

Sayı : 12 .

Sene : 1981 - 1982

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ EDEBİYAT FAKÜLTESİ

TARİH ENSTİTÜSÜ
DERGİSİ

*Prof. Tayyib Gökbilgin
Hatıra Sayısı*

EDEBİYAT FAKÜLTESİ MATBAASI
İSTANBUL — 1982

BATILI GÖZLEMCİLERE GÖRE XVII. YÜZYILIN İKİNCİ
YARISINDA İZMİR ŞEHİRİ ve TİCARİ SORUNLARI *

Necmi Ülker

Giriş :

XVII. yüzyıldaki seyahatnamelerden elde edilen bilgilere göre İzmir tüm özellikleriyle tipik bir Doğu Akdeniz liman şehriydi. Uzaktan görünüşüyle bu kent, Avrupa'dan gelenleri hemen etkilemiştir. Hatta İzmir'e ilk kez gelen bazı Avrupalılar, İzmir'in güzelliğini bir İtalyan liman şehrine benzetmekten kendilerini alamamışlardır. XVII. yüzyılın sonuna kadar, İzmir'den söz eden güvenilir kaynakların çok az olmasından ötürü, bir Doğu Akdeniz şehri olarak bu liman kentinin gerçek önemi ve ticaretinin hacmi hakkında fazla bir bilgiye sâhib değiliz; fakat yine de şehrin önemi hakkında bazı somut ip uçlarına rastlanmaktadır.

Osmanlılar şehrin ekonomik - ticarî potansiyelini ve gerçek önemini XVII. yüzyılın ikinci yarısında anlamış görünmektedirler; çünkü bu yıllarda şehrin içinde ve civarında bazı önemli imâr faaliyetleri göze çarpmaktadır. Söz gelişi, İzmir koyuna giren ve çıkan gemileri kontrol etmek için, bu körfezin en dar noktasında bir kale inşa edilmiştir. Biri içinde ve diğer ikisi de çok yakınında olmak üzere üç kalenin askeri amaçlar için kullanılması Osmanlılarca uygun görülmüştü. Ayrıca 1675 yılında şehrin ticâretinin gelişmesini

* Bu makale 1974 de «The University of Michigan» da tamamlanıp savunulan Doktora Tezi'nin bir bölümünü oluşturmaktadır. Çalışmalarım sırasında bana yardımcı olan Prof. Bruce W. McGowan, Prof. Andrew S. Ehrenkreutz, Prof. John V.A. Fine, Prof. James Stewart-Robinson'a ve bu makalenin hazırlanmasında değerli yardımlarını gördüğüm Prof. H. Rahmi Ünal'a teşekkürü bir borç bilirim.

teşvik amacıyla diğer bazı yeni yapılar ortaya çıkmıştır. Bunun yanında Osmanlılar maddî olanakları arttırmak için bir gümrük binâsı inşâ edip, yabancı ticaret gemilerinden alınan vergileri yeniden düzenliyerek, İzmir'in ihraç ve ithalini, gemi trafiğini kontrol etmek istediler.

Öte yandan, depremler bu şehrin tarihi boyunca önemli bir tehlike olagelmış ve şehrin yaşayış ve ticaret düzeni üzerinde derin etkiler meydana getirmiştir. Söz gelişi, 1688 yılındaki kuvvetli bir deprem, şehri hemen hemen tümüyle etkilemiş, büyük maddî ve manevî zararlara yol açmıştır. Bu bölgede yaşayan Avrupalı yabancı tüccarların şehre olan yakın ilgileri, bu depremden sonra şehrin tekrar imar edilmesi meselesinde açıkça belli olmuştur. İleride değinileceği gibi, yabancı uyruklulara ait eldeki belgeler bize İzmir'in Avrupalı tüccarlar için ne denli önemli olduğunu göstermektedir.

Demografik durum, özellikle, şehrin adı geçen depremden önce ve sonraki durumunu göstermesi yönünden önemlidir. Salgın hastalıklar özellikle şehrin Müslüman nüfusu açısından büyük bir tehlike yaratıyordu. Çünkü, kadere ve alinyazısına inanan Müslüman halk Tanrının gönderdiği hastalıktan kaçmayı gereksiz buluyordu. Buna benzer diğer doğal felâketlere karşın, Osmanlıların ve Batılı tüccarların —özellikle Fransızlarla İngilizlerin— şehrin tekrar imarı ve yeniden gelişmiş bir ticaret merkezi olabilmesi için büyük bir çaba harcadıkları görülür. Bu kısa çalışmada, yukarıda sözü edilen noktaların tümü belirtilmeye çalışılacaktır.

I

1688 YILINDAN ÖNCE İZMİR'İN GENEL GÖRÜNÜMÜ

İzmir Körfezi : İzmir şehri, Doğu Akdeniz'deki körfezlerin en güzellerinden ve uzunlarından birisi olan İzmir Körfezi'nin en ucunda kurulmuştur. Karaburun yarımadası, körfez'in batı ve güneye doğru uzanan kıyılarını oluşturur ve güney-batı'dan körfeze gelen rüzgârlara karşı bir kalkan görevini yapar. Körfeze kuzeyden girilir ve Karaburun yarımadası girişin batısında, Eski Foça, şehri de doğusunda ana kıt'a üzerinde kalırlar. Körfez, Eski Foça'dan güney-

doğu yönünde kırk millik bir deniz uzantısı ile İzmir'e ulaşır¹. Bu körfeze sularını boşaltan en büyük nehir Gediz'dir. Bu nehrin ağzı, körfezin kuzey kıyıları üzerinde İzmir'den yaklaşık on iki kilometre uzaklıkta bulunur². Gediz'in yüzyıllar boyunca taşıdığı alüvyon nedeniyle nehrin denize döküldüğü yer sürekli olarak denizi doldurmuş ve bu durum İzmir limanının kapanma tehlikesini ortaya çıkardığından, Gediz nehrinin ağzı 1890 yılında Foça'nın kuzeyinde Ege Denizi'ne çevrilmiştir³. Gediz'in daha önce denize döküldüğü yerin tam karşı sahilinde, yani körfezin güney kıyısında, bir burun ucuna, Osmanlılar tarafından XVII. yüzyılın ikinci yarısında Sancak Kale'si inşa edilmişti. Bu burun ile tam karşısına gelen kuzey sahilindeki Gediz'in eski ağzı arasındaki uzaklık İzmir Körfezi'nin en dar yeri olduğundan anılan kale sayesinde Osmanlılar, İzmir limanına giriş ve çıkışı kolaylıkla kontrol edebiliyorlardı⁴.

İzmir Körfezi içerisindeki İzmir koyu'nda, şehrin çevrelediği ve küçük gemileri barındıran bir liman bulunmaktaydı. Bu liman ilkağlardan beri kullanılmıştı. Liman girişinin solunda, 1344 de St. Jean şövalyeleri tarafından tekrar inşa edilmiş olan kale hem limanı koruyor, hem de giriş ve çıkışı kontrol ediyordu. Bu kale, Aralık 1402 de Timur tarafından zaptedilip yerle bir edilinceye kadar, uzun bir süre şövalyeler tarafından Ege bölgesindeki Türklere karşı savunulmuştur. Osmanlı coğrafya bilgini, denizci Piri Reis'e göre bu limanın çevresi bir mil kadar olup, ağzı gayet dardı⁵. An-

1 Piri Reis, *Bahriye*, (yay.) Paul Kahle (Berlin und Leipzig: Walter de Gruyter Co., 1926), s. 27; *Evlîya Çelebi, Evlîya Çelebi Seyahatnamesi: Anadolu, Suriye, Hicaz (1671-1672)*, (İstanbul: Devlet Matbaası, 1935), IX, s. 98, eserinde İzmir körfezinin seksen mil uzunlukta olduğunu kaydeder.; Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, (İstanbul: Devlet Matbaası, 1935), s. 159.

2 Edmund Chishull, *Travels in Turkey and Back to England*, (London: W. Bowyer, 1747), vii. Yazar, İzmir ile Gediz'in ağzı arasındaki uzaklığı iki buçuk league olarak verir. Bir league genellikle yaklaşık üç mil olarak hesaplanır. *The Reader Digest Great Encyclopedic Dictionary*, (Pleasantville, N.Y.: Reader Digest Association Inc., 1971), s. 769.

3 Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie*, ed. E. Leroux, (Paris: 1894), s. 446; Bak. «İzmir Körfezi» krokisi. Bu kroki M.J. Pitton de Tournefort, *A voyage into the Levant* (London: 1741), III, s. 339'dan büyütülerek alınmıştır.

4 Richard Pococke, *A Description of the East*, (London: 1745), II, n. kısım, s. 34. Bak. «Sancakburnu Kalesi» krokisi. Bu kroki M.J. Pitton de Tournefort, *a.g.e.*, s. 341 den alınıp genişletilmiştir.

5 Piri Reis, *ay.yer.*; Bak. Şekil 4.

cak, XVI. yüzyıla kadar büyük gemiler kolaylıkla bu limana girebilmekteydi. Daha sonraki devirlerde, şimdiki Kadifekale'nin bulunduğu Pagus dağının eteklerinden yağmur ve sellerle gelen alüvyonun limanı yavaş yavaş doldurması nedeniyle, bu limana büyük gemilerin girmesi güçleşmişti⁶. Öte yandan, XVI. yüzyılın ilk yarısında İzmir'e gelen gezginlerden Fermanel ile Favuel gemilerin bu küçük limana giremediğini belirtmektedirler⁷. Bunun yanında, İzmir'i XVIII. yüzyıl başlarında ziyaret etmiş bir gezgin olan Tournefort, şehrin eski limanının Türk kadirgaları tarafından kullanılmakta olduğundan söz eder. Hatta, bu yüzden iç limanın «Kadirga Limanı» diye adlandırıldığını söyler⁸. Diğer bir Fransız gezgini olan Thévenot «kadirga Limanının yabancı gemilere kapalı olduğundan bahseder⁹. 1765 de İzmir'i ziyaret etmiş olan İngiliz gezgini Chandler şehirle ilgili tarihi bilgi verirken «Timur'un limanın girişini kapatmış olduğunu, [Pagus] eteklerinden gelen çamurun uzun bir zaman süreci içinde bu limanı doldurmuş bulunduğunu ve bu nedenlerden ötürü, limanın kurduğunu»¹⁰ ifade etmektedir.

İzmir Körfezi Çevresindeki Kaleler :

a— Sancak Kalesi : Körfezden İzmir koyu yönünde gidildiğinde, İzmir'i savunan kalelerin en önemlisi, körfezin en dar yeri olan Sancakburnu'ndaki uçta inşa edilmiş olan Sancak Kalesi veya Yeni Kale'dir. Bu kalenin inşa nedenleri çeşitlidir. Anadolu'yu baştan başa gezmiş olan Fransız gezgini Tavernier bu kalenin inşasına ne-

6 Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, (İstanbul, 1935), s. 152 v.d.

7 Fermanel et Favuel, *Le Voyage d'Italie et du Levant*, (Rouen, 1680), VII, s. 20.

8 Tournefort, *a.g.e.*, s. 347. Kitaptaki resimde de görüldüğü gibi Kadirga Limanı, küçük olmasına rağmen vardı. Osmanlılar şehre 1675 de yeni binalar inşa ederken büyük bir ihtimalle bu küçük limanın sığ kıyılarını doldurmuş, gemilerin girebilecekleri bir hale getirmişlerdir. Aynı bilgi Jacob Spon et George Wheler'in *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grèce du Levant, fait aux années 1675 et 1676*, (Lyon, 1677), s. 315, adlı kitabında verilmektedir.; Bak. Şekil: 2, 5.

9 Jean Thévenot, *L'Empire du Grand Turk*, (Paris: Calmann Levy, 1965), s. 253.

10 Richard Chandler, *Travels in Asia Minor, 1764-65*, ed. Edith Clay, (London: The Trustees of the British Museum, 1971), s. 59, 126.

den olarak Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa (1656-61) zamanında, 1656 yılında, Venediklilerin karıştığı bir olayı göstermektedir. 26 Temmuz 1656 da Osmanlı filosu Çanakkale deniz savaşlarında Venedik donanmasına yenilmişti¹¹. Bu savaş sonucu güçlü bir donanmadan yoksun kalmış olan Köprülü Mehmed Paşa, Venedik donanmasının İstanbul'a doğru ilerlemesini önlemek amacıyla, Çanakkale Boğazını, bu boğazı kontrol eden kalelere dayanarak, kapattıktan sonra Osmanlı donanmasını tekrar inşa etme olanak ve yollarını aramıştır. Osmanlı sadrazamı, bu sıralarda İzmir önlerinde demir atmış bulunan Hıristiyan gemilerini kiralamak istemiştir. Bu teklifi geri çeviren gemi kaptanları, acele olarak İzmir körfezinden uzaklaşmışlardır¹². Bu olaya çok üzülen Köprülü Mehmed Paşa körfezin en dar yerinde kıyıda bir kalenin bulunmayışından dolayı bu isteğini reddeden tüccar gemilerinin İzmir koyunda tutulamadığını anlayıp, gelecekte gerektiğinde deniz trafiğini kontrol edebilmek için körfezin en dar geçit yerinde bir kale yapılmasını emretmişti¹³:

Bu kalenin yapımı ve dolayısıyla İzmir koyuna denizden giriş ve çıkışın kıyıda bir kale ile kontrolü, sadece askeri değil, aynı zamanda ticari mallarla yüklü tüccar gemilerinin İzmir'i terkederken gümrük vergilerini tam olarak ödemelerini zorunlu kılacak etkin bir mali önlemdi. Bu görüşün doğruluğu gezgin Lucas ve Evliya Çelebi tarafından da desteklenmektedir. Lucas'a göre Osmanlı sadrazamı İzmir koyuna giren ve çıkan gemilerin Osmanlı bayrağını selamlamalarını ve gümrük vergilerini ödemelerini garanti altına alabilmek için bir kale yapılmasına karar vermiştir¹⁴. Evliya Çelebi ise kale inşasını aynı tarzda yorumlayarak bu meseleyi daha ayrıntılı bir biçimde açıklamaktadır. Ona göre, kale inşa edilmeden önce tüccar

11 J.H. Mordtmann, «İzmir», *Encyclopedia of Islam*, 1. ed. (Leiden, 1927), II, s. 568.

12 John Baptista Tavernier, *The Six Voyages of John Baptista Tavernier, Made English [aynen] by J.P.* (London: Printed for R.L. and M.P., 1678), s. 32.

