı yerde bir kompleks teşkil etmektedirler. Şehrin yapısında ve bölge ile ilişkilerinde hangisinin daha temelde olduğu sorunu ke-

(62) Van Grunobaum, G. E., "The Muslim City: Structure and Change", Essays in the Nature and Growth of a Cultural Tradition, The American Anthropologist, cilt 57 (Nisan 1955), s. 141-157.

(63) İbid.

(64) Xavier de Planhol, The World of Islam. R. Keleş, Op. Cit., s. 140. sözü ediliyor.

sin olarak cevaplandırılamaz. Orta Doğu'nun çeşitli şehirleri üzerindeki araştırmalarda araştırmacılar, kendileri nereye ağırlık verirlerse vesinler gene siyasal, ekonomik ve dinsel faktörlerin aynı zamanda etkileştiği bir şehir yapısı ortaya çıkmaktadır. Orta Doğu şehirlerinin dinî olduğu kadar politik merkezler olduğu da söylenir. Dinsel fonksiyonlar için geçerli olan şey politik fonksiyonlara da tatbik edilebilir. Bu devrede ekonomik ve politik kontrol fonksiyonlarının birbiri üzerine çakışmış olması, yanıltıcı olmaktadır. Böyle yanılmaların en açıklayıcı örnekleri Orta Doğu şehirleri için olduğu kadar aynı nedenlerle Lâtin Amerika şehirleri için verilebilir.

İspanya İmparatorluğunun belirli bir koloni politikası sonucu yerleşmiş olan şehirlere bu bölge ile ilgilenmiş tarihçiler her zaman "Lâtin Amerika Şehirleri" politik endişelerle kurulmuştur hükmü ile bakmışlardır[65]. Hattâ 1967 yılında yapılmış bir seminerde tarihten bahseden bütün tebliğlerde Lâtin Amerika şehirlerinin sadece bu özelliği belirtilmiş ve sadece bölge bilimci ve sosyologlarca İspanya'nın çok belirli bir koloni ekonomi politikası olduğu ve bu ekonomik politikanın ve koloni ilişkilerinin şehirlerine ve bölgesine yön verdiği ortaya çıkarılmıştır[66]. Tarihçi ele alışının bu özelliği elbette ki değişik zaman ve yerlerde birbirinden farklı olanı ortaya çıkarmak gibi görünebilir fakat bir sosyal bilimci için önemli olan, ortak yönler ve bunların analizidir. Bu

(65) Beyer, Glenn H., The Urban Explosion in Latin America, New York 1967, Cornell University Press, pages 56-64.
(66) İbid, sayfa 65 dip not.

bakımdan G. Sjoberg'in yaklaşımı şehir için, bölge içine oturtmamakla beraber çok daha açık seçik bilgi vermekte Grunobaum ve Planhol'un bir devir ve coğrafî bölge özelliği diye açıkladıkları hususların belli bir teknolojik aşamada bu teknoloji ile beraber gelen belirli yoğunluğa, farklılaşmaya ve bütünleşmeye erişmiş, ekonomik yapısı çok farklılaşmamış ve çok örgütleşmemiş bir şehir yapısı olduğunu ortaya koymaktadır. Onun için bu şehir siyasal kontrol kurumları daha belirgin bir şehirdir. Belirgin bir sosyal tabakalaşması vardır. Arazi kullanma düzeni ayrı sokaklara yerleşmiş olan esnaf ve zanaatkâr düzenini aksettirir. Ulaşım sınırlılığı yüzünden en üst tabaka merkeze yerleşmiştir. Ve bu üst tabaka siyasal güçle beraber ekonomik kontrol gücünü de elinde tutar. Bu genel özellikler 17 nci ve 18 inci yüzyıldaki İzmir şehrine bire bir tekabül etmektedir. Onun için yazımızda tarihçi ve coğrafyacıların tekil sıfatlandırmasını değil genel bir grubun özelliğini taşıdığı için sanayi öncesi İzmir terimini ve dolayısıyla tasnifini seçtik. İzmir bir istisna değil genel modele uyan bir örnektir.

Dolayısiyle İzmir örneği bu temel değişme süreçlerinin başka yerlerde de ortaya çıkan görünümlerini incelerken bir model teşkil edecektir. Fakat anlattığımız değişikliklerden sonra 19 uncu yüzyıl sonunda ortaya çıkan şehir sanayileşmemiş olmasına rağmen sanayi öncesi şehri değildir. İzmir için tek hâkim büyük şehir (Primary City) özelliğinin bu safhada doğduğunu görüyoruz. Bir bölgede tek hâ-

kim şehir olgusu 1939 yılında[67] Jefferson tarafından tespit edilmiştir. İkinci Dünya Savaşından sonra beşerî coğrafyacıların ve şehir sosyologlarının dikkatlerinin sanayileşmiş ülkelerin dışına taşması sırasında birkaç çevre birden bu kendine has büyük şehir olgusu üzerinde durmuştur. En başta belki de Brian Berry ve arkadaşlarının gözlemleri gelir[68]. Berry tek büyük şehrin, bazı memleketlerde ya da toplumlarda bir şehirsel merkezin diğerlerinden çok daha büyük bir şehir haline geldiğinden ve toplumun ekonomik, sosyal, politik hayatına hâkim olmasından başka gelişmesini de önlediğinden söz ediyor. Böylece diyor, tek büyük şehir geri kalmışlıkla birlikte bulunur. Berry'ye göre buna bağlı olarak da sıra - kademe düzeni ekonomik gelişme ile ters orantılı olarak bozulur ve tek hâkim büyük şehir ortaya çıkar. Hoselitz'in "parazit şehir" kavramı da Berry'nin "tek hâkim şehir" kavramına benzemektedir[69]. Parazit şe-

(67) Jefferson, M., "The Law of the Primate City", **Geographical Review**, (Nisan 1939), cilt 29, s. 226-32.

