

XIX. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU VE NAZILLI EKONOMİSİNE ETKİLERİ

Doktora Öğrencisi İbrahim HAMALOĞLU
Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı

1. GİRİŞ

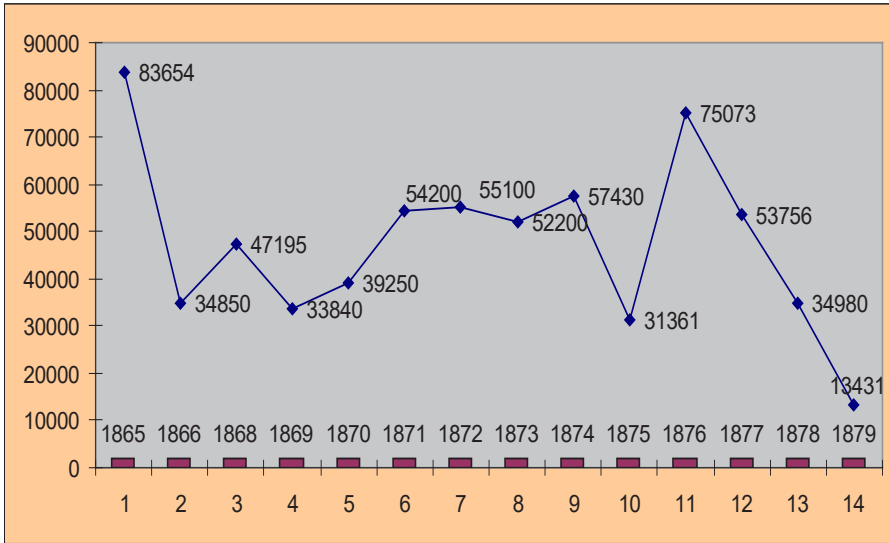
XIX. yüzyılın ilk yıllarında İngiltere’de lokomotifin keşfi ile modern anlamda demiryolu taşımacılığında yeni bir dönem ortaya çıkmıştır. 27 Eylül 1825 tarihine kadar maden ocaklarında kullanılan lokomotifler, bu tarihten itibaren ise George Stephenson önderliğinde yolcu ve yük taşımacılığında kullanılmaya başlamıştır. 15 Eylül 1830 tarihine gelindiğinde ise Liverpool- Manchester hattının açılması dünyada modern demiryolunun başlangıcı olarak kabul edilmektedir (Uzuntepe 2000: 5- 7). Ülke demiryolundaki gelişmeler kısa sürede diğer Avrupa ülkelerine yayılmıştır. Bu bağlamda Osmanlı Devleti’nde de demiryolu yapımı gündeme gelmiştir. 1830 yılındaki Chesney Projesi başarısız bir deneme de olsa Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu girişimidir. 1851 yılında İngilizler tarafından yapımına başlanan ve 1856 yılında ulaşımına açılan İskenderiye- Kahire hattı Osmanlı Devleti’nin ilk başarılı demiryolu girişimidir. Bu tarihten sonra 1857 yılında yapımına başlanan ve 1860 yılında açılan Köstence- Çernovada (Boğazköy) hattı yine İngilizlerin imtiyazında açılmıştır. Bu örneklerden görülebileceği üzere Osmanlı padişahları ve devlet adamları bu tür proje ve demiryolu yapımına çok büyük ilgi göstermişlerdir. Coğrafi konumu, ekonomik potansiyeli sayesinde Anadolu topraklarında ilk demiryolu hattının ihracata en fazla göz kırpan yeri olan Ege Bölgesi’nde inşa edilmesi de hiç şaşırtıcı değildir. Osmanlı Devleti’nin Batı Anadolu’da demiryolu ulaşımını desteklemesindeki bir başka nedenlerden birisi de zaman içinde sürekli iç karışıklara, başkaldırlara ve çeteciliğe sahne olan bölgede güvenlik ve asayişin sağlanması meselesi olmuştur. Bu nedenden dolayı Aydın’da iç güvenliğin tam olarak tesis edilemediği, toplumsal düzenin bir türlü yoluna koyulamadığı görülmektedir. Yabancı sermayedar ve yerli zengin grup bölgedeki iktisadi imkanları noksansız hesaplamaya çalışırken mevcut düzenin bünyesel olarak bu faaliyetleri kabul edip edemeyeceğini öngörememişlerdir (Özgün 2009: 20). Özellikle 93 Harbi’nden sonra eşkıyalık hareketlerinin Ödemiş, Tire, Nazilli ve Çine gibi bölgelerde yoğunlaştığı görülmüştür. İzmir ve art alanında üretilen ürünler, iklim ve coğrafi şartlar sayesinde kolaylıkla gerekli pazarlara ulaştırılırken, gelişen ticaret yolları açık bir şekilde ekonomik kaynak arayışındaki eşkıya çetelerini de bölgeye çekmiştir (Özgün vd. 2022: 195). Demiryolları bölgedeki tarım ve ticareti geliştirse de bölge geliri ve toprak dağılımındaki eşitsizlik, sürekli göç alınması ve buna bağlı olarak gayrimüslim nüfustaki artış ve bu unsurların ayrıcalıklı konuma gelmeleri gibi etkenlerden dolayı asayişsizliğin kaynağı olan eşkıyalığın artmasına zemin hazırlamıştır. Düyun-u Umumiye ve reji uygulamaları da çeşitli başkaldırlara sebep olmuştur (Başaran-Özçelik 2022: 891; Özgün 2017: 477, 478). Devlete göre demiryolu sayesinde daha çok sayıda asker ve güvenlik görevlisi daha kısa bir sürede bölgeye taşınabileceği için bölgede asayiş sağlamak kolaylaşacaktır. Demiryolları üretilen ürünleri limanlara aktarırken aynı zamanda eşkıya takibi için yönlendirilen müfrezelerin hızlı hareket etmesini sağlayacak bir ulaşım aracı olarak görülecektir (Özgün vd. 2022: 20). Ayrıca söz konusu asayiş ve güvenliğin sağlanması ile yabancı sermaye tereddüt etmeden iç bölgelere kadar nüfuz edebilecektir. Böylece demiryolunun bölgedeki üretimi arttırmasıyla Batı Anadolu’dan daha fazla vergi toplamak imkânının ortaya çıkacaktır. Geniş hinterlandtaki tarımdan alınan verginin artmasının yanı sıra ticareti de geliştirecek olan demiryolu hem ticaret gelirlerinin vergilendirilmesi hem de ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergilerinin artması sonucu devlet hazinesine katkı sağlayacaktır (Kurmuş 2008: 113). İzmir ise bu verimli hinterlandın bir çıkış noktası olması nedeniyle dış ticaret için oldukça elverişli bir konumdadır. Bölgede dağların denize dik uzanması nedeniyle oluşan verimli alüvyal topraklar ve maden zenginlikleri İngiliz