13 Tournafort, *a.g.e.*, s. 328 v.d. «İzmir Körfezi» krokisine bakınız. Bu kroki büyük bir olasılıkla Tournafort veya yardımcısı tarafından çizilmiştir.

14 Paul Lucas, *Voyage du Sieur Paul Lucas fait en MDCCXIV...*, (Rouen, 1714), I, s. 21. Lucas, «Limana giriş küçük limanın ağzından üç-dört league uzaklıkta bulunan küçük bir kale [Sancakburnu ?] ile kontrol altında tutuluyordu.» şeklinde bilgi verir.; Bak. Şekil 3.

gemilerinin, gümrük vergilerini ödemelerini sağlayacak hiç bir zorlayıcı önlem bulunmayışından ötürü, İzmir'deki Osmanlı gümrük görevlilerine vergi ödeme işini keyfi hale getirmişlerdir. Yabancı tüccar gemilerinin Osmanlı gümrüğünce yolda durdurulup kontrol edilme korkusu olmaksızın İzmir körfezinden kolaylıkla çıkabildikleri bir gerçektir. Bu yüzden devlet hazinesine gidecek bu tür vergilerin toplanması hemen hemen olanaksızlaşıyor ve bu durum Osmanlı maliyesini bir ölçüde olumsuz yönde etkiliyordu. Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa gümrük vergilerinin devlet hazinesi gelirleri yönünden önemini bilerek, kale yapımını emretmiş ve yabancı gemilerin taşıdıkları ticari malların vergilerinin toplanmasını garanti altına almak istemiştir. Anlaşıldığına göre, Osmanlı Devleti kale yapım projesini tamamiyle finanse etmiştir. Böylece Köprülü, *Dergâh-ı Âli Kapıcıbaşı*¹⁵ Gevezzâde Ağa¹⁶ denetimi altında Aydın, Saruhan ve Bursa Sancakları askerlerinden oluşturulan bir grubu kale yapımında görevlendirdi. Kaleyi inşa etmekle görevli grup, İzmir'in eskiçağdan kalma anfitiyatrosunun büyük taş bloklarını yerlerinden söküp kalenin yapımında kullandılar. Yapılan kalenin planı kare şeklindeydi. Evliya Çelebi kalenin görevini yapabilmesi için bir *dizdar* komutasında ikiyüz asker görevlendirildiğini bildirmektedir. Kaleye yerleştirilmiş olan askerler maaşlarını İzmir gümrüğünden alıyorlardı¹⁷. Sancakburnu kalesinin yapılması ve büyük topların su seviyesine yerleştirilmesi sonucu gemilerin İzmir koyuna giriş-çıkışı kontrol altına alınmış oldu¹⁸. Bu kale gümrük vergilerinin ödenmesini sağlaması yanında, İzmir şehri ve koyu için güvenilir bir koruyucu oldu. Örneğin, 1694 yılında olduğu gibi, İzmir'e saldırmak üzere hareket eden Venedik filosu, bu kaleden çekindiği için,

15 Mithat Sertoğlu, *Resimli Osmanlı Tarihi Ansiklopedisi*, İstanbul: İstanbul Matbaası, 1958), s. 165. Kapıcıbaşı, Padişahın sarayında giriş kapılarını kontrol etmekle yükümlü memurların amirine verilen bir ünvanıdır.

16 Evliya Çelebi, *ay.yer.*, Evliya Çelebi yalnızca lakabını vermektedir.

17 Evliya Çelebi, *a.g.e.*, s. 99. Foça boğazındaki kalenin savunma askerlerinin maaşlarını İzmir Gümrüğünden aldıkları kayda değerdir. Bu gerçekler bize, İzmir körfezinde inşa edilmiş olan Sancakburnu kalesi, şehrin savunmasına olduğu kadar, İzmir'in gümrük vergilerinin de güvenle ve eksiksiz toplanmasında büyük katkısı olduğunu göstermektedir. Bak. İstanbul Başvekalet Arşivi, İbnülemin Tasnifi, Maliye, No. 2854.

18 İzmir Körfezi'ne bakınız.

körfezde topların erişemeyeceği emin bir uzaklıkta durmayı yeğ tutmuştu¹⁹. Bu olayla kale, yapılaş amaçlarının en önemlilerinden birisini gerçekleştirmiş, İzmir'e hücum etmek isteyen düşman konvoylarını, İzmir koyununun dışında kalmak zorunda bırakmıştır.

Adı geçen kalenin yapılış tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Hemen hemen tüm batı gezginleri bu kalenin 1686 da Venedik-Osmanlı filolarının Çanakkale'de yaptığı deniz savaşlarından hemen sonra inşa edildiğini ifade etmektedir²⁰. Öte yandan 1671 de İzmir'e gelmiş olan Evliya Çelebi 1666 yılını kalenin yapım tarihi olarak bildirmektedir²¹. Evliya Çelebi bu bilgiye ek olarak kaleye Sancakburnu Kalesi denilmesinin nedenlerini yazmaktadır. Ona göre Hıristiyan gemileri İzmir koyuna girmeden önce, Osmanlılara gösterdikleri saygının simgesi olarak direklerine beyaz bayrak çektiklerinden kaleye bu isim verilmiştir. Öyle anlaşılıyor ki, bu kale tam olarak 1668 yılında hizmete girmiştir. Poulet adındaki bir Fransız gezgini kaleyi aynen şöyle tarif ediyor :

Türklerin koyun ağzına her bir gemiden gereken vergileri almak ve korsanlardan [şehri] korumak için bir de kaleleri vardır. Bu kale yüksek savunma duvarlarına, küçük [dar] bir hendeğe ve sadece topların gücüne sahip bulunmaktadır²².

b— St. Pierre Kalesi : İzmir'in eski iç limanı, girişin sol tarafında bulunan bir kale tarafından korunmaktaydı²³. Bu kale, limanın savunmasından çok, kendi civarında, deniz kenarında bulunan şehrin bir bölümünü korumak için kullanılmaktaydı. Kale İngilizce yazılmış kaynaklarda St. Peter veya Fransız kaynaklarında ise «Le Chateau» adıyla anılmaktadır. Kale 1344 de Rodos şövalyeleri tarafından Türklerin elinden alındıktan sonra, yeniden burçlarla dona-

19 Tavernier, *ay.yer.*

20 Konstantinos Olkonomos, *Etude sur Smyrne*, Yunancadan Fransızca'ya tercüme eden Boneventure F. Slaars, (Smyrne, 1868), s. 42.

21 Evliya Çelebi, *ay.yer.*; F.V.J. Arundell, *Discoveries in Asia Minor*, (London: Richard Bentley, 1834), s. 392. Arundell'in kale isminin neyden geldiği yorumu farklıdır. Yazar, Sancakburnu adının yalnızca kale üzerinde sürekli dalgalanan Osmanlı bayrağından geldiği kanısındadır.

22 Spon et Wheler, *a.g.e.*, s. 306.; Bak. Şekil 3.

23 Evliya Çelebi, *ay.yer.*

tılıp kuvvetlendirilerek aslına benzer bir görünüme büründüğünden dolayı, bu kaleye şato denilmiştir. Kale üç taraftan denizle ve kara tarafından da derin bir hendekle çevrilmişti²⁴. Liman bu kale tarafından çok iyi korunmuş olup, bu yüzden ciddi ve uzun bir kuşatma halinde deniz yoluyla yardım alabilecek durumdaydı. St. Pierre kalesi Aralık 1402 de Timur tarafından alındıktan sonra, tümüyle tahrip edilmişti. Daha sonraki devirlerde, Osmanlılar II. Mehmed (1451-81) zamanında bu kaleyi tekrar inşa etme gereğini duymuşlardır. Kale bir kare plan üzerinde taştan yapılmıştır. Evliya Çelebi surların çevresinin 1280 adım olduğunu tahmin ediyor. Kale, 1402 deki tahribinden sonra aslı gibi inşa edilmiştir. Üç adım genişliğinde olan hendek kaleyi kara tarafından korumaktaydı. Kalenin güney yönünde demir bir kapısı olup, toplar, limanı savunacak şekilde surlara yerleştirilmiş bulunmaktaydı. Kalede bir *dizdar* ve seksen asker görevlendirilmişti²⁵. Kaynaklardan anlaşıldığına göre, Osmanlılar bu kaleyi uzun süre kullanmışlardır.

c— Pagus Dağındaki Kale (Kadifekale) : Şehrin güney-doğusunda yüksek ve hakim bir durumda olan Pagus Dağı'nın üzerinde büyük bir kale bulunmaktaydı. Bu kale, Tournefort'un yazdığına göre, Bizans İmparatoru John III Vatatzes (1222-54)²⁶ tarafından yeniden yaptırılmıştı. Bu kalenin 1310 da Aydın Beyliği tarafından Bizanslılardan alınmasıyla şehir Türklerin hakimiyetine geçmişti²⁷. Bu hakimiyet Haçlıların 1344 yılında St. Pierre kalesini zapt etmesine kadar sürmüştür. St. Jean şövalyelerine emanet edilen bu kaleye karşı Türkler Pagus Dağındaki kaleyi ellerinde tutmaya devam etmiş, Timur 1402 de St. Pierre kalesini alınca, Türkler İzmir'e

24 Rene Aubert de Vertot, *The History of the Knights Hospitallers of St. John of Jerusalem Styled Afterwards the Knight's of Rhodes*, (Dublin: J. Christie, 1818); II, s. 29.; Bak. Şekil 5.

25 Evliya Çelebi, *ay.yer.*

26 Tournefort, *a.g.e.*, 341.

27 İ.H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, 2. baskı (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1961), I, s. 66. Yazar, Aydınoğlu Mehmed Bey'in Akropolü 1310 da, liman'ın ağzında bulunan St. Pierre kalesini de 1326 da zaptettiğini yazar; F.V.J. Arundell, *a.g.e.*, s. 78 de Aydın Bey'inin, Lidya'yı Bizans İmparatoru Andronicus Paleologus'dan aldıktan sonra İzmir'i 1313 de zaptettiğini kaydeder; P. Lemerle, *L'Emirat d'Aydın. Byzance et l'Occident. Recherches sur la Geste d'Umur Pacha*, (Paris, 1957), s. 20 de İzmir'in 1317 alındığını yazar.; Bak. Şekil 4.

tamamen hakim olmuşlardır. Evliya Çelebi'ye göre beşgen bir plan üzerine yapılan Pagus Dağındaki kalenin çevresi 2700 adımdır. II. Mehmed bu kaleye duvarlarında silah atmak için delikler bulunan küçük bir bina da ekletmiştir. Evliya Çelebi 1671 de İzmir'i ziyaret ettiğinde, şehrin deniz kıyısına doğru yayılmasına ve kalenin önemini büyük bir ölçüde kaybetmesine karşın, kalede halâ bir *dizdar* ve yirmi kadar asker görevli bulunuyordu. Sonuç olarak, kale ile ilişkileri olan veya kalenin sağladığı güvenceli sahada yaşayan şehir halkının bir çoğu aşağıya, yani sahil kesimine doğru olan alanı iskan etmeye başlamışlardır.

İzmir Limanı ve Korunması :

1675 yılına kadar, İzmir'de yabancı ve yerli gemilerin mal boşaltım ve yüklenmesinde hemen hiç bir liman kolaylığı sağlanamıyordu. Fakat Rycout, 1679 da basılan eserinde liman ve şehirde kurulan tesisler sayesinde, İzmir koyu ve limanının yalnızca Doğu Akdeniz'de değil, bütün Dünya'da en çok kolaylık sağlayan güvenceli bir liman olduğunu ve bundan dolayı Hristiyan tüccarların İzmir'i Osmanlı İmparatorluğunun baş ticaret merkezi seçtiklerini belirtmektedir²⁸.

Liman büyük bir ihtimalle 1521 yılına kadar yalnızca ticaret gemilerinin yükleme ve boşaltma işi için kullanılmaktaydı. Büyük gemiler bu limana giremiyor ve ancak limanın girişindeki St. Pierre kalesi önüne kadar gelebiliyorlardı. Genellikle boşaltma ve yükleme işlerini yapabilmek için aynı kale önünde demir atıp denize doğru yığılmış olan kayalara gemilerini bağlayabiliyorlardı. XVII. yüzyılın ilk yarısında İzmir'i ziyaret etmiş olan Fransız gezgini Fermanel bu küçük limana Hristiyan gemilerinin asla girmediğini, Frenk evlerinin topluca bulunduğu «Frenk Caddesi»ne paralel olarak demirlemeyi yeğ tuttıklarını yazmaktadır²⁹. Burada gemiler fırtınalı ha-

28 Paul Rycout, *The Present State of the Greek and Armenian Churches*, 1678, (London, 1679), s. 354 v.d.; *scale* Fransızca bir kelime olan *escale*'den alınmış olup bir menzil anlamında kullanılır.

29 «Frank» veya «Frenk» terimleri Batı ve Türk kaynaklarında kullanılmış olup, genel olarak «Batılı Hristiyanlar» anlamına gelir. Frenkler kendi adlarıyla anılan cadde boyunca yoğun bir biçimde yaşarlardı.

valarda güvencede idi³⁰. İzmir'in bir iş yeri ve ticaret bölgesi olan «Frenk Caddesi» denize paralel olarak St. Pierre kalesinden kuzeye doğru uzanıyordu.

Yabancı ülke konsolosları ve tüccarları «Frenk Caddesi»nin iki tarafında sıralanmış olan evlerde yaşıyorlardı. Gümrük binasından kuzeye doğru sıralanan ve bu cadde ile kıyı arasında bulunan evlerin hemen hepsinin «Frenk Caddesi»ne açılan ön kapıları olduğu gibi, denize doğru açılan arka kapıları da bulunuyordu³¹. Bu evlerin arkasında bulunan çıkışlar iskeleye bakıyor ve sahil boyunca hemen her evin arkasında bulunan bu iskeleler yoluyla küçük teknelerle Frenk gemilerinden yük boşaltılabiliyordu³². Sancak Kalesi yapıp İzmir körfezinin deniz trafiği kontrol altına alınmadan önce bu iskeleler Batı Avrupalı tüccarların amaçlarına çok iyi hizmet ediyordu. Avrupalı tüccarlar, kendi gemilerinden evlerine doğrudan ticaret malları getirmekle Osmanlı gümrük işlemlerinden kolaylıkla sıyrılabiliyordu. Bu yöntem, tüccarların ticaretini yaptıkları mallar için hiç bir zaman gümrük vergisi ödemedikleri anlamına gelmemelidir. Fakat yine de, Frenklerin fırsat buldukları zaman, gümrük vergilerini ödemekten kaçındıkları hususunun Batı kaynaklarında açıkça belirtildiğini kaydetmek gerekir.

