

## 19.YÜZYIL ULUSLARARASI DENİZ TİCARETİNİN BATI ANADOLU YERLEŞİMLERİNE SOSYO EKONOMİK VE MEKÂNSAL YANSIMALARI “AYVALIK ÖRNEĞİ” \*

**Berrin AKIN\*\***

Sanayi Devrimi sonrası yapılan yeni ekonomik sistemde sanayi faaliyetleri ve uluslararası deniz ticaretinin etkin bir şekilde gerçekleştirildiği liman kentleri, Osmanlı Devleti’nde de ön plana çıkmışlardır. Ekonomik, sosyal ve kentsel boyuttaki değişimlerin gerçekleştiği bu yerleşimler aynı zamanda dünya ekonomisiyle bütünleşme sürecinin de taşıyıcısı olmuşlardır. Çalışma kapsamında ele alınan Ayvalık yerleşiminin 19.yüzyıl sosyo ekonomik yapısı ve kent dokusu, Osmanlı liman kentlerinin bu bütünleşme sürecine yönelik sosyo ekonomik ve mekânsal boyuttaki değişim/dönüşümleri değerlendirebilecek içerik sunmaktadır.

**Anahtar Kelimeler: Ayvalık, 19.yüzyıl, Liman, Osmanlı Devleti**

### THE SOCIO-ECONOMİCAL AND SPATIAL REFLECTIONS OF INTERNATIONAL MARITIME TRADE IN 19TH CENTURY İN WESTERN ANATOLIAN SETTLEMENTS: "THE EXAMPLE OF AYVALIK"

The Industrial Revolution have structured the new economic system. Then, the industrial activities and international maritime trade have started to occur effectively at the harbor cities of the Ottoman Empire, as if else where. These settlements have undergone some changes in economic, social and urban dimensions and have been the carrier of integration with the world economy at the same time. The socio-economic structure and urban fabric of the Ayvalık settlement in 19th century, discussed under this study, is an example of Ottoman harbor cities where we can observe the socio-economic and spatial changes and transformations in that integration process.

**Keywords: Ayvalık, 19th century, harbor, Ottoman Empire**

---

\* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu’da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

\*\* **Dr. İzmir Sıdık Akdemir Bilim ve Sanat Merkezi, Tel: 05065322729, berrinakins@gmail.com**

## GİRİŞ

Klasik Dönem Osmanlı iktisadi ve sosyal yapısının ilkeleri, 19.yüzyıl Sanayi Devrimi'nin getirdiği iktisadi ve sosyal ilişkiler ağıyla ve piyasa ilişkileri ile çelişir hale gelince, Osmanlı Devleti, ekonomik siyasal ve toplumsal değişimleri ve bu değişimler doğrultusunda yeniden yapılanmaları içeren yeni bir dönemin içine girmiştir. (Baskıcı, 2005: 32-33., Genç, 1989:18., Kasaba,1993:46., Keyder, 1985: 642., Pamuk,1994:159.,Wallerstein, vd. 1983:47). Osmanlı ekonomisinin ortaya çıkan "yeni ekonomik sisteme" eklenmesi noktasında özellikle uluslararası ticarete Avrupa pazarları için hammadde üreten ve bu pazarlardan sanayi malları alan bir bölge haline dönüşmüş, ticaret sermayesi gitgide Avrupa pazarının ekonomik iş bölümü ile bütünleşmiştir. (İnan, 1983: 22-23., Pamuk, 1981: 25).

Bu bütünleşme sürecine etki eden siyasi zeminde ticaret antlaşmalarının rolü büyük olmuş, gerçekleştirilen ikili antlaşmalar sonucunda Osmanlı Devleti, yabancı devletlere ticari faaliyetlerde ayrıcalık tanıma yükü altına girmiştir. (Baskıcı, 2005: 51., Pamuk, 1985: 654). İlk olarak İngiltere, 1838'de Balta Limanı Antlaşması imzalanmış, uygulamaya konulan sistemle Osmanlı Devleti, "Yedd-i Vahid" veya "İnhisar"(tekel) koyma yetkisinden feragat etmiştir. Ayrıca yabancı tüccar, yerli tüccarla eşit hak ve kolaylıklardan yararlanma hakkına sahip olmuştur.( Kütükoğlu,1974:116.,Ülman, 1985:275). Osmanlı Devleti ihracata "memnuat" koyma yani belirli malların ekonomik ve stratejik nedenlerle ihracatını yasaklama yetkisinden vazgeçmiştir. Aynı şekilde Osmanlı Devleti ithalatta herhangi bir miktar sınırlaması koyma yetkisine de sahip olma hakkını da yitirmiştir. Yed-i Vahid, sisteminin kaldırılmasını diğer devletlerinde istemesi üzerine antlaşmanın benzerleri 1838 yılı sonunda Fransa; 1839'da Sardunya ve Avusturya; 1840 yılında İsveç, Norveç, İspanya, Hollanda, Belçika Alman Gümrük Birliği; 1841 yılında Danimarka, Toskana, 1843 yılında Portekiz; 1846 yılında Rusya, 1851'de Napoli- Sicilya ile imzalanmıştır.( Kütükoğlu,1974, s.117; Yücekök,1968:406). Balta Limanı Antlaşması'nın getirdiği düzenlemelerin bir diğer bölümü ise gümrük vergilerinin düzenlenmesine yönelik olmuştur. 1838 öncesinde Osmanlı Devleti hem ithalat hem ihracat üzerinden %3 oranında gümrük vergisi alırken, yerli ve yabancı tüccarlar mallarını imparatorluk içinde bir bölgeden diğerine taşırlarken %8 oranında bir iç gümrük vergisi ödemek zorunda kalmışlardır. Balta Limanı antlaşması ile ihracata uygulanan bu vergiler

%12'ye çıkarılmış, ithalattan alınan vergiler ise % 5 olarak saptanmıştır. Ayrıca yerli tüccarlar iç gümrükleri ödemeye devam ederken, yabancı tüccarlar bu uygulamanın dışında bırakılmıştır. Böylece yabancı tüccarlar önemli bir ayrıcalık elde etmişlerdir. Osmanlı Devleti kendi gümrük vergilerini Avrupa devletleriyle imzalayarak, bu vergileri Avrupa devletleriyle birlikte saptamayı ilke olarak kabul etmiş ve böylece bağımsız bir dış ticaret politikası izleyebilme hakkından vazgeçerek, ekonomisini dış pazara açmıştır. (Baskıcı, 2004: 46., Kurdakul, 1981:31., Ökçün, 1985:14; Önsoy,1988: 27., Pamuk, 1994:17-18).