vadeli faydalar sağlasa da Avrupa mallarının bölgeye girişi hızlanmış ve klasik Osmanlı üretimi oldukça gerilemiştir. Özellikle ulaşım maliyetlerinin düşük olduğu tekstil gibi üretim dallarında ithal mallarının etkisi çok olmuştur. Doğal olarak demiryolunun tam kalbinde yer alan Nazilli’de bu durumdan nasiplenmiş, XIX. yüzyılın ortalarından sonuna doğru büyük değişim göstererek temel gıda ve tüketim maddeleri üreten bir merkezden Avrupa ve Batı dünyası için lüks tüketim malzemeleri üreten bir merkeze dönüşmüştür. Buğdaydan, üzüm ve incire doğru olan bu dönüşümde demiryolunun payı yine oldukça büyüktür. 1870’lere gelinceye dek tahıl ve pamuk üretimine göreli olarak daha çok ağırlık veren sermayedarlar, ihraç edilme olanakları daha yüksek olduğu için 1875’ten itibaren sanayi bitkileri üretimine yönelmişlerdir. Üzüm, tütün, incir, kök boya, zeytin, zeytinyağı, palamut ve haşhaş üretiminde yoğunlaşan bu çabalar, hızlı ve geniş ölçekte bir makineleşme gerektirmiştir. XIX. yüzyılın sonlarına doğru diğer Anadolu kentlerine göre oldukça belirgin bir şekilde gelişen Aydın vilayeti ve hinterlandındaki Nazilli bölgesi yabancı sermaye sahipleri sayesinde ekonomi düzeni ve hacminde birtakım değişiklikler ve gelişmelere ev sahipliği yapmıştır. Bu değişimlerle birlikte büyük bir sermaye birikimi de ortaya çıkınca toprak ve gelirin eşit olmayan dağılımı bölgenin sosyal dokusuna büyük zararlar vermiş, çeşitli isyanlara sebep olmuştur.