Şehrin Tanımı :

a— İzmir'in Coğrafi Konumu : İzmir şehri, geçmişte aynı adla anılan körfezin güney-doğu köşesinde, Batı Anadolu'nun en seçkin limanı sayılmaktaydı³³. Şehir XVII. yüzyılın ikinci yarısında tümüyle batı yönüne dönük olup, Pagus Dağının eteklerinde bir anfiteatro görünümündeydi. Bu dağ ve deniz arasındaki düzlük alan çok yoğun bir yerleşme merkezi oluşturmuştu.

b— Şehrin Mahalleleri : Evliya Çelebi şehrin bina ve mahalleleri hakkında geniş bilgi vermektedir. Bu bilgiyi, kimliğini saptıyamadığımız İsmail Paşa'nın yaptırdığı sayıma dayandırmaktadır. 1657-58 (H. 1068) de yapılan bu sayıma göre, yalnızca Pagus Da-

30 Fermanel, *a.g.e.*, s. 20.

31 Thévenot, *a.g.e.*, s. 253.

32 *Ay.es.*, s. 254.

33 Tavernier, *ay.yer.*; Chishull, *ay.yer.*

ğının eteğinde iki bin kadar ev bulunmaktaydı. Aynı zamanda şehrin bu kesiminde on Müslüman, on Frenk ve Yahudi, iki Ermeni ve bir de Çingene mahallesi vardı. Evliya Çelebi şehir nüfusunun yoğun olduğu düz kesiminde ve Pagus Dağı'nın eteklerinde toplanan 10300 ev olduğunu belirtmekte; fakat bu tahminin 1657-58 de mi yoksa kendi ziyaret tarihi olan 1671 de mi yapıldığı konusunda en ufak bir ipucu vermemektedir³⁴.

c— Şehrin Önemli Binaları : Evliya Çelebiye göre kentte büyüklü küçüklü on iki cami³⁵, kırk medrese vardı. Ayrıca onbir hamam, büyük ticari binalar niteliğinde seksen iki han³⁶, şehir halkının su gereksinimini tam olarak karşılamıyan yetmiş çeşme, on yedi sebilhane ve *Muhtesib'e*³⁷ vergi ödeyen 3060 adet dükkân bulunmaktaydı. Şehirde ayrıca ticari malların konulabileceği üç yüz büyük tüccar deposu vardı. Kırk kahvehane, yirmi bozahane³⁸, iki

34 Evliya Çelebi, *a.g.e.*, s. 93.

35 Evliya Çelebi, *a.g.e.*, s. 93 v.d. Yazar İzmir'de bulunan camileri şöyle sıralar: Çarşıda Kurşunlu Han'ın önünde bulunan taştan yapılmış Bıyıkhoğlu Camisi, iç liman kıyısında bulunan taştan yapılmış ve kurşunla kaplı Hacı Hüseyin Camisi, Yeni Pazar'ın başında bulunan Ahmed Ağa Camisi, Aşağı kale'nin önünde bulunan Molla Yakup Efendi Camisi, şehrin merkezinde bulunan İsa Hocaoğlu Elhaç Mustafa Camisi, Aşağıdaki camilerin yerleri ise yazar tarafından verilmemiştir: Elhaç İbrahim Camisi, Faik paşa Camisi, Şeyh Mustafa Camisi, Abdullah Fettah Çavuş Camisi, Hatuniye Camisi, Karadağlızade Müftü Mustafa Camisi, Bölükbaşızade Hacı Mehmed Camisi. Ayrıntılı bilgi için bak. M. Münir Aktepe, «Osmanlı Devri İzmir Camileri Hakkında Ön bilgi», *Tarih Enstitüsü Dergisi*, İstanbul, 1972, sayı 3, s. 177-214; Aynı Yazar, «Osmanlı Devri İzmir Camileri Hakkında Ön Bilgi, II», *Tarih Enstitüsü Dergisi*, İstanbul, 1973-74, sayı 4-5, s. 91-123.; Bak. Şekil 5.

36 Evliya Çelebi, *a.g.e.*, s. 96. Yazar en önemli hanları şöyle sıralar: Mal-koçzade Hanı, Kurşunlu Hanı, Çavuşzade Hanı, Altıparmak Hanı, Tercüman Hanı, Mehmed Efendi Hanı, Kethüda İbrahim Paşa Hanı, Muhtesip Hanı, İmamzade Hanı, Tavşanlı Hanı, Çukur Han, Hacı Hüseyin Hanı, Fazlullah Ağa Hanı, Sulu Han, Bostancı Hanı; Ayrıntılı bilgi için bak. M. Münir Aktepe, «İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön Bilgi», *Tarih Dergisi*, İstanbul, 1971, sayı 25, s. 105-154.

37 Şehrin belediye işlerinin yürütülmesi ile görevli bir Osmanlı memuru olan *Muhtesip*, ağırlıkları, ölçüleri, zahire ve yiyecek maddelerini incelemek ve kontrol etmekle yükümlü idi. *Muhtesip*'in şehirdeki dükkânlardan da belirli bir vergi aldığı anlaşılmaktadır.

38 Boza, mayalanmış akdarıdan yapılan bir çeşit içilecek maddedir.

yüz eğlence yeri ve meyhaneler de vardı. Aynı zamanda bir endüstri şehri olan İzmir, yetmiş sabun imalathanesine, yirmi deri fabrikasına³⁹ ve boyanmış kumaş üreten bazı fabrikalara da sahipti⁴⁰. Evliya Çelebi, İzmir şehrinin beş büyük mahallesinden özellikle söz eder⁴¹. Böylece, İzmir'in çeşitli din ve kültürdeki insanların yaşadığı büyük bir ticaret ve kültür merkezi olduğu kolayca anlaşılabilir. tedir.

Sadrazam Köprülü Fazıl Ahmed Paşa'nın İzmir'de icrâ ettiği Değişiklikler : Evliya Çelebi'nin İzmir'i ziyaretinden yalnızca birkaç yıl sonra, şehirde esaslı bir değişiklik göze çarpmaktadır. İzmir'de İngiliz konsolosluğunda bulunan Paul Rycout, 1675 de şehirde yapılan söz konusu değişiklikleri gözlemiştir. Bu İngiliz diplomatına göre, İzmir'de *gümrük emini* olan Hüseyin Ağa, Sadrazamın ve Sultan'ın dikkat ve ilgilerini şehir üzerine çekmeyi başarmıştır⁴². İzmir bu yıllarda Osmanlı İmparatorluğunun gelişmekte olan bir ticaret merkezi durumunda idi. İzmir, Batı Avrupa tüccarları tarafından olduğu kadar, Osmanlı İmparatorluğunun tüccar tebasası ve İranlı tüccarlar tarafından da sık sık ziyaret ediliyordu. Bundan dolayı İzmir, Dünya'nın her tarafından gelen çeşitli ticaret eşyası için çok önemli bir pazar olma yolundaydı. Osmanlı devlet ilgilileri şehrin ticari alanda oynadığı rolü görmüş ve bunu daha da geliştirmek için toplum yararına ve toplumu ilgilendiren büyük binalarla şehri süsleme çabası içine girmişlerdi.

Devlet, ticarî hayatın canlılığını devam ettirmesi ve emtianın el değiştirmesini kolaylaştırmak üzere bir *bedesten*⁴³ inşa ettirdi.

39 Evliya Çelebi, a.g.e., s. 96.

40 Oikonomos, a.g.e., s. 130.

41 Evliya Çelebi, a.g.e., s. 95 v.d.; *Public Record Office* Arşivi —bundan sonra— P.R.O. S.P. 105/334, s. 30. İzmir'in mahalleleri şunlardır : Tiliklik [Tilkilik] Mahallesi, Hasan Hoca Mahallesi, Ermeni Mahallesi, Frenk Mahallesi, Kasap Hızır Mahallesi.

42 Paul Rycout, *The History of the Turkish Empire, 1623-1677*, (London, 1680), s. 327. Bu sıralarda sadrazam Köprülü Fazıl Ahmed Paşa (1661-76) idi.

43 *Bezzâzistan* veya *bedesten*, Doğu Dünyasında «bez satılan kapalı çarşı» anlamına gelir. Sonraları *bedesten*'ler kıymetli mal ve antika çarşısı olmuştur. *Bedesten*'ler borsanın bulunduğu, çarşı esnafının ve şehrin zenginlerinin para ve kıymetli eşyalarının korunduğu, yatırımların yapıldığı uluslararası

Bu binada hem banka görevini üstlenen ve borsaya hakim olan sarraflar, hem de diğer iş yerleri mevcuttu. Bina yapılırken ağırlığının desteklenmesi için temelinde büyük blok taşlar kullanılmıştır. *Bedesten* tamamlandıca İzmir, gayet güzel bir görünümü olan bir binaya sahip olmuştur.

Bu yolda atılan bir sonraki adım, ciddi olarak gereksinme duyulan bir gümrük binasının yapılmasıydı. Denizden kazanılan dolma zemin üzerine inşa edilen *gümrük binası*⁴⁴ yapı olarak da çekici idi. Bu yeni *gümrük binasının* yapımı bitinceye kadar İzmir *Gümrük Emni*, diğer tüm tüccarların da yaşadığı kiralık bir evde kalıyordu⁴⁵. Yeni gümrük binasının 1675 de tamamlanmasından sonra, *Gümrük Emni* bu binayı hem büro hem de lojman olarak kullanmıştır. 1675 yılından sonra İzmir limanına giren tüm yabancı gemilerin yükleme ve boşaltma işlemlerinin bu gümrük binasından yapılmasını sağlamak için İstanbul'dan bir *ferman* çıkarılarak, İzmir'deki gümrük işlerine yeni bir düzen verilmiştir⁴⁶.

Bütün Avrupa tüccarları Sultan'ın bu yeni emrinden ve uygulanması istenilen kararlardan hiç de memnun olmadılar. Bu tüccarlar eskidenberi uyguladıkları «malların kendi iskelelerinden gemilere yüklenmesi» yolundan vazgeçmek istemediler. Onlar kendi ticari mallarının Osmanlı yetkilileri tarafından sıkı bir biçimde kontrol edilmesinden hoşlanmıyorlardı. Daha önceleri, bu tüccarlar hiç vergi ödemeksizin bazı ticari mallarını İzmir yoluyla rahatça Osmanlı topraklarına sokma olanağına sahiptiler. Belki de yabancı tüccar-

ticari işlemlerin görüldüğü taştan yapılmış, kubbeli ve güvenceli binalardı. Fazla bilgi için bak. Hallı İnalçık'ın «Capital formation in the Ottoman Empire», *Journal of the Economic History*, XXIX (1969), s. 103, 134; Osman Ergin, «Bedesten», *İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul, 1961, Cilt 2, s. 440-42.

44 Bu gümrük binası, rapor edildiğine göre «sadece tahtadan yapılmış olmasına karşın çok temiz, boyanmış ve cilatılmıştır. Gümrük vergileri milletlere göre % 3, 4, 5, hatta 8 olarak saptanmıştır. Ticaretle uğraşan milletler «eşit muamele» görmemekte idiler. İngiliz ticaret erbabı el üzerinde tutulurdu. Spon et Whelar, *a.g.c.*, s. 304.

45 İstanbul'dan İzmir kadısı'na gönderilen bir belgede (P.R.O. S.P. 105/334, s. 7) ifade edildiği gibi, İngiliz Elçisi'nin şikâyetlerinden anlaşıldığına göre hanların sahipleri veya sorumluları olan hancılar, İngiliz tüccarlarından aldıkları yıllık bedellerinin yanında yasa dışı olarak harç yani hava parası talep etmişlerdir.

46 Paul Rycaut, *Hist. of Turk. Emp.*, s. 327.

lar Osmanlıların uygulanagelen gümrük vergilerini gözden geçirip yeniden bir değerlendirme yaparak yükseltebileceklerinden kuşku duyuyorlardı. Avrupalı tüccarlar bu düşünceler ve ihtimallerin ışığı altında Osmanlı Sultanı IV. Mehmed (1648-1687)'in adı geçen *ferman*'na karşı hemen eyleme geçmeye karar verdiler ve her bir tüccar kolonisi İstanbul'daki daimi elçiliklerine konuyla ilgili yardım için dilekçe gönderdi. Bu arada dayanışma içinde olan tüccar kolonileri direnişe geçerek, Sultan'ın emrini protesto etmek amacıyla ticari mallarını yükleme ve boşaltmayı durdurdular. Bu boykot niteliğindeki hareket bir kaç gün sürdü. Yabancı tüccarlar bu boykot vesilesiyle Sultan Mehmed'in gümrük vergilerinin yeni yapılmış olan gümrük binası yoluyla ödenmesi hususunda gayet azimli ve kararlı olduğunu anladılar.

Osmanlı yetkilileri «Frenk» ülkelerinde yaşayan yabancı uyruklu tüccarların o devletin gümrük yasa ve nizamlarına uymakla yükümlü olduklarını ve bundan dolayı Batı Avrupa tüccarlarının *ferman*'a karşı tepki göstermelerine bir anlam veremeyip, şaşırıklarını belirttiler. Böylece, Osmanlı hükümeti yürürlüğe girmiş olan bir padişah emrinin geri alınmasının imkânsız olduğunu açık bir dille ifade etti. Osmanlı padişahının bu meselede kararlı ve katı olup, kendi ülkesinde emrine karşı itaatsızlığı görmektense, hem İzmir'i, hem de liman tesislerini havaya uçurmak için emir vermeğe hazır olduğunun, vezirin kahyası tarafından söylendiği rapor edilmektedir⁴⁷. Durumun ciddiyetini anlıyan tüccarlar, boykotlarından vazgeçip IV. Mehmed'in hükmü gereğince hareket etmeyi kabul etmek zorunda kaldılar. Sonuçta, padişahın istekleri doğrultusunda gemilerini yeni Osmanlı gümrük binasında boşaltmaya başladılar⁴⁸:

Aynı yılda, sonradan Köprülü Hanı olarak adlandırılan Büyük Han'ın temelleri *Bedesten* binasının yanına atılmış ve yapımı 1677 yılında tamamlanmıştır⁴⁹. Bu hanın yanında hamamlar ve hayvanlar için tavlalar yapıldı. Bedesten ve Han taştan yapılmış olup, tavlalar hariç, hepsinin üstü kurşunla kaplanmıştı. Bu binaların yapımında kullanılan blok taşlar eski İzmir şehri harabelerinden geti-

47 *Ay. yer.*

48 *Ay.es.*, s. 328. Bu olaylar 1675 yılının Ağustos ve Eylül aylarında ortaya çıkmıştır.