Ticaret antlaşmalarıyla uluslararası ticareti serbestleştirici girişimlerin uygulamaya konulması ve dış ticaretteki her türlü sınırlamayı kaldırılması sonucu Osmanlı pazarı büyük ölçüde yabancıların denetimine girmiş, yabancı sermaye yatırımları artmıştır.(Clark, 2006:467., Murphey, 1992, s.7-8., Önsoy, 1988:57.,Quataert, 1999:15., Sayar, 1986. 250).

Tüm bu gelişmeler Osmanlı ekonomisi açısından önemli bir süreç olarak kabul edilmektedir. Bu süreç yabancı ve gayrimüslim tüccarlara yatırımcılara ekonomik faaliyetler açısından geniş olanaklar sunarken bu yeni dönemin odağını ise liman kentleri oluşturmuştur. Bu sebeple liman kentleri, Osmanlı Devleti'nin 19.yüzyıl değişim/ dönüşüm sürecinin değerlendirebileceği yerleşimleri olmuş, devletin aynı zamanda Avrupa'nın ritmine bağlı olarak, politik, ekonomik, toplumsal, kültürel, şehircilik, fiziksel ve maddi düzlemlerde derinden etkilenen yerleşimler olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır.(Keyder vd.1994:121-122). İstanbul, İzmir, Selanik, Trabzon ve Beyrut Osmanlı Devleti'nde bu dönemin sosyo ekonomik ve fiziksel mekanına yönelik değerlendirmeleri sunabilecek önemli liman kentleri arasındadır. Bu limanlar içinde özellikle İzmir, uygun coğrafi konumu ve zengin bir hinterlandın Akdeniz'e tek çıkış özelliğini taşıması dolayısıyla 19.yüzyılda sanayi ve uluslararası ticaretin gelişmesi için pratikte birbirini destekleyen koşulları bir arada sunmaktadır. Tarihi boyunca ticaret açısından önemli bir yere sahip olan bu kent 19.yüzyıl başında, ekonomik koşullara uyum sağlamak amacıyla köklü değişimler geçirmiş, Avrupalı ve Osmanlı tüccarlara önemli fırsatlar sunmuş, bu sebeple Osmanlı limanları içinde en kapsamlı ticaret ağına sahip olabilmıştır. İzmir'in ve yakın çevresinin sosyo-ekonomik yapısına haberleşme, ulaşım alanında gerçekleşen yabancı sermaye yatırımları etki etmiş, ithalat ve ihracat sürecinde iç bölgeler arasındaki mal akımını arttırmak ve

hızlandırmak için yeni ulaşım teknolojilerine gerek duyulmuştur. (Martal,1992; Toprak, 2008: 138-139; Yerasimos 2000: 218). Osmanlı Devleti'nin uluslararası ticaretinde ve dünya ekonomik sistemine eklenmesi sürecinde önemli rol oynayan en önemli ihracat kapısı konumundaki bu yerleşim, fiziksel mekânını ve liman kenti olanaklarını iyi değerlendirilerek büyük çapta mekânsal değişimlerin gerçekleştiği bir kent olmuştur. (Kasaba 1994:5-7). İzmir'in gelişmesi Manisa ve diğer Batı Anadolu kent ve kasabalarının iktisadi ve ticari işleyişini de değiştirmiştir.(Faroqhi, 2004: 5) Özellikle Foça, Urla, Çeşme, Kuşadası, Karaburun, Ayvalık gibi liman yerleşimleri de önemli birer alt merkez haline gelmiştir. Kentin ekonomik tarihine etki eden önemli gelişmeler yaşanmıştır.( Karatosun,2003,2-5.,Yılmaz vd. 1997:284). Bu yerleşimlerde sanayi ve ticaretin oluşumuna yönelik yatırımlar gerçekleştirilerek sanayi ve sanayiye bağlı kuruluşların sayısı artırılmış, deniz ticaretine uygun liman olanakları değerlendirilmiş, özellikle, zeytinyağı sabun, deri, tuz, üretimi ve ihracatına yönelik etkinliklerle ticaret hacimleri genişlemiştir. Bu yerleşimler içinde İzmir'in kuzeyindeki Batı Anadolu kıyısındaki Ayvalık 1800'li yılların başından itibaren başta zeytinyağı ve sabun endüstrisi ve ticaretine dayalı ekonomisiyle ön plana çıkmış, kısa bir süre içinde Batı Anadolu kıyılarının İzmir'den sonraki en hareketli limanı haline gelmiştir.

## 2. AYVALIK YERLEŞİMİNİN 19.YÜZYIL EKONOMİSİ

1770'lere kadar Osmanlı sınırları içinde küçük bir kıyı kasabası olan ve önemli bir rol üstlenmeyen Ayvalık, uluslararası ticaret ve sanayi faaliyetlerinin 19.yüzyılda bir kentin sosyo ekonomik yapısına ve kentsel mekânına etkisini sunabilmek adına iyi bir değerlendirme içeriği sunmaktadır. Ayvalık'ın bu süreci Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik zemini ile ilişkili olsa da yine de 1770'lerden sonra başlayan bu gelişim/dönüşüm ortamı kentin tarihine ilişkin bazı kaynaklarda yerleşime "otonomi" yarı özerklik fermanının verilmesiyle ilişkilendirilmiştir. Fakat Osmanlı arşivlerinde böyle bir fermanın verilmesine dair herhangi bir belge olmaması ve konuya ilişkin diğer çalışmalar (Bkz. Arıkan, 1988; Bayraktar, 2002; Terzibaşoğlu, 2009), bu gelişim ortamını hazırlayan bu süreci, Osmanlı'da birçok liman kentinde olduğu gibi Küçük Kaynarca Antlaşması'nın sonuçları ile değerlendirilmesi gerektiğine yöneliktir. Yücel Terzibaşoğlu "19.Yüzyılda Batı Anadolu Liman Kentlerinde Elitlerin İlişki Ağları" adlı çalışmasında Ayvalık gelişim koşullarını şu şekilde değerlendirmektedir.

“19.yüzyıl boyunca hem daha sonra kent ve tarihi çerçevesinde hem tarih yazımında hem kentliler arasında pek çok efsane yaratılmasına neden olmuştur. Ayvalık için bu efsanelere kaynaklık eden önemli bir etken, 19.yüzyıl boyunca kent nüfusunun hemen hemen tamamının Rumlardan oluşması ve kentin belli vergi ayrıcalıklarına sahip olmasıdır. Bunun nedeni bir spekülasyon konusu olmakla birlikte esasen 1774’te Ruslarla yapılan Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla birlikte Ege’deki belli liman kentlerinde yaşayan Osmanlı tebaası Rumlar üzerinde Rusya’nın belli bir himaye kurmak istemesinin yol açtığı sonuçlar olduğu söylenebilir. Bunun sonucunda belli bir liman kentine özel bir statü istenmesi, özellikle tüccarlar için belli vergi indirimleri istemesi söz konusu olmuştur. Bu antlaşmada karşılıklılık ilkesi gereği benzer vergi avantajları Karadeniz’deki Rus limanlarında oturacak Türk tüccarlarında da verilmiştir. Dolayısıyla Ayvalık ve Gemlik gibi liman kentlerinde oturan Rumlar bu biçimde özel bir statüden yararlanır hale gelmişler, bu kentler bir ölçüde günümüzdeki serbest ticaret bölgeleri gibi işlev görmüş ve kentlere olan nüfus hareketleri de bundan etkilenmiştir. Ayvalık’ın bir 19.yüzyıl kenti olmasının nedeni de budur. Yani bu tür vergi ayrıcalıkları kente Ege Adaları, Anadolu ve Mora içlerinden Rumların göç edip gelmesine yol açmış, kent bir çekim merkezi olmuştur. Yine de 19.yüzyıl sonlarına geldiğimizde bu özel statü ve vergi ayrıcalıklarının yavaş yavaş ortadan kalkmakta olduğunu görüyoruz. Örneğin vergi oranlarına baktığımızda yüzyıl sonunda Ayvalık’ın durumu Edremit’le eşitlenir. Yine de bu olana kadar bazı liman kentlerinin gelişiminde Küçük Kaynarca Antlaşmasının etkilerinin önemli olduğunu görüyoruz. (Terzibaşoğlu,2009:289).

Bayram Bayraktar *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ayvalık Tarihi* adlı kitabında, ise “Osmanlı İmparatorluğu tarafından Ayvalık’a verildiği ileri sürülen özerklik konusu bir papazın “kerametine” atfedilen düşüncelerden daha çok, Küçük Kaynarca Antlaşması’nın bir sonucu olarak değerlendirmek bugün için gerçeğe daha uygun gözükmektedir. Yani Ayvalık Rumlarının –varsa- yönetsel özerklikleri hukuksal ayrıcalıktan çok bir fiil olarak değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Sonuç olarak Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla ortaya çıkan zeminin yanı sıra gerçekleştirilen ticaret antlaşmalarının yabancı ve gayrimüslim tüccara sağladığı olanaklar bir kıyı yerleşimi olan ve nüfusu ağırlıklı Rumlardan oluşan Ayvalık ekonomisine de bir ivme kazandırmıştır. Batı Anadolu’da zeytinciliğin önem kazanması özellikle Midilli’den gelen Rumların da katkılarıyla zeytinyağı ve sabun üretiminde geniş açılımlar sağlanmıştır. Ayvalık’ın deniz ulaşımını gerçekleştirecek bir kıyıya sahip olması İzmir’in alt merkezlerinden biri olacak şekilde değerlendirilmesi sonucu yerleşim sanayi yatırımların gerçekleştiği uluslararası ticaret ağının içinde yer almış, ekonomik açıdan kısa sürede büyük bir gelişme gösterebilmiştir. Yerleşimin, Osmanlı içinde İstanbul’a zeytinyağı ve sabun

göndermekle yükümlü yerlerden biri olması ekonominin başlıca kaynağını zeytin yapmıştır. (Annuaire Oriental, Commerce 1914:1327.,İngiliz Konsolosluk Raporları, 1988: 205.,Özkaya, 1985: 354. Yerasimos 2002:12) Zeytinyağı ve sabun imalatının yanı sıra bağcılığın da büyük bir gelişme gösterdiği ve yerleşimin belli başlı şarap üretim merkezlerinden biri durumuna geldiği, tuz üretimi, dericilik, palamut, kereste ihracatının da Ayvalık ekonomisine canlılık kazandırdığı belirtilmektedir. (İngiliz Konsolosluk Raporları, 1998: 205., Aka, 1944: 27., Erim, 1948: 27., Darkot,1942: 278).

Merkezi İstanbul Galata'da bulunan Annuaire Oriental şirketinin Ayvalıkla ilgili kayıtlarında, yerleşimden ihraç edilen ürünlerin zeytinyağı, pirina yağı, kiremit, çam fıstığı, kereste, hububat olduğu ve zeytinyağı ve sabun üretiminin yıllık 120 bin 130 bin civarında olduğunu belirtilmektedir. (Annuaire Oriental, 1914:1327).

Ayvalık ekonomisine en önemli katkıyı yapan ulaşım imkânlarını arttırıp yatırım olanaklarının önünü açan gelişmelerden biri boğazların derinleştirilmesi olmuştur. Ayvalık limanının gemilerin girişine izin veremeyecek kadar sığ olması, deniz gelişimin uzun süre engellemiştir. 1840 senesinde boğazın açılması için Osmanlı hükümetine başvurulmasına rağmen bir sonuç alınamamıştır. 19. yüzyıl ortalarına kadar İzbandud denilen yerel teknelerin, Ayvalık -İzmir arasında çalıştıkları ve limanın ulaşım ağının İzmir ve Midilli üzerinden gerçekleştiği, bu gümrüklerin kullanılmış olduğu belirtilmektedir. (Aka Doğan,2007: 205). Ancak 1880'de hissedarların çoğunun Ayvalıklılardan oluştuğu 20 bin sermayeli bir şirket kurularak, yirmi iki sene müddet ile işletme imtiyazı alınmış ve şehrin güneyine düşen Dalyan Boğazı genişletilip derinleştirilerek deniz taşıtlarının geçeceği hale getirildiği Ayvalık tarihine yönelik en erken tarihli yayınlardan biri olarak kabul edilen yayın kentin monografik yapısına yönelik içeriği sahip Yorgo Sakkari, tarafından yazılan Hıfzı Erim tarafından genişletilerek yayınlanan *Ayvalık Tarihi* kitabında şu şekilde geçmektedir.

