

ISSN 1300-1458



HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

CUMHURİYET
TARİHİ
ARAŞTIRMALARI
DERGİSİ

CTAD

• Sayı 2 • Güz 2005

Hacettepe Üniversitesi

Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi
Yıl: 1 Sayı: 2 Güz 2005

Sahibi Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü adına
Prof.Dr. Mustafa YILMAZ

Editör Yard. Doç.Dr. Yonca ANZERLİOĞLU
Dr. Yasemin DOĞANER

Yayın Kurulu Prof. Dr. Mustafa YILMAZ (Başkan)
Doç.Dr. Fatma ACUN
Doç. Dr. Adnan SOFUOĞLU
Doç. Dr. Adil DAĞISTAN
Yard. Doç. Dr. Yonca ANZERLİOĞLU
Yard.Doç. Dr. Ayten SEZER
Dr. Yasemin DOĞANER
Dr. Derviş KILINÇKAYA

Yayına Hazırlayan Dr. Yasemin DOĞANER

Hakem Kurulu
Prof. Dr. Dursun Ali AKBULUT
Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Samsun.
Prof. Dr. S. Esin DAYI
Atatürk Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Erzurum.
Prof. Dr. İhsan GÜNEŞ
Anadolu Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Eskişehir.
Prof. Dr. Nuri KÖSTÜKLÜ
Selçuk Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Konya.
Prof. Dr. Hikmet ÖZDEMİR
Türk Tarih Kurumu, Ankara.
Prof. Dr. Mehmet ŞAHİNGÖZ
Gazi Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Ankara.
Prof. Dr. Mustafa YILMAZ
Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara.
Doç. Dr. Oğuz AYTEPE
Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara.
Doç.Dr. Gökhan ÇETİNSAYA
İstanbul Teknik Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, İstanbul.
Doç. Dr. Gümeç KARAMUK
Hacettepe Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Ankara.
Doç. Dr. Yusuf SARINAY
Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara.

Osmanlı Çevreselleşme Süreci İçinde Güllük Limanı*

Nuri ADIYEKE

Yard. Doç. Dr. Mersin Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

ÖZET

XIX. Yüzyılda kapitalist dünyaya eklenen Osmanlı topraklarında, özellikle Batı Anadolu'da önemli değişimler yaşanmıştır. Bu dönemde büyüyen eski ticari merkezlerin yanı sıra yeni merkezler ortaya çıkmış, özellikle kıyı yerleşimleri, deniz taşımacılığı çerçevesinde ayrı bir önem kazanmıştır. Menteşe Sancağı'nın da kapitalizme açılan kapılarından birisi Güllük Limanı olmuştur. Önceleri küçük ve önemsiz bir köy olan Güllük, bu çerçevede XIX. yüzyılın sonunda bir limanı, bir çok dükkan ve deposu, ardıl bölgesine bağlanan bir yol ağı ve bir telgraf merkezine sahip önemli bir küçük-merkez haline gelmiştir. Bu dönemde Menteşe bölgesinin dış satım malları olan madenler, zeytinyağı gibi ticari mallar sadece Osmanlı sınırlarındaki limanlara değil Avrupa limanlarına da Güllük limanından gönderilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çevreselleşme, Güllük Limanı, Menteşe, Milas, Ticaret

SUMMARY

Güllük Port in The Ottoman Peripferalisation Process

Significant changes occurred in the Ottoman territories which became a part of the capitalistic world in the 19 th century, especially, in western Anatolia. In this period, new centres emerged alongside growing old trade centres and especially coastal settlements took on greater importance due to their favourable position for marine transportation. In this context, the Güllük port became one of the gateways of the sanjak of Menteşe opening to the capitalistic world. Previously a small and unimportant village, Güllük transformed into a small but impor-

* Bu yazı 1999'da, "VII. Milletlerarası Türkoloji Kongresi"nde aynı başlıkla sunulan bildirinin genişletilmiş metnidir.

tant center having a port, many shops and depots, a web of roads to its hinterland and later a telegramme office. At the time, the export goods of the Menteşe region such as minerals and olive oil were exported from the Güllük Port to the ports on the transit ports on the Ottoman borders and sometimes to the transit ports in Europe.

Key Words: Commerce, Menteşe, Milas, Peripferalisation, Port of Güllük.

Günümüzde dünya ekonomisini en çarpıcı şekilde ifade eden terim globalleşme /bütünselleşmedir¹. Bu bütünselliğin içinde gerek makro gerek mikro ekonomik birimler kendilerine herhangi bir şekilde yer bulmuşlardır. Avrupalı insanın XV. yüzyıldan itibaren şekillendirmeye başladığı dünya, XIX. yüzyıla gelindiğinde artık Avrupalıların çizdiği bir modele dönüşmüştü. Modernleşmenin zihinsel şekillenmeyi oluşturduğu bu dünyada ekonomik konumlanmalar da yine Avrupa'ya göre şekillendi. *Dünya-ekonomi* mantığı² çerçevesinde artık dünya tek ekonomik çanak olarak düşünölmeye başlandı. Bu şekillenmenin merkezinde Avrupa ekonomileri, etrafında ise Avrupa dışı, çevre ekonomileri konumlanmıştı. Bu süreç genel olarak *çevreselleşme* veya *çevreleşme*³ olarak adlandırılır. Bu şemada, merkez de çevre de homojen değildir. Merkezin etrafında farklı büyüklükte çevreler mevcuttur ve bu çevreler de farklı çekim güçleri ile Avrupa ekonomisinin etkisi altındadır. Bu oluşum yüzlerce etki ışınımları içinde büyük merkez/büyük çevre, tek tek ışınımlar ise kendi içinde küçük veya bir üste bağımlı orta ve küçük merkez -ara merkez- çevre ilişkisini oluşturmuştur.

