

## Öz

İzmir kent merkezinde Osmanlı döneminde inşa edilen değirmenleri konu alan bu çalışmanın amacı literatürde çok fazla yer bulamamış bu yapıların görsel ve yazılı kaynaklardaki izlerinin bir araya getirilerek tarihçelerini ortaya koymak ve kentin mimari algısına ve sanayileşme süreçlerindeki rollerine dair tespit ve yorumlar üretmektir.


İzmir kent merkezindeki değirmenler hakkındaki bilgiler temelde iki farklı kaynaktan elde edilmektedir. Bunlardan birincisi çağdaş araştırmacıların ve tarihsel yazılı kaynakların değirmenler ve özellikle İzmir değirmenleri hakkındaki aktarımlarıdır. Bu aktarımlar çoğunlukla değirmen adedi, ödenen vergi, tahıl işleme kapasitesi gibi mimari özelliklere dair ipucu vermeyen nicel verilerle sınırlıdır. İkinci kaynak grubu ise çizim ve fotoğraflardır. İzmir kