

Sayı. 15

Sene:1995-1997

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ EDEBİYAT FAKÜLTESİ

Prof. Dr. M. MÜNİR AKTEPE'YE

ARMAĞAN

TARİH ENSTİTÜSÜ DERGİSİ

EDEBİYAT FAKÜLTESİ BASIMEVİ
İSTANBUL 1997

İZMİR VE KEMERALTI

*Zeki Arıkan**

İzmir, XVII. yüzyılda Akdeniz Ticaretinde oldukça parlak bir konuma geldi. Ancak Braudel'e bakılırsa İzmir'in bu canlılığı XVI. yüzyılın ikinci yarısına doğru başlamıştı.

İzmir'in ekonomik ve ticarî yönden canlanması, büyük coğrafi keşiflerle birlikte Doğu ticaret yollarının yön değiştirmesi ve Akdeniz'in ağırlığının Atlantik'e kaymasıyla çakışmaktadır. Çelişkili gibi görünen bu gelişmenin temelinde Doğu'nun ipeğinin İzmir üzerinden Avrupa'ya gönderilmesi yatıyordu. Ancak ipek ticaretinin yanında İzmir ve artbölgesinde üretilen birçok ürünlerin daha ucuz ve kolay bir yolla temin edilmesi de önemli etken idi. Nitekim daha XVI. yüzyılda Venedik, Dubrovnik gemileri İzmir iskelesinden hububat, deri, pamuk yüklüyorlardı. Yine İzmir'den yüklenen ürünler arasında sebze ve meyve de bulunuyordu. Osmanlı Devleti'nin iç tüketimi dengelemek için zaman zaman başta buğday olmak üzere bir takım ürünlerin dışarıya ihracını yasaklaması, Batı Anadolu limanlarında kaçakçılığın geniş ölçüde yaygınlaşmasına ortam hazırlamıştır. Bu kaçakçılık İzmir limanında da önemli bir yer tutuyordu². İzmir'in iç ticaret açısından da işlek bir duruma geldiği görülmektedir. Nitekim İstanbul'un ve özellikle sarayın gereksinimi olan meyve, sebze, kuru yemiş büyük ölçüde İzmir limanından yükleniyordu. Bu ürünler içinde kara ve kızıl üzüm, badem, incir, nar vb. ilk sırada yer almaktadır.

* Prof. Dr., Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi öğretim üyesi.

1 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1966, I, 262.

2 Zeki Arıkan, «Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu meta)», *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, 279-306.

XVII. yüzyıl başlarından itibaren İzmir'i ziyaret eden seyahatçıların eserlerinde buranın ticarî yönden ve özellikle ipek ticareti açısından ne kadar önemli olduğu üzerinde durulmaktadır³. Halep, Trablusşam, Sayda ve İran'dan gelen ipek ve ipekliler burada piyasaya sürülmektedir. Ocak ayından başlamak üzere Eylül'e kadar kervanlarla İzmir'e getirilen ipekliler, iyi nitelikli mallardı. Diğer aylarda getirilenler ise kaba ve kalın cins ürünlerdi. Yalnız İran'ın kuzeyinden ve Kuzeybatısından, yani Geylan ile Şirvan ve Şemahi yöresinden İzmir'e getirilen ipeğin yıllık miktarı bazan 30.000 balyayı buluyordu⁴. İpek dışında İzmir'den tiftik, yapağı, afyon, kitre zamkı, balmumu, mazı, halı, zeytinyağı, sünger, kuru üzüm, incir, şarap, kökboya, deri, maroken vb. ihraç edilirdi. Frenk gemileri buraya yünlü kumaşlar, ipekliler, kahve, çivit, baharat, şeker, kağıt, cam, kırmızı böceği, saparna, bakkam ağacı vb. getirirlerdi⁵.

Şehrin ticaretinin günden güne yoğunlaşması, İzmir'in fiziksel yönden de gelişmesine ortam hazırlamış ve XVII. yüzyıl ortalarında İzmir'de geniş kapsamlı bir inşaa faaliyeti başlamıştır. Bu inşaa faaliyetinin büyük ölçüde Kemeraltı'nda gerçekleştiğine şüphe yoktur. Şehirde, hanlar, çarşılar, bedestenler, arasta tabir olunan ticaret mahalleri ve aynı tipte inşaa edilmiş sıra dükkânlar geniş bir saha kaplamaktadır. Bu durum sonraki yüzyıllarda da aynen devam etmiştir⁶. XVII. yüzyıldaki inşaa faaliyetleri içinde Sadrazam Köprülüzade Fazıl Ahmet Paşa'nın çabaları önemli bir yer tutmaktadır. Kısacası Fazıl Ahmet Paşa, İzmir'in Kasap Hızır mahallesinde, yani Yol Bedestenini ile Hisar Camii ve eski Be-

3 Daniel Goffman, *İzmir and the Levantine World, 1550-1650*, Washington 1990, 50-64; Necmi Ülker, «Batılı Gözlemlere Göre XVII. yüzyılın İkinci Yarısında İzmir Şehri ve Ticari Sorunları», *Tarih Enstitüsü Dergisi*, XII (1982), 317-354.

4 İkonomos/B.F. Siars (Çev. Arapzade Cevdet), *İzmir Hakkında Tetkikat*, İzmir 1932, 292-294.

5 Joseph P. de Tournefort, *Voyage d'un botaniste II, Notes et Bibliographie de Stéphane Yerasimos*, Paris 1982, 313-322. Ayrıca bk. Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the eighteenth Century (1700-1800)*, Athens 1992.

6 Münir Aktepe, «İzmir Hanları ve Çarşuları Hakkında Ön Bilgi», *Tarih Dergisi*, 25 (1971), 109.

lediye binası çevresinde iki han yaptırmıştır. Büyük Vezir Hanının yanında Fazıl Ahmet Paşa'ya ait bir cami ve medrese ile bir de çifte hamam vardı. Fazıl Ahmet Paşa, İzmir'e getirdiği Vezir Suyuna karşılık olmak üzere bu hanları inşa ve vakfetmiştir⁷. Denizden kazanılan dolma zemin üzerine inşa edilen gümrük binası⁸, gemilerin giriş ve çıkışını denetlemek için yapılan Sancak-kale, İzmir ticaretini belirli bir düzene sokmak için girişilen çabaların uzantısı olarak görülmektedir.