49 *Ay.es.*, s. 334.

rılmıştır⁵⁰. Yeni yapılan binalara ek olarak, İzmir halkının temel gereksinmelerine yarıyacak yapılar unutulmamıştır. Bu amaçla büyük kemerli su yolu inşaatı projesinin gerçekleştirildiği görülür. Halkın su gereksinimi için şehre Buca ve Halkpınar ovalarından su getirilmiştir. İzmir'in su şebekesine yetmişüç yeni çeşme eklenmiş ve hemen hemen her cadde döşeme yapılmış ve şehirdeki her ailenin bu hizmetlerden uygun bir şekilde yararlanması sağlanmıştır.

Yukarıda sözü edilen inşaatlar için gerekli para Sadrazam Köprülü Fazıl Ahmed Paşa tarafından sağlanmıştı⁵¹. Bu Osmanlı devlet adamı vefat ettiğinde vâris bırakmadığından, İzmir'deki gayri menkulü erkek ve kız kardeşlerine intikal etmiştir. Kardeşleri Yeni Gümrük binası, Bedesten ve Yeni Han'dan elde edilen kira gelirlerinin tamamını Mekke'deki dini kurumlara vermişlerdir⁵².

İzmir ve Çevresi : İzmir'in coğrafi konusu ticaret için elverişli olagelmıştır. Sahil boyunca uzanan İzmir şehri, Pagus Dağı'nın eteklerinde kurulmuş ve sahile doğru zamanla genişlemiştir. Şehrin ana caddeleri çok iyi bir biçimde aydınlatılmış olup, caddeleri döşeme yapılmıştır. Şehrin evlerinin çağdaş Anadolu evlerinden daha iyi yapılmış olduğu göze çarpmaktadır. Tournefort'a göre «Frenk Caddesi»⁵³ İzmir'in en güzel caddesi olup, liman boyunca uzanmaktaydı⁵⁴. Diğer bir gezgin olan Pococke'a göre, XVIII. yüzyıl İzmir'inin çevresi dört mil kadar olup, denizden bakıldığında ilgi çekici bir görünüme sahipti⁵⁵.

«Frenk» evleri, şehirdeki en sağlam ve en güzel yapıları oluşturuyordu. Bu evler «Frenk» caddesinin iki tarafı boyunca sırala-

50 Paul Rycout, *Pres. State of Greek...*, s. 36. Aynı yılda yani 1675 de yazar, tiyatronun yıkıldığını ve blok taşların yeni binaların yapımında kullanıldığını ifade etmektedir.

51 *Ay. yer.*; İzmir'in su meselesiyle ilgili ayrıntılı bilgi için bak. M. Münir Aktepe, «İzmir Suları Çeşme ve Sebilleri ile Şadırvanları Hakkında Bir Araştırma», *Tarih Dergisi*, İstanbul, 1976, sayı 30, s. 135-200.

52 Paul Rycout, *Hist. of Turk. Emp.*, s. 334.

53 Bu cadde İzmir'in can damarı idi. Bütün ticari işler şehrin kuzey tarafında bulunan bu caddede ve *Bedesten*'de yapılıyordu. R. Chandler, *a.g.e.*, s. 53. Bu «Frenk Caddesi»nin her iki ucunda bulunan kapıları güvenlik nedeniyle kapalı tutuluyordu. Pococke, *a.g.e.*, s. 37.

54 Tournefort, *a.g.e.*, s. 334.

55 Pococke, *ay. yer.*

nıyorlardı. Denize bakan binaların ise arkada limon ve portakal ağaçları ile süslenmiş bahçeleri bulunuyordu. Bu bahçelerin, ticari malların boşaltma ve yüklenme işlemlerinde kullanılmak üzere tah-tadan yapılmış birer iskeleleri vardı. İzmir'deki «Frenk» evleri, genellikle iki katlı olup, zemin katları depo olarak, üst katları ise konut olarak kullanılıyordu. Bu apartman şeklindeki evlerin uzun koridorları ve denize bakan balkonları vardı. «Frenk Caddesi» ise ancak yüklü bir devenin geçebileceği kadar geniştir. Avrupalı gezgin Lucas, Fransız, İngiliz, Venedik, Hollanda ve Ceneviz bayraklarının aynı caddede dalgalanmasından dolayı İzmir'in dışardan gelen bir ziyaretçiye bir Hıristiyan şehri izlenimini vermekte olduğunu kaydeder⁵⁶. Genellikle İzmir'in diğer kısımlarındaki evler temelden üç-üç buçuk metre yüksekliğe kadar taş, daha yukarısı kalas ve tah-tadan yapılmış, araları tuğla ile doldurulmuş ahşap evlerdir. Bir deprem fayı üzerine rastlayan İzmir şehrindeki bu tip ev yapımı depreme karşı iyice korunmuş bir yapı tarzı idi⁵⁷.

İzmir'i çevreleyen arazi tarıma çok elverişli idi. İzmir körfezine gemi ile girildiğinde, herhangi bir gezgin ve Avrupalı, asmalarından çok kaliteli şarap üreten güzel ve bakımlı üzüm bağlarını, incir ve zeytin ağaçlarını rahatlıkla gözliyebilirdi⁵⁸.

Bazı tüccarların ve yabancı ülke konsoloslarının İzmir şehrinin çok yakın kesimlerinde bulunan köylerde tarıma elverişli toprakları, bahçeleri ve evleri vardı. Bu köylerden en önemlileri şunlardır : İzmir'in dört mil güneyine düşen Buca⁵⁹, şehrin dokuz mil güne-

56 George Wheler, *Voyage de Dalmatie, de Grèce et du Levant (1675)*, (Amsterdam, 1689), I, s. 238; A. de la Motraye, *Travels Through Europe, Asia into Parts of Africa, (1699)*, (London, 1732), I, s. 154.; Laurent d'Arvieux, *Mémoires (1653-79)*, (Paris, 1735), I, s. 39.; R. Pococke, *ay.yer.*; R. Chandler, *a.g.e.*, s. 64.; R. Semple, *Travels, (1806)*, (London, 1808), II, s. 203.; A.C. Wood, *A History of the Levant Company*, (Oxford: Oxford University Press, 1935), s. 239.; ve Paul Lucas, *a.g.e.*, s. 212, beş milletin konsolosları ve tüccarları yarım league uzunluğundaki bu geniş ve güzel olan «Frenk Caddesi»nde yaşamlarını sürdürüyorlardı.

57 Paul Lucas, *a.g.e.*, s. 210; F.V.J. Arundell, *Discoveries in Asia Minor*, s. 417.

58 Lucas, *a.g.e.*, s. 214; Thévenot, *a.g.e.*, s. 254.

59 P.R.O. S.P. 105/339, s. 6. Bir kara mili 1609 m. olduğuna göre Buca'nın İzmir'e uzaklığı 6.436 metredir.

yinde bulunan Seydiköy⁶⁰, İzmir'in kuzeyinde bir ovada yer alan Bornova ve kuzey-doğu yönündeki düzlükte bulunan Narlıköy (bugünkü Naldöken) ve Hacılar⁶¹.

*İzmir'in Demografik Durumu (1631-1688)*⁶² : Evliya Çelebi'nin sözünü ettiği, bilinen tek sayım haricinde, bu devirle ilgili hiç bir resmî sayıma rastlanmadığı için, İzmir şehir nüfusunu tam olarak saptamak çok güçtür⁶³. Bu sebeble, İzmir'in farklı zamanlarda ziyaret etmiş olan gezginlerin verdikleri tahmini rakamlara dayanmakla yetinilmiştir. İzmir'e gelen zenginlerin hemen tamamı, şehirde yaşayan halkın miktarı ile ilgili bir takım tahminler yapmaktan ileri gidememişlerdir. Evliya Çelebi dışında, gezginler İzmir nüfusuyla ilgili olarak verdikleri rakamların kaynağını belirtmemektedirler.

Bir Fransız gezgini olan ve 1631-1670 yılları arasında İzmir'i bir çok defa ziyaret etme olanağını bulan Tavernier şehir nüfusunun 90.000 olduğunu kaydeder. Eserinden öyle anlaşılıyor ki, şehir nüfusuyla ilgili bu tahmin, gezginin 1664 de Doğu'ya yaptığı son seyahatı esnasında verilmiştir. Bu gezgine göre şehirde bütün nüfusun 60.000 i Türk idi. İzmir'de o zaman on beş cami bulunuyordu. Rumların nüfusu, Tavernier'e göre 15.000 olup, İzmir'de kendilerine ait iki kiliseleri vardı. Şehirdeki Ermeni nüfusu ise 8.000 kaddı. Ermeniler bir kiliseye sahipti. Yedi Sinagogu olan yahudi cemaatinin sayısı ise 6-7.000 civarındaydı. Tavernier, kesin bir rakam vermeden Avrupalı tüccar nüfusu için «az sayıda Avrupalı mevcuttü»⁶⁴ ibaresini kullanır. Buna ek olarak, gezgin yazar İzmir'de yaşayan yabancı kolonilerin hangi semtlerde oturduklarını bildirmektedir. Ona göre Türkler, Ermeniler, Rumlar ve Yahudiler tepe üzerinde yani Kadifekale civarında⁶⁵ ve yamaçlarında; Fransız, İngiliz, Hollandalı ve İtalyanlardan oluşan Avrupalılar ise denize doğru uzanan düzlük bölgede yaşıyorlardı. 1662 de İzmir'i ziyaret etmiş olan Père Pacifique «Türklerin sayısı kadar Rum ve Yahudinin mevcut olduğunu» bildirmektedir⁶⁶. 1671 de İzmir'e gelen Evliya Çelebi şeh-

60 Oikonomos, *a.g.e.*, s. 129. İzmir'den 14.481 m. uzaklıktadır.

61 Pococke, *a.g.e.*, s. 39.

62 Mukayeseli Nüfus Tablosuna bakınız.

63 Bak. 34 ve 67 nolu dipnotlar.

64 Tavernier, *a.g.e.*, s. 33

65 *Ay.yer.*

66 Arundell, *a.g.e.*, s. 413.

rin nüfusunu rakamla vermemekle beraber, şehirdeki tüm evlerin sayısının 10.300 adet olduğundan bahsetmektedir. Bu devirde ortalama olarak bir evde en azından beş kişinin yaşadığı varsayımıyla hareket edersek, şehrin o zamanki nüfusunun en azından 51.500 olması gerekmektedir⁶⁷. 1676 yılında Spon ve Wheler İzmir'i ziyaret etmiş ve şehrin nüfusunu 55.000 olarak tahmin etmişlerdi. Bu gezginlerin birlikte yaptıkları tahmine göre İzmir'de yaşayan 55.000 nüfusun 30.000 i Türk, 12-15.000 i Yahudi, 9-10.000 kadarını da Rumlar oluşturmaktaydı⁶⁸. Diğer Avrupalı gezginlerin genellikle yaptığı gibi Spon ve Wheler de şehirde yaşayan Hıristiyan halkla ilgili kesin bir rakam vermemişlerdir. 1678 yılında ise İzmir'e gelen gezgin Le Bruyn, farklı milliyetlere sahip nüfus hakkında bir ayrıntıya inmeden şehrin tüm nüfusunu 80.000 olarak göstermiştir⁶⁹.

II

1688 DEPREMİ ve İZMİR'İN HARAP OLMASI ⁷⁰

İzmir 10 Temmuz 1688 de bir deprem felâketiyle büyük ölçüde harap olmuştur. Bir deprem fayı üzerinde kurulmuş olan İzmir eskiden beri zaman zaman depremlere hedef olmaktaydı. Fermanel'e göre, depremler İzmir'i yedi değişik zamanda şiddetle sarsmış ve şehrin harab olmasına yol açmıştır⁷¹. Bu büyük depremlerin dışında, küçük şiddette olan sarsıntılar da şehri etkilemiştir. İzmir'e gezgin olarak gelmiş, Avrupalıların hemen hepsi anılarında depremler ve şehirdeki yıkıcı etkilerinden söz etmişlerdir. Örneğin, Du Mont, şehrin Pagus Dağı'nın üzerinde ve eteklerinde kalan kısmının, düz

67 Evliya Çelebi, *a.g.e.*, s. 93.

68 Spon et Wheler, *a.g.e.*, s. 138.

69 Oikonomos, *a.g.e.*, s. 138.

70 Alexis Perrey, *Mémoire sur le Tremblements de terre, Ressentis dans la Péninsule Turco-Hellénique et en Syrie*, 1848 adlı kitaptan yararlanan Wolfgang Müller-Wiener, «Die Stadtbefestigungen von İzmir, Sığacık und Çandarlı», *Istanbul Mitteilungen*, 1962/band 12, s. 60, n. 4 de İzmir'de olan depremlerin tarihlerini aşağıdaki gibi vermektedir: 1040, 1626, 1639, 1653, 1654, 1668, 1687, 1688 (çok şiddetli), 1690, 1717, 1739, 1752, 1754, 1763, 1766, 1771, 1778 (çok şiddetli).

71 Fermanel et Favuel, *a.g.e.*, s. 19.

alandaki ve deniz kıyısında bulunan bölgeden daha güvenli olduğunu kaydeder⁷². Anıları 1664 yılında basılmış olan Paullet, İzmir'den ayrılmasından önce gerçekleşen bir depremden söz etmektedir. Tarihi belirtilmemiş olan bu deprem, Paullet'e göre aralıklarla beş-altı gün sürmüş ve şehri etkin bir şekilde sarsmıştır⁷³.