Tek pazar, dünya-ekonominin şekillenmesi sanayi devrimi ile netleşmişti. Üretimdeki büyük artış, merkezdeki kendi iç pazarlarını bir noktaya değin doyurduktan sonra artık ürünlerini çevre pazarlarına sunmaya başladı. Çevre ekonomileri, Avrupa mamul malları için yeni pazar olabilirdi fakat onların da satın alma gücü oldukça düşüktü. Bu noktada çevreselleşmenin mali boyutu devreye girdi. Çevrenin mamul madde talebinin arttırılması, başka bir deyimle satın alma güçlerinin yükseltilmesi bu sistemin tamamlayıcısı oldu. Nitekim, bu amaca yönelik olarak XIX. yüzyılda merkezden çevreye önemli ölçüde bir finans, para akımının borçlandırmalar şeklinde başladığı görölmektedir. Sanayi Devrimindeki üretim patlaması aynı zamanda merkez için hammadde ihtiyacını da arttırıyordu. Bu noktada da çevre merkez için yeni bir hammadde kaynağı da oluşturdu.

Görölen tablo o ki, XIX. yüzyılda çevreden merkeze yoğun bir hammadde akımı, merkezden çevreye de mamul madde ve finans akımı yaşanıyordu. Bu döngü farklı organizasyonlarla da desteklenip tamamlanmaya başlandı. Hammaddenin ve mamul maddenin nakledilebilmesi için ulaşım organizasyonunun sağlanması (demiryolu- liman-şose yapımları), haberleşmenin yaygınlaşması, arazi rejimlerinin değışimi, finansal düzenlemeler çerçevesinde yeni bankacılığın yaratılması, sigortacılık ve bir adım sonrasında bir takım güvenceler alınarak, üretim birimlerinin ve yatırımların

1. Terim aslında siyasal, politik bir bütünselliği de geniş anlamda kabul etmektedir.
2. Immanuel Wallerstein, "Kapitalist Dünya-Ekonomi: Gelişme ve Dönüşüm", *Tarih Risaleleri*, (Derleyen: Mustafa Özel), İz Yay., İstanbul, 1995, s.173.
3. Pamuk, çevreleşme tabirini kullanmaktadır. Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1994, s.1.

doğrudan çevreye montesi yani merkez mülkiyetine ait çevreye konuşlanmış fabrikalar hep bu bütünün birer tamamlayıcı parçası idi.

Çevreselleşme sürecine giren toplumlarda (ki Osmanlıyı XIX. yüzyıldan itibaren bu şemada kabul ediyoruz) ekonomik ve mali belirleyicilikler artık merkez ekonomileri ile çevre ekonomilerinin ilişki biçimi ile oluşmaktaydı. Bu anlamda çevredeki kapalı karar mekanizmaları ve uygulamaları yerini daha açık ve daha merkeze akordlu mekanizmalara bırakmaktı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda da yaşanan süreç bu şablon ile uyumludur. 1838 Osmanlı-İngiliz ticaret anlaşması, 1847 manifaktürel üretimi engelleyen gediklerin kaldırılması, 1858 özel mülkiyeti garantileyen Arazi Kanunu hep aynı hedefe yönelik olmuştur. Keza Tanzimat süreci ile şekillenen yeni tarım politikaları⁴, bürokrasinin bu yönde şekillenmesi, modern posta teşkilatının kurulması, ticaretin bir bakanlık boyutunda devlet yönetim şemasına girmesi Osmanlı'nın dünya-ekonomisinin bir parçası olmasını hızlandırıyordu. Aynı şekilde Osmanlı İmparatorluğu'nun 1854 yılından itibaren Avrupa'ya borçlanması ve 1881 yılında Düyun-u Umumiye'nin kurulması da bu tablonun bir parçasıdır.

Çevre ülkelerinde kapitalizmin yürüyüş alanı limanlardan çevre ülkelerinin içlerine özellikle verimli alanlara doğru olmuştur. Keza Osmanlı'da öncelikle İzmir, Selanik, Beyrut ve İstanbul gibi limanların faaliyete geçmesinden kısa bir süre sonra bu limanlar eksenli demiryolları bağlantıları oluşturulmuştur⁵. Bunun uzantısı olarak şoseler de mutlaka limanlara veya demiryollarına bağlantılı olarak organize edilmiştir. Dolayısıyla bu limanlar, çevreyi merkeze bağlayan kapılar olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda yukarıda anılan dört ana kapıdan başka, Ayvalık, Mersin gibi orta boy kapılar ve Güllük gibi küçük kapılar da merkez-çevre bağlantısında önemli rol oynadılar. Birinci derecede çevreye konuşlanmış ara merkezler de orta ve küçük bir veya bir kaç kademeli ara merkezleri oluşturmakta böylece ekonomik egemenlik geniş alanlara nüfuz edebilmekteydi⁶.

Ekonomik anlamdaki bu dönüşüm toplumların üretim ilişkilerine, yerleşme biçimlerine, insanların yaşamlarına az veya çok etki etmiştir. Bu açıdan, Osmanlı'nın büyük, orta ve küçük merkezlerindeki dönüşümler hakkında çok yayın yapılmıştır. Dolayısıyla çevreselleşmenin bu merkezlerde neleri ne kadar değiştirdiği, çevreselleşmeye koşut başka faktörlerle ortaya çıkan değişim, merkezler itibarıyla genişçe incelenmiştir ve bu yazının temel problematikleri arasında değildir.

Sorun olarak ortaya koyduğumuz yerleşme alanı, çevreselleşmenin kapısı olarak ilk kez bir köy incelemesidir. Zira yukarıda ortaya koyduğumuz çerçevede bu orta ve küçük merkezleri besleyen köyde hammadde üretimi ve fazlalığı oluşmaya başlamıştı.