(68) Berry, B. J. L., "Some Relations of Urbanization and Basic Patterns of Economic Development", F. R. Pitts: editor. **Urban Systems and Economic Development** içerisinde, published by University of Oregon, 1962, s. 1-15. Browning Clyde E., "Primate Cities and Related Concepts'", aynı eser içerisinde, s. 16. "City-Size Distribution and Economic Distribution", **Economic Development and Cultural Change**, Vol. 9 (Temmuz 1961), s. 584.

(69) Hoselitz, B., "Parasitic City - Generative City", **Sociological Aspect of Economic Growth** içerisinde ed. B. F. Hoselitz. Glencoe I11. 1960, Free Press ve R. Redfield ve M. Singer, "The Cultural Role of Cities", **Economic Development and Cultural Change**, cilt 3 (Ekim 1954), s. 53-73.

hirler isminden de anlaşılacağı gibi etkileri altındaki bölgeler üzerinde olumsuz etki yapan yerleşmelerdir.

Son zamanlarda çeşitli çalışmalarda bu sıra-kademe düzeninin var olup olmadığı, geri kalmış toplumlardaki tek hâkim şehir olgusunun gelişmişlerde rastlanıp rastlanmadığı üstünde araştırmalar çoğalmıştır[70]. Fakat tek hâkim şehir olgusu (primary city) çok gözlenmiş olduğu halde nedenleri ve sonuçları üzerinde durulmamıştır. Birçok yerde de Hoselitz'in "parazit" teriminde olduğu gibi olumsuz bir olgu olduğu ima edilmiştir. Böyle hallerde tenkit ve terimler analitik olgulardan çok heyecansal bir temele dayandırılmıştır. Ve belki de daha önemlisi bunun bir tercih ve seçme konusu gibi ele alınmış olmasıdır. B. Berry'nin önerdiği gibi, toplumun küçüklüğü, şehirlerin kompleksliği ya da basitliği, veyahut şehirleşmenin kısalığı ya da uzunluğu gibi son derece müphem bir şekilde tarif edilmiş faktörlerle, bir şehrin ne zaman, niçin büyüdüğünü izaha çalışmak hiçbir sonuç vermemektedir. Öbür yandan gelişmişlikle şehir yapısı arasındaki ilişki, kişi başına gelir, şehirlere göçen nüfus sayısı gibi mekanik gelişmişlik indeksleri ile açıklanamamaktadır[70]. Oysa ki bütün sosyo-ekonomik vakalarda olduğu gibi tek hâkim şehir olgusu da belirli faktörlerin etkileşimleri sonu-

(70) Bkz: Lusky, Arnold, "Some Generalizations Concerning Primate Cities". Gerald Breese, The City in Newly Developing Countries içerisinde. Prentice Hall Inc. Englewood Cliffs, New Jersey 1969. Bölüm 22 ve gene aynı cilt içerisinde: Mehta, S. K., "Some Demographic and Economic Correlates of Primate Cities A Case for Revaluation", Bölüm 23.

cunda ortaya çıkmıştır ve bu belirli faktörlar arasında bu sonucu veren ilişkiler değişmedikçe bu şehir olgusu da değişmez. Dolayısiyle İzmir'e ait gözlemlerin açıkça gösterdiği gibi mekanik az gelişmişlik indeksleri, nüfus büyüklüğü gibi deskriptiv özelliklerin bırakılması ve tâyin edici faktörler arası ilişkilerin analizine gidilmesi gerekir. Yerleşmeler arası sıra - kademe düzeni eğer bölge - şehir ilişkilerinin tarzına bir temel teşkil edecekse anlamlıdır. Yani böyle bir sıra - kademe düzeni hangi toplumda var hangi toplumda yok diye tamamen mekanik bir yolla değil, hangi teknoloji - üretim - artık ürün miktarı - kontrol ilişkisi nasıl bir sıra - kademe düzeni çıkarıyor diye araştırılırsa anlamlı izahlara varılabilir. 19 uncu yüzyıl sonu İzmir'i bunu çok iyi göstermektedir.

1968 İzmir'i ise artık tam bir (primary city) çok büyük tek hâkim şehir değildir. Bölge içi bütünleşmede tam merkezdir. Etrafında bir bölge ve metropoliten alan teşekkül etmiştir. 1920'lerden beri ülkenin bütününe ait şartlar altında İzmir ve bölgesinde gene içe dönük bir denge bulma eğilimi gelişmiştir. Ulaşım kanallarının ağ biçimine dönüşmesi hem ulaşımda, hem haberleşmede en ileri teknolojiye yönelme, yoğun dışa bağımlı dış ticarete ilâveten sanayileşme eğilimi ile artık ürün akım kontrol örgütlerinin karşılıklı etkileşim sistemi ve bu sistemin değişme oluşumu üzerine kurulacak bir modelden, bu faktörlerin bir veya birkaçının belirli yönlerde değişmesi, ya da değiştirilmesi ile çeşitli yerleşme sıra - kademe düzenleri elde edilebileceği açıktır. Bu çalışmamızda 1890'ların İzmir'i bu biçimlerden birini açık-

lamakta, tek büyük şehir, parazit şehir gibi mekanik tasniflerin yetersizliğine ve gereksizliğine işaret etmektedir. Ticaretin yerini sanayileşme çabasının alması ve en önemlisi dışa bağlı kontrol örgütlerinin millîleştirilmesi ve böylece tekrar tek yapılı bir kontrol düzenine varılması bu aşamanın en önemli özellikleridir.