Büyük Deprem'in Başlaması ve Etkileri : Belki de şehri en çok etkileyen korkunç depremlerden birisi 10 Temmuz 1688 Cumartesi günü olanıdır⁷⁴. Öğle zamanından biraz önce başlayan bu büyük depremin merkezinin İzmir koyu girişinde bulunan Sancak Kalesi civarında olduğu saptanmıştır. Kaynaklara göre adı geçen kale, depremden sonra harabe haline gelmiştir. Kale toprağa öylesine batmıştı ki kalenin duvarlarında bulunan toprak görülmez olmuştur. Bu depremin şiddetinden civar semt evlerinin dörtte üçü çökmüş ve bir çok ağaçların kökleri toprak üzerine çıkmıştır⁷⁵. Şehir çok şiddetli sarsılmış ve evlerin hemen hepsi oturulamıyacak duruma gelmiştir. Şehrin büyük yapılarından eski gümrük binasının duvarları yıkılmış ve tavanı çökmüştür. Bu depremle ilgili olarak hazırlanmış bir Fransız raporunda şehirde 16.000 - 19.000 kişinin öldüğü bildirilmektedir. İzmir tarihi üzerine bir eser yazan Oikonomos, çoğu Türk olan 15.000 - 16.000 kişinin bu depremde telef olduğunu ve yalnızca çok az sayıda Avrupalının öldüğünü tahmin etmektedir⁷⁶. İz-

72 Jean Du Mont, *Nouveau Voyage du Levant*, (Haye, 1694), s. 248.

73 Paullet, *Nouvelles Relations*, (Paris, 1668), II, s. 33; Bu depremi Râif Nezih de nakletmektedir. *İzmir Tarihi*, 2. baskı, 6. fas. (İzmir, 1926), s. 9. Olayın tarihi olarak 12 Ramazan 1099 H / 10 Temmuz 1688 verilmiştir.

74 Bu depremle ilgili bilgi Fransa'nın Marsilya kentindeki Ticaret Odası Arşivi'nde (*Archives de la Chambre de Commerce de Marseille*- bundan sonra A.C.C.M. kısaltması kullanılacak) J 1611 (*Liasse*), 1688 nolu İzmir ile ilgili Fransız konsolosluğunun «Destruction de la ville par tremblement de terre et incendie», başlıklı raporunda verilmiştir. Depreme ilişkin ikinci bir rapor A.C.C.M., J 1612 (Registre), 1688, Smyrne, numarası altında bulunmakta olup, başlığı «Procez verbal sur le subject de l'incendie et bouleversement de la ville de Smyrne...» Anlaşıldığına göre K. Oikonomos tarafından yazılan *Etude sur Smyrne*'nin editörü Slaar bu depremle ilgili bilgiyi adı geçen rapordan alıp kitabın 128-131. sayfalarında özetlemiştir.; M. Raşid, *Tarih*, I, s. 174a; Rycout, *Hist. of Turk. Emp.* s. 301 v.d.; Mordtmann, *ay.yer.*

75 A.C.C.M. J 1611.

76 *Ay.yer.*; Oikonomos, *a.g.e.*, s. 128; R. Nezih, *a.g.e.*, s. 10; Motraye, *a.g.e.*, I, s. 183, depremde üç-dört İngiliz'in öldüğünü rapor eder. Hollanda konsolosu Mr. Van Dam tesadüfen ölümden kurtulmuş, Fransız konsolosu ise dep-

mir'in Avrupalı sakinlerinin çok az sayıda kayıp vermesinin ana nedeni, onların hafta sonlarında çalışmayıp, İzmir dışında bulunan sayfiyelerine dinlenmeye veya şehir dışına avlanmaya gitmiş olmalarındandır.

Depremden Sonra Yangının Başlaması ve Tahribatın Genişlemesi : Frenk mahallesi, depremden hemen sonra bir binada çıkan yangının, rüzgârın da yardımıyla, diğer yapılara sıçrayıp büyümesi nedeniyle şehrin ciddi şekilde zarar gören bir bölgesi olmuştur. Bu yangından Ermeni mahallesi⁷⁷ de büyük zarar görmüştür. Genellikle kereste ve kerpiçten yapılmış olan evlerin hemen tamamı harap olmuştur. Bu büyük yangın kontrol altına alındığı zaman şehrin yarısına yakın bölümü yanmış duruma gelmişti. Bununla birlikte bilinçli olarak ateşe dayanıklı bir biçimde taştan yapılmış olan iki depo binasının arasında bulunan Yeni Gümrük binası yangında kurtarılabilmiştir. Yangının, şehrin diğer kesimlerine yayılması bu noktada önlenebilmişti.

Kervansarayların ve şehirdeki dükkânların çoğu deprem nedeniyle yıkılmış ve yangın sırasında yanmıştır. Bu binalar Pamuk İpliği Hanı olarak bilinen yapının yanında, pazar yerinin sonunda bulunuyorlardı. İzmir'de harap olan bu tip han üç tane olup, kervanlar İzmir'e geldiğinde buralarda konaklıyorlardı. Bu hanlarda kalan hiç kimse bu felâketten canlı olarak kurtulamadı. 1677 de Köprülü Ahmed Paşa tarafından yaptırılmış olan ve yangına dayanıklı olan han, çatısı kurşunla kaplı ve duvarları taştan yapılmış olmasına rağmen yanmaktan kurtulamamıştır. Bu binaya, pencerelerinin tutuşmasıyla sıçrıyan yangın odalarındaki eşyanın yanmasına sebep olmuştur. Kapuşinlere, Cizvitlere ve Fransiskenlere ait üç Katolik kilisesi tamamen çökmüş ve yanmıştır. İki dini lider, Flaman olduğu bilinen R.P. Alexis ile bir Alman papaz enkaz altında kalmış ve uzun bir süre yardım için feryat etmişlerdir⁷⁸.

remde ölmüştür. Diğer bir kaç Hollandalı da bu felakette hayatlarını kaybetmişlerdir.

77 Oikonomos, *a.g.e.*, s. 129, Slaar, bu kitabın editörü olarak bir dipnotunda Ermenilerin oturdukları yer ile ilgili olarak: «Ermeni Mahallesi o zaman, bugünkü [1868] olduğu yerde değildi fakat *'Apano-Machala-Haut-Quartier'* [Yukarı Mahalle] mevkiinde idi». bilgisini verir.

78 A.C.C.M. J 1611, rapor enkaz altında kalan iki rahibenin inliyerek yardım istediklerini belirtmektedir.; Oikonomos, *ay.yer.*

Büyük Rum kilisesi, Rum mezarlığı içinde bulunan St. George adındaki küçük kilise ve bu kilise yakınındaki papaz lojmanlarının hemen tümü yıkılmış ve yanmıştır. Ermenilerin kilisesi ise önce deprem tarafından tamamen yıkılmış sonra da yangında harap olmuştu⁷⁹. İzmir'deki on yedi büyük camiden çoğu yıkılmış, fakat yalnızca üçü, zarar görmelerine rağmen, ayakta kalabilmişlerdi. Diğer küçük cami ve mescitler tamamen harap olmuştur⁸⁰.

Deprem sırasında toprakta bazı yarılmalar da olmuş ve bu toprak çatlaklarından siyah renkli su fışkırmıştır. Bir Fransız raporuna göre kaynar olan siyah suyun fışkırması olayı denizin dibinden de çıkmış olması gerekir; çünkü depremden sonra çok miktarda ölü balığın sahillere vurması bunu kanıtlayan bir delildir. Diğer yönden depremin toprak yapısı üzerinde de etkisi görülmüş, özellikle Pagus Dağı ile buraya en yakın deniz kıyısı arasındaki düzlük bölge, otuz santimetreden fazla çökmüştür. Bu çöküntü Frenklerin yaşadığı mahallenin sular altında kalması için yeterli olmamakla beraber, İzmir koyunda deniz suyunun kabartması halinde ve kışla beraber gelecek olan güney-batı rüzgârlarının etkisiyle şehrin düzlük bölgesinde bulunan kısmının su altında kalma olasılığını doğurmuştur⁸¹.

Ticari malların ve ev eşyalarının önemli bir kısmı deprem ve yangın sonucu zayi olmuştur. Temmuz ayının sonunda bile hâlâ tütmekte olan harabeler arasında ufak altın ve gümüş paralar bulunabiliyordu.

Bu felaket sırasında Fransız, İngiliz ve Hollandalı olan azınlık grupları 1.000.000 gurus⁸² dan fazla mal kaybına uğramış, bir o ka-

79 *Ay.es.*

80 A.C.C.M. J. 1611; Oikonomos, *ay.yer.*

81 *Ay.yer.*, bu noktayla ilgili olarak, Slaar, arşivlerden aldığı şu kısa notu verir: «La terre s'est affaissée de plus d'un pied, ce qu'on remarque par la mer qui est présentement aussi haute que l'échelle des Frans». [«Toprak bir ayaktan fazla çökmüştü, bu durum o sırada denizle aynı seviyede olan Frenk iskelesine, deniz üstünden bakıldığında farkediliyordu.»]

82 F.W. Hasluck, «The Levantine Coinage», *The Numismatic Chronicle*, fifth series, no 1-2 (London, 1921), s. 45; Henry Grenville, *Observations sur l'état actuel de l'Empire Ottoman*, ed. A.S. Ehrenkreutz, (Ann Arbor: The University of Michigan Press, 1965), s. 33. Yazarların ikisi de Gurus'un Piaster'e ve Dolar'a eşit olduğunu ifade eder.

dar da hazır para yitirmişlerdi. Batılı tüccarlar, yerli iş adamlarına ve tüccarlara verdikleri avansları, krediyle satılan ticari mallarla ilgili alacaklarının kayıtlı olduğu defterleri ve haberleşme evraklarını da kaybetmişlerdi. Bu sırada Fransa, İngiltere ve Hollanda konsolosluklarının yazı işleri dairelerinin önemli arşivleri tamamen yok olmuştur⁸³. Yalnızca bu deprem nedeniyle İngiliz kayıplarının maddi değerinin 300.000 dolar⁸⁴ aştığı kaydedilmektedir.

İzmir'deki bütün evlerin hemen hemen oturulamıyacak derecede hasar gördüğü göz önüne alınırsa, Pagus Dağındaki kale ve St. Pierre kalesinin felaketi az bir zararla atlattığı anlaşılıyor⁸⁵. Kaynaklarda kesin bir rakam verilmemekle beraber, şehrin bu büyük depremde oldukça ağır kayıplar verdiği anlaşılmaktadır.

Depremi İzliyen Olaylar : Az şiddetli yer sarsıntıları 10 Temmuzdan ay sonuna kadar hemen her gün devam etti. Depremden sonra çalma ve yağmacılığa karşı hiç bir önlem alınmadığı için çalma ve yağmalama olayları görüldü⁸⁶. Kendilerini bu felaketten kurtarabilenler, şehir civarındaki köylerin bahçelerine ve İzmir limanında demirli bulunan gemilere sığınmak zorunda kaldılar. İzmir koyunda o sırada demirli bulunan beş Fransız ticaret gemisi, sayıları bin kişi kadar olan Avrupalıyı geçici olarak barındırdı. Sığınacak yerleri olmayan Frenk'ler ise, bu gemilerde daha uzun bir süre kaldılar ve yaralı olanlar tedavi gördüler.

Temmuz 1688 de Suriye'nin Sayda şehrinde bulunan Fransız gezgini De La Roque, İzmir depreminden kurtarılmış olan yaralı ve perişan halkla dolu olan bir kaç Fransız gemisinden bahsetmektedir. Bu gezgin İzmir'i her yönüyle olumsuz bir şekilde etkileyen 10 Temmuz 1688 depresini doğrulamaktadır⁸⁷.

83 A.C.C.M. J. 1611; Oikonomos, *a.g.e.*, s. 128.

84 H.M.C. Downshire MMS., i, s. 297, Ralph Davis, *Aleppo and Devonshire Square*, (London: Macmillan, 1967), s. 63 eserinden aynen alınmıştır.

85 Oikonomos, *a.g.e.*, s. 129; Motraye, *a.g.e.*, s. 183. Yazar Pagus Dağı üzerindeki kalenin [Kadifekale] yarı yarıya harabe haline geldiğini kaydeder.

86 Bu raporda kimlerin yağmacı olduğundan söz edilmez. Bununla beraber yağmacıların ya şehrin içinde ve civarında görevli bulunan yeniçeriler (P.R.O. S.P. 105/335, s. 16, 1688 tarihli belge) veya diğer işsiz halk olması mümkündür.

87 De La Rouge, *Voyage de Syrie et Mont-Liban*, (Paris, 1722), I, s. 72; Müslüman halkın kayıpları göz önüne alınıp kıyaslanırsa, *Frenklerin kaybı* çok

İzmir'deki felaketin haberi çok geçmeden İstanbul'da duyuldu. Fransız büyük elçisi Pierre Girardin, İzmir Fransız konsolosu Fabre'in deprem sırasında öldüğü haberini aldı. Bunun üzerine Fransız elçisi, emrindeki yazı işleri müdürü ve sekreteri olan Joseph Blondel'i ölen İzmir konsolosu yerine geçici olarak atıyarak, görevlendirildiğine dair kendisine 22 Temmuz 1688 tarihli bir «yetki belgesi» verdi⁸⁸. Blondel bir Fransız gemisiyle 29 Temmuz sabahı İzmir'e geldi. Yeni Fransız konsolosu İzmir'de göreve başlar başlamaz, baş katip Pierre Chauhier aracılığı ile, grup temsilcisi Joseph Antelmy ve Jacques Liency ve tümü Marsiyalı olan on dört tüccarı toplantıya davet etti. Yapılan toplantıda alınan karar gereğince, İzmir şehri'nin son durumuyla ilgili bir kaç raporun kaleme alınmasına ve İzmir ticaretinin tekrar canlanması için etkin bir faaliyete geçilmesine karar verildi⁸⁹.

Bu sırada, Osmanlı hükümeti İzmir'deki genel durumun düzeltilmesi yolunda bazı önlemler aldı. Padişah II. Süleyman (1687-91) *Dergâh-ı âli kapıcıbaşlarından*⁹⁰ Ahmed isimli bir memuru, şehirde güvenliği ve devlet otoritesini sağlamak amacıyla İzmir'e gönderdi. Ahmed, İzmir'de bulunduğu sıralarda İstanbul'daki İngiliz elçisinin ricası üzerine, İzmir'de bulunan İngiliz tüccarlarına her yönde yardımcı olmasını isteyen Ağustos 1688 tarihli bir hükümet emri aldı⁹¹. İstanbul'dan gönderilen emirname etkisini göstermiş, adı geçen Ahmed'in girişimleri sonucu İngiliz tüccarları İzmir hanlarında 1688 yılı için peşin ücretle kiraladıkları odaların depremden itibaren bu yılın sonuna kadar tutan kira miktarının tamamını geri almışlardır. Aynı Osmanlı memuru Sultan'dan aldığı diğer bir emirname gereğince depremden hemen sonra yağmacılar tarafından gasp edilen Frenk'lere ait mallar, paralar ve kişisel eşyaların sahiplerine geri verilmesini olanakları ölçüsünde sağlamıştır⁹².

azdır. Yalnızca otuz beş Fransız ve himayelerindeki kişiler yıkıntılar altında can vermişlerdir. Bir Hollandalı ve üç İngiliz tüccarı hayatlarını kaydetmişlerdir. *Oikonomos, a.g.e., s. 131.*

88 *Oikonomos, a.g.e., s. 128* de «*des lettres patentes*» verdiğini kaydeder.