4. Çevreselleşmenin tarımsal yapılanmalardaki dönüşümleriyle ilgili çok önemli bir çalışma; Tefrik Güran, *19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yay., İstanbul, 1998.
5. Osmanlı demiryolu bağlantı haritası için; Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: İslahatlar Devri 1812-1914" Bkz; *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.2, (Edit: Halil İnalcık-Donald Quataert), Eren Yay., İstanbul, s.926; ayrıca, Pamuk, a.g.e., s.111 vd.
6. Örneğin konumuz açısından önemli olan Batı Anadolu'nun ekonomik kademelenmesi konusunda bkz: İlhan Tekeli "Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü", *Üç İzmir*, İstanbul, 1992, s. 128 vd.

Konumuz olan Güllük, bir kıyı köyüdür. Üretim olarak hiç bir özelliğe sahip olmadığı halde üçüncü dereceden küçük bir merkezin, Milas'ın çevreye giriş kapısı olmasından dolayı, çevreselleşmeden farklı bir şekilde etkilenmiştir.

Güllük eski bir yerleşim yeri değildir. Bu anlamda eski dönem bölge ticareti içinde kullanılmamıştır. Ortaçağ ticareti için Menteşe bölgesinin, hatta Batı Anadolu bölgesinin en önemli limanı Milet/Balat limanıdır⁷. Balat limanının tıkanması ile kuzeyde İzmir filizlenmiş, Dış Menteşe'nin küçük ticaret limanı da Asin diğer adı ile Iassos olmuştur. XVI. yüzyılda artık Asin önemli bir iskele haline geldi⁸. Nitekim bir kaç yüzyıl sonra 1760'lı yıllarda bölgeyi gezen Richard Chandler, Iassos limanına çok sayıda geminin geldiğini ve bunların mermer, tütün, incir ve pamuk gibi ülkenin zenginliklerini başka yerlere götürdüklerini anlatmaktadır⁹. XVIII. yüzyıla kadar Menteşe'nin dışa açıldığı önemli bir merkez olan bu liman, Milas'ın 10 mil uzağında idi ve yol hava durumuna göre 6 ila 12 saat arası bir sürede aşılabiliyordu¹⁰. Şunu da belirtmek gerekir ki bu uzun süre içinde Milas'a bağlı olan ama çok daha uzak mesafedeki Bodrum limanı da Asin kadar yoğunlukta olmasa da talî liman olarak faaliyete devam ediyordu. XIX. yüzyıl başlarında özellikle mîrî göndermeler Bodrum limanından yapılıyordu. Bodrum limanının bir özelliği de burada eski ve XIX. yüzyılın ortalarına kadar faaliyetini sürdüren önemli bir tersane vardı¹¹.

XIX. yüzyılın son çeyreğine kadar deniz ticareti doğal limanlarla yürütülmüştür¹². Dolayısıyla yukarıda andığımız limanlar da doğal limanlardır. Yüzyılın sonunda ve XX. yüzyılın başlarından itibaren önce İzmir daha sonra İzmir'e yakın doğrudan kıyıda olan kaza merkezlerinde organize iskelelerin yapıldığı görülür. Bu anlamda doğrudan kıyıda olmayan kazaların, eski tabiri ile yalı köylerinde düzenli limanlar çok daha geç dönemlerde yapılmıştır. XIX. yüzyılın başlarında kıyılar hem emniyet açısından güvenli değildi, hem de doğaya karşı güvenli değildi. Dolayısıyla bu küçük limanların ticaret potansiyeli de bu iki tehlike salınımlarına paralel dalgalanıyordu. Örneğin Yunan ayaklanmaları sırasında Menteşe sahillerinde özellikle Mandalyat Körfezi kıyılarında çok ciddi Rum korsan saldırıları yaşanmış, ticari faaliyetler adeta durmuştur.

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren, Dış Menteşe'nin dört tane önemli iskelesi olduğunu görüyoruz. Karantina teşkilatı çerçevesinde tespit ettiğimiz bu limanlar kuzeyden güneye Asin, Güllük, Güvercinlik ve Bodrum limanlarıdır¹³. Dolayısıyla bu dönemden itibaren Güllük'ün Menteşe'nin önemli bir limanı haline gelmeye başladığını söyleyebiliriz. Ne var ki bu liman XIX. yüzyılın son çeyreğine kadar pek yoğun bir hareketliliğe sahip olamamıştır. Yüzyılın sonunda ise Milas ve çevresinin, batı kapitalizmine eklenmesi paralelinde, Güllük önemli bir küçük liman haline gelmiştir.

7. Bkz: Elizabeth A. Zachariadou, *Trade and Crusade Venetian Crete and The Emirates of Menteşe and Aydın, (1300-1415)*, Venice, 1983, s.130 vd.

8. Asin için bkz: Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye, c.I*, (Edit:Ertuğrul Zekai Ökte), Tarihi Araştırmalar Vakfı, İstanbul, 1988, s. 451 vd.

9. Richard Chandler, *Voyages Dans L'Asie Mineure et en Grece*, Tome II, A Riom, 1806. s. 8.

10. Nuri Adıyke, *XIX. Yüzyılda Milas Kazası*, İzmir, 1994, s. 96.

11. Bu konuda Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Cevdet Bahriye tasnifinde çok sayıda belge mevcuttur.

12. Tekeli, a.g.m., s. 133.

13. Adıyke, a.g.e., s.72.

Bölge ekonomisinde dinamik sektör zeytincilik ve madencilik olmuştur. Bölgede zeytincilik ilk çağlardan beri önemli bir sektördür. XIX. yüzyılda, ticaretin serbest olmadığı dönemlerde dahi zeytinyağı ticaretinin önemli olduğu görülür. Zeytinyağı aşarının bazirganlarca satın alınması zeytinyağına piyasada bir değer kazandırıyordu. Örneğin 1840 yılında Baltacı Bazirgan bütün Batı Anadolu'dan ve Menteşe'den zeytinyağı topluyordu¹⁴. Bu durum bir süre sonra zeytinyağı ticaretinde önemli gelişmeleri de doğurdu. 1867 yılında Fransa tebasından Yuva'dan Kara Sordan-? - adlı bir kişi, Milas Kazası Yahudilerinden Hacı Avram Ağa veled-i Bical ile ortak bir zeytinyağı fabrikası kurmuşlardır. Kurulan kargir fabrika müstemilatı ile 24.000 kuruşluk bir yatırımla gerçekleştirilmiştir¹⁵. XIX. Yüzyıl boyunca zeytinyağı önemli bir ticari meta olmaya devam etmiştir. Zeytinyağının bu dönemde Menteşe'den İzmir, İstanbul ve Avrupa'ya gönderildiği en önemli nokta Güllük iskelesi olmuştur.