Bu özellikler genellikle gelişme demek olan iş hayatı yapısının ihtisaslaşması ve örgütleşmesinden farklı özelliklerdir. Ve yakından incelendiğinde iş yapısının bu yönde gelişmesinin yani ihtisaslaşması ve örgütleşmesinin dışa dönük olsun olmasın ticaretle başlamadığı, her türlü sanayiin özellikle ileri teknolojili sanayiin hem çeşitli kademelerde ihtisaslaşmayı ve örgütleşmeyi getirdiği, hem de bütün iş hayatı yapısında iç enteraksiyonu kamçıladığı, bölge içi bağları karşılıklı olarak kurduğu ortaya çıkmıştır. Modern teknolojili sanayi ise iş hayatı yapısında malî ve idarî kontrolun tek ve içe dönük olduğu çevre ve zamanda ortaya çıkmıştır.

Öbür taraftan da eski küçük zanaatkâr imalâtı ve küçük ticaret geçen yüzelli sene içerisinde eskiye has bütün özelliklerini kaybetmiş, büyük sayıda insanın çalıştığı fakat ihtisaslaşıp örgütleşemediği dağınık bir iş yapısını ortaya çıkarmıştır. Şuurlu örgütleştirme çabaları bile, işin cinsi ve hacmi izin vermediğinden sonuç vermemiştir. Sınırlı kalmış ileri teknolojili ve örgütlü sanayi, buna karşılık geniş çapta küçük imalât ve ticaretle buna uyan gene sınırlı gelişmiş örgütlü haberleşme ve ulaşım ile beraber şahsî temasa dayanan haberleşme ve ulaşım

tarzı şimdiki az gelişmiş büyük şehir İzmir'i oluşturmaktadır. Bugünkü merkezî iş mıntıkasında önce kontrol fonksiyonlarının eşit ağırlıklı hale geldiğini gösterecek şekilde hükümet binaları ile bankaların mekânda bir devamlılık içinde olduğu, toptancılık, idarî ve malî fonksiyonlar, oteller ve eğlence yerleri gibi farklılaşmış örgütlenmiş her fonksiyonun belirli bir alt-yerleşme yeri halinde ortaya çıktığını görüyoruz. Onun dışında örgütleşmemiş iş hayatı özellikle imalât ve tamirat bütün merkezî iş bölgesi içerisinde "yüzmekte" tedir. Bütün bu özellikler de İzmir'i az gelişmiş bir büyük şehir yapmaktadır ki bunlar İslâm şehri, Orta Doğu şehri olmaktan çok daha genel, tarıma dayalı sanayi öncesi yapıda, dış dinamikler ve özellikle tarımsal ürünlere dayalı yoğun dış ticaret yolu ile sanayie dayalı modern bir şehir yapısına geçen her toplum için anlamlı genel özelliklerdir.

Ek : 1

İzmir - Kasaba Demiryolu Yapım Tarihi ve Uzunlukları

Açılış Tarihi	Yapılan Kısım	Uzunluk (km.)
15.10.1865	İzmir - Manisa	65
25.10.1865	Panaya - Bornova	5
10.1.1866	Manisa - Kasaba	27
13.3.1875	Kasaba - Alaşehir	76
5.1890	Manisa - Soma	92
10.9.1897	Alaşehir - Uşak	118
20.12.1897	Uşak - Afyon	133
1901	Afyon - İzmir, Afyon - Anadolu	1
6.1912	Soma - Karacalar	35
1912	Karacalar - Balıkesir	36
10.1912	Balıkesir - Bandırma	112
	TOPLAM	701

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü.

Ek : 2 .

İzmir - Aydın Demiryolu Yapım Tarihi ve Uzunlukları

Açılış Tarihi	Yapılan Kısım	Uzunluk (km.)
24.12.1860	İzmir - Triyanda	43
9.9.1861	Triyanda - Cellâtkahve	16
14.11.1861	Cellâtkahve - Kozpınar	5
15.9.1862	Kozpınar - Ayasuluğ	13
7.7.1866	Ayasuluğ - Aydın	53
1866	Gaziemir - Seydiköy	2
30.8.1881	Aydın - Kuyucak	56
6.1882	Kuyucak - Sarayköy	45
29.8.1883	Torbalı - Tire	48
12.1888	Çatal - Ödemiş	25
1889	Sarayköy - Apa	97
13.10.1889	Apa - Dinar	49
13.10.1889	Goncalı - Denizli	9
22.12.1889	Sütlüce - Çivrili	31
12.1890	Balacak - Söke	22
10.1910	Dinar - Keçiborlu	35
1.11.1911	Keçiborlu - Kuleönü	36
1912	Kuleönü - Eğridir	23
	TOPLAM	608

1.6.1935'te satış yolu ile TCDD'ye geçmiştir.

Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü.

Not: En yoğun yapım dönemlerinin 1860'ların ilk ve 1880'lerin son yılları olduğu gözlenmektedir.

E k : 3

1877 ile 1881 Yılları Arasında İzmir'den Yabancı Ülkelere Yapılan Yıllık İhracat ve İzmir'e Yapılan İthalât Miktarları

Yıllar	İthalât (Sterling)	İhracat (Sterling)
1877	3.082.320	4.682.000
1878	4.139.900	3.504.600
1879	4.686.100	4.406.700
1880	3.980.410	3.852.880
1881	4.656.000	3.803.600
Beş Yıllık TOPLAM	20.544.830	20.285.380

Kaynak: S. Stab, Op. Cit.

E k : 4

İzmir'de Deniz Ulaştırması Teknolojisinde Değişmeler

E k : 4-A

1896 ve 1908 Yıllarında İzmir Limanına Gelen Buharlı ve Yelkenli Gemilerin, Bandralarına Göre Tonaj Bakımından Yüzde Dağılımı ve Oniki Yılda Artma ve Azalma Yüzdeleri

Bandralar	Tonaja Göre Yüzde 1896	Tonaja Göre Yüzde 1908	12 Yılda Değişme (%) Artma	12 Yılda Değişme (%) Azalma
Osmanlı	15,2	8,8	—	30,7
Rus	18,6	8,2	—	47,0
Fransız	15,5	15,9	21,5	—
İngiliz	15,4	18,5	42,3	—
Avusturya	12,3	9,8	—	5,2
Yunan	8,5	12,4	74,4	—
İtalyan	5,9	4,4	—	10,8
Alman	3,5	11,7	303,3	—
İskandinav memleketleri, Hollanda, Belçika	1,7	5,9	314,5	—
Romanya	0,1	3,3	3391,1	—
Diğer memleketler	3,3	1,1	—	59,8
N: "Toplam Tonaj"	2.016.748	2.403.292		

Not: 12 Yılda Tonaj Bakımından Artış: %19,2'dir.