XVII. ve daha sonraki yüzyıllar içindeki yapılaşmada «şehir içi hanları» önemli bir yer tutmaktadır. Bu hanlar, insan ve hayvanların barınmasına, ticaretin akışına, emtianın depolanmasına hizmet eden çok çeşitli işlevleri yerine getirmektedir. «Şehir içi hanları» Türk şehrinin fiziki gelişmesi ve bu gelişmeyle ilgili tarihsel, toplumsal verileri bünyesinde barındırdıkları için de son derece önemlidir⁹. Kâtip Çelebi, 1648 yılında yazdığı Cihannüma'da İzmir'de 60 hanın bulunduğunu kaydetmektedir¹⁰. 1671 yılında İzmir'i ziyaret eden ve bu şehir hakkında son derece ayrıntılı bilgi veren Evliya Çelebi, kaleye benzer (kale misal) 82 hanın bulunduğunu söyleyerek bunlardan yalnız 19 tanesinin adını vermektedir¹¹. Bu hanlardan bazılarının yeri tespit edilebilmiştir¹². Bu konuda Prof. Münir Aktepe'nin yaptığı sistemli çalışma, Bozkurt Ersoy'un doktora teziyle tamamlanmıştır. Aktepe'nin çalışmasında tespit edilen 76 adet hanla ilgili bilgi verilmiş, araştırmanın yapıldığı 70'li yıllarda var olanların durumları belirtilmiştir. Müller-Wiener'in İzmir pazarı üzerindeki oldukça titiz çalışmasında¹³ 180 hanın kataloğu yapılmıştır. Bozkurt Ersoy'a göre,

7 Aktepe, «İzmir Hanları...», 146; Aynı yazar, «İzmir Suları Çeşme ve Sebilleri ile Şadırvanları Hakkında Bir Araştırma», *Tarih Dergisi*, 30 (1976), 138.

8 Necmi Ülker, «Batılı Gözlemcilere Göre...», 329.

9 Bozkurt Ersoy, *İzmir Hanları*, Ankara 1991, 3.

10 Kâtip Çelebi, *Cihannüma*, İstanbul 1145, 669.

11 *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, İstanbul 1935, 96.

12 Bozkurt Ersoy, *İzmir Hanları*, tür. yer; Aktepe, «İzmir Hanları», tür. yer.

13 Wolfgang Müller-Wiener, «Der Bazar von İzmir», *Mitteilungen der Frankischen Geographischen Gesellschaft*, 27-28 (180-81), 420-454; Krg. Aynı yazar, «Die Stadtbefestigungen von İzmir, Sığacık und Çandarlı», *Istanbul Mitteilungen*, 12 (1962), 60-96.

han olarak adlandırılan depo yapıları ve oteller hariç tutulursa, Osmanlı döneminde İzmir'de 101 adet han inşa edildiği ortaya çıkmaktadır. Ancak ne yazık ki tespit edilen hanlardan yalnız on sekiz tanesi günümüze kadar gelebilmiştir. Ersoy'un çalışması, mevcut hanların plânlarıyla bugünkü durumlarını tespit etmek açısından büyük bir önem taşımaktadır.

Büyük birkaç han, limanın kuzey kıyılarında yer alıyordu. Bu alan daha sonra Kasap Hızır Mahallesi adıyla anılmıştır. Bazı hanlar da Aya Yorgi Kilisesinin doğusunda yer almıştı. İç liman 1670-1680 yıllarında antik döneme göre epey küçülmüş ve bataklasmaşmıştı¹⁴. Bu nedenle limana ancak küçük gemiler ve yelkenliler girebiliyorlardı. Gemiler, oldukça korunaklı olan limanın ve şehrin dışında kalıyor, doldurma boşaltma işleri küçük kayıklarla yapılıyordu. Bu trafik, eski liman kalesinin genellikle kuzeyinde, Frenk Mahallesinde gerçekleşiyordu. Frenk ticaret evleri ve konsoloslukları da aynı alanda bulunuyordu. Bunların bulunduğu yer, kıyıya paralel olarak kuzeye doğru giden cadde üstündeydi. Bu cadde sonradan Frenk Caddesi olarak adlandırılmıştır¹⁵. Evliya Çelebi'ye göre : «Frenk mahallesinin çarşuy-ı bâzârı gayet müzeyyen... olup... cümle hane-i müşrikin şehrin şimalinde sahil-i limana vaki olmuştur»¹⁶. Evliya Çelebi'nin İzmir'in ekonomik ve sosyal yönden tespit ettiği bu farkı denebilir ki Kurtuluş'a kadar devam etmiş ve ancak Cumhuriyet döneminde bir bütünlük sağlanabilmiştir.

Evliya Çelebi'nin gerek İzmir şehri ve gerek Kemeraltı çarşısı hakkında verdiği bilgiler son derece önemlidir. Ona göre, Osmanlı İmparatorluğunda 260 tane geçit mahalli olan iskele şehri vardır. Bunlar yük çözülür, yük bağlanır şehirlerdir. Çünkü yedi iklimde Osmanlı Devletiyle dost olan 18 yabancı devlet kralının balyosları ve konsolosları bu şehirde bulunur ve bunların tüccarları yeryüzünün mahsüllerini, bütün ülkeler halkının metallerini bu şehre getirirlerdi. Yılda bin gemi gelir, bin gemi gider. Getirip götürdükleri eşyalar İzmir'de satılırdı. Şehrin bütün so-

14 Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, İstanbul 1935, 152-153; Tuncer Baykara, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir 1974, 38.

15 Müller-Wiener, «Der Bazar von İzmir», 440.

16 Evliya Çelebi, 97.

kakları gayet süslüdür. Her tarafta alışveriş olur, şehir çok kalabalık olup rahatça yürümeye imkan olmaz. Gece ve gündüz, Arap ve Acem diyarından nice yüz bin deve, at, katır gelir giderdi. Bu şehirde daima ucuzluk vardır. Çünkü hem denizden hem karadan türlü mallar gelmektedir. Balı, narı, bademi, sabunu dünyaca ünlüdür.