“ Sular çekildiği zamanlar bir insan yürüyerek Dalyan ve Dolap boğazlarının bir tarafından diğer tarafına geçebilirdi.1839-1840 seneleri boğazların açılması için Osmanlı Hükümetine başvurulmuştu. Fakat hükümet o zaman bu dileği küçümsemiş, ancak 1880' de gerekli önemi vererek işi ele almıştı. Hissedarların çoğu Ayvalıklılardan olmak üzere yirmi bin Türk lira sermayeli bir şirket kurmuş ve yirmi iki senelik bir işletme imtiyazı vermişti. Bu imtiyazla şirket, boğazdan girip

çıkan deniz taşıtlarının yüklerinden muayyen bir boğaz vergisi alacaktı. Şirket iki sene içinde şehrin güneyine düşen dalyan boğazını açtırmıştı. Boğazın uzunluğu 1500, genişliği, 44t, derinliği 6 metre idi. Boğazların açılması ile memleket halkı için geniş ufuklar açılmıştı.Boğazların kapalı olmasıyla vatanlarının dar sınırları içine sıkıştırılmış olan Ayvalık topluluğu, dünya medeniyetini gerektiği kadar takip edemiyordu.”(Akt. Erim,1948:46-47).

1894 Ayvalık'ta görev yapan Dr.Şerafeddin Mağmumi'nin gezi notlarından derlenen çalışmasında ise Ayvalık liman ve deniz ticaretine yönelik bilgilere yer verilmektedir.

“Vapurların geçtiği boğaz akdimce ancak küçük kayalıklar mürür edebilecek kadar sığken ameliyatla derinleştirilip iki yakalı fenerler ve fenerler arasında sabit şamandırlar vaz edilmiş ve elyevm en büyük sefain bu iki hat arasından kemal-i suhuletle geçmede bulunmuştur. Limanın nakliyat yani ithalat ve ihracatı Gürcü, Pandeon vapur kumpanyalarının elinde olup İdare-i Mahsusa Edremit hattını henüz bir şekl-i intizama sokamadığından bir iki aydan beri adeta zuhurat denecek sürette vapurları gelmekte onlar da nadiren limana girip ekseriya boğazın haricinde durmakta ve bir iş görememektedir.Haftada bir kere İzmir'den Hamidiye ve Victorya Kumpanyalarının küçük vapurları dahi gelip gidiyor.”(Mağmumi, 2010:161).

*Malumat Dergisi'nin* 51.sayısında ise Ayvalık deniz ticareti ile ilgili bilgiler şu şekilde yayınlamıştır. “Ayvalık'ın merkez livaya yirmi yedi ve merkez vilayete elli dört saat ba'de mesafesi olup idâre-i mahsusa vapurlarıyla sâir bazı ecnebi kumpanya vapurları uğrayarak külli eşya ve emtia-i ticariye nakl ederler. Ayvalık'ın rakı ve şarabı gayetle meşhur olup külliyetli miktarda cihan-ı muhtelifeye nakl ve isal olunur. Mahsulat ve mamulâtının başlıca rugan zeyt [zeytinyağı] ve sabun ve kavesle ve sahtiyan olup mütenevvi' bıçak dahi imal edilir”. (Malumat, 1896: 57-58).

Ayvalık, limanın taranarak gemilerin kıyıya yanaşmasına daha elverişli uygun hale getirilmesi ile zeytinyağı, sabun, un gibi tarımsal ürünlerini dışarıya pazarlanarak deniz ticareti hareketlenmiştir. Bu dönemde Ayvalık limanı ortalama altı yüz buharlı, iki bin de yelkenli geminin uğradığı oldukça hareketli bir liman haline gelmiştir.(Bayraktar, 2002:23).İzmir'den kalkan gemilerinde uğradığı ticaret ağının da içinde yer almıştır. (İzmir 1876 ve 1908, 2008:88). Yerleşimin 1850 yılından sonra ekonomik canlılığı ve ticari hareketliliği İzmir Ticaret Odası'nın 1864-1914 yıllarına ait kayıtları içinde Ayvalık'ta görev yapan İngiliz Konsolos yardımcısı Eliopoulo'nun raporunda detaylı bir şekilde sunulmaktadır. En erken tarihli rapordan 1889 yılıyla ilgili Ayvalıkla ilgili bilgiler şu şekildedir. (İngiliz Konsolosluk Raporları, 1998:110).

“Ayvalık’a gelen mallar İskenderiye, Suriye, İzmir, Midilli ve İstanbul limanlarından gelmektedir. Mallar esas olarak pamuklu ve yünlü kumaşlar, iplik, demir, soda, kömür, pirinç, çuval, kahve, şeker, mum, balık, metal, boya, halat, deri, ilaç, möble ve süs eşyalarıdır. İthal edilen malların üçte biri İngiltere, diğer bölümü ise Fransa, Avusturya, İtalya, Rusya’dan gelmektedir. İhracatın büyük bir bölümü de İngiltere ile gerçekleşmektedir. İngiltere’den sonra sırasıyla Fransa, Avusturya, Amerika, İtalya, Rusya, Almanya ve Yunanistan gelmektedir. İhraç ürünleri arasında iç ya da dış piyasa için, yağ, palamut, pamuk, arpa, buğday, fasulye, üzüm, balık, tabakalanmış deri, inşaat kerestesi, yer alır.” (İngiliz Konsolosluk Raporları, 1998;110)

Ayvalık’ın tarihine yönelik Ahmet Yorulmaz’ın, *Ayvalık’ı Gezerken* adlı kitabında yerleşimin 19.yüzyıl ekonomik ve sosyal yapısına ilişkin bilgileri şu şekilde sunulmuştur.

“Ayvalık limanı çok güvenlidir, 30.000 nüfusludur, postasını Avusturya işletmektedir. Zeytinyağı, balmumu, yerli ipek, şarap, sabun, dış satımı yapılır; şeker, kahve, yün, pamuklu kumaş ve ham deri ithal eder. Fransa, Avusturya-Macaristan, İngiltere, Yunanistan ve İtalya Konsoloslukları vardır. Bankalar: Atina Bankası, Osmanlı Bankası, Viyana Kredi Bankası. Buharlı vapur acentelerinin sayısı yedidir. Amerikan, Romanya, İngiliz-Rus, Yunan acenteleri vardır. Takı satıcısından, boya, vernik satıcısına; kösele, nal, saat ithalatçılarında kadar yer veren yıllık, iki de otel adı verir: Ayvalı ve Anatoli” (Yorulmaz,1988:55).

İhracatın büyük bir bölümü de İngiltere ile gerçekleşmektedir. İngiltere’den sonra sırasıyla Fransa, Avusturya, Amerika, İtalya, Rusya, Almanya ve Yunanistan gelmektedir. (İngiliz Konsolosluk Raporları, 1998;110). İthal edilen malların üçte biri İngiltere, diğer bölümü ise Fransa, Avusturya, İtalya, Rusya’dan gelmektedir. Sakkari 1900’lü yılların başında Ayvalık ihracatıyla ilgili şu bilgileri vermektedir.