E k : 4-B

1896 ve 1908 Yıllarında İzmir Limanına Gelen Buharlı ve Yelkenli Gemilerin Tonaj, Gemi Sayısı ve Gemi Başına Düşen Ortalama Tonaj Bakımından Karşılaştırılması

	Buharlı Gemiler		Yelkenli Gemiler	
	1896	1908	1896	1908
Gemi Tonaj Toplamı	1.910.089	2.323.026	106.659	80.266
Gemi Sayı Toplamı	2.543	2.737	3.960	3.219
Gemi Başına Düşen Ortalama Tonaj	751	848	27	25

E k : 4-C

1896 ve 1908 Yıllarında İzmir Limanına Gelen Gemiler Arasında Teknoloji ve Sayı Değişmesinin Yüzdeleri

	12 Yılda Buharlı Gemilerde Artma Yüzdesi	12 Yılda Yelkenli Gemilerde Azalma Yüzdesi
Tonaj Bakımından	21,6	34,7
Gemi Sayısı Bakımından	7,6	18,7
Gemi Başına Düşen Ortalama Tonaj Bakımından	13,0	7,4

Kaynak: İzmir Vilâyeti Salnameleri, 1896 ve 1908 yılları Salnameleri verilerine dayanılarak hesaplanmıştır.

Ek : 5

İzmir Bölgesinde Alt Merkez Nüfusları

Alt Bölge	Nüfusu
İzmir	608.324
Manisa	69.711
Denizli	64.331
Aydın	43.483
Muğla	15.408
Uşak	35.517
Akhisar	46.167
Nazilli	41.330
Turgutlu	35.674
Ödemiş	30.580
Salihli	28.909
Söke	27.558
Tire	27.243
Bergama	24.121
Soma	18.633
Menemen	16.588
Alaşehir	16.012
Milâs	12.987
Urla	12.454
Kırkağaç	12.162
Torbalı	11.712
Bayındır	11.273
Selçuk	10.227
Demirci	10.050

Kaynak: İmar ve İskân Bakanlığı Bölge Plânlama Dairesi: Ege Bölgesi Bölgesel Gelişme, Şehirleşme ve Yerleşme Düzeni, Ankara 1970, s. 37.

E k : 6

İzmir'de Esnaf Dernekleri

Ayakkabı İmalâtçıları, Satıcıları ve Tamircileri Derneği
Bakkallar ve Bâyiler Derneği
Briketçiler, Tuğlacılar, Künkçüler, Mozayikçiler ve Çiniciler Derneği
Bilûmum Müstamel Elbiseciler Derneği
Büfeciler Derneği
Her Nevi Camcılar ve Aynacılar Esnafı Derneği
Demir Sanayii Derneği
Elbiseciler ve Benzerleri Derneği
Elektrik Teknisyenleri Derneği
Fotoğrafçılar Derneği
Gömlekçiler Derneği
Fırça İmalâtçıları ve Satıcıları Derneği
Kireççiler Derneği
Kalaycılar, Tenekeciler ve Bakırcılar Derneği
Kahveciler Derneği
Kadın ve Erkek Terzileri Derneği
Perakendeci Kasaplar Derneği
Kuyumcular, Sarraflar, Mücevheratçılar, Bujitericiler, Saatçılar ve Satıcıları Derneği
Müzik ve Sahne Sanatkârları Derneği
Marangozlar ve Bilûmum Ağaç İşleri İle Uğraşanlar Derneği
Mahrukatçılar Derneği
Matbaacılar Derneği
Otel, Pansiyon ve İşçileri Derneği
Radyo Teknisyenleri Derneği
Şekerciler ve Pastacılar Derneği
Sebze ve Meyveciler Derneği

Sabit Tuhafiyeciler Derneği
Yorgancılar ve Benzerleri Derneği
Gazozcular Derneği
Züccaciyeciler ve Benzerleri Derneği
Lokanta ve Gazinocular Derneği
Şehirlerarası Yolcu Nakliyatı Komisyoncuları ve Yardımcıları Derneği
Sucuk, Pastırma İmalâtçıları ve Satıcıları Derneği
Kuaförler ve Manikürcüler Derneği
Kuru Kahveciler Derneği
İnşaat Sanatkârları Derneği
Yoğurtçular ve Sütçüler Derneği
Berberler ve Kuaförler Derneği
Binek ve Yük Arabacıları Derneği
Otobüsçüler ve Şoförler Derneği
Elbise Temizleyicileri Derneği
Fırıncılar Derneği
Esnaf ve Küçük Sanatkârlar Derneği
Balıkçılar Derneği
Oto Tamircileri Derneği
Bakkallar Derneği

E k : 7

İzmir Kenti Merkezi İş Mıntıkası Sayım Kâğıdı

Sayımı yapan : .....

Sokağın adı: .....

Tarih ve saat : .....

Perakende Küçük Ticaret:
Büyük Ticaret:
Toptancı:
Küçük İmalât:
Büyük İmalât:
Depo - Ardiye:
Odalar - Borsa - Banka:
Ulaşım - Haberleşme:
Servisler (Kahve - Otel - Sinema - Eğlence Yerleri - Bar):
Âmme Müesseseleri:
İkametgâh:
Serbest Meslek Büroları:
Boş:
Diğer İş Yerleri:

Gözlemler:

a) Binaların Durumu
b) Sokağın Durumu
c) Müesseselerin Homojenliği
d) Tarih İçin Öğrenilebilecek Şeyler

E k : 8

İzmir'de İşyerlerinin Toplumsal Yapısı Araştırma Anketi

Adres: .....