Gümrük önündeki binanın sol tarafında kale vardır. Bu kalenin solunda bir küçük liman vardır ki 200 pare gemi alır... Bu küçük limanın karşısında Ahmet Ağa Camii¹⁷ önünden itibaren Kapdan Kaplan Mustafa Paşa limanın yarısını doldurmuş ve üzerine yeni bir çarşı yaptırmıştır. Bu çarşının uzunluğu 300 adım olup 150 adet dükkânla çevrili bulunuyordu. Bu çarşının sonunda ve iskele başında meyve gümrükhanesi olan büyük bir saray vardı. Yine Evliya Çelebi'ye göre çarşıda muhtesibe vergi veren 3060 dükkân bulunmaktadır. Mısır çarşısı mamur dükkânlardır. Üçyüz tane sağlam bezirgan mahzeni bulunmaktadır.

Evliya Çelebinin Kemeraltı'nda bulunan camiler hakkında verdiği bilgiler de zaman zaman çelişkiye düşmekle birlikte, dikkat çekicidir. Molla Yakup¹⁸ deniz kıyısındadır. Yeni pazar başındaki Ahmet Ağa (Kestane Pazarı) Camii'nin altı kârgir dükkânlarla doludur. Kapan ve mahzenlidir. Hacı Hüseyin Camii (Başduvak) limanın kenarında yapılmıştır. Kitabesi 1062 tarihlidir. Altında dükkân ve mahzenler bulunmaktadır. Beyaz inciye benzettiği Şadırvan Camii'nin altı da baştan başa attar dükkânlarıyla doludur. Onun verdiği bilgiler Osmanlı şehirlerinin çarşılarında bulunan ve genellikle fevkani denilen camilerin işlevini önemli ölçüde aydınlatmaktadır. Camilerin altında inşa edilmiş olan dükkânlar, büyük ölçüde bu kurumların görevini yapmaları için gereken gelir kaynağını sağlıyordu.

İzmir, sık sık uğradığı depremler, salgın hastalıklar dolayısıyla harap olmakla birlikte, artbölgesinin ticarî dinamizmi saye-

17 Bugünkü Kestane Pazarı Camii. Bk. Münir Aktepe, «Osmanlı Devri İzmir Cami ve Mescitleri Hakkında Ön Bilgi», *Tarih Enstitüsü Dergisi* 3 (1972), 203-206.

18 Münir Aktepe, «İzmir'in Hisar Veya Yakup Bey Camii», *Tarih Dergisi*, 27 (1973), 85-98.

sinde kendini toparlayabildi. Çevresindeki ekonomik gelişmelerin parlak sonuçları yine İzmir'de somutlaşıyordu. Günümüzde genelde iyi durumda olan Çakaloğlu, Mirkelamoğlu, Karaosmanoğlu ve Selvili hanların¹⁹ XVIII. yüzyılın ikinci yarısında yapılmış olması, ticarî canlılığın bir göstergesi olarak kabul edilebilir. Bu gelişmeler nedeniyle İzmir, Anadolu'nun en önemli bir ticaret merkezi olmak özelliğini koruyordu. Geleneksel ihraç ürünlerine tütün de katılmış, pamuk, incir ve üzüm gibi ürünlerin de ihraç miktarı artmıştı. Bu artışta en önemli etken, İzmir-Aydın (1857-1866), İzmir-Kasaba (1863-1866)²⁰ demiryolu hatlarının işletilmeye başlanmasıydı. Böylece İzmir'in artbölgesiyle bağlantısı daha kolaylaşmış ve hız kazanmıştı. Diğer önemli bir gelişme de eksikliği birkaç yüzyıldan beri dile getirilen rıhtımın yapılmasıdır. Aslında rıhtım inşaatı, demiryollarının yapılmasıyla birlikte artan ticarî trafiğin akışını kolaylaştırmak, gemilerin rahatça yanaşabilecekleri, yükleme ve boşaltma yapabilecekleri bir mekân elde etmek için gerekliydi. 1867'de başlayan rıhtım inşaatı 1878'de tamamlandı. Bu inşaat sırasında kıyı şeridinde bazı yerler doldurulmuş ve kazanılan alanlarda ticarî bir yapılaşma başlamıştır²¹. Böylece İzmir modern bir limana kavuştu. Rıhtım boyunca yeni dükkânlar, mağazalar, oteller, tiyatro binaları yerlerini almaya başladı. Yangından önceki yıllara ait resim ve kartpostallar, rıhtım ya da 1. Kordon'daki görkemli yapılar hakkında açık bir fikir vermektedir. XVIII. yüzyıldan itibaren var olduğu anlaşılan²² uzun, genellikle ticarî amaçla kullanılan ve *ferhane* denilen geçit ve pasajlar daha büyük bir önem kazandı. İzmir, XIX. yüzyıl gezginleri tarafından «Doğu'nun küçük Paris'i» olarak niteleniyordu.

Kemeraltı'nın Yemiş Çarşısı, uluslararası ticaretin en çok yoğunlaştığı alanlardan biri haline gelmişti. Gençliğinde uzun süre İzmir'de kalan ve bu şehrin kültürel yaşamına önemli bir katkı-

19 Bozkurt Ersoy, *İzmir Hanları*, tür. yer.

20 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara 1982; Jacques Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman (1895-1914)*, Paris 1977, 331-341.

21 Mübahat S. Kütükoğlu, «İzmir Rıhtım İnşaatı ve İşletme İmtiyazı», *Tarih Dergisi*, 32 (1979), 495-558; Jacques Thobie, *Intérêts...*, 132-137.

22 Rauf Bayru, «20 yy. Başlarında Kemeraltı», *Egemimarlık*, 92/1 (1992), 46.

da bulunan Halit Ziya Uşaklıgil, bu çarşının evrensel konumunu şöyle ifade etmektedir :

«İzmir’le alâkası olan büyük bir Anadolu parçasının bütün elde ettikleri gelir, Yemiş Çarşısından başlayarak Gümrük yakınlarına kadar geniş bir alanı doldururdu. Ve bu alanın içinde dünyanın her tarafından akın etmiş çeşitli bayraklara bağlı yabancılarla yine dünyanın neresinden çıktıkları belli olmayan fakat ötedenberi İzmir’de kurulu oldukları bilinen, ceplerinde çeşitli hatta birkaç tabiiyet varakaları ile, sanki Frenkler, ve bunların arasında Rumlar, Ermeniler, hele Musevilerden meydana gelmiş bir mahşer kaynaşırdu. Bir kovanki arıları vızıldayarak, her vakit toplanacak balları kursaklarından taşıyacak kadar emerek sonu gelmeyen bir çalışma içinde dönerdi. Sonra şurada burada tek tük Türk mağazaları vardı. Buralarda misafirlerine bol bol kahve ve çay ikram eden, işlerinin bütün hararet ve uğraşma güçlerini gerektiren kısımlarını yanlarında çalışan yine çeşitli milletlerden gençlere bırakmış ‘Efendi’ler vardı. ...Anadolu’nun en zengin bir kaynağından İzmir’e gelen mahsul oluşu her tarafı delik deşik, çürük, çatlak bir su borusu gibiydi ki yolunun üzerinde sıza sıza sonunda varacağı yere bir sicim kalınlığında varmış bulunurdu.