“İthalat ticareti ise yedi yüz bin lirayı buluyordu. Arada yüz bin altından ibaret safi bir kazanç elde edilmiş oluyordu. Ayvalık’ın gelir ve gider tutarı bir buçuk milyon altın lirayı buluyordu. Bu ihracat ve ithalat fermanla uzun zaman İstanbul’la yapılmakta idi. Ancak son zamanlarda Avrupa ile münasebetler kurarak Fransa ve İtalya’da zeytinin azaldığı seneler zeytinyağı göndermeye başlamıştır. Avrupa’dan komisyoncular yağ almak üzere doğrudan doğruya Ayvalık’a geliyorlar, Ayvalık için kendi memleketlerinden siparişler alıyorlardı. Avusturya ve Almanya ticaret acenteleri de bu memlekette kendilerini göstermeye başladılar. Bu suretle Avusturya ve Almanya ticaret eşyası her memlekette ucuz olarak doğrudan doğruya Ayvalık’a gelmeye başlamıştı. Avusturya ve Alman tüccarlarının bu muvaffakiyeti paranın ödenmesinde gösterdikleri kolaylıktandı.” (Akt.Erim, 1948: 49-50).

Tüm bu veriler ve değerlendirmeler, küçük bir kıyı yerleşimi olan Ayvalık’ın 19.yüzyılda sanayi üretimi ve uluslararası ticaret ağına sahip, ekonomik açıdan gelişmiş bir liman kenti kimliği taşıdığını ortaya koymaktadır.



## 2.AYVALIK KENT DOKUSUNDA MEYDANA GELEN DEĞİŞİMLER

Sanayi ve deniz ticareti faaliyetlerinin şekillendirdiği ekonomik yapı, üretim ilişkileri, Ayvalık'ın nüfus hareketlerine, kent dokusu ile mekân kurgusunun oluşumuna ve yapı çeşitliliğine etki etmiştir. Sanayi ve ticarete bağlı olarak iş olanaklarının artması ile yerleşimin nüfusu, konut sayısı ve mahalle sayısını da arttırmıştır. 1700'lerin başındaki 600 haneli, 3 mahallesi olan yerleşim, 1832 yılından sonra 11 mahalleli, nüfusu 20.000-ile 30.000 arasında artış gösteren bir yerleşime dönüşmüştür.(Mutaf, 2003:27,201., Psarros, 2004:4-5; Sakin, 2008:261; Yorulmaz, 1988:48).

1889 tarihli Karesi Salnamesine göre “19.yüzyıl sonunda Ayvalık nüfusunun hemen hemen tamamı Rumlardan oluşmaktaydı. Kentte 11 mahalle vardı. Kasabada 4607 hane bulunuyordu. Şehir merkezinde miri arazi üzerinde yapılanmış bir hükümet konağı, bir rüsumat idaresi, üç askeri karakolhane, -Babı Asakir-i Şahane-yi Karakolhane- yeralan” bir yerleşim olduğu belirtilmektedir. (Mutaf, 2003:92).

1894 Servet-i Fünun Dergisi'nin 104. sayısında ise Ayvalık'ın yerleşimin kent dokusuna ve yapı çeşitliliğine ilişkin fikir verecek şu bilgiler sunulmaktadır.

“Yerleşimde 11 mahalle, 1 cami, 12 kilise, 6 manastır, 26 sabunhane, 40 tabakhane, 78 zeytinyağı değirmeni, 25 yel değirmeni, 2 otel, 2 lokanta, 3 gazino, 5 meyhane, 70 kahvehane, 7 zeytinyağı ve un fabrikası, 45 fırın, 1kıraathane, 95 dükkan, 4 773 ev,1 hükümet ve gümrük dairesi, 1 askeri hastane, 3 askeri karakol ve 1 telgrafhane vardır. Binaların toplam sayısı 5 320, genel nüfus 20 630; ilçeye bir saat uzaklıkta ve sahilde Sarımsak denilen yerde 9 adet taş ocağı olup, çıkarılan taşlar binalarda kullanılıyor, bir bölümü de civara satılıyor; 14 kadar kiremit ve tuğla, 7 adet de testive bardak ocağı bulunuyor; ürettiği rakı ve şarap pek ünlüdür, önemli miktarlarda başka yerlere satılır” (Akt.Yorulmaz, 1988: 54).

1907 yılına ait salnamesine kayıtlarına göre ise; Ayvalık kent dokusu ile ilgili rakamlar şu şekildedir. “1907 yılı itibariyle Ayvalık'ta, 4 han, bir hamam, 2 otel, 5 gazino, 762 dükkan, 137 mağaza, 17 fabrika, 78 kahvehane, 33 yel değirmeni, 42 yağhane, 36 fırın, 17 kiremithane, 32 debbağhane, 15 sabunhane, 1 hükümet konağı, 3 karakol, 1 gümrük dairesi, bir liman dairesi, 1 hastane vardır. Ayrıca 1 cami, 13 kilise, 38 manastırın yanında, gayrimüslim cemaate ait bir idadi, bir rüşdi, 6 iptidai ve bir sıbyan mektebi vardır.” (Mutaf, 2003: 73).

Ayvalık kent dokusunun 19.yüzyıl içeriğine yönelik bu bilgiler sanayi ve deniz ticaretiyle oluşan ekonomik faaliyetlerin kentsel dokuya etkisini, nüfus, yapı sayısı ve mimari çeşitliğin artması ve kentin fiziksel mekan kullanıma yönelik düzenlemelerin gerçekleştiği gibi sonuçlar olarak yansıdığını göstermektedir. 19.yüzyılla birlikte zeytinyağı ve sabun sektörüne yönelik fabrika bazında artan üretim hacmi ve yine bu üretimle birlikte artış gösteren deniz ticareti ve ortaya çıkan ticari ilişkiler, yerleşimin kentsel dokusu içinde kendini gösteren yeni odak noktalarını oluşturmuştur. Bu odak noktaları yerleşimin ekonomik ve sosyal hâkimiyetini bünyesinde toplayan, kendi içinde ekonomik, ticari ve kültürel merkez konumuna gelen liman bölgesini daha da ön plana çıkarmıştır. Bu yüzden yerleşimdeki fabrikalar suyun kolay ve ucuz taşımacılık imkanı vermesiyle çoğunlukla deniz kıyısında kurulmuş, sanayi ve ticaretle kimliğine yönelik diğer yapılar ise bu alanla ilişkili bir şekilde düzenlenerek ‘*kıyı mimarlığı*’ (Tokyay, 2004:61-62.) içeriği sanayi ve ticaret olgusu ile birlikte ele alınıp planlama yapılmıştır. Kıyı bölgesinin mekân kurgusunun oluşumunda, ürünün ulaşım yollarının kent içindeki bitiş noktaları, limanın topografyası belirlerken, liman odaklı ticaretin gerçekleşmesi sonucu kıyı boyunca devam eden çizgisel mekân anlayışı söz konusu olmuştur. Yeni mekân özelliklerinin oluşumunda ise ihraç edilen ürünlerin tümü ve liman bölgesinde geçirdiği işlem aşamaları, yapının limandaki yeri ve konumu gibi faktörler belirleyici olmuştur. Limandaki fonksiyonel ayırım bu noktalar esas alınarak gerçekleşmektedir.