Mülâkatçı : .....
Tarih ve Saat : .....
Müessesede Konuşulan
Kimsenin Mevkii : .....

---

1 — Ne zamandan beri işyeriniz buradadır?

2 — Daha önce işyeriniz nerede idi?

3 — Siz işyerinizi buraya getirmeden önce burada ne varmış?

4 — Siz daha önce ne iş yapardınız?

5 — Burada, müessesenizde kaç kişi çalışıyor?
   a) Kaçı teknisyen ve vasıflı işçidir?
   b) Kaçı idarecidir?
   c) Kaçı düz işçidir?

6 — a) Bu işyerinde çalışanlar arasında üniversiteli var mı? Kaç tane?
   b) Sanat okulu mezunu var mı? Kaç tane?

7 — (Sanayi yerleri ve sanat okulu mezunu kullanmıyan işyerleri için sorulacak) Niçin sanat okulu mezunu istihdam etmiyorsunuz?

8 — Müessesenizin teşkilâtında:
   a) Kaç bölüm vardır?
   Bu bölümler arasındaki iş bölümünü anlatır mısınız?

9 — a) Şubeniz var mıdır? Kaç tane? Nerelerde?

10 — Son yirmi yılda (son zamanlarda) işiniz, teşkilât bakımından gelişti mi? Daraldı mı?

11 — Son yıllarda işinize yeni konular eklediniz mi? Ne yaptınız?

12 — a) Genellikle günde kaç mektup alırsınız?
b) Günde kaç telgraf alırsınız?
c) Günde kaç telefon konuşmanız olur?

13 — Genellikle günde vasıtasız (habercilik) kaç haber gelir? Nasıl gelir?

14 — Nakliye işlerinizi nasıl düzenliyorsunuz? Eskiden nasıl düzenlerdiniz?

15 — Sizinle iş yapanlar en çok hangi kasabalardan ya da şehirlerden geliyorlar?

16 — a) Sizin işinizi en çok başka hangi iş kolları etkiliyor?
b) İşinizi etkileyen başka faktörler var mı? Nelerdir?

Ek : 9

İzmir'de Kahve ve Oteller Araştırma Anketi

Adres: .....

Mülâkatçı : .....

Tarih ve Saat : .....

Müessesede konuşan kimse:

1 — Buraya en çok nereden, hangi meslekten müşteri gelir?

2 — Buraya başkasına iletmek için haber bırakılır mı? Eşya bırakılır mı?

3 — Burada biletinin alınıp verildiği otobüs var mı?

4 — Müşterilerinize, kamyon gibi şeyler bularak nakliye meselelerine yardım ediyor musunuz?

5 — En çok kaç kişi oturabilir (kalabilir)?

6 — En kalabalık olduğu saatler hangileridir?

7 — En çok kimler gelir? Hangi meslekten veya hangi esnaf erbabı? İşsizler gelir mi?

8 — Değişik saatlarda değişik gruplar gelir mi?

9 — Bir gelen ortalama kaç saat oturur?

10 — Gelenler genellikle ne yaparlar?

Boş oturur : ..... Konuşur : .....

Gazete okur : ..... Kitap okur : .....

Oyun oynar : .....

BİBLİOGRAFYA

Akçura, T., Ankara, Orta Doğu Teknik Üniversite yayınları, 1970.

Arı, O., İzmir'de Kitle Haberleşme Vasıtaları, Ankara, 1972.

Berry, B. J. L., "Some Relations of Urbanization and Basic Patterns of Economic Development", F. R. Pitts editor, Urban Systems and Economic Development, University of Oregon press, Oregon 1962 İçinde.

Beyer, G. H., The Urban Explosion in Latin America, Cornell University Press, New York, 1967.

Bilget, A., Son Yüzyılda İzmir 1849-1949, Meşher Yayınevi, İzmir, 1949.

Blau, P. M., and Scott W. R., Formal Organization: A Comparative Approch, Routlage and Kegan Paul Ltd., London, 1963.

Blumenfeld, H., "Criteria for Judging the Quality of the Urban Environment", L. K. Loewenstein editor, Urban Studies, Free Press, New York, 1971 İçinde.

Browning, C. E., "Primate Cities and Related Concepts", Urban Systems and Economic Development., F. R. Pitts editor., University of Oregon Press, Oregon 1962. İçinde.

Browning, C. E., "City-Size Distribution and Economic Distribution", **Economic Development end Cultural Change**, Vol. 9. Temmuz 1961.

Le Brun, C., **Voyage au Levant**, Paris 1714.

Canpolat, E., **İzmir: Kuruluşundan Bu Güne Kadar.**, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayını, İstanbul 1954.

Caplow, T., **The Guatamalan City.**, Free Press, New York 1967.

"Constantinople Messenger", Günlük Gazete, İstanbul, Aralık 1880.

"Courier d'Orient", Günlük Gazete, İstanbul, Aralık 1880.

Cox, O., "The Preindustrial City Reconsidered", **The Sociological Quarterly**, Vol. 5, No. 2, 1965.

"Eastern Express", Günlük Gazete, İstanbul, 1880.

Ege Bölgesi, Bölgesel Gelişme, Şehirleşme ve Yerleşme Düzeni, İmâr ve İskân Bakanlığı, Bölge Planlama Dairesi Ankara 1971.

Evliya Çelebi, Seyyahatname XII., Türkçeleştirilmesi Z. Danışman, Z. Danışman Yayınevi, İstanbul 1971.

Von Grunebaum, G. E., "The Muslim City, Structure and Change", **The American Anthropologist**, Vol. 5,5 Nisan 1955.

Hozelitz, B., "Parasitic City - Generative City", **Sociological Aspect of Economic Growth.**, Editor B. F. Hozelitz, Glencoe III, 1960, Free Press İçinde.