Bu sicim de yabancıların cebinde gittikçe kabaran bir yumak meydana getirirdi»²³.

«Anadolu’nun en zengin bir kaynağından İzmir’e» gelen ürünler arasında incir oldukça seçkin ve önemli bir yer tutuyordu. İzmir-Aydın demiryolu hattının açılışından beri, bu yörede yetişen ürünlerin Yemiş Çarşısına taşınması zaman zaman bir takım sorunlar doğurmaktan geri kalmıyordu. Herşeyden önce Kervan ticaretinin ve buna bağlı olarak ünlü Kervan Köprüsünün işlevi geri plânda kalmıştı. Ancak 1907 yılında Şimendifer Kumpanyasının incir yüklerini Kemer istasyonuna değil de Punta’ya taşımak ve orada teslim etmek istemesi geniş tartışmalara yol açtı. Şöyle ki Aydın Şimendifer Hattının işletmeye açılışından beri Kumpanya, belirli bir ücret karşılığında incir mahsûlünü üretim merkezlerinden Kemer istasyonuna taşımakta ve burada vagonlardan indirilen mallar, develerle Yemiş Çarşısına aktarılmaktay-

23 Halit Ziya Uşaklıgil, *Kırk Yıl*, İstanbul 1969, 138-139.

di. Kumpanya, Punta'da büyük bir iskele ve depolar inşa ettirdikten sonra, oraya indirilen zahire gibi inciri de tüccara burada teslim etmeğe karar vermiş, ancak Kemer istasyonundan çarşıya nakledilecek incir için de kantar başına on üç para bir reşim alınmasını uygun görmüştü.

Bu durum incir piyasasının Punta istasyonuna nakli anlamına geliyordu. İncir piyasasının yer değiştirmesi ise şu sakıncaları birlikte getirecekti : İzmir'e yılda 80-100.000 yük incir gelmekte, bunun taşınması, işlenmesi, nakli için binlerle insan istihdam edilmekte ve yüzlerle han ve mağaza bu işe ayrılmış bulunmaktadır. Yılda binlerce lira irâd getiren bu han ve mağazalar birçok ahalîye aittir. Kumpanya, incir mahsûlünü Punta istasyonuna nakil ve orada inşa ettirdiği iskeleye indirirse, incir işlemlerinde çalışan işçilerden ancak bir kısmı orada iş bulabilecek, İzmir'in Kâtipoğlu, Değirmendağı, Bozyaka, Beştepe gibi uzak mahallerinde oturanlar bu işten yoksun kalacaktır. Başlangıçtan beri, «münhasıran incir işlerine tahsis olunup şimdiki şerefi de anıyla kaim olan han ve mağazaların da... tedricen kıymet ve itibarı» kaybolacaktır. İzmir'in ticarî hayatının Kemeraltı'ndan Punta'ya intikal etmesinin sonucu olarak, her esnafın tedricen Punta'ya gidip yerleşmesini zorunlu kılacak ve böylece hem Kemeraltı'nda hem de Punta'da şubeler açmak gerekecektir ki bu da «masraf ve mesalin» artmasından başka bir işe yaramayacaktır. Sonuçta... «bu zarar döne dolaşa nihayet zavallı rençbere» kadar uzanacak ve hiçkimse bu darbenin etkisinden kendini kurtaramayacaktır.

İzmir'in önde gelen tüccarlarından Fraşerli Gani Bey, Hamit Efendi ve Mösyö Salari'den oluşan bir komisyon gerekli girişimlerde bulunmak üzere çalışmaya başladı. İncirin yine eskiden olduğu gibi develerle taşınması dahi gündeme geldi. Vilayet İdare Meclisi, incir «muamelatının Punta'ya naklinden» doğacak zararları açıklayan bir rapor hazırladı. Eski uygulamanın geçerli olmasına (Teamül-i kadimenin muhafazasına) dair İzmir Ticaret Odası da ayrıntılı bir raporu vilâyete sundu. Mahsûlün develerle nakli hakkındaki tehditkâr önlem ne etkili olabilir ne de kolaylıkla uygulanabilirdi. Çünkü «nakliyatın bu tarz-ı icrası şimendiferin bahşeylediği fevkalâde suhulete karşı çoktan beri metruk ve muattal kalmıştır». Ancak tüccarın incirlerin develerle nakli ko-

nusundaki kararı üzerine kumpanya geri adım atmak zorunda kaldı²⁴. İncir, ayrıntıya girmeden belirtelim ki Kemeraltı Çarşısında Türk üreticisinin birleşmesinin, bir araya gelmesinin de ilk çekirdeğini oluşturmuş ve Kooperatif Aydın İncir Müstahsil-leri Anonim Şirketi de burada doğmuştur²⁵.

Öte yandan İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba demiryollarının işletmeye açılmasından ve rihtim inşaatının tamamlanmasından sonra Frenk mahallesi ile şehrin diğer kesimleri arasındaki dengesizlik daha da arttı. Bu dengesizliği gidermeye çalışanların başında Midhat Paşa gelmektedir. Midhat Paşa, çok kısa süren İzmir valiliği sırasında Basmahane'den Konak'a, oradan Göztepe'ye uzanacak bir tramvay hattının yapımı için hazırlıklara girişti. Bir başka tramvay hattı da Kasaba istasyonu ile Aydın istasyonu arasında açılacak ve böylece İzmir'in bir bütün halinde gelişmesine ortam hazırlanacaktı. Fakat bu proje, valinin görevden alınmasıyla uygulama alanına konulamadı. Bununla birlikte, Midhat Paşa bugün kendi adıyla anılan caddenin önemli bir kısmını açmayı başarabildi²⁶.