89 *Ay. yer.*

90 Bak. dip not 15.

91 P.R.O. S.P. 105/334, s. 11 Evahir-i Şevval, 1099H/Ağustos, 1688 M. tarihli belge.

92 P.R.O. S.P. 105/334, s. 12 Evahir-i Ramazan, 1099 H/Eylül, 1688 M. tarihli belge.

Bu deprem, İzmir'de yaşayan Frenk'ler üzerinde hemen olumsuz etkisini göstermiş ve bir kısmı şehri terketmiştir. Örneğin kırk Fransız Sakız adasına göç etmiştir. Bir operatör doktor olan Louis Rolana, on kişilik ailesiyle Haleb'e gitmiştir. Önemli mevki sahibi iki Fransız da İzmir'den Sayda'ya taşınmıştır.

Frenklerin önemli bir kısmı İzmir'de kalmayı tercih etmiştir. Meselâ hristiyan din adamları, Cizvitler ve yarısı tüccar olan elli Fransız İzmir'de kalmışlardır. İzmir'de yaşayan İngiliz ve Hollandalıların da aynı şekilde davrandıkları anlaşılmaktadır.

1688 Depreminden Sonra İzmir'in Tekrar İmarı Sorunu : Hemen hemen tüm yerli ve yabancı tüccarların yararlandığı ticaretle ilgili kuruluşlar, yapılar ve yerli halkın konutları 1688 depreminde kaybedildi. İzmir'in eski halinâ dönmesi ve tekrar imarı sorunu, gözülmesi güç bir kaç problemi de beraberinde getirmiştir. Yerli mülk sahipleri ya deprem sırasında ölmüş, ya da kurtulanların ekonomik güçler kalmamıştı. Kumaş dokuma ve boyama fabrikaları, bir kaçı dışında yangın nedeniyle tamamen kül olmuştu. Fabrikatörlerden birisi olan Fransız Chaulier'in, fabrikasını tekrar işler hale getirmesine karşın⁹³, zengin iş adamları, Sultan ve devlet İzmir'deki kuruluş ve fabrikalara yardım elini uzatmadığı sürece yatırım yapmaktan son derece çekiniyorlardı⁹⁴.

Gerçekte, şahıslar için kendi parasal güçleriyle şehrin ekonomisini tekrar canlandırmanın olanak dışı olmasına karşın, İzmir'de yaşayan yabancı uyruklu tüccarlar, kendi malî olanaklarını bir araya getirerek kendi ticaretlerini eski canlılık ve etkinlik düzeyine ulaştırabileceklerini umuyorlardı.

III

1688 SONRASI İZMİR'İN DEMOGRAFİK DURUMU ⁹⁵

1688 depreminden sonra, İzmir'in nüfûsu farklı bir tablo göstermiştir. 1699 da İzmir'i ziyaret etmiş olan Fransız gezgini De La Motraye, Arundell'in de ifade ettiği gibi «olağan üstü bir doğ-

93 A.C.C.M. J 1611; Oikonomos, *a.g.e.*, s. 130.

94 *Ay. yer.*

95 Bak. Mukayeseli Nüfus Tablosu.

rulukla» şehrin nüfusunu 24.000 olarak saptamıştır⁹⁶. Diğer taraftan Fransız gezgin-bilgin Tournefort'un 1702 yılında şehrin nüfusu ile ilgili tahmini Motraye'ninkine yakın olup, 27.000 dir. Tournefort şehirde 15.000 Türk'ün, 10.000 Rum'un, 1.800 Yahudi'nin, 200 Ermeni'nin ve bir o kadar da Avrupalı'nın yaşadığını ifade eder⁹⁷. Bu gezgin şehirdeki dinî kurumların da tam sayısını vermektedir. Ona göre, İzmir'de on sekiz cami, iki Rum kilisesi sekiz Yahudi sinagogu ve yalnızca bir Ermeni kilisesi vardı. Latinler ise üç dini merkeze sahipti. 1714 de şehri gezmiş olan diğer bir Fransız gezgini Lucas da İzmir'in nüfusuyla ilgili bilgiler vermektedir. Bu gezgin, ticaretin olağan üstü canlı olması nedeniyle, şehrin nüfusunun çok yoğun olduğuna işaret etmektedir. Ona göre, toplam olarak 128.000 olan nüfusun 100.000'i yerli, 20.000'i Rum, 8.000'i Ermeni idi⁹⁸. Bu yazarın İzmir'de yaşayan Yahudi nüfusundan bahsetmemesi şaşırtıcıdır. Ticarete etkin bir rol oynayan Yahudi grubunun İzmir'de yaşadığı bilinen bir gerçektir. Ticaret sahasında etkin olan Yahudiler, Osmanlılar ve Frenkler arasında tercüman ve «aracı kişi» olarak çalıştıkları gibi kendi işleriyle de uğraşmaktaydılar. Diğer gezginler gibi Lucas da Avrupalı tüccarların sayısını vermemiştir. On iki yıl sonra yani 1714'de şehrin nüfusunun 27.000'den 128.000'e ulaştığı çok kuşkulu görünmekte ve inanılması güç bir artış sergilemektedir. Büyük bir ihtimalle, ya Lucas yüksek rakam vermiş, ya da Tournefort gerçek nüfusun altında bir sayı vermiş olmalıdır. Bununla beraber, Tournefort'un nüfus tahmininin Lucas'inkinden daha doğru olması büyük bir ihtimaldir. Özellikle salgın hastalıkların sık sık patlak verdiği ve etkin önlemlerin alınmadığı İzmir gibi bir liman şehrinin nüfusunun on iyi yıl içinde 100.000 artması uzak bir olasılıktır. Bundan başka Lucas'ın kendisi, ziyaretinden birkaç yıl önce İzmir'de salgın hastalıktan on bin kişinin öldüğünü yazmıştır⁹⁹. 1731 yılında İzmir'i gezen Tollot isimindeki gezgin şehrin nüfusunun 76.000 olduğunu ve bunun 50.000'ini Türklerin, 12.000'ini Rumların, 7.000'ini Ermenilerin ve 7.000'ini Yahudilerin oluşturduğunu kaydeder¹⁰⁰.

96 Arundell, *a.g.e.*, s. 143.

97 Tournefort, *a.g.e.*, s. 333.

98 Lucas, *a.g.e.*, s. 212.

99 *Ay.es.*, s. 209.

100 Oikonomos, *a.g.e.*, s. 138.

Pococke'a göre 1739 yılında İzmir'in nüfusu 99.000 - 100.000'e çıkmıştır. Bunun 84.000'ini Türk, 7-8.000'ini Rum, 6.000'ini Yahudi ve 2.000'ini Ermeniler oluşturmaktaydı¹⁰¹.

IV

1688 DEPREMİNİN İZMİR TİCARETİNE ETKİSİ

Ticaretin ve Malların Genel Durumu : İzmir şehrinin canlı olan ticareti adı geçen deprem dolayısıyla ciddi bir şekilde etkilenmiş, hatta felce uğramıştı¹⁰². İhraç edilebilir malların ancak küçük bir miktarı kurtarılabilmişti. Örneğin, yüz balyası *Çarbasi* (yüksek kalite ipek) ve diğer yarısı *Ardase* (kaba ve ucuz kalite ipek) cinsi olan toplam iki yüz balya İran ipeği ihraca hazırdı¹⁰³. Bunun yanında 100.000 *kental*¹⁰⁴ meşe palamudu (*valone*)¹⁰⁵ kurtarılmıştı. Depremden sonra ihraç edilebilecek az miktarda pamuklu bez ve 6-700 *kental* iyi kalite yün civar köylerde bulunabilmişti. Anlaşıldığına göre, köylerde depolanmış bulunan bu mallar, depremde çok az et-

101 Pococke, *a.g.e.*, s. 37.

102 Archives Nationales, Affaires Étrangères, (A.N. A.E. BI olarak kısaltılacak) BI 1042. Correspondance Consulaire, Konsul Blondel'in Hatıraları, 1693.

103 Halil İnalçık, «Harır», *Encyclopedia of Islam (E.I.)* olarak kısaltılacak), sec. ed., s. 214. Yazar makalesinde *Charbasi* ve *Ardasse* tipi ipeklerin Şamahî Gence ve Tiflis'den geldiğini belirtir. Yine H. İnalçık, *Ay. yer. de J.B. Tavernier, Les Six Voyages de Monsieur J.B. Tavernier...*, (Paris, 1679), 1, s. 21'in *Charbasi*, *Carvari* ve *Loge* adı ile tanınan ipeklerin İran'ın Gilan bölgesinden geldiğini kaydettiğini yazar.

104 *Le Quintal* 100 *livres* ağırlığındadır. *La Livre* ise eski bir ağırlık birimi olup, Fransa'nın vilayetlerine göre değişken olarak 380 ile 550 gram arasında oynar. Bu birim Paris'te 489 gramdır. P. Robert, *Dictionnaire Alphabétique et Analogique Français*, s. 129. *Quintar* diye tanınan ağırlık birimi Lewes Roberts, *The Merchant Mappe of Commerce*, (London, 1628), s. 118 e göre 42 *Oakes* (Okka) dir. Türkçe *Kantar* olarak tanınan bu ağırlık birimi aşağıdaki yazarlara göre 44 Okka (1 Okka = 1283 gr.) dir. : Démétrius Georgiadès, *Smyrne et l'Asie Mineure au point de vue économique et commercial*, (Paris: Imprimerie Chaix, 1885), s. 180; Fahri Dalsar, *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, (İstanbul: Sermet Matbaası, 1960), s. 147; Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında bir Tetkik*, (İstanbul, 1970), s. 322.

105 *Vallonée*, Valonya meşesinin meyvesidir. Türkçe'de buna Palamut adı verilir.

kilenmişti. İzmir'e daha önce kervanlarla getirilip, depolanmış olan İran malları deprem nedeniyle tamamen kaybedildi. Az miktarda manda ve sığır derisi kurtarılmış; fakat yine ihraç mallarından olan keçi kılı, mazi, boyanmış kumaş stokları yitirilmişti.

İzmir'de depolanmış olan ticari malların çoğunun yangın nedeniyle harap olmasına rağmen, şehrin civarında yetişen (hinterlandında) *haşhaş* ve *mahmude* veya *bin göz otu* ve ticari pazar için hazır olan ham yünün piyasaya sürülmesiyle, ekonomik durum bir bakıma rahatlatılmış oldu. İran kervanlarının yeniden getirdiği ipeğin ihraç mallarına eklenmesiyle piyasada bu mala karşı olan talep de bir ölçüde karşılanmış oluyordu. Diğer yönden, yeni depo binalarının yapılması, ticari malların kesintisiz İzmir'e akışının sağlanması ve İzmir'e gelen tüccarlara kalacak yer temini gibi sorunlar çözümlenmesi gerekli acil ve önemli problemler olarak ortaya çıkıyordu. İzmir'in ticari canlılığına kavuşabilmesi için tüccarların ve hayvanların barınabilecekleri hanların yapılması ön plana alınmalıydı. Ticari işlemlerin ve alış-verişin yapılacağı *Bedesten* ve ticari eşyanın toplanabileceği depoların yeniden inşa edilmesi zorunluluğu vardı.

Deprem'in Yabancı Koloniler Üzerindeki Etkisi ve İzmir'in Yeniden İmarı Sorunu : İzmir ticaretiyle yakın ilişkileri olan yabancı tüccar kolonileri için 1688 depreminde harap olan şehri yeniden imar etme meselesi çok önemli bir problem oluşturuyordu. İzmir'de yaşayan bu yabancı kolonilerin karşılaştığı ilk sorun, İzmir'de kalıp ticaretlerini olanakları ölçüsünde sürdürmek veya şehri terk etmeye karar vermektir. Buna bağlı olarak diğer seçenekler de şehirdeki malı çıkarları için ekonomik ilişkilerini tekrar geliştirmek veya Anadolu'da, özellikle Ege kıyılarında, İzmir'e benzer yeni bir ticaret merkezi seçip, ticaret faaliyetlerini orada yürütmektir. İkinci seçeneğin gerçekleştirilmesi güçtür. Çünkü, Bizanslıların yönetimi sırasında Ceneviz ve Venediklilerin Anadolu kıyılarında, yalnızca kendilerine ait surla çevrili ticaret kolonileri kurmalarına izin verilmiş olmasına karşın, Osmanlılar devrinde devlet, yabancı uyrukluların kendi olanaklarıyla ticaret merkezleri veya koloniler kurmalarına kesinlikle karşıydı¹⁰⁶.

Ticarete hizmet eden tesisler harap olduğu için ve İzmir'de yalnızca birkaç kişi gerekli binaların bazılarını finanse edebilme duru-

106 Halil İnalçık, «İmtiyazât», *E.I.*, III, s. 1180.

munda olduğundan, bir çok yabancı ticaret kolonisi gibi İngilizler de İzmir civarında ticarete uygun diğer şehirlere veya yerleşim merkezlerine taşınmayı ciddi olarak düşünmeye başladılar. Bununla beraber, böyle bir girişimin sonuçlarını araştırdıktan sonra, bunun bir çok sorunlar yaratacağı ve böyle bir projenin gerçekleşmesi halinde bazı engellerin ortaya çıkacağı anlaşıldı. Yabancı tüccar kolonilerinin ileri gelenlerinin göz önünde bulundurdıkları durumlar şöyle özetlenebilir. İlk olarak, kendi adıyla anılan adanın doğu sahilinde kurulmuş bir ana liman şehri olan Sakız üzerinde, İzmir'e yakınlığından ötürü durulmuş; fakat şehir limanının ihtiyaca cevap verebilecek kapasiteden uzak olduğu, kervanların Doğrudan doğruya limana gelebileceği düşünülmüş ve Sakız'ın üs olarak seçilmesinden vazgeçilmiştir¹⁰⁷. Diğer yönden, İzmir körfezinin girişindeki Foça limanı, yabancı tüccar gruplarına, ticaretlerini etkin bir biçimde olanağı bulabilecekleri ve gelişmeye çok elverişli bir ticaret merkezi olarak uygun görüldü. Bununla beraber, Foça'da tüccar malları için yükleme iskelelerinin olmaması, ticaret gemilerinin gereksinimi olan tayfaların bu bölgede az bulunması yanında yeterli depo binalarının olmayışı nedenleriyle, yabancı tüccarların ileri gelenleri Foça projesinin gerçekleşmesini güç buldular¹⁰⁸. Üçüncü olarak ise Manisa'ya taşınmaktı. Bu şehir, kervansaraylar gibi ticaret olanaklarının bulunduğu, kervanların kolayca ulaşabildikleri ve İzmir'e yaklaşık yirmi bir mil uzaklıkta kurulmuş ve zamanın koşullarına göre büyükçe bir yerleşim merkeziydi. Bu şehir yabancılar için tek çare gibi görünüyordu¹⁰⁹.