Yerleşimin ana ulaşım aksları, üretim ile hammadde bölgeleri (zeytinlikler) arasındaki bağlantıları temel alarak oluşturulmuştur. Daha küçük ölçekli üretim yapıları olan atölyeler ve depolar da genelde fabrikalarla aynı yerleşim düzeni içinde deniz kıyısında ya kıyıya paralel birinci ya da ikinci kıyı hattı üzerinde yer almışlardır. Üretim ve depolama yapılarının kent planındaki bu düzen ve konumları, arsa fonksiyonuna en uygun şekline göre yerleştirildiği, arsa topografyasını en az değiştirecek yer ve düzenin bulunması sağlayacak şekilde konumlandığı ve taşıma, boşaltma masrafları ile ulaşılabilirlik noktasında bulunan çözümler nedeniyle “*yerleştirme teorisine*” uygun bir biçimde olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. (Tekeli, 1978: 50; Tekeli, Sisa 1978: s.61.)

<b>En Uygun Üretim</b>	<b>Yağ, sabun, şarap, deri</b>
<b>Ana Üretim Alanı</b>	Fabrika, atölye
<b>Arsa Topografyasına Göre Yerleşim</b>	Deniz kıyı şeridi
<b>Taşıma ve Boşaltım Şekli</b>	Denize açılan bir kapı ve iskele sistemi ile ürünün deniz yoluyla limana taşınması( sal, sandal)
<b>Atık</b>	Sistemin atıklarını denize atacak şekilde düzenlemesi
<b>Ulaşılabilirlik</b>	Ürünün temini yapıldığı alan, liman ve çarşı bağlantılı yol şebekesi.

**“Tablo 1”:**Endüstri Yapıların Yerleşimini Belirleyen Faktörler ve Ayvalık’taki Endüstri Yapılarına Uyarlanması

Yerleşimin faaliyetleri arttıkça ortaya çıkan düzen gelişerek, ekonomik ve toplumsal sistemin değişen koşullarının mimariye etkisi ile inşaat sektöründe önemli bir artış meydana gelmiştir. Artan ticari faaliyetlere bağlı olarak ticari örgütlenmenin her bir bileşeni, ayrı bir yapı grubunda faaliyet göstermiştir. Ürünlerin işlenmesi ve depolanması, satışı, pazarlanması, finansal sektöre yönelik yapılar, konaklama yapıları, sosyal mekanlar kent dokusunda yerini almıştır. Kentsel içerikte bu mimari çeşitlilik amaca uygun şekilde liman ve yakın çevresine konumlandırılmış, konut alanları da liman merkezli akslar şeklinde gelişmiştir. Bu düzende ticaret yapıları ise genel olarak liman ve çarşı bölgesinde belli bir düzen içinde planlanmışlardır. Yapıların cephe düzeni sahile paralel olarak giden sokaklarda bitişik nizamda, yan cephelerinin biri ya da ikisi birden başka bir yapıyla sınırlayacak şekilde oluşturulmuştur. Sokak dokusunun düzgünlüğü ve dar parselleme, yerleşim dokusunun da belli bir düzen içerisinde oluşmasına sebep olmuştur. Limana ve gümrüğe yakın alanlar ve gümrük alanı üretim ve ticaretin en hareketli bölgesini oluşturmuşlardır. Banka, otel, gazino, kahvehane gibi sosyal mekânlar da bu hareketliliğin içinde yer alan diğer yapıları oluştururlar. Liman çevresindeki ticaret mekânlar dışında mahalle dokusu içinde de çarşı merkezleri oluşturulmuştur. Sanayi ve deniz ticareti ile şekillenen kent planında liman bölgesi içinde yer alan gazino ve otel ve dükkanlar denize dik inen ana bir cadde ile bu caddeye açılan sokaklar ticari hareketliliğin olduğu kent merkezini oluşturan alanlardır. Ayrıca kent meydanı diye tanımlanacak ikinci alan kıyı bölgesinin gerisinde yerleşim alanı içinde merkez kilisenin ( Agia Yorgios-Çınarlı Camii) odak oluşturduğu alanda oluşmuştur.

Ayvalık'ta kentsel dokunun sanayi ve ticaret faaliyetlerine bağlı olarak planlanmış olduğu konut ve üretim bölgelerinin birbirinden ayrı konumlanmasıyla açıklanabilir. Bu planlama, sanayileşme ve kentleşme hareketlerinin eş zamanlı olarak çıkmış olabileceğine dair ilk fikri de oluşturmaktadır. Ayvalık kent dokusunda endüstri, ticaret, konut, kamu ve dini mimariye ait yapıların tarihlendirme bilgileri 1850'li yıllarının sonrasını göstermesi de bu görüşü desteklemektedir. Bunun sebebi 1821 isyanının ardından yıkılan ve büyük ölçüde terk edilen yerleşimin, 1850'li yılların başından itibaren yapılanmaya başlaması, tüm yapıların inşasının "Kalfas" denilen, 1821 öncesi kullanılan geleneksel teknikleri uygulayan eski ustalar tarafından gerçekleştirilmiş olmasıyla ilişkilendirilebilir. Sonuç olarak kent dokusundaki yapı çeşitliliğine ve işlevlerdeki farklılıklara rağmen yapıların büyük çoğunluğu yapım malzemesi, cephe düzeni, cephe elemanları, süsleme unsurları açısından ortak özellikler sergilemekte, kent mimarisinde ortak bir üslubun varlığından söz edilebilmektedir.