XX. yüzyıl başlarında bir başka vali, İzmir'in yeniden yapılanması konusunda oldukça ileri adımlar attı. 1914-1918 yılları arasında valilik yapan Rahmi Bey (Arslan), şehir içindeki mezarlıkları kaldırttı. Midhat Paşa'nın tasarladığı Basmahane-Güm-rük arasındaki bulvarın yapımına girişti. Milli Kütüphane ve Milli Sinema'nın temelleri onun zamanında atıldı²⁷.

24 «İncir Nakliyatı», *Ahenk*, 11 Temmuz 1323; «İncir Nakliyatı Meselesi», *Ahenk*, 14 Temmuz 1323; «Aydın Şimendifer Kumpanyası ve İncir Nakliyatı», *Ahenk*, 17 Temmuz 1323; Fraşerli Gani, «İncir Nakliyatı Meselesi Ehemmiyet Aldı», *Ahenk*, 18 Temmuz 1323; İbnülcemal Ragıp, «Yine İncir», *Ahenk*, 26 Temmuz 1323; «Aydın Şimendiferi ve İncir Nakliyatı», 1 Ağustos 1323, ayrıca bk. 10 Ağustos 1323.

25 Zafer Toprak, *Türkiye'de 'Mülki İktisat (1908-1918)'*, Ankara 1982, 227.

26 Zeki Arıkan, «Midhat Paşa'nın İzmir Valiliği (Ağustos 1880-Mayıs 1881)», *Uluslararası Midhat Paşa Semineri Bildiriler ve Tartışmalar*, Ankara 1986, 127-184.

27 Ahmet Mehmetefendioğlu, *Rahmi Arslan Yaşamı ve İzmir Valiliği*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi (basılmamış), 1990.

Şimdiye kadar Kemeraltı'nın hep ekonomik ve ticarî durumu vurgulandı. Aslında Kemeraltı, İzmir'de kültürel gelişmenin de temelini oluşturmuş ve ilk kültürel filizlenmeler burada kendini göstermiştir. Türk edebiyatının İzmir'de uyanışının ilk yapraklarından biri olan Nevruz'un (1884) idaresi, Kemeraltı caddesinde Beyler mahallesine dönen sokağın köşesinde idi²⁸. Yine 1886'da Halit Ziya ile Tefik Nevzat'ın çıkarmaya başladığı *Hizmet*'in de idarehanesi Kemeraltı Caddesinde bir hanın üst katında yer alan karşılıklı iki odadan oluşuyordu²⁹. *Hizmet*'i izleyen *Ahenk* ve daha sonra yayınlanan gazetelerin de çıkış noktası Kemeraltı idi. İzmir'in en övünülecek kurumlarından biri olan Milli Kütüphane'nin de temelleri Kemeraltı'nda Salepçioğlu Hanı'nda atılmıştı. Sözün kısası Kemeraltı Çarşısı, şehrin sosyal, ekonomik ve kültürel gelişmesinin en seçkin olanlarından birini oluşturmuş ve burası yalnız Ege Bölgesiyle Akdeniz arasında değil aynı zamanda geçmişle gelecek arasında da bir köprü ödevini görmüştür.

EK : I

İNCİR NAKLİYATI

İzmir mehafil-i ticaretinde şu aralık en ziyade mevzubahs olan şey incir nakliyatı meselesidir. Aydın Demiryolu Kumpanyasının badema incir mahsûlünü Punta istasyonuna indireceği hakkında bundan altı yedi ay evvel neşreylediği ilân alâkadâranın enzar-ı celp ile teşebbûsat-ı lazimeye tevessül eyledikleri gibi ilk ilân münderecatını cüz'î tadilat ile teyid eden ilân-ı ahiri üzerine de teccid-i teşebbûsat eyleyerek bir de komisyon teşkil eylemişlerdir.

28 Halit Ziya, *Kırk Yıl*, 121; Ziya Somar, *Yakın çağların fikir ve edebiyat tarihinde İzmir*, İzmir 1944, 8-15.

29 Halit Ziya, *Kırk Yıl*, 130.

Mahsûlün Punta istasyonuna indirilmesi piyasanın tedriciyle ve dolayısıyla oraya nakli demek olup bu ise ticaret ile işbu mahsul yüzünden kısm-ı azam-ı senenin ihtiyacat-ı maişetini temine çalışan ve ekserisi memleketin yukarı mahallatında yani incir merkez-i faaliyetinin nakl olunmak arzu olunduğu Punta'ya üç dört kilometre mesafede iskân ve ikamet eyleyen işçilerle badi olacağı suubetten kat-ı nazar eylevm nefsi-i İzmir'de sırf incircilliğe muhtas olan han ve mağazaların tenezzül-i kıymetini ve bu sebepten ashab-ı akar ile hazinenin heder-i menafiini mucip olacağı aşikârdır.

İncir muamelatının Punta'ya naklinden tevellüdü melhuz ve belki muhakkak olan mehaziri biz daha o vakit yani kumpanyanın ilk ilânını müteakip uzun uzadı şerh ve tafsîl eylemiştik ki o esnada meclis-i idare-i vilâyetten buna müteallik sadır olan karar mütalaamızı tamamiyle müeyyed görünmüştür. Mahsûlün tamamiyle idrak ve piyasaya nakli mevsimi hulul etmek üzere bulunduğu şu sırada mesele yeni baştan canlanmış ve muhit-i müzakere ve muhakemesi mehafil-i ticareti aşarak matbuata da tekrar sermaye-i bahs ve makal olmağa başlamıştır.

İşin menafi-i hazîne ve ahaliye, ticaret-i memlekete, maişet-i fukaraya derkâr olan şiddet-i irtibatı hasebiyle bunda ne kadar sarf-ı zihin ve imal-i fikir edilse cidden yeri ve değeri vardır. ... Tenvir-i ezhan ve teshil-i teşebbüsata medar olur mülâhazasıyla Rumca refikimizin dahi mülâhazat ve muhakematını tercüme ediyoruz.

Amaltiya diyor ki

...Malum olduğu üzere Aydın şimendifer hattının ta bidayet-i tesisinden beri hatt-ı mezkûr kumpanyası muayyen bir ücret mukabilinde incir mahsûlünü merakiz-i istihsalattan nakl ile Yemiş Çarşısında teslim etmekte, mahsûlü Kemere istasyonunda vagonlardan indirip oradan da develerle çarşıya nakl etmekte idi. Fakat Punta'da depolar ihdasıyla oradaki cesim iskelenin inşasından sonra kumpanya idaresi bir ilân neşriyle incirin bundan böyle Punta istasyonundan ahz ve tesellüm olunacağını, mahall-i mezkûredeki depolarda hüsn-i suretle muhafaza kılınacağını ve tüccaran Kemere istasyonundan da mallarını ahz edebileceklerse de

oradan Yemiş Çarşısına nakl için kantar başına altın akçe on üç para tediye eyleyeceklerini alakadarana beyan eylemiştir.