Iconomos, C., **İzmir Hakkında Tetkikat**, İzmir 1780., Mütercimi Arapzade Cevdet, Marifet Matbaası, İzmir 1932.

Karal, E. Z., **Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı**, Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü Neşriyatı, No. 195, Ankara 1950.

Keleş, R., **Eski Ankara'da Bir Şehir Tipolojisi**, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını No. 314, Ankara 1972.

Kıray, M., "Toplum Yapısındaki Temel Değişimlerin Tarihsel Perspektifi: Bugünkü ve Yarınki Toplum Yapısı". T.M.M.O.B., Mimarlar Odası, **Mimarlık Semineri**, Ankara 1969. İçinde.

Kıray, M., "Squatter Housing in Underdeveloped Countries: Fast Depeasantization and Slow Workerization", **7th. World Congress of Sociology**, Tebliğ, Varna Eylül 1970.

Lusky, A., "Some Generalizations Concerning Primate Cities", Gerald Breese Editor, **The City in Newly Developing Contries**, Prentice Hall inc. Engelewood Cliffs, New Jersey 1969 İçinde.

Lynch, K., "The Pattern of the Metropolis", L. K. Loewenstein Editor, **Urban Studies**, The Free Press, New York 1971 İçinde.

Lynd, R. ve Lynd, H., **Middle Town in Transition**, Harcourt Brace, New York 1937.

Mehda, S. K., "Some Demographic and Economic Correlates of Primate Cities. a Case for Revaluation", Gerald Breese Editor, **The City in Newly Developing Contries**, Prentice Hall inc. Engelewood Cliffs, New Jersey 1969. İçinde.

Olgaç, U., **Güzel İzmir Ne İdi, Ne Oldu**, İzmir 1967.

Orhunlu, C., **Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilâtı**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1967.

Özdeş, G., **Türk Çarşıları**, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul 1954.

De Planhol, X., **The World of İslam**, Cornell University Press, Ithaca 1959.

Redfield, R., and Singer, M., "The Cultural Role of Cities", **Economic Development and Cultural Chanfe**, Vol. 3, Ekim 1954.

Sahillioğlu, H., "1763'de İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Nisan 1968.

Salname, İzmir ve Aydın Vilâyeti Salnameleri, 1892, 1896,

Sarıoğlu, K., ve Gönenç, T., 1967 **İzmir İl Yıllığı**, İzmir 1969.

Sjoberg, G., **The Preindustrial City**, The Free Press, Glencoe İll. 1960.

Slars, F., **İzmir Hakkında Tetkikat**, İzmir 1868, Tercümesi 1908.
Arapzade Cevdet, **Marifet Matbaası**, İzmir ve Havalisi Asarıatika Muhibleri Yayını sayı: 6., İzmir 1932.

Stabb, S., "Tenure and Produce of Land in Province of Smyrna", **Journal of the Society of Arts**, London Kasım 1880.

Stinchcombe, A. L., "Social Structure and Organization", Editor R. McNally, **Handbook of Organization**, New York 1965.

Tekeli, İ., "The Evolution of Spatial Organization in the Ottoman Empire and he Essentials of Regional Policy of the Turkish Republic", "Mimeographed Paper Presented at the 21. **Annual Near East Conference**, Princeton University, April, 9-10, 1970.

Texier, C., **Etude sur Smyrna**, Paris 1868.

Tümertekin, E., "İstanbul Merkezî İş Sahaları", **İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi.**, Cilt: 8. Sayı: 16, İstanbul 1967.

Udy, S. H., **Work in Traditional and Modern Society**, Prentice Hall, Engelewood Cliffs, New York 1970.

Uluçay, M. Ç., **XVII. Asırda Manisa'da Ziraat, Ticaret ve Esnaf Teşkilâtı**, Ankara 1942.

Uşaklıgil, H. Z., **İzmir Hikâyeleri**, Remzi Kitapevi, İstanbul 1950.

İNDEKS

Aile evi, 106.
Akçura, T., 79.
Alsancak, 96.
Alt yapı, 117.
Anafartalar Caddesi, 25, 27, 32, 40, 78, 07, 102, 104, 106.
Arap Hanı, 32, 78.
Arı, O., 79.
Arsa mülkiyeti, 54; arsa - bina fiat ilişkisi, 98, 102, 104.
Artık ürün, 4, 10, 11, 15, 18, 62, 91, 109, 115; artık ürün akım kanalları, 12, 1!, 109, 115; artık ürün kontrolü, 11, 12, 17, 19, 42, 95, 108.
Az gelişmiş büyük şehir, 110, 117.

Bahribaba parkı, 30, 106.
Banka, 17, 18, 42, 61, 85, 98, 102, 109, 117.
Banliyö, 47, 49.
Basmahane, 25, 30, 32, 42, 49, 53, 76, 104.
Başdurak, 27, 32.
Belçika, 31, 51, 91.
Berry, B., 113, 114.
Beyer, G., 13, 111.
Berger, M., 79.
Bilget, A., 10, 11, 18, 49.
Blau, P. M., 74.
Bornova, 48, 49, 52, 58.
Borsa, 18, 40.
Bölge ilişkileri, 30, 60, 108, 110; bölge-şehir ilişkileri, 115; değişen bölge ilişkileri, 10.
Bölgesel bütünleşme, 6, 7, 11, 21, 36, 56, 59, 108, 115.
Browning, C., 113.
Buca, 47, 49, 52, 58.
Bürokrasi, 10; Osmanlı bürokrasisi, 12, 15.
Bütünleşme düzeni, 1; bölgesel bütünleşme, 6, 7, 11,

21. 36, 56, 59, 108, 115; bölge içi bütünleşme, 13; idarî bütünleşme, 11; iktisadî bütünleşme, 11; sosyal bütünleşme, 11.
Büyük Menderes vadisi, 10, 13, 34.