## SONUÇ

Liman kentleri, 19.yüzyıl Osmanlı Devleti'nin ekonomik ve sosyal yapısındaki değişim/dönüşümlere yönelik değerlendirmelerin yapılabileceği sahalardır. Bu değerlendirmelere sanayi ve ticaret faaliyetleri, nüfus hareketleri gibi içerikler katkı sağlamakta, tüm bu bileşenlerin her biri liman kentlerinin mimari kimliğini ve yerleşimlerin mekân kurgusuna yönelik çözümlenmeleri de ortaya çıkarmaktadır. Bu açıdan 19.yüzyıl ekonomik ve siyasi ortamında şekillenen Osmanlı Devleti'nin liman yerleşimlerinin kent dokusu ve mimari içeriği öncelikle sanayi ve deniz ticaretinin sağladığı olanaklarla ilişkili olmuştur. Ekonomik faaliyetlerin kıyı bölgesine konumlandırılması, liman odaklı bir yapılanmayı ortaya çıkarmış bu yüzden Ege, Karadeniz ve Akdeniz liman yerleşimleri benzer bir kent düzeni ve mimari içerik sunabilmişlerdir. Batı Anadolu coğrafyasında İstanbul'dan sonraki en önemli liman kenti durumundaki İzmir olmak üzere, yine bu kıyı hattında Urla, Çeşme, Kuşadası, Foça Ayvalık, Edremit gibi liman yerleşimleri bu dönemin kaynakları arasındaki yerleşimler olmuşlardır. Ayvalık ise İzmir'den sonra uluslararası ticaret ve sanayi üretimi faaliyetlerinin liman kentlerinin sosyo ekonomik ve mekansal yansımalarına Batı Anadolu kıyı yerleşimleri adına önemli bir birikime sahip yerleşim olduğu belirtilmelidir. Osmanlı arşivlerinde 17.yüzyıldan önce var olduğuna dair bir kayıt

olmadığı 18.yüzyıl içersinde de küçük bir kıyı kasabası olan ekonomik faaliyetler açısından bir varlık göstermediği belirtilen Ayvalık'ın (Arıkan,1988,583., Bayraktar, 2002:12), 1800lerin başından itibaren Osmanlı Devleti içindeki statüsünün bir anda değişmeye başlaması ve Batı Anadolu kıyılarının İzmir'den sonraki en hareketli sanayi ve ticaret faaliyetlerine sahip liman kentlerinden biri olması, dönemin sağladığı olanakların kıyı yerleşimlerine nasıl güçlü etki edebileceğine dair net bir kaynağı ortaya koymaktadır.

19. yüzyıl ile 20. yüzyılın ilk çeyreğini kapsayan bu dönem ekonomik açıdan Ayvalık tarihinin en hareketli dönemi olmuş, yerleşimin sanayi ve ticaret faaliyetleriyle ortaya koyduğu ekonomik gücünü I.Dünya Savaşı'na kadar sürdürmüştür. Fakat I. Dünya Savaşındaki gelişmelere bağlı olarak üretim ve ticaret yavaş yavaş bitme noktasına gelmiş ve yerleşimde siyasi karmaşa huzursuzluk ortamı baş göstermiştir. Kurtuluş Savaşı sonrası Ayvalık için büyük önem taşıyan Lozan Barış Konferansı'nda Mübadele Protokolü imzalanmıştır.(1923) İki ülke arasında imzalanan protokol gereği Yunanistan'da yaşayan Müslüman Türk nüfus ile Türkiye'de yaşayan Rum toplulukların zorunlu göçüyle yer değiştirmesi esasına dayanan nüfus mübadelesi gerçekleşmiştir. (Arı, 1995: 71). Gerçekleşen zorunlu göç sonucunda yerleşimlerde çeşitli sorunlar yaşanmış çözüm Ayvalık'taki zeytinlikler, bağlar ve bahçeler uzun süre bakımsız kalmış, fabrikalar kullanılamamıştır. Hem üretim hem de uluslararası ticaret ağı bitme noktasına gelmiştir 1930'lu yılların başından itibaren mevcut fabrikaların tekrar işler hale gelip zeytinyağı, sabun ve deri sektörüne yönelik ekonomik faaliyetler devam etmeye başlamasıyla yerleşim 19.yüzyıl liman kenti kimliğini korumuştur. Fakat son 30 yıllık dönemde yerleşimin ekonomik faaliyetlerinin turizme yönelmesi yanı sıra üretim sürecindeki ve teknolojideki gelişmeler, sosyo-ekonomik koşulların beraberinde getirdiği farklılaşan toplumsal yaşam ve ihtiyaçlarla değişen ticaret anlayışı, kent mekânı kullanımdaki değişimler kentin bu kimliğini değiştirmiştir.

Birçoğu atıl durumda ya da farklı işlevler dönüşen sanayi ve ticaret yapıları yine de günümüz Ayvalık kent silüetine hakim yapılar olma özelliğini taşımaktadırlar. Günümüze ulaşan bu endüstriyel miras 19. yüzyıl sanayi ve uluslararası ticaret faaliyetleriyle hareketli liman yerleşimlerinden biri haline gelen Ayvalık'ın, ekonomik ve sosyal yapısına, kentin mimari kimliğine yönelik değerlendirmelerin yapılabileceği

kaynaklar olma özelliği taşımakta, bu özellikleriyle Osmanlı'nın son dönemlerinde deniz ticareti ile gelişen liman kentlerine yönelik çalışmalara Ayvalık üzerinden katkı sağlamaktadırlar.