Kumpanya, imtiyaz mukavelenamesinde münderic şeraitin bahşeylediği hak ve salahiyeti teemmül ile ana istinaden bunu mevki-i tatbika vaz etmek istediğine şüphe edilemez. Lakin tüccarın dahi kadim ve elli seneden beri müteamil bir usul ve kaideye müsteniden makam-ı celil-i vilâyet vasıtasıyla nezaret-i aidesine müracaat eylemeğe kendilerinde bir hakk-ı salahiyet görmüşlerdir...

...Vilâyet-i celile âşar nezareti incir mahsûlünü münhasıran Yemiş Çarşısında ta'sir edeceğini resmen beyan eylemiştir ki bu da mahsûlün Punta depolarına indirilmesini imkân haricinde bırakıyor...

... İncir nakliyatına fazla masraf tahmil, yani kantar başına on üç para zam etmek hakkını kumpanyaya bahşeden esbab ve vesaili bilemiyoruz...

İncir ihracat ticaretinin mecra-yı faaliyetini dahil-i memleketteki mahall-i kadiminden Punta'da yeni inşa ettirilen kumpanya depolarına tahvil ve tevcih etmekteki arzusundan başka daha bir takım esbab-ı mühimme mevcut olsa gerektir... Elli seneden beri devam eden teamülün muhafazası zımından gerek burada gerek Dersaadet'te teşebbüsât-ı lazimedede bulunulmak üzere muteberan-ı tüccardan Fraşerli İzzetlü Gani Bey, Hamit Efendi, ve Mösyo Salari'den mürekkep bir komisyon teşkil eylemişlerdir. Fazla olarak şayet kumpanya yeni mukarrerat ve tasavvuratından sarf-ı nazar etmezse incirin develerle İzmir'e naklini müzakere eyleyeceklerdir.

Teamül-i kadimin lüzum-ı muhafazasına dair Ticaret Odası'nca dahi mufassal bir layiha kaleme alınarak makam-ı celil-i vilâyete takdim olunmuştur.

Mahsûlün develerle nakli hakkındaki tedbir-i tehditkâri ne müessir ve ne de sehlûltatbikdir diyebiliriz. Çünkü nakliyatın bu tarz ıcrası şimendiferin bahşeylediği suhulet-i fevkaladeye karşı çoktanberi metruk ve muattal kalmıştır. Mahaza ücret-i nakliyenin tezayüdü ve incir muamelat dâd ve şiddetini, emlak ve akara-

tın zararına olarak, uzak bir yere nakletmekteki suubet ve imkân-sızlık nazar-ı itibara alınırsa tüccaranın tedabir ve müddeiyatına hak verilir. ...Hem ticaret-i mahalliyeye ve hem de kumpanya menafiine taalluk eden şu işe bir hüsn-i tesviye ile nihayet verilmesi elzemdir. *Ahenk*, 11/24 Temmuz 1907/1323.

EK : II

İNCİR NAKLİYAT MESELESİ

«Nea Smirno» gazetesinden :

İncir nakliyatı meselesi hal-i tevakkufdadır. Çünkü kumpanya vaz ve dermeyan eylediği şeraitte, yani tüccaranın incirleri ya Punta'daki depolardan almaları veyahut talepleri üzerine Kemer istasyonundan çarşıya nakl için kantar başına on üç para vermeleri hakkında ısrar ediyor.

Nakliyattaki bu masarif-i munzamanın müstahsile mi yoksa tüccara mı ait olacağı meselesini... şimdilik tetkik etmeksizin... Şimendifer idaresinde büyük bir mevki işgal eden bir hemşehrimizden malumat istedik. Dedi ki :

— «Kumpanya incirin Punta istasyonuna nakline ve tacirlerin oradan ahz eylemelerine evvelki mevcut olmayan ve fakat şimdi derece-i subuta vardığı vechile her nevi ticarete irae-i teshilat maksadıyla tesis edilen Punta'daki iskele ve depoların inşası için masarif-i azime ihtiyar eyledikten sonra karar vermiştir. Binaberin Punta iskelesinin inşasından beri oraya indirilip satılan zehair gibi inciri de tüccarın oradan tesellüm etmek istememekteki esbabı kumpanya görmüyor... İncirin mahreçlerden şimendifere hin-i tahmilinde verilecek emre göre bir kısmını Kemer istasyonuna indirmeğe muhalefet etmişlerdir. Lakin Kemer istasyonu depolarının adem-i kifayetine mebni oraya indirilecek incirleri kantar başına 13 para ücretle tüccar mağazalarına nakl ve teslim eylemeği deruhte ediyor.

— İnciri kumpanyanın kendi masarifiyle çarşıya indirmesi kadimden beri müteamil ve binaenaleyh kanun hükmünü iktisap etmiş bir kaidedir ki Kumpanya hükümet-i seniyye ile münakid mukavelesi mucibince buna riayete mecburdur.

İnciri istasyondan çarşıya indirmeğe kumpanyanın bir mecburiyeti yoktur. Hiç bir kumpanya da bunu yapmıyor. Bu gibi şeyler kumpanyanın idare-i dahiliyesine ait olup bu babda da ancak idare-i umumiye ittihaz-ı mukarrerat eyler. İşbu usule ticaretin teshili için kumpanya mukaddema kendiliğinden karar vermiştir. Şimdi depoların tesisi üzerine teshilat-ı lazimeyi irae eylediği cihetle her ne vakit isterse eski kararını pek âlâ ilga edebilir. Mukavelede hiçbir kayıt münderic değildir.

...Makam-ı vilâyetin isteği üzerine nezaret : «hal-i hazırın muhafazası» lehine karar vermiş...

— İncirin develerle naklolunacağına ne dersiniz?