Canpolat, E., 4, 24.
Caplow, T., 79.
Constantinople Messenger, 17.
Courier d'Orient, 17.

Çakaloğlu hanı, 32.
Çevre yerleşmesi, 1.
Çift yerleşme düzeni, 109.
Çöküntü mıntıkaları, 42, 102, 106.

Değişen bölge ilişkileri, 10.
Demir yolu, 12-15, 37, 62-65, 98.
Derbent sistemi, 9.
Deve kervanları, 14, 18, 36, 63; deve ulaşımı, 14-15.
Dışa dönük ticaret, 4, 7, 91, 116; dışa dönük ticaret yerleşmesi, 7, 74, 91, 116; dış ticaret, 10, 37, 79, 93, 117.
Dış dinamik, 37, 117.
Dinsel fonksiyonlar, 110, 111.
Düzen, 1, 11, 108; denge düzeni, 11; etkiler düzeni, 10, 15; ilişki düzeni, 1, ', 108, 109; kontrol düzeni, 11, 116; sıra-kademe düzeni, 114-115.

Eastern Express, 17.
Ekonomik kontrol, 7, 101, 112, 116.
Elit tabaka, 49.
Ermeni mahallesi, 27.
Eski ulaşım ağı, 9.
Esnaf, 79, 80; esnaf dernekleri, 75, 79, 81.
Esir hanı, 103.
Etkiler düzeni, 10, 15.
Etkileşme, 8, 110-111.
Etnik grup, 22, 94; etnik yapı, 27.
Ev, 49; aile evi, 106; iş evi, 106; tüccar evi, 49, 51.
Evliya Çelebi, 4, 8, 31.

Farklılaşma, 44, 56, 64, 75, 82, 86, 99, 117; fonksiyonel farklılaşma, 8.
Fransız, 31, 42, 44, 46, 49 51.

Gediz, 34.
Grunobaum, G. E., 1, 110, 112.
Gündoğdu, 100.

Haberleşme, 4, 18, 23, 37, 57, 68, 109, 116; haberleşme düzeni, 109; haberleşme teknolojisi, 109; haberleşme yoğunluğu, 72; kahvelerin haberleşme fonksiyonu, 69, 71; otellerin haberleşme fonksiyonu, 69, 71.
Hamidiye şirketi, 49.
Han, 25, 32, 40, 80, 97, 103, 110; XIX. yüzyıl üzüm, in-

cir, tütün işleme hanları, 97; XVIII. yüzyıl ticaret hanları, 92, 97, 98; son devre büro hanları, 97, 103; uzun mesafe hanları, 25, 103.
Has, 8.
Hava yolu, 66.
Hisar camii, 24, 27, 32, 40, 43, 97, 117.
Hozelitz, B., 113.
Hükümet konağı, 42, 106, 117.

Iconomos, C., 8.

İç dinamik, 7-9.
İç liman, 8, 27, 31, 52.
İdarî bütünleşme, 11.
İhracat, 17, 84, 86, 94, 98.
İhtisaslaşma, 4-5, 36, 44, 56, 64, 75, 91, 103, 116.
İkiçeşmelik, 30, 46, 100.
İkili kontrol ilişkisi, 109.
İlişkiler düzeni, 1, 15, 108, 109.
İngiliz, 31, 44, 46, 48, 91.
İş evi, 106; iş mıntıkası, 104, 106; iş yapısı, 116; iş hanları, 98; iş yeri, 60, 73; merkezi iş mıntıkası, 2, 23, 31, 34, 40, 46, 49, 95, 98, 102, 104, 107, 110, 117; yüzen iş yeri, 102.
İşportacı, 75-76, 78.
İthalât, 84, 86.

Jefferson, M., 113.

Kademeleşmiş yerleşme, 23, 108.
Kahvelerin haberleşme rolü, 69, 71.
Kale, 25, 27, 110.
Kalifiye işçi, 88.
Kara yolu, 62-63, 65.
Karaosmanoğlu hanı, 103.
Kadırcalı hanları, 97.
Karal, E. Z., 8.
Karşıyaka, 49, 52, 58.
Katır, 14, 18; katır kervanı, 14, 18, 63.
Keleş, R., 103.
Kemer çarşısı, 25, 34, 45, 51, 76.
Kervan, 25, 34, 103; kervan yolu, 4; deve kervanı, 14, 18, 36, 63; katır kervanı, 14, 18, 63.
Kılcal yollar, 15, 62-63.
Kıray, M., 11, 76, 79.
Kızlar Ağası hanı, 34, 102.
Konak meydanı, 42, 49, 65, 97, 100.
Konaklar, 51, 104.
Konsolosluklar, 16, 31, 42, 98.
Kontrol düzeni, 11, 116; kontrol fonksiyonu, 1, 7, 97, 103, 104, 110, 117; kontrol ilişkisi, 115; kontrol örgütleri, 40, 107, 116; artık ürünü kontrol fonksiyonu, 11-12, 17-19, 42, 95, 108; ekonomik kontrol, 7, 101, 112, 116; politik kontrol, 7, 112.

Kordon, 42, 45, 52, 96, 106.
Köyler, 7.
Krammer oteli, 44.
Küçük Menderes vadisi, 10, 12, 34.
Kütükoğlu, M., 10, 31.

Latin Amerika şehri, 110-111.
Liman, 4, 13, 15, 18, 31, 37, 66, 93, 98.
Lord-bürokrat, 7.
Lusky, A., 114.
Lynd, R. ve H., 47.

Mahalleler, 27, 36, 45, 55; Ermeni mahallesi, 27; Frenk mahallesi, 36, 45; Müslüman mahallesi, 27, 46, 49, 55; Rum mahallesi, 27, 32, 36, 45, 49; Yahudi mahallesi, 27, 32, 46, 104.
Manisa, 5, 7, 9, 57-58.
Mehda S. K., 114.
Metropoliten alan, 57, 58, 67, 115; metropoliten merkez, 2, 23, 56; metropoliten şehir, 108.
Merkezi iş mıntıkası, 2, 23, 31, 34, 40, 46, 49, 74, 95, 98, 102-104, 107, 110, 117.
Merkezi yer teorisi, 8, 10.
Millileştirme, 94, 107, 116.
Mirkelam hanı, 103.
Mültezim, 19, 109.
Müslüman mahalleleri, 27, 46, 49, 55.