## KAYNAKÇA

- "Aivalı"(1914) *Annuaire Oreintal, Commerce, Industrie, Administration, Magistrature, De L'Orient 1914*, Editeur-Propriétaire, The Annuaire Oreintal Ltd, Galata, 1327- 1328.
- Aka,D. ( 1944). *Ayvalık İktisadi Coğrafyası*, İstanbul: Ülkü
- Arı, K.(1995). *Büyük Mübadele ve Türkiye'ye Zorunlu Göç 1923-1925*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Arıkan, Z. (1988). 1821 Ayvalık İsyanı, *Bellekten*, Cilt:LII, 571-601.
- Arıkan, Z.(2006). Midilli- İstanbul Arasında Zeytinyağı Ticareti, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt.XXV, S.40, 1-28.
- "Ayvalık Kasabası" (1896). *Malumat Dergisi*, Sayı.51, İstanbul s.57-58.
- Bayraktar,B.(2002). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ayvalık Tarihi*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Batur, A; Batur,S. (1978). Sanayi, Sanayi Toplumu ve Sanayi Yapısının Evrimi Üzerine Bazı Düşünceler, *Mimarlık ( Sanayi Yapıları Özel Sayı)*, Sayı, 78, 26-71.
- Baskıcı, M. M. (2004). *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*. Ankara:Turhan.
- Beksaç, E. (2000). Balıkesir İli Ayvalık-Gömeç-İlçelerinde Pre ve Protohistorik Yerleşmeler Yüzey Araştırması. *XVII. Araştırma Sonuçları*, Cilt:1, 115-126.
- Clark, E.(2006) .Osmanlı Sanayi Devrimi, *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, (Ed. H. İnalcık; M. Seyitdanlıoğlu) İstanbul: Phoneix , 467-480.
- Cengizkan, M.(2006). Endüstri Yapılarında Yeniden İşlevlendirme: "İş"i Biten Endüstri Yapıları Ne "İş"e Yarar ?, *Dosya 3, Endüstri Mirası* , Sayı.45,9-13.
- Erdem, B. (1999). *Ayvalık Tarihi Kent Merkezinde Kentsel Yenileme Projesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Erim,H. (1948). *Ayvalık Tarihi*, Ankara: Güney Yayıncılık ve Gazetecilik.

- Genç, M.(1989).Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi, V.Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler, Ankara, 13-25.
- Gündüz, Ö.(1985).1885 Öncesi Osmanlı Ekonomisine Genel Bir Bakış,*1885 -1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, ,14-15.
- Hout, L., T.J. Poul., V. Dominique.(2000) *Kentlerin Doğuşu*, İstanbul:İmge Kitabevi.
- İnan, H.(1983). “Osmanlı Tarihi ve Dünya Sistemi, Bir Değerlendirme”, *Toplum Bilim*, Sayı: 23, 9-39.
- İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İngiliz Ticareti 1864-1914*,(1998) İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları.
- İzmir 1876 ve 1908 Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir*,(2008),İzmir: İzmir Büyükşehir Kültür Yayını.
- Karatosun, B. M.(2003). *XIX.Yüzyıl Ticaret Faaliyetlerinin Küçük Liman Kentlerinde Kıyı Ölçeğindeki Mekansal Yansımaları ve Koruma Önerileri ( Foça, Urla, Çeşme Örnekleri)*. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık ölümü, Restorasyon Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi.İzmir
- Karpat, K. (2008). *Osmanlı Modernleşmesi, Toplum, Kurumsal Değişim ve Nüfus*, İstanbul: İmge
- Kasaba, R.(1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, İstanbul:Belge
- Keyder, Ç.(1985). “Osmanlı Devleti ve Dünya Ekonomisi” Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt:3, 642- 652.
- Keyder,Ç., Özveren, E., Quatert, D.,(1994) “Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentlerinde Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler”, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, (Editörler: Ç. Keyder, Y. E.Özveren , D.Quatert) ( Çev.G Çağalı Güven), İstanbul:Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 121-133.
- Kurdakul, N.(1981). *Osmanlı Devletinde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, İstanbul: Döler Neşriyat.
- Kurmuş, O. (1984). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul:Yordam
- Kütükoğlu,M.(1974) *Osmanlı – İngiliz İktisadi Münasebetleri( 1580-1838)*, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayını.
- Mağmumi, Ş.(2001) *Bir Osmanlı Doktorunun Anıları Yüzyıl Önce Anadolu Ve Suriye*, (Çev.Cahit Kayra) İstanbul:Büke.

- Mutaf, A. (2003). *Salnâmelere Göre Karesi (1847-1922)*, Balıkesir: Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı
- Önsoy, R.(1988). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayi ve Sanayileşme Politikası*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Özkaya, Y.(1985). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Ankara: Kültür Ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Pamuk, Ş. (1981). Kapitalist Dünya Ekonomisi ve Osmanlı Dış Ticaretinde Uzun Dönemli Dalgalanmalar 1830-1913, *ODTÜ Gelişme Dergisi, 1979-1980 Özel Sayısı*.
- Pamuk, Ş.(1985). 19.Yüzyıl Osmanlı Dış Ticareti, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: 3,633-655.
- Pamuk, Ş.(1994). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, 1820-1913*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Psarros, D. (2004) . *Ayvalık / Kydonies'in Kentsel Tarihi, Ege'nin İki Yakası-1 Ayvalık Kent Tarihi Çalışmaları*, Yayınlanmamış Çeviri Metni, (Çev: A. Yorulmaz), Ayvalık.
- Quataert, D.(1987). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara:Yurt
- Quataert, D.(1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, (Çev. Tansel Güney), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Sakin, O.(2008). *Osmanlı'daki Etnik Yapı: 1914 Nüfusu*, İstanbul: Ekim Yayınları.
- Sakkari, Y. (1920). *History of Kydoniae*.
- Sayar, A.G.(1986). *Osmanlı İktisat Düşüncesinin Çağdaşlaşması*, İstanbul: Ötüken.
- Tekeli, İ.(1978).“ Yer Seçimi Teorileri, Endüstrileşme Politikası Ve Organize Sanayi Bölgeleri Üstüne” *Mimarlık ( Sanayi Yapıları Özel Sayı)*, Sayı: 78, 50.
- Tekeli, D., Sisa, S.(1978)“ Sanayi Yapıları Üzerine” *Mimarlık ( Sanayi Yapıları Özel Sayı)*, Sayı: 78 s.61-67.
- Terzi, E.(2006). *The 19 Th Century Olive Oil Industry in Ayvalık And Its Impact On The Settlement Pattern*, The Graduate School Of Social Sciences Of Middle East Technical University, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi,) Ankara.



- Terzibaşoğlu, Y.(2009). 19.Yüzyılda Batı Anadolu Liman Kentlerinde Elitlerin İlişki Ağları *I.Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Geçmiş ve Gelecek Sempozyumu*, s.288-290.
- Ülman, H.(1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Dış Politika ve Doğu Sorunu, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 1, .274-288.
- Wallerstein I., Decdeli, H., Kasaba, R.(1983).Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi ile Bütünleşme Süreci", *Toplum ve Bilim*, Sayı: 23,41-54.
- Yerasimos, S.(2002). *Sultan Sofraları, 15. ve 16.Yüzyıllarda Osmanlı Sarayı Mutfağı*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Yorulmaz, A.(1988 ). *Ayvalık'ı Gezerken*, İstanbul: Geylan.
- Yücekök, A.(1968). "Emperyalizmin Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu:1838 Ticaret Sözleşmeleri" *AÜSBF Dergisi*, Cilt: 23, Sayı: 1, 381-406.