Geç dönemde Güllük, zeytinyağı ticareti ile bir başka ekonomik örgütlenme aşamasında da önemli rol oynamıştır. II. Meşrutiyet döneminde İttihat ve Terakki'nin uyguladığı milli ekonomi politikası doğrultusunda bölgede bir takım gelişmeler olmuştur. 1918 tarihli bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla zeytinyağı fiyatlarının İstanbul'da ayrı, İzmir'de ayrı, Aydın'da ayrı ve Milas'ta ayrı olmasından üretici ve küçük yerel tüccar zarar görmektedir. Bu çerçevede Milas'tan Etmekçizade İsmail Hakkı, Ali Köseoğlu Ahmet, Demirci Hacı Mehmet, Sepetçizade Hasan, Camuscı Mehmet ve Hacı Halil yağlarını İstanbul'a götürmek için Dahiliye Nezaret'i'nden izin istemişlerdir. Nezaretin kararı ile üreticilerin mallarını İstanbul'a götürmelerine izin verilmiştir¹⁶. Çevreselleşmeye karşıt olan bu ekonomik faaliyetin dışa açılış noktası da Güllük Limanı olmuştur.

Dış Menteşe'nin ikinci dinamik sektörü madencilik olmuştur. XIX. yüzyılda Batı Anadolu'da önemli madenlerin işletildiği bilinmektedir. Bu sektörde iki aile, Whitall ve Abbot ailesi özellikle ön plana çıkmaktadır. *"Abbotlar Gemlik, Marmara Adası ve Kuşadası'nda bulunan hemen hemen bütün madenleri satın aldılar. Zaman zaman Patterson Compani ve Withallerle çatışarak Yeniköy, Tire, Söke madenlerini kontrol ettiler. 1902 yılında 19 madeni işletiyor ve dünya tekeli durumunda bulunuyorlardı. Bu durumu kırmak isteyen A.B.D. sanayicileri Withall'lerin Muğla'da bulunduğu madenin American Emery Trust tarafından işletilmesini sağladılarsa da bunlar da Abbot'larla anlaşarak tekeli fiyat dikte etmeye başladılar."*¹⁷

Menteşe Sancağı, Şeyh köyünde bulunan zımpara madeni, Devlet-i Aliyye tebaasından Yako Tarika Salamon ve Abbot Tarika kardeşlerin ortaklığında idi. Maden sahaları da Güllük Dağı'na kadar uzanıyordu¹⁸. Ayrıca Karaağaç mevkiinde ve Muğla'da da birer zımpara madeni mevcuttu. 1878 yılından beri bu bölgede madenler Osmanlı, İtalyan ve Fransızlarca işletiliyordu. Daha sonraları İngiliz Abbot ve Whital ile Amerikalı Ernest şirketleri yukarıda bahsedildiği şekilde bir işletmecilik ortaklığı sağladılar. Osmanlı Devleti ile bu ortaklık arasında sorunlar da yaşandı. Eylül 1914 de şirket çıkarılan maden cevherini taşımak amacıyla bir havai hat tesis etmek için başvuruda

14. Adıyke, a.g.e., s.210.

15. MŞS., (Milas Şeriye Sicili) no:142, s.35b/36a.

16. BOA., DH. İ.U.M., no: 20-11 / 3-22.

17. Tekeli, a.g.m., s.136.

18. BOA., DUT., no:17-1 / 10; MV. (Meclis-i Vükela), no:182 / 16 ve 243 / 45.

bulunmuştur. Maden cevherinin çıkarıldığı Karatepe mevkiinden Milas kasabasının yarım saat mesafesinde bulunan Dipsarnıç mevkiine ulaşan 12.350 metrelik ana hat ve bunun tamamlayıcısı Kayabaşı mevkiinden 3.269 metrelik bir tali hat yapımı için izin istenilmişti. Çeşitli yazışmalar sonunda bu iznin verildiği halde 1922 yılında halâ hattın yapılmadığı görülmektedir¹⁹. Abbot'ların ayrıca Kayabaşı mevkiinde işlettikleri bir başka zımpara madeni mevcuttur²⁰. Milas Tuzabat köyünde Madenci Dimitri'nin işletip, ölümü ile 1910 Haziranında mirasçılarının Milashlı Yasef İvaz Efendi'ye sattıkları bir zımpara madeni de mevcuttu²¹. Son olarak 1918 yılında Milas kazasında Sodra Dağı ve Karaoğlan'da demir ve zımpara madenleri işletilmeye başlanmıştır. Bu şirketin %90 hissesi Almanya tebaasından Alber Kışk'e %10 hissesi ise Devlet-i Aliyye tebaasından Ali Kenan Bey'e aittir²². Bu zımpara madenlerinin hepsi Avrupa'ya ihraç ediliyordu. Bu ihracatın da tamamı Güllük Limanı'ndan yapılıyordu.

Zımpara madenlerindeki bu hızlı üretime paralel bölgede kömür madenlerinin de açılmaya başladığını görüyoruz. Milas kazası sakinlerinden Hüsamettin Efendi ve Rum cemaatinden madenci Monalaki Efendi, Kerme nahiyesi Alakilise köyündeki kömür madenlerinin işletme imtiyazını almışlardı. Şubat 1893 tarihinde verilen imtiyaz ile bu ortaklık 99 yıllığına buradaki madenleri işletme imtiyazına ulaşıyorlardı²³. 1891 tarihli bir izinname ile Kerme'de İngiliz tebaalı Apaminonadis ve Aralapolos adlı kişiler de bir başka kömür madeni işletiyorlardı²⁴.