— Bana öyle geliyor ki işbu tedbir-i karar gayr-i musib bir fikir ve mülâhazanın neticesidir. Zira zamanımızda ticaretin şerait-i icrasına bakılırsa inciri develerle mevaki-i istihsaliyeden İzmir'e getirmek gayr-i mümkündür. Farz edelim ki getirilecek, bu menafi-i ticareti ehemmiyetli surette zarar eder... İki ay zarfında şimendiferin nakledeceği miktarı develerle getirmek asla kabil değildir... Tüccaranın işbu kararı hayalen olabilir. Yoksa hiçbir zaman vücut-ı hakikat bulamaz...

— O halde fikrinizce?

— Fikrimce iş kumpanya lehine neticelenecek ki kumpanyanın tüccar metalibine serfuru etmeyeceğini size temin edebilirim. Tacirlerin Punta istasyonundan inciri almaları pek âlâ mümkün olurken menfaatlerini ızzar edecek şey ne olabilir, göremiyoruz? ...Şimendiferin zaman-ı icarından evvel emtia-ı ticariye nakliyatının develerle icra olunduğu devreye bizi irca etmek isteyeceklerine bir suret-i hal ve tesviye isteselerdi daha müreccah olurdu...

Ahenk, 14/27 Temmuz 1907/1323.

EK : III

İNCİR NAKLİYATI MESELESİ EHEMMİYET ALDI

... Aydın Demiryolu Kumpanyası ortaya bir takım meşguliyet sürdürdü. Alakadarları telaşa düşürdü. Ahenk'in 14 Temmuz tarihli nüshasında ...incir nakliyatı meselesine dair yazılan bend-i mahsus-ta şimendifer idaresinde büyük bir mevki iştigal eden zatın beyanatı derc olunduğu şurada mevki-i istihsaliyeden şimendiferle naklonulacak 200-250 bin yük inciri iki mah zarfında develerle getirtmek asla kabil olmadığı hakkındaki ifadeyi «Nea Smirni» gazetesi kayd-ı ihtiyatla kabul ve tahrir etmek lâzım gelirdi... yanlış zabt edilmiş olsa gerektir. Çünkü bundan evvelki senelerde 80-100 bin yük arasında mahsul nakleden şimendifer geçen sene yüz bin yükü mütecaviz miktarda taşınması, işlenmesi, nakli için binlerle insan istihdam ve yüzlerle han ve mağaza istimal oluyor.

Senevi binlerle irâd getiren bu han ve mağazalar birçok ahalîye aittir. -Açıktan itiraf olunan- maksadı vechile kumpanya bu mahsûlü Punta istasyonuna indirip orada inşa ettiği iskeleden imrara muvaffak olursa incir ameliyatında istihdam olunan amelenin yalnız bir kısmının [Punta'ya civar olan mahallat ve kura ahalisinin] istihdam olunup İzmir'in Kâtipoğlu, Değirmendağı, Bozyaka, Beştepe gibi uzak mahallatında sakin olanların bizzarur bu işten mahrum kalması, bidayeti inşasından beri münhasıran incir işlerine tahsis olunup şimdiki şerefi de anınla kaim olan han ve mağazaların -arz talep kaidesinin netice-i kat'iyesi olmak üzere- tedricen kıymet ve itibarını gaip etmesinden dolayı gerek ashab-ı akaratın ve gerek hazine-i celilenin mutazarrır olması, İzmir hayat-ı ticariyesinin Punta'ya intikal etmesinin neticesi olarak her esnafın tedricen Punta'ya gidip yerleşmesi ve her iki Merkez-i ticaretle irtibatı tabii olan ticarethanelerle müessesesat-ı maliyenin muamele-i ticariye muktezası olarak hem İzmir'de, hem Punta'da şubeleri bulunmak suretiyle mesaisini taksim ve masarifini tezyide mecbur olmasından dolayı zarardide olması tabiidir.

Şimdi bu zararın rençbere derece-i şumul ve taallukuna gelince : Vakıa bu tebeddülattan rençber doğrudan doğruya mutazarrır olmuyorsa da bu zarar döne dolaşa nihayet zavallı rençbere müntehi olacağından sunuf-ı ahalide hiçbirinin bu darbenin daire-i tesirinden hariç kalmayacağı bedihidir.

«İncirin hin-i tahmilinde verilecek 'emre' göre bir kısmını Kemer istasyonuna indirmeğe muhalefet etmediğini ve Kemer istasyonu depolarının «adem-i kifayetine mebni» oraya indirilecek incirleri kantar başına on üç para ücretle tüccar mağazalarına nakl ve teslimini deruhte ettiğini» söylüyor.

... İncir için umuman kabul olunan menzilin de Kemer istasyonu olduğu malumdur. Arzu-yı umumî bu merkezde olduğu ve şimdiye kadar incirin Punta istasyonuna naklini talep eden bir ferd bulunmadığı halde bunun için mahrecinde yeniden ita-yı evamire lüzum gösterilmesindeki hikmeti hiç kimse anlamıyor.

Vakıa kumpanya Kemer istasyonundaki depoların adem-i kifayetini sebep gösteriyorsa da bunun bahane olduğunu ispata hacet yoktur... Yevmi incir muvaredatı 1500-3000 yük arasında idi. Kemer deposu birkaç günlük muvaredatı istiaba kâfidir...

İnciri kumpanyanın kendi masarifiyle çarşıya indirmesi kadimden beri müteamil ve binaenaleyh kanun hükmünü iktisap etmiş bir kaide olup kumpanyanın hükümet-i seniyye ile münakid şartnamesi mucibince buna riayete mecbur olduğu hakkındaki suale cevaben :

.....

Şimendiferin bidayet-i tesisinden beri yalnız incir değil eşyaya-ı saire dahi -bir fazla ücret talep olunmaksızın- tüccar mağazalarına nakl olunmakta ve Kasaba şimendifer kumpanyası da öteden beri bu vechile muamele etmektedir. İşte saika-ı ihtiyaçla kendiliğinden teessüs eden bu kaide kanun hükmünü iktisap etmiş bir «örf ve âdet» veyahut «teamüldür» ki...

... Kadimen mevcut olan bir teamülü mahvettikten sonra birçok ahalinin zararına olarak İzmir'in hayat-ı ticariyesini Punta'ya nakletmekten ibaret olduğundan tüccar için hal-i hazırı muhafazadan başka suret-i tesviye mümkün ve mutasavver değildir..

Fraşerli Gani

Ahenk, 18/31 Temmuz 1907/1323.