Namazgah, 27, 30, 46, 100, 117.
Nüfus, 21, 115.

Olgaç, U., 47.
Orhunlu, C., 9.
Orta-doğu şehri, 110-111, 117.
Osmanlı bürokrasisi, 12, 15.
Otellerin haberleşme rolü, 69, 71.

Örgüt, örgütleşme, 4, 14, 20, 44, 57, 64, 67, 75, 82, 99, 117; örgütlü haberleşme, 116; örgütlü sanayi, 116; örgütlü ulaşım, 116; sosyal örgüt, 10.
Öşür, 11, 15.
Parazit şehir, 114, 116.
Pasaport, 65, 96.
Pasajlar, 99.

Planhol, X., 110, 112.
Politik kontrol, 7, 112.
Posta telgraf sistemi, 18.
Punta, 45-46, 48.

Redfield, R., 113.
Rıhtım, 12; rıhtım inşaatı, 16; rıhtım şirketi, 17, 18, 47, 52, 94, 109.

Sahillioğlu, H., 4, 30.
Salepçioğlu hanı, 78.
Salname, 17, 24.
Sanayi, 7, 61; sanayi odası, 61; 102.

Sanayileşme, 73, 86, 103, 115.
San'at okulu mezunu, 89.
Sancak beyi, 8, 10.
Sanoğlu, B., 8.
Saruhan, 5, 7, 11.
Scott, W. R., 74.
Sınaî tarım ürünü, 16.
Sıra-kademe düzeni, 111, 115.
Singer, M., 113
Sjoberg G., 109, 112.
Slars, F.
Spon, 24.
Stabb, S., 14, 15, 24.
Stinchcombe, A. L., 74.

Şadırvan camii, 25, 27.

Şehir, az gelişmiş büyük şehir, 110, 117; İslâm şehri, 117; Latin Amerika şehri, 110; Orta-Doğu şehri, 110, 117; parazit şehir, 114, 116; tek büyük şehir, 23, 113, 115-116; sanayi öncesi şehir, 2, 74, 109, 112.

Şirketler, demiryolu şirketi, 17, 47, 52, 66, 94, 109; hava gazı şirketi, 17, 94; Hamidiye şirketi, 49; İmarat ve İnşaat şirketi, 53; nakliye şirketi, 14; Rıhtım Şirketi, 17, 18, 47, 52, 94, 109; sigorta şirketi, 17, 109; tramvay şirketi, 52; yabancı şirketler, 17, 52, 94, 96.

Tamir fonksiyonu, 61.
Tarımsal, tarımsal olmayan üretim, 1, 5, 92, 109; tarımsal sınaî üretim, 16; tarımsal üretim, 20, 56, 109, 110.
Tavernier, 24.
Tekeli, İ., 7, 9, 13, 63, 96.
Teknoloji, 1, 14, 15, 61, 67, 115; teknolojik aşama, 112; üretim teknolojisi, 108.
Texier, C., 12, 27, 34.
Tilkilik, 25, 30, 34, 46, 51.
Ticaret, 15, 20, 23, 31, 42, 73, 100; ticaret hanları, 92, 97; ticaret odası, 17; ticaret ve sanayi odası, 2, 69, 82, 94, 98, 103; ticaret yolu, 4; dış ticaret, 10, 37, 79, 117; dışa dönük ticaret, 7, 74, 91; uzun mesafe dış ticaret, 108.
Toplumsal yapı, 2, 15.
Tüccar evleri, 49-51.
Tümertekin, E., 100.
Tüketim malları, 21, 36, 45.

Udy, S. H., 74.
Ulaşım, 4, 12, 23, 36, 48, 52, 64, 93, 116; ulaşım örgütü, 9, 116; ulaşım teknolojisi, 15, 18, 47, 64, 109; ulaşım sistemi, 13, 61; deve ulaşımı, 14, 15, 109; eski ulaşım ağı, 9; örümcek ağı şeklinde ulaşım sistemi, 9, 115; yeni ulaşım ağı, 57, 62.

Uluçay, M.C., 7.
Uşaklıgil, H.Z., 45, 51.
Uzun mesafe dış ticaret, 10, 108.

Üniversite mezunu, 90-91.
Üretim, 4, 115; üretim teknolojisi, 24; tarımsal olmayan üretim, 1, 5, 92, 109; tarımsal sınaî üretim, 16; tarımsal üretim, 7, 7, 20, 56, 109, 110.
Ürün, 14; tarımsal ürün, 12, 13, 56, 61, 91; tarımsal olmayan ürün, 1, 5, 92, 109; sınaî tarımsal ürün, 16; artık ürün, 4, 10, 11, 15, 18, 62, 91, 109, 115; tüketim ürünü, 92, zanaat ürünü, 21.

Yabancı, yabancı banka, 95; yabancı firma, 86, yabancı tüccar, 20.
Yalı camii, 42.
Yerleşme noktası, 5, 9; alt yerleşme, 117; kentsel yerleşme, 5; kırsal yerleşme, 14; yersel yerleşme, 20.
Yollar sistemi, 13, 16; demir yolları, 12-15, 37, 62-63, 65, 98; hava yolları, 66; kara yolları, 62-63, 65; kılcal yollar, 15, 62, 63; ticaret yolları, 4.
Yüzen iş yeri, 102.

Zanaat, 30, 49.
Zanaatkâr, 116; zanaatkâr ihtisaslaşması, 12, 108.
Zincir mağaza, 85.

Ayyıldız Matbaası A. Ş. Ankara — 1972