Kömür madenleri konumuz açısından zımpara madenlerinin destekçisi olduğu için önemlidir. Madenlerin ihracı açısından bölge limanlarında bir farklılaşma yaşanmıştır. Çıkarılan zımpara maden cevheri Güllük Limanı'ndan ihraç edilirken, kömür madenlerinin çevredeki küçük iskelelerden ihraç edildiği görülmektedir. Örneğin Kerme'de çıkarılan kömür madeninin sadece Çamaltı iskelesinden ihraç edilmesine müsaade edilmiştir²⁵.

Zeytinyağı ve madencilik sektörü başta olmak üzere, XIX. yüzyıl sonlarında bölgede canlı bir ticaretin yaşandığı görülür. Bütün Batı Anadolu'da olduğu gibi bölgede de Avrupa ticareti ile ilişkiyi sağlamak için özellikle gayri müslimlerden oluşun bir sınıfın ön plana çıktığı görülmektedir. Özellikle İzmir'de oturup ticaret için gelen Rum ve Yahudilerle ortaklık kurulması sıkça rastlanılan örneklerdendir²⁶. Bu ortaklıkların yanı sıra İzmir'de oturan tüccarlarla bölge tüccarları arasında alacak verecek davaları da bir hayli kabarık sayıları bulmakta idi. XIX. yüzyıl ortalarından itibaren bölge ticaretinde gayrimüslimler daha etkili idiler. Yüzyılın sonlarından itibaren Milas'ta yabancı tebaalılarının da ikamet etmeye başladığını görüyoruz. Bu anlamda Milas, tüm Menteşe Sancağı içinde önemli bir farklılığa sahiptir. Nüfus yapısı incelendiği zaman bütün sancaktaki yabancıların çok büyük bir kısmının Milas'ta oturdukları görülür.

19. BOA., DH. İ.U.M., no: 13-3 / 4-12.

20. BOA., MV, no:226 / 22.

21. BOA., MV, no: 140 / 94.

22. BOA., MV, no: 249 / 11 ve 12.

23. MŞS., no:145, s. 82, hüküm no: 64. Şirket, Dersaadet'teki işlerini takibetmek için Şehzadebaşı'nda sabık Aksaray kaymakamı Nuri Efendi'yi vekil ve naip tayin etmiştir. aynı yer s. 83, hüküm no: 65.

24. BOA., DUIT., no: 17-2 / 13.

25. Yukarıdaki belge, şartname-yi mahsusanın 16. maddesi.

26. MŞS., no:139, s.30a, 31b, 32a; MŞS., no:142, s.2b, bu konuda şeriye sicillerinde çok sayıda örnek bulmak mümkündür.

Örneğin, Kamil Paşa'nın Aydın valiliği dönemine ait bir nüfus verisinde tüm sancaktaki 132 yabancıların 103 kişisi Milas'ta oturmaktadır²⁷. Dönemin salnameleri de bunu doğrulamaktadır. Buradan anlaşılan odur ki, Menteşe Sancağı'nda çevreselleşmenin en önemli merkezi Milas'tır.

XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında Milas bölgesinde yoğun bir ticari yaşam kendisini gösterdi. Cuinet'e göre Milas kazasının bütün ticaret trafiğini Güllük topluyordu²⁸. Güllük Limanı'nın ne zaman yapıldığını tam olarak bilemiyorsak da 1890'lı yılların başlarında Güllük Limanı'nın varlığını biliyoruz²⁹. Limanın rıhtımı yoktur, ortalama derinliği 10 kulaçtır. Eşyalar mavna ile gemilere yüklenmektedir³⁰. Bu limana aynı anda büyük olmayan 9 ila 12 gemi yanaşabilmekteydi³¹. Bu çerçevede Güllük'e düzenli deniz seferlerinin de başladığını görüyoruz. Cuinet, Güllük'e her hafta iki vapur geldiğini söylemektedir³². Bunlardan birisi İdare-yi Mahsusa vapuru idi. Salı günleri İzmir'den hareket eden İdare-yi Mahsusa vapuru Güllük'e uğruyordu³³. Ayrıca on beş günde bir Çoli İngiliz Vapur Şirketi'nin Rodos'dan İzmir'e giden vapurları da Güllük'e uğramaktaydı³⁴. Bu dönemde Bodrum limanına da yolcu gemileri geliyordu³⁵.

XIX. yüzyılın sonlarında Milas Kazası'ndan senede 10.000 ton zımpara ihraç ediliyordu. Daha sonraları bu rakam 14 000 tona kadar çıktı³⁶. Belirtildiği gibi bu zımpara madeni cevheri tamamen Güllük Limanı'ndan ihraç ediliyordu. Yine Güllük Limanı'ndan İzmir ve İstanbul'a yılda 1.000-2.000 ton zeytin yağı sevk ediliyordu³⁷. II. Meşrutiyet yıllarının başlarında kazadan ihraç olunan hububat, 25.000 kile buğday, 70.000 kile arpa ve 100.000 kile yulaftır³⁸. Ayrıca bu dönemde yılda 100.000 kilo kadar tütün de Güllük iskelesinden Avrupa'ya ihraç ediliyordu³⁹.

Önemli yekun tutan bu kalemlerden başka, fazla önemli olmayan bazı malların da buradan Avrupa'ya ihraç edildiği bilinmektedir. Örneğin az miktarda günlük buhuru (sığala yağı)⁴⁰ ve iskele civarındaki dalyanlardan elde edilen az miktardaki balık yumurtaları Güllük Limanı'ndan Avrupa'ya ihraç ediliyordu⁴¹. Şunu da belirtmek gerekiyor ki, Güllük limanından yapılan ticareti yıllar ve kalemler itibarıyla saptama olanağımız yoktur. Dolayısıyla yukarıdaki rakamları bilgi fragmanları olarak düşünmek gerekir.