EK : IV

YİNE İNCİR

...İncir mahsûlü feyyaz-ı kudretin bu mübarek toprağa bahşeylediği bir nimet-i uzma olup misli dünyanın başka hiçbir tarafında yetişmediği gibi yetişmeyeceği de bunca tecrübelerin bisemer kalmasıyla sabit olmuş bir hakikattir.

...İncir işleyen hanlarda istimal olunan demiz suyunun iki sene-den beri Bahri Baba mevkiinden alınmasına han sahiplerinin mecbur tutulması işte bu şikâyet üzerine usul ittihaz kılınmıştır...

...Mesuliyet mahsûlün kısm-ı azamını işletip ihraç eden tüccaran-ı ecnebiyeye aittir... İzmir incirlerini râğbetten düşüreyim derken dolayısıyla buradaki hemşehrilerine memleketlerinin düşman-ı sıhhati olmak gibi ağır bir vicdansızlık tahmil etmiş olduğunu anlar... incir nakletmiştir ki... netice kumpanya aleyhine zuhur eder.

Kumpanya memuru şimendiferle günde 3.000'den fazla yük naklolunduğunu dermeyen ediyorsa da meclis-i idare-i vilâyetin karar-ı musibi en kesretli zamanda hadd-i âzamî günde 2.200 yük nakledilmesini icap ettirdiği gibi memur-ı mumalleyhin nakliyatın develerle icrasını daire-i imkân haricinde olarak göstermesi ahvâle vakıf olanlarca kabul olunamayacak mutalaattandır... incirin İzmir'e develerle nakli keyfiyeti alakadaranın ciddi, devamlı, sebatlı bir sa'y ve himmetin âsar-ı fiiliyesine muhtaçtır. Bugün dahil-i vilâyette Araplı, Burhanlı, Musalarlı, Emireşli develeriyle Aydın'ın yerli develerine icab-ı halinde inzımam edebilecek olan Konya develeri adeden ellibini tecavüz etmekte ise de emr-i münakalatta bugün temin-i maksat için altı yedi bin devenin vücudu kumpanyanın Kemer istasyonundan çarşıya nakl için kantar başında altın akça aradığı 13 parayı kumpanyaya gaip ettirdikten başka incir nakliyatından iki üç guruş tenzilat icrası gibi bir fedakârlık dahi ihtiyar ettirecektir. Artık zammetmek istediği 13 para kendilerine senevi 1.200 lira bir istifade temin edeceğini demiryolu o vakit hesap etsin...

Bir sene zarfında incir nakliyatı başlıca iki mah devam eder ki bu müddet zarfında -bir deve yedi defa nakliyat icra etmek üzere- 10.000 yükü 1500 deve ile mevaki-i istihsaliyeden İzmir'e getirmekte hiç te müşkilat çekilmez ve nakliyat bu suretle icrasında suubet ve satışta da hiçbir mazarrat görülmez.

... Bu sene nakliyatta yalnız bin beş yüz deve bulundurulacağı farz olunduğu takdirde kumpanyanın galp edeceği ve tabir-i sahih ile memleketimizde kalacağı tahakkuk edecek paranın miktarını hesap edelim :

10.000 yük 37.500 kantar eder ki bunun navlunu hadd-i vasatı olarak 9 1/2 guruş üzerinden 3.560 lira kadar tutar ki bu on bin yük develerimizle naklettirilecek olursa kumpanyaya varidat-ı umumiyyeden 3.600 lira raddesinde bir paranın gayr-ı kabil-i telafi bir zarar olarak tenakus ettiğini görecektir.

Münakalat Kemer istasyonuna şimendiferle gelipte oradan çarşıya kantar başına 13 paraya nakl olunduğu halde kumpanya 1.200 lira temin edeyim derken 3.600 lira raddesinde bir meblağ-ı cesimi elden kaçırarak bunu ilk senenin bir darbe-i hafifi makamında telakki etmek icap edeceğini kumpanyanın kâr azmude hesaba ithal etmelidir.

İşte bu bâlâdaki mukayeseye göre kumpanyanın sebebiyet vereceği teşebbüsat-ı hayırhâhane [incirin develerle nakline] ye menafi-i memleket nokta-ı nazarından takdir ile telakkiye seza bir muamele-i makbule olduğunu alakadaranın ciddi mesai ve ikdamı meydana koyacaktır..

.....

Kumpanyanın inciri çarşıya indirmek için kantar başına 13 para zammına salahiyetdar olmadığı hakkındaki delail-i nizamiye ve mütalaat-ı muhikka ikinci makalemizde...

İbnülcemal Ragıp

Ahenk, 26 Temmuz/8 Ağustos 1323/1907.

EK : V

ÜZÜM - İNCİR

...malı sevk ve ihraç edenler tarafından müstahsil ve tacirlerin zararına olarak şu aralık rivayat-ı bedhahane neşr ve iş'ar edilmekte olduğu işitiliyor. Halbuki Ticaret Odasından verilen malumat ciddiyet ve hakikate muvafık ve nazar-ı dikkate alınmağa layıktır...

...bir üzüm borsasının tesisi hakkındaki fikrimizi tekrar dermeyan..

AYDIN ŞİMENDİFERİ VE İNCİR NAKLİYATI

Şehrimizde Fransızca münteşir «Journal de Smirny» gazetesinin dünkü nüshasında okunmuştur :

«Aydın Şifendifer Kumpanyasının Ayasuluğ'dan gelecek incirler için tüccar mağazasına indirilmek şartıyla kantar başına alageldiği 6 guruş ücreti dört buçuk guruşa tenzil eylemek suretiyle ashab-ı emlakile akd-i mukavele eylediğini incir tüccarımız haber almakla müftehirdirler.

Eminiz ki ücret-i nakliye Ayasuluğ mallarının develerle naklini men etmek için indirilmiştir. Fakat incir tacirlerine icra edilen bu teshilat her neden münbais olursa olsun Aydın şimendifer direktörlüğünün yeni fikri bütün hatta teşmil edileceğine ve incir ihraç eden bütün istasyonların bundan müstefid olacaklarına tüccarımız itimat ediyorlar.

Bu, gösteriyor ki incirin develerle nakli projesi -ki mevki-i icraya konulmak üzere- şüphesiz terk edilecek ve incir tacirlerimiz şimendifer kumpanyasınca gösterilen bu teshilattan müstefid olmaktan geri kalmayacaklardır...

Ahenk, 1/14 Ağustos 1323/1907.