Bununla birlikte, çok geçmeden güvenlik sorununun çok önemli olduğu anlaşıldı. Bu sıralarda, Osmanlı İmparatorluğu Habsburg'ların önderliğindeki Kutsal İttifak (*Sacra Liga*, 1683-1699) adı verilen devletler topluluğuna karşı savaşmaktaydı. İstanbul'un bu harple meşgul olmasından yararlanan bir çok bölgesel otoriteler, artık merkezi hükümet tarafından gereği gibi kontrol edilemiyordu. Manisa ve civarında kökleşmiş olan bir çok yerli derebeyin var oluşu da bilinen bir gerçektir. Sonuç olarak yabancı tüccarlar, bölgesel isyan ve anarşi olasılığını da göz önüne alıyor, Osmanlı Padişahının

107 A.C.C.M. J 1611; Oikonomos, *a.g.e.*, s. 131.

108 A.C.C.M. J 1611.

109 *Ay. yer.*

kendi haklarını gerektiği gibi koruyamayacağından ve yerel nüfuzlu şahsiyetlerin kendilerine baskı yapma olasılığından korkuyorlardı. Bunlara ek olarak, yabancı tüccarların güvenlikleri Manisa'da sağlanamazsa, şehrin coğrafi konumu nedeniyle, İzmir'de olduğu gibi kendi gemilerine kolaylıkla sığınıp sığınamayacakları sorunu da vardı. Yukarıda sözü edilen olasılıkları inceledikten sonra İngiliz, Fransız, Hollandalı'ların ve diğer tüccarların temsilcileri İzmir'in kendi ticaretlerini sürdürebilecekleri en güvenli yer olduğu ve bu şehrin yeniden inşa edilmesinin gerektiği sonucuna vardılar¹¹⁰.

Bunların yanında, İngiliz Levant Kumpanyası (*English Levant Company*) üyesi olan İngiliz tüccarlarının İzmir'den başka bir yere taşınmasına karşı idi. Bu İngiliz firması 1683 Kasım'ındaki yönergesinde, İngiliz tüccarlarının İzmir, İstanbul ve Halep dışında herhangi yeni bir ticari faaliyete girişmelerini yasaklıyor, bu karara uymayanların sorumluluklarını kabul etmeyeceklerini kesin bir dille bildiriyordu. Yukarıda sayılan üç şehir dışında ticaret yapmak isteyen İngiliz tüccarları, ticaretlerini ancak kendi riskleri ve sorumlulukları ile yapabileceklerdi. Bu da bize İngiliz Levant Kumpanyası'nın o sırada ticaret yapılan şehirler dışında ticaretlerinin genişlemesini istemediklerini açıkça göstermektedir¹¹¹. Bu karar, daha sonra İzmir'deki İngiliz tüccarları ticaret yapmak için başka şehirleri düşündüklerinde de ayrıca ilan olunmuştur.

Bu durumda İngiliz tüccarları Anadolu'da bir ticaret merkezini kullanmak istedikleri takdirde bu yerin İzmir'den başkası olamayacağı sonucuna vardılar. Bundan dolayı, İngiliz tüccar kolonisi tüm dikkat ve enerjilerini İzmir'in ticari olanaklarının ve binalarının tekrar yapımı üzerine toplama zorunluluğunu duydu ve ancak bundan sonra eski ticari faaliyetlerine devam edebileceğini anladı. İngiliz tüccarları, ticarete kullandıkları binalarını inşa etmeleri yasaklandığından, Padişah İzmir'de yıkılan binaların yeniden yapılmasıyla ilgilenmediğinden ve ayrıca o sırada, 1675 yılında Köprülü Ahmed Paşa'nın yaptığı gibi, ticari nitelikteki büyük iş hanları ve

110 *Ay. yer.*

111 «...and as we are very loath to relinquish any of our ancient settled factories so we are absolutely against erecting any new ones». H.M.C. Downshire, I, s. 302-3. [çev. «...ve biz eskiden kurulmuş ve işlevini sürdüren ticaret yerlerimizin hiç birinin terk edilmesini istemediğimiz gibi yenilerinin kurulmasına da kesinlikle karşıyız.»]. Bu bilgi A.C. Wood, *a.g.e.*, s. 128den alınmıştır.

depoları inşa edecek ve böyle büyük bir projeyi tek başına yüklenerek İzmir'li hemen hiç bir kapital sahibi zengin bir Osmanlı vatandaş olmadığından, büyük bir olasılıkla yabancı tüccarlarla birlikte *Büyük Han* veya *Kervansaray* ile *Bedesten*'in tekrar inşasını finanse edebilecek kişiler olarak düşündükleri Köprülü Ahmed Paşa'nın mirasçıları ile durumu görüşmeye karar verdiler.

Bu yıkılan binaların sahipleri İngiliz önerilerini kabul edeceklerini, ancak İngilizlerin, binaların yapımı için geçecek zamanı beklemeleri ve onlara verilecek binalardaki kira artışlarını itirazsız kabul etmeleri koşulunu öne sürdüler. Bunun yanında Hollandalı tüccarlar, mirasçıların yeniden bina yapacak güçleri olmadığı için harabe halinde olan, ve otuz altı dükkândan oluşan Kara Mustafa Paşa Kervansarayının inşasını malî bakımdan destekliyebileceklerini ileri sürdüler¹¹².

1688 depremi ile ilgili Fransız raporu İngiliz ve Hollandalı tüccarların tekliflerinin gerçekleşip gerçekleşmediğinden söz etmemektedir. Fakat, İzmir yoluyla yapılan ticaretin 1691 den önce tekrar başlatılmış olduğu bilinmektedir¹¹³. Bunun yanında körfezde bulunan, İzmir limanının güvenliği ile görevli ve depremden zarar görmüş olan Sancak Kale'si 1691 yılında faaliyette bulunmaktaydı¹¹⁴. Bir Fransız gezgini olup, 1692 de İzmir Fransız Konsolosluğunda misafir olarak kalmış olan Du Mont, bu konsolosluğun Kuzey Afrikalı korsanlar tarafından nasıl tehdit edildiğini anlatmaktadır¹¹⁵. San-

112 A.C.C.M. J 1611.

113 A.N. A.E. BI 1042, Konsul Blondel'in raporu, s. 148, 18 Mart 1691 tarihli. Blondel raporda şöyle bir ifade kullanır: «Fransız evlerinin tekrar kurulmasında çalıştım ve onların [tüccarların] ticaretlerini başlatmaları için bazı dükkânlar tedarik etmeye çalıştım ve her şey eski haline geldi.» Blondel, ayrıca, Fransız kolonisinin on sekiz tüccardan oluştuğunu yazar; A.C.C.M. J393. Kayda değer diğer bir husus da İzmir'deki Mimar Baş'ın 10 Nisan 1689 tarihli «hediye verilecekler»in listesinde olmasıdır. Kadı, Kahya, Naip, Voyvoda ve Mimar Baş'na verilen hediyelerin nedeni İzmir'deki Cezvit ve Kapucin evlerinin ve Kiliselerin gerekli teftişini sağlamak içindir. Fransız Konsolosluğu bu mesele için 54.60 *Piaster* harcamış olup, bu husus İzmir'de ticaretin tekrar başladığını açıkça göstermemekle beraber şehirdeki imar faaliyetlerine bir kanıttır.; A.C.C.M. J394. 1691 de Şato'nun [St. Pierre veya Sancak Kalesi ?] kumandanına Fransız gemicilerine yardım ettiği için «hediye verme» listesine adı geçmiştir.

114 *Ay. yer.*

115 Du Mont, a.g.e., s. 357. Fransız Konsolosluğu, 1688 depreminden hemen sonra, şehrin yakınında bir köy olan Buca'ya taşınmıştır. Bu konsolosluk

cak Kalesi'nin tekrar inşa edilmesi¹¹⁶, Fransız Konsolosluğunun faaliyete geçmesi ve Fransız belgelerinin 1692 ye kadar İzmir'de hayatın ve ticaretin yeniden canlandığından söz etmesi gibi kanıtlar İzmir'de ticaret olanaklarının sağlandığını ve gerekli binaların inşa edilmiş olduğunu göstermektedir.

Diğer Doğal Afetler : 1688 depremini izliyen yıllarda İzmir'de salgın bir hastalığın ortaya çıktığı bilinmektedir¹¹⁷. Kirli su birikintilerinin bulunduğu alçak bir düzlüğe kadar uzanan İzmir şehri, yaz aylarında salgın hastalıklar için uygun bir ortam yaratıyordu. Bir Fransız gezgini olan Tavernier bu durumu şu şekilde açıklamaktadır :

...bunun yanında, Hıristiyan Dünyası'nda olduğu gibi çok şiddetli olmamakla beraber şehrin [İzmir'in] veba hastalığı geçirmediği yıl hemen hemen yok gibiydi. [Şehrin] Türk nüfusu topluca alnyazısına inandıkları için bu salgın hastalıktan ne korkar ne de kaçmak isterdi. Herşeye karşın, öyle inanıyorum ki, eğer İzmir halkı şehrin yakınlarında kış mevsiminde oluşan kirli su gölcüklerini kurutmak için çaba harcarsa salgın hastalık kendilerini bu denli etkin bir şekilde rahatsız etmiyecekti. Bu salgın hastalık en çok Mayıs, Haziran ve Temmuz'da görülür; fakat onu takip eden öldürücü ateş Eylül ve Ekimde çok korkulur hale gelir, bir çok kimse de vebadan ve yüksek ateşten [hummadan] ölürlerd¹¹⁸.

Bir Fransız gezgini olan, daha sonra Halep'in Fransız konsolosluğunu yapan ve İzmir'de 1653-57 yılları arasında bulunan Laurent d'Arvieux'a göre şehrin imar edilmiş şekliyle dolay ve ilgisizlikler nedeniyle çevre ve halk sağlığı bozuluyordu. İzmir'in bina yapım tarzı açısından, Doğu Akdeniz liman şehirlerinden farklı bir görünümü yoktu. Evler esas olarak ince çubuklardan ibaret duvarlar

ve görevlileri Frenk Mahallesinde, yeni bir konsolosluk binası inşa edilinceye kadar Buca'da kalmışlardır. Frenk Mahallesindeki Fransız Konsolosluğu binası 1692 yılından önce belirsiz bir tarihte inşa edilmiştir. Oikonomos, *ay. yer.*

116 A.C.C.M. J 394 Fransızların 1691 de Kale komutanına verdiği hediyeler kalenin 1688-91 yılları arasında bir zaman tekrar inşa edildiğini kanıtlayan bir delil niteliğini taşımaktadır.

117 Du Mont, *a.g.e.*, s. 269.

118 Tavernier, *a.g.e.*, s. 34.

ve üzerlerine sıvıanan çamurdan yapılmıştı. Kireç ve kum karışımından oluşan harç, camiler, bedestenler, hanlar gibi büyük yapılarda kullanılıyordu. Bir binanın iskeleti inşa edilmeden önce derin bir çukur kazılır, bu çukurun içine çamur veya söndürülmüş kireç doldurulup kullanılıncaya kadar orada kalırdı. Binanın yapımı tamamlandıktan sonra bu çukurlar genellikle kendi haline bırakıldığı için pisliklerle dolarak zararlı sivrisineklerin yuvası haline gelirdi. Bu sinekler hastalığı taşıyıp, şehirde yaşayan halka geçirdiği için şehir sakinlerini olumsuz yönden etkiliyordu. Bu durum özellikle sonbaharda ateşli salgın hastalıklar nedeniyle ölüm sayısını arttırıyordu¹¹⁹. Veba hastalığı uzak mesafelerden ya gemi, ya da kervanlar ile İzmir'e taşınıyordu¹²⁰.

Ne yazık ki şehirdeki yöneticiler, devlet otoriteleri veya halkın kendisi bu öldürücü hastalığa karşı önlemler almayı bilmedikleri gibi, salgın hastalığın hangi yolla ve nasıl durdurulabileceği konusunda yeterli bir bilgiye sahip görünmüyorlardı. İzmir'in Frenk sakinleri, salgın hastalıklardan kaçmak için dağlara ve şehir dışındaki köylere çıkıyor ve bir eve kapanarak dört ay kadar kendilerini dış Dünya'dan sıkıca soyutluyorlardı. Limandaki gemiler şehirden güvence içinde olabileceği bir uzaklıkta demir atıyor, tayfalar ve gemideki ticari mallar salgın hastalık etkisi geçinceye kadar beledikten sonra şehre girebiliyorlardı¹²¹.

119 Chevalier d'Arvieux, *Memoires du Chevalier d'Arvieux, envoyé Extraordinaire du Roy, etc.*, ed. by J.B. Labat, (Paris, 1735), I, s. 43.

120 Daniel Panzac, «La Peste à Smyrne au XVIII^e Siecle», *Annales, Economies, Societes, Civilisation*, no. 4 (Paris, Juillet-Aout, 1973), s. 1081. Kişisel olarak tanıdığım Sayın Panzac, bu çalışmasında İzmir Fransız konsolosluk mektuplarından geniş olarak yararlanmıştı.