27. BOA., Y.E.S. Kp. Ev. Ek (Yıldız Esas Evrakı, Sadrazam Kamil Paşa Evrakına) 86 / 38, sıra no:3783.

28. Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie*, c.III, Paris, 1890, s. 667,668.

29. 1307 AVS., (Aydın Vilayet Salnamesi), s.442.

30. Ali Rıza Bey, *Menteşe Sancağının Ahval-i Ziraiye ve Araziyesi*, İstanbul, 1331, s.111.

31. M.J. Duckerts, *Turquie d'Asie*, Bruxelles, 1904, s.167.

32. Cuinet, a.g.e., s.668.

33. Cevat Sami, *Nevsal-i İktisat*, İzmir, 1323, s.161.

34. 1313 AVS., s.159.

35. BOA., Y.E.S. Kp. Ev. Ek., d.no 86/24 sıra 2341.

36. Adıyeke, a.g.e., s203.

37. 1311 AVS., s.385; 1316 AVS., s.519; 1320 AVS., s.420.

38. 1325 *Senesi Asya ve Afrika-yı Osmani Ziraat İstatistikleri*, Dersaadet, 1327, s.31-34.

39. 1326 AVS., s.734.

40. Charles de Scherzer, *Smyrne*, Leipzig, 1880, s.133.

41. 1301 AVS., s. 310.

Milas merkez olmak üzere bu küçük ekonomik ünitenin yol ağının da XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren önemli değişimler geçirdiğini söyleyebiliriz. İlk çağlardan itibaren kullanılan doğal yolların ötesinde çevreselleşme ile yol politikası ekonomik merkezlerin tren istasyonlarına veya limanlara bağlanması şeklinde belirlenmiştir. Bu kimi zaman araçların çoğu zaman ise devecilerin develerle yaptıkları nakliyat şeklinde oluyordu. Nitekim Milas'ta da Karadeveci ailesi önemli idi.⁴² Milas'ı farklı merkezlere bağlayan iki önemli yol vardı Birinci yol Milas'ı iç Menteşe ve Aydın'a bağlayan iki kademeli yoldur. Birinci etap yol 40 kilometrelik Milas-Ahiköy yolu ikinci etap ise Ahiköy-Muğla, Ahiköy-Çine-Aydın yolu idi. Konumuz açısından daha önemli olan ikinci yol ise Milas-Güllük yoludur. Milas-Güllük şosesinin ne zaman yapıldığını tam olarak bilemesek de, Güllük iskelesinin kullanılmasına paralel, XIX. yüzyılın son çeyreğinde yapıldığı düşünülebilir. *Tarik-i hususiye* olarak yapılan bu yol 25.612 metredir⁴³. Yolun genişliği 5 metredir. Bu yol kimi zaman bakım görmektedir. Örneğin 1897-98 yılında bu yolun tamiri sırasında 43 taş, 2 adet taş ve kargir köprü ile 4 adet kasis yapılmıştır. Bunun yanı sıra 2.438 metre harç dolu duvar ve 4.795 metre kuru dolu duvar yapılmıştır⁴⁴. Ne var ki bu yolda tamirci barakaları olmadığı için ve yolun sürekli bakımı yapılmadığından bir müddet sonra yeni bakımlar gerekmiştir.

1910 yılında yolun tamiri için girişimlerde bulunulmuştur. Buradan anlaşıldığına göre devletin bu yolu ele alış ifadesi Muğla-Güllük yolu ile bölgeyi Aydın şimendiferine bağlamaktı⁴⁵. Yol tamirati askıda kalmış ve birkaç yıl sonra Milas-Güllük şosesinin *masarif-i inşaasının ne şekilde olunması gerektiği* merkeze sorulmuştur⁴⁶. Bir süre sonra verilen cevapta Milas-Güllük yolu masarifinin Menteşe sancağı *varidat-ı hususiyesinden* kullanılabilceği belirtilmiştir⁴⁷. Bu tarihlerde Milas-Güllük yolu tamiri tam bir keşmekeşe dönmüştür. Nitekim Recep 1329 tarihinde (M. Haziran 1911) Milas Belediye Reisi Mehmed Ali Bey, Dahiliye Nezareti'ne bir telgraf çekerek bu konuda dert yanmaktadır. Başvuruda Mehmed Ali Bey, Milas-Güllük yolunun önemini, "*Milas kasabasının bi'l-umum ihracat ve idhalatı yirmi altı kilometreden ibaret Güllük şosesine mahsus olduğundan...*" şeklinde belirtmektedir. Yolun tamiri konusunda bir çok kez yazıldığı ama sonuç alınmadığından yakınılmaktadır. Bu paranın verilemediği için "*imalatın tatil edildiği bi'l-umum menafi-i servet ve iktisadiyemiz mezkur yola arz-ı iftikar eylemekte bulunduğundan kazamız ahalisine iktisat ve ticarete büyük darbe olacağı*" belirtiliyordu. Sarf olunacak olan meblağın sonradan merkezce gönderilecek ise belediye tarafından ödenebileceği de belirtiliyordu⁴⁸. Bu işlem de bir sonuç vermemiş ve ancak 1916 yılında hem yolun bakımının sürekli olması hem de güvenliğin sağlanabilmesi için yola tamirci barakalarının yapılmasına karar verilmiştir⁴⁹.

Çevreselleşme paralelinde iskelenin yapılması ve yol bağlantılarının sağlanması ile Güllük köyünde önemli değişimler yaşanmaya başlanmıştır. Yerleşim olarak Güllük,

42. Devecilik sadece bir ulaştırıcılık değil aynı zamanda da malın üreticiden toplandığı farklı bir tüccarlık organizasyonunu da içinde barındırıyordu.