KAYNAKLAR

- Akçakaya, U. 2022. “Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Demiryolu Politikasının Değişimi, *ESOGÜ Tarih Dergisi* 5, 1: 29- 61.
- Akyıldız, A. 1987. *İzmir-Aydın Demiryolu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Baskıcı, M. 2005. *1800- 1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Turhan Yayınları, İstanbul.
- Başaran, M. – Özçelik, A. 2022. “XIX. Yüzyılda Aydın ve Çevresinde Eşkıyalık ve Güvenlik Sorunu”, *XVIII. Türk Tarih Kongresi*, Cilt 3: 889-907.
- Başaran, M. 2000. *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Tire*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir.
- Çolak, F. 2011. “İzmir Aydın Demiryolu’nun Batı Anadolu Ticareti Üzerindeki Etkileri” *Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6.Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, Uşak İli Kalkınma Vakfı Yayınları, Uşak: 455- 468.
- Damlıbağ, F. 2011. “Batı Anadolu’da İhracat İçin Pamuk Üretimi (1860-1870)”, *Sosyal Siyaset Konferansları*, 60/1: 433- 471.
- Dunstan W. 1908. *Report of Agriculture in Asia Minor, with Special Reference to Cotton Cultivation*, London.
- Güneş, G. 2004. “Osmanlı Devleti’nde Meyan Kökü Tarımı ve Ticareti (1840-1922)”, *Kebikeç Dergisi*, No: 18: 343-361.
- Gürsoy, M. 1998. “Son Yıllarda İzmir’de Ekonomi”, *II. Uluslararası İzmir Sempozyumu- Tebliğler*, Edt. Necmi Ülker, İzmir.
- Karaca, B. 2021. “İzmir-Aydın Demiryolu Hattı’nın Dinar’ın Sonrakı Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)”, *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 53: 25- 49.
- Köşgeroğlu, E. F. 2005. *An Approach for Conservation of Railway Heritage; Assessing and Experiencing the İzmir- Aydın Railwayline*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ, Ankara.
- Kurmuş, O. 2008. *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Yordam Kitap, Dördüncü Baskı, İstanbul.
- Özgün, C. – Charlotte Nelson, E. – Hamaloğlu, İ. – Özdemir, Y. – Tunç, G. 2022. *II Abdülhamit Döneminde İzmir ve Çevresinde Eşkiya ve Eşkiya Yatakları (Haritalandırma ve Haritalara Analitik Bir Yaklaşım)*, Ege Üniversitesi İzmir Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, No: 18, İzmir.
- Özgün, C. 2006. *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e (1923) Aydın İlinde İktisadi Değişim*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir.
- Özgün, C. 2008. “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir’in Aydın Sancağı ile Ticari İlişkileri”, *2. Ulusal İktisat Kongresi DEÜ İktisat Bölümü*, İzmir: 1-20.
- Özgün, C. 2009. “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Yabancı Sermayeye Tepki: Aydın Sancağı Üzerine Bazı Tespitler”, *Tarih Okulu Dergisi*: 17- 38.
- Özgün, C. 2011, *İzmir ve Artalanında Tarımsal Üretim ve Ticareti 1844- 1914*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Özgün, C. 2014. *Bereketli Topraklarda Üretmek ve Paylaşmak: “İzmir ve Çevresinde Ticari Tarım” 1844-1914*, İzmir Büyükşehir Belediyesi APİKAM Yayınları, İzmir.
- Özgün, C. 2017. “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Aydın Sancağında Eşkıyalık Hareketleri Üzerine Gözlemler”, *Osmanlı’dan Günümüze Eşkıyalık ve Terör*”, Edt. Osman Köse, İlkadım Belediyesi Yayınları, Samsun: 159-178.
- Özgün, C. 2018. “On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı- Avrupa Ticari İlişkilerinde Küçük Menderes Havzasının Önemi”, *Uluslararası Küçük Menderes Araştırmaları ve Tire Tarihi Sempozyumu*, Cilt 1, İzmir Tire: 205- 211.
- Öztürk, İ. 2009. *Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Peker, R. 2019. *Tarihsel Süreçte Aydın'da Zeytin ve Zeytincilik*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Pullukçuoğlu Yapucu, O. 2010. "Kapitalistlerin Rekabetine Batı Anadolu'dan Bir Örnek: Meyan Kökü Ticareti", *Birinci İktisat Tarihi Kongresi*, 2. Cilt, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul: 339-348.
- Sarıbey Haykıran, A. 2013. *Aydın Vilayetinde Çiftlikler (1839- 1918)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Seyitdanlıoğlu, M. 2017. "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayi (1839-1876)", *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, Edt. Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul: 712- 728.
- Şölen, H. – Gökbel, A. 1936. *Aydın İli Tarihi*, Birinci Cilt, Aydın.
- Tekin, S. 2016. "1940'lı Yıllara Kadar Nazilli Kazası ve Çevresinde Pamuk Üretimini Geliştirme Çalışmaları", *The Journal of Academic Social Science Studies* 4: 257- 266.
- Yanaklar, H. 2022. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı Demiryolları'nın Gelişimi ve Siyasi-Sosyal Tesirleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.



Tablo 1. 1865- 1879 Yılları Arasında İzmir Limanından İhraç edilen Pamuk Balyası Miktarı (Özgün 2011: 247).

Yıl	Safi Gelir (İngiliz Lirası)	Masraf (İngiliz Lirası)	Toplam Gelir (İngiliz Lirası)
1875	26665	57698	84363
1876	35155	59159	94314
1877	35264	54704	89697
1878	38174	53891	92065
1879	42847	59854	102701
1880	26481	55466	81947
1880	59962	69613	129575
1880	52550	76860	129410
1883	99902	100762	200224
1884	1022608	121673	224281
1885	117718	11841	229559

Tablo 2. İzmir- Aydın Demiryolunun 1875-1885 yılları arasındaki gelirini gösterir tablodur (Uzuntepe 2000: 53; Salname-i Aydın 1304: 162).