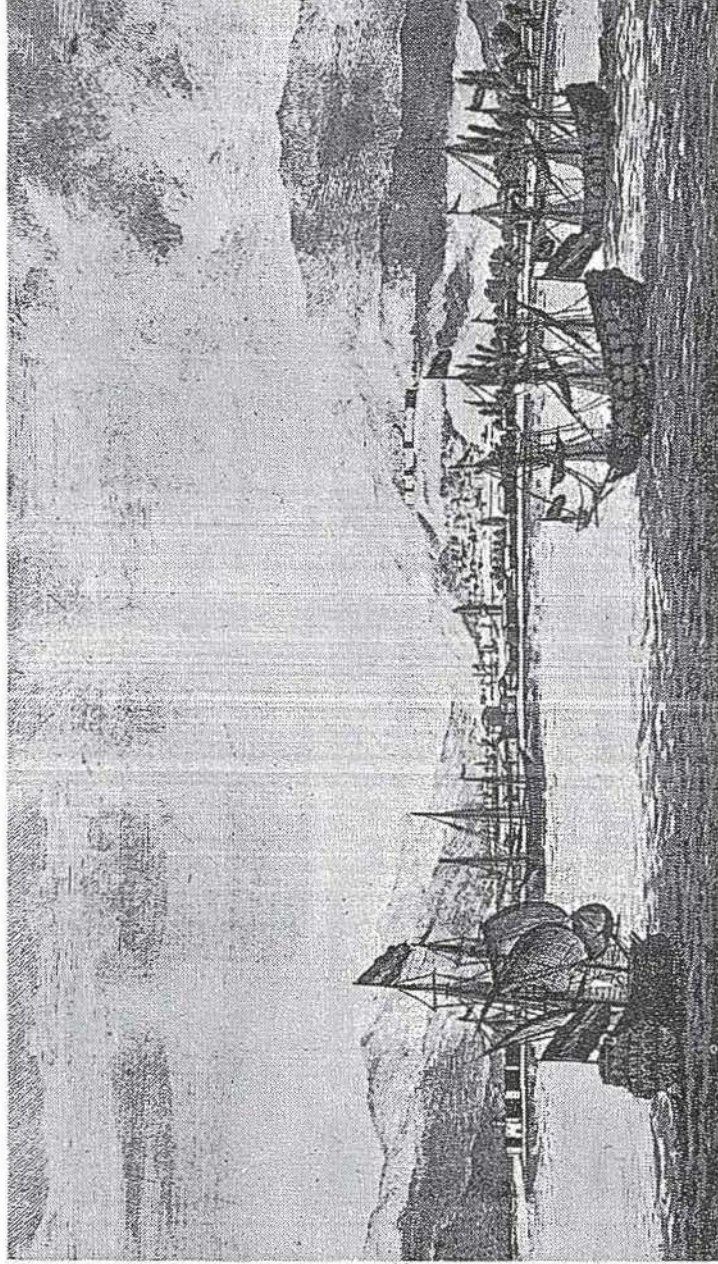
121 G.F. Abbott, «The Levant Company and its Rivals», *The Quarterly Review*, no. 463, April, 1920, vol. 233, s. 331.

SONUÇ

Deprem ve doğal afetler bir yana bırakılırsa, İzmir şehrinin coğrafi konumu, Anadolu ve İran'la ticari bağı ve ilişkileri olan Batı Avrupa'nın ticaretle uğraşan ulusları için ideal bir yerdi. İzmir yalnızca Anadolu ve İran'da üretilen ticari ham maddelerini getiren kervanlar için değil, aynı zamanda yabancı ticaret gemileri için çok elverişli limanı olan bir şehirdi. Bu nedenle İzmir, kara ve deniz yollarının birleştiği bir liman şehri olarak uluslararası bir üne sahip oldu. Bunun yanında İzmir, konsolosluklar ve Batı Avrupa devletlerinin tüccarlarına göre, karışıklık ve güvenliğin bozulduğu zamanlarda, limanda demirli bulunan ticaret gemilerine her zaman sığınmak olanağını sağladığı için oldukça yaşam güvencesi olan bir yerleşim merkeziydi. 1688 deki müthiş depremle İzmir'in hemen tamamı harap olduğu halde, yabancı tüccar kolonileri kendi ticari faaliyetlerini sürdürmek için İzmir'den daha elverişli bir başka yer bulamamışlardı. Bu nedenlerden ötürü, İzmir çabucak canlanmış ve 1688 den sonra bir ticaret limanı olarak gelişmesini sürdürürken Batı Avrupanın Orta Doğu'ya uyguladığı ekonomik abluka politikasında köprü durumunda olmuştur. Kısa bir süre sonra da İzmir, bölge ticareti ile yakından ilişki içinde olan Fransa ve İngiltere arasındaki aktif ve amansız rekabete sahne olmuş ve bu ticari gelişme Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğundan 1740 kapitülasyonlarını almasıyla da noktalanmıştır.

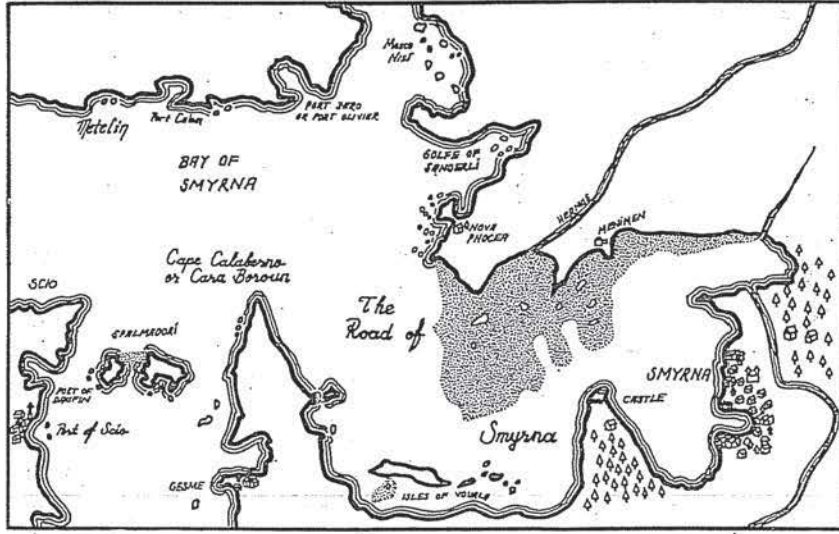
1631 - 1739 ARASI İZMİR ŞEHİRİ NÜFUS TAHMİNLERİNİN
MUKAYESELİ TABLOSU

Yıllar	Gezinler	Türkler	Rumlar	Ermeniler	Yahudiler	Avrupahlılar	Toplam
1631	Tavernier	60.000	15.000	8.000	7.000		90.000
1662	Pasifique						
1671	Eviya Çelebi						51.500
1675	Spon et Wheler	30.000	10.000		15.000		55.000
1678	Le Bruyn						80.000
1699	De La Motraye	14.000	8.000	400	1.500	200	24.100
1702	Tournefort	15.000	10.000	200	1.800	200	27.200
1714	Lucas	100.000	20.000	8.000			128.000
1725	De Sainte Maure	50.000	8.000	2.000 (Ermeniler ve Yahudiler)			60.000
1731	Tollot	50.000	12.000	7.000	7.000		76.000
1739	Pococke	84.000	8.000	2.000	6.000		100.000

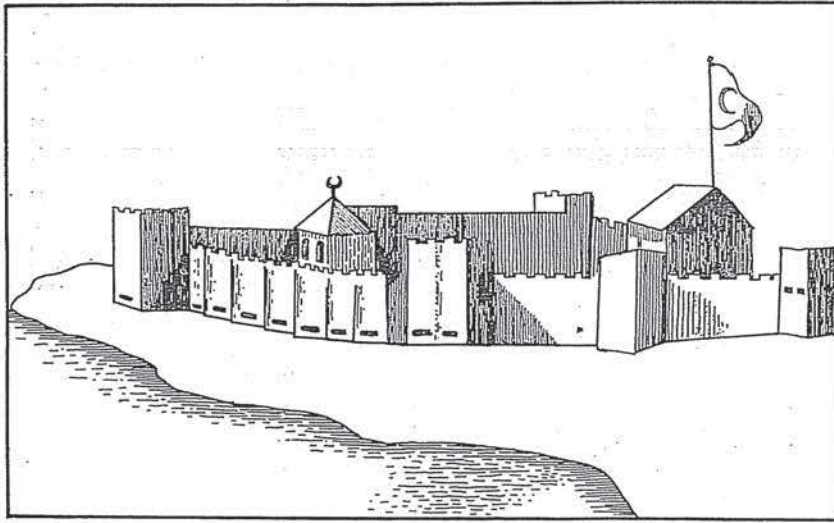


Şekil : 1 1678'de İZMİR

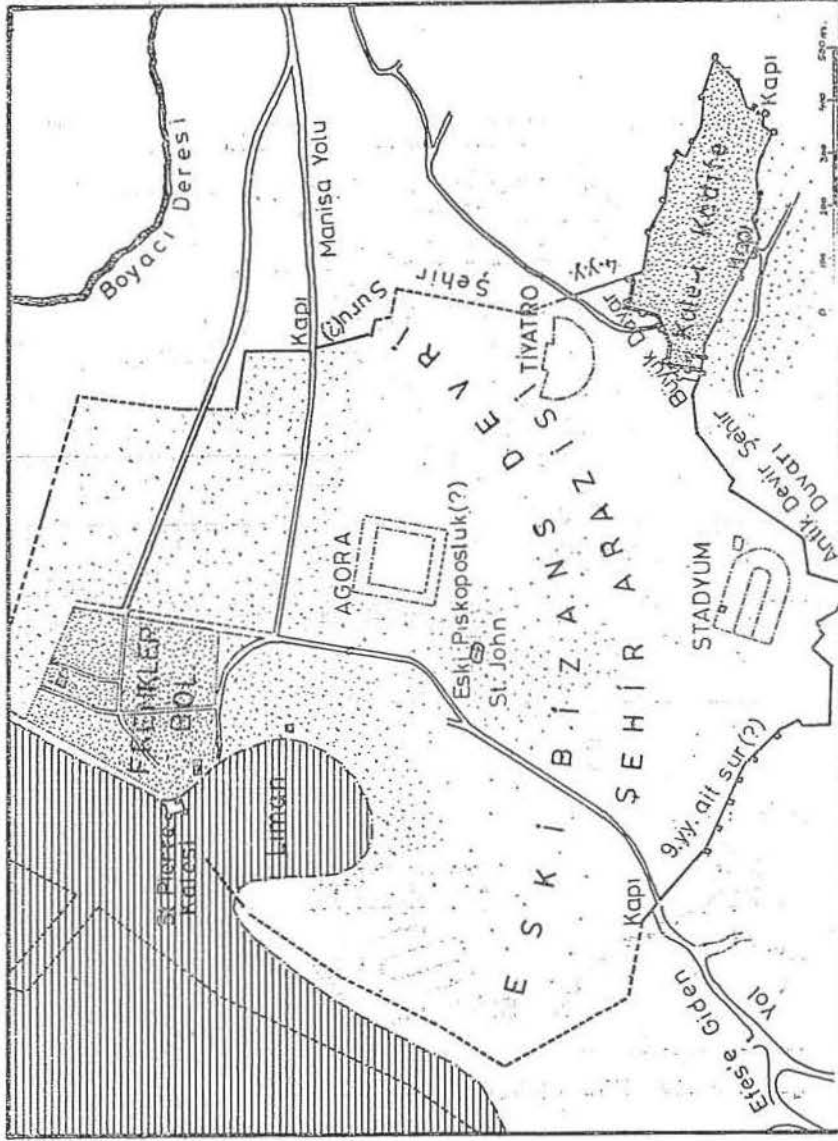
a-Sancak-burnu Kalesi. b-İzmir şehri arka planda. c-Kadife-kale.



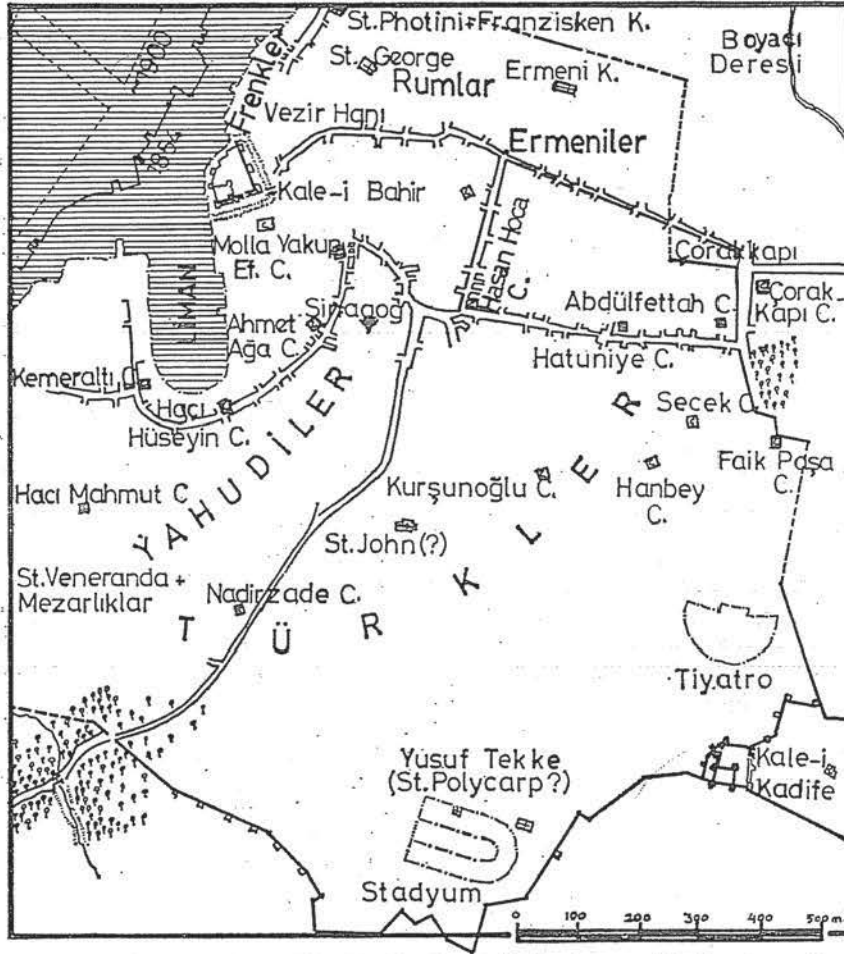
Şekil : 2 1702'de yapılan İzmir körfezi krokisi.



Şekil : 3 1702'de yapılan Sancak-burnu Kalesi Krokisi.



Şekil : 4 XIV. yüzyılda İzmir şehrinin Konumu ve gelişimi.



Şekil : 5 XVII-XVIII. yüzyıllarda İzmir'in topografik durumu.