43. BOA., DH. İ. UM., E-21 / 62.

44. 1313 AVS., s.546,549.

45. BOA., DH. MU., no 109 / 60.

46. BOA., DH. İD., no 178, evrak no: 15.

47. BOA., DH. UMUM., d.no 13 / 2, evrak no 3468.

48. BOA., DH. İD., no: 178 / 15.

49. BOA., DH. İ. UM., E-21 / 62.

küçük bir köydür. 1891 yılında köyde müslüman olarak 18 hane ve 98 nüfus mevcuttur⁵⁰. Köyde önemli sayıda Rum nüfus da bulunmaktadır. Abdülaziz Ağa'nın, XIX. yüzyıl ortalarına doğru Adalar'dan getirttiği 400 kadar Rum Güllük'e yerleştirilmişlerdir. I. Dünya Savaşı'nın başlarında bu 400 civarındaki Rum nüfus Yunanistan'a sürüldülerse de savaş sonunda tekrar Güllük'e geri getirilmişlerdir⁵¹ Bu etnik yapıya uygun olarak Güllük'te bir cami ve bir kilise bulunmaktadır. Güllük, 21 Nisan 1914 tarihli yasa ile nahiye haline getirilmiş ve kendisine 14 köy bağlanmış⁵².

Bu oluşumlardan daha önemli olmak üzere köyde ekonomik gelişmeye paralel değişimler yaşanmıştır. Örneğin 1885 tarihli bir vekalet hüccetinden İzmir'de oturan Fransa devleti tebaasından Raksidi'nin-? - "Güllük iskelesinde vaki beş odayı şamil yedi bab zahire ve rugan-ı zeyt mağazalarına üç bin adet sim mecidiye mukabilinde Patinalov tariki Ranivan'ı-? - vekil tayin eylediği"ni öğreniyoruz⁵³. Bu tür mağazaların bu dönemden itibaren Güllük'te çoğaldığı kabul edilebilir. Limanda mağazaların çoğalmasıyla birlikte bir başka sorun ortaya çıkmıştır. O da haberleşme sıkıntısıdır. Akabinde Güllük'e telgraf hattı çekilmesi gündeme gelmiştir.

İlk kez 1917 yılında Güllük'de bir telgraf hattının açılması gündeme geldiyse de⁵⁴ telgraf hattı 1335 yılı Kanun-u Evveli'nde (M.1919) açılabilmiştir. Dahiliye Nezaretine çekilen telgrafta "yalnız muhaber-ı resmîyeye mahsus olmak üzere Güllük'de bir telgraf merkezi küşad edildiği" bildirilmekle birlikte, Nezaretin "Güllük'de açıldığı bildirilen telgraf merkezinin kimler tarafından küşad edildiğinin izahı" nın sorulması oldukça dikkat çekicidir⁵⁵.

Gökova limanının yapılıp Muğla-Gökova karayolunun açılması Güllük'ün Menteşe bölgesinin birincil limanı olmasını engelledi. Aynı zamanda Milas'ın iç Menteşe bağlantısının zorluğu da eklenince Güllük, sadece Dış Menteşe bölgesi için önemli hale gelebildi. Güllük'ün öneminin dar bölge için artması, Bodrum limanının gelişmesine de engel oldu. Dolayısıyla çevreselleşme sürecinde Güllük Limanı, Milas gibi üçüncü derecede bir merkezi İzmir, İstanbul gibi büyük ara merkezlere ve doğrudan birincil merkeze yani Avrupa'ya bağladı. Zeytinyağı ve madencilik dinamik sektörünün Güllük Limanı'nı kullanarak çevreye katılması, limanın yapılması, ulaşım ve iletişim bağlantılarının sağlanması neticesinde, Güllük'de yoğun bir ticari hareketlilik yaşandı.

Ne var ki bu noktadan sonra Güllük köyü kendisi ekonomik bir merkez olamadı. Sadece acentelerin bulunduğu küçük bir aracı bağlantı bölgesi olarak kaldı. Kıyıda hemen sonra başlayan dağlar, köyün yatay büyümesine engel oluşturdu. Ayrıca I. Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'da zımpara madenine olan talebin düşmesi, zımpara ihracını durdurdu⁵⁶. Bu da Güllük'ün büyümesine önemli ölçüde engel oldu.

50. 1307 AVS., s.506,507.

51. Adıyeke, a.g.e. s.105,106.

52. *Takvim-i Vekayi*, no: 1812, 27 Nisan 1330.

53. *MŞS.*, no: 310, sıra no: 129.

54. *BOA., DH. İ. UM.*, E / 5 evrak no: 90.

55. *BOA., DH. İ. UM.*, 16-2 evrak no:1-28.

56. Ne var ki Vithall ve Abbot'lara ait ve diğer kuruluşların daha küçük çaplı zımpara madeni işletme imtiyazları 1924 yılından 1937 yılına kadar yenilenmiştir. Bu konuda Cumhuriyet Arşivi Katalogları'nda belgeler mevcuttur.

Hepsinden önemlisi Osmanlı ekonomisindeki çevreselleşmeye alternatif olarak Türkiye Cumhuriyeti ekonomisinin ulusallaşmayı esas kabul etmesi Güllük'ün küçülmesinin sebeplerindendir. Güllük Limanı Cumhuriyet Döneminde de ekonomik önemini bir ölçüde korumuştur Liman kimi zaman ulusal pazarlarda kimi zaman uluslar arası pazarlarda mal satımı için kullanıldıysa da Osmanlı dönemindeki hareketliliğe bir daha ulaşamamıştır.

Sonuç olarak, çevre ülkelerinde oluşan bu yeni iktisadi-politik şekillenmelerin devamı olarak, ekonomik şekillenmelerde ve üretim organizasyonlarında da yeni bir oluşum dönemi kendisini gösterdi. Osmanlı İmparatorluğu'nda da yaşanan bu süreçte örneğin XIX. yüzyıla kadar iç pazarlar için halı üreten Kütahyalı, Milaslı küçük halı üreticisi artık Avrupa pazarlarında halı üretir olmuştur. Keza Avrupa'ya, merkeze gönderilen tarım ürünlerini üreten köylü için de birçok şey değişmeye başlamıştır. XVI.-XVIII. yüzyıllardaki zeytin üreticileri için Avrupa piyasalarındaki zeytinyağı fiyatları pek de önemli değil iken XIX. yüzyılda Milaslı bir zeytinyağı üreticisi hatta zeytin üreticisi köylü için Avrupa piyasalarındaki zeytinyağı fiyatı dalgalanmaları çok önemli olabiliyordu. Görüldüğü gibi çevreselleşme süreci içinde artık sadece devlet organizasyonları değil, ekonominin kendi iç dengeleri de merkeze bağlı hale gelmeye başlamıştır.

Madenlerin yoğun işlenmesi ile de yeni bir takım yapılanmalar ortaya çıkmıştır. Reşat Kasaba'nın belirttiği gibi, dünya-ekonomiye katılan bir bölgede yeni koşullara bağlı olarak büyük dönüşümler yaşanır. Varolan ilişkilerin ve grupların ilişkileri değişir.⁵⁷ Nitekim, Aydın valisi Kamil Paşa'nın Menteşe mutasarrıfına gönderdiği tarihsiz bir yazıda Ahiköy'deki zımpara madenlerinde, üç yıldan beri kadınların erkeklerle yan yana çalıştıkları halde, kadınlara daha az ücret verildiği ve erkeklerin üstün tutulduğu bildirilmektedir. Kadınların şikayet ettikleri zaman da işlerine son verildiği, bunun da şikayet konusu edildiği bildirilmekte bir şekilde bu şikayetlerin önüne geçilmesi istenilmektedir.⁵⁸ Buradaki yeni ilişki şekillenmesini Wallerstein'in çevre ülkelerinde ortaya çıkan *yarı proleterleşme* ile⁵⁹ izah etmek gerekmektedir. Bu örnek çevreselleşmenin küçük alanda ulaştığı noktayı göstermesi açısından oldukça önemlidir.

Çevreselleşme Osmanlı ülkesinde yaşayanların sadece üretim alışkanlıklarını değiştirmemiştir. Çevre mamul madde için bir pazar olacaksa tüketim alışkanlıklarının da değişmesi söz konusudur. Nitekim Osmanlı pazarlarına giren Avrupa mamul malları (özellikle tekstil) sıradan insanlarca tüketilir olmuştur. Bu tüketim alışkanlığı değişimi sadece büyük merkezlerde olmamış, küçük yerleşimlere kadar inmiştir. XIX. Yüzyıl sonlarına doğru Milas kazasında ve köylerinde yaşayan insanların Avrupa menşeli kumaşlar tükettikleri kadı sicillerinden anlaşılmaktadır.⁶⁰ Dolayısıyla bu dönem ekonomik şekillenme Pamuk'un vurguladığı şekliyle gerek üretimde gerek tüketimde *bağımlılık ve büyüme* ile⁶¹ izah edilmelidir.

57. Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, (Ondokuzuncu Yüzyıl)* Çev: Kudret Emiroğlu, İstanbul, 1993, s.12.

58. BOA., *Y.E.S.Kp. Ev.*, no: 81/41-4034.

59. Wallerstein, a.g.m., s.182.

60. Adıyeye, a.g.e., s.83, 88.

61. Pamuk, a.g.e., s. 162.

KAYNAKÇA

I-Temel Kaynaklar:

Başbakanlık Osmanlı Arşivi: Kataloglar ve belge numaraları dipnotlarda belirtilmiştir.

Milas Şeriye Sicilleri: no: 139, 142, 145, 310.

Aydın Vilayet Salnameleri: 1301, 1307, 1311, 1313, 1316, 1320, 1326.

Takvim-i Vekayi, no:1812.

II- Araştırma ve İnceleme Eserler:

Adıyeke, Nuri, *XIX. Yüzyılda Milas Kazası*, İzmir, 1994.

Ali Rıza Bey, *Menteşe Sancağının Ahval-i Ziraiye ve Araziyesi*, İstanbul, 1331.

1325 Senesi Asya ve Afrika-yı Osmani Ziraat İstatistikleri, Dersaadet, 1327.

Cevat Sami, *Nevsal-i İktisat*, İzmir, 1323.

Chandler, Richard, *Voyages Dans L'Asie Mineure et en Grece*, Tome II, A Riom, 1806.

Cuinet, Vital, *La Turquie d'Asie*, c.III, Paris, 1890.

Duckerts, M.J., *Turquie d'Asie*, Bruxelles, 1904.

Güran, Tevfik, *19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yay. İstanbul, 1998.

Kasaba, Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, (Ondokuzuncu Yüzyıl)* Çev: Kudret Emiroğlu, İstanbul, 1993.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yay. İstanbul, 1994.

Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye, c.I*, (Edit:Ertuğrul Zekai Ökte), Tarihi Araştırmalar Vakfı, İstanbul, 1988.

Quataert, Donald, "19. Yüzyıla Genel Bakış: İslahatlar Devri 1812-1914" İçinde; *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.2, (Edit: Halil İnalçık- Donald Quataert), Eren Yay., İstanbul, s.885-1051.

Scherzer, Charles de, *Smyrne*, Leipzig, 1880.

Tekeli, İlhan, "Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü", *Üç İzmir*, İstanbul, 1992.

Wallerstein, Immanuel, "Kapitalist Dünya-Ekonomi: Gelişme ve Dönüşüm", *Tarih Risaleleri*, (Derleyen: Mustafa Özel), İz Yay., İstanbul, 1995, ss.173-192.

Zachariadou, Elizabeth A., *Trade and Crusade Venetian Crete and The Emirates of Mentesh and Aydın, (1300-1415)*, Venice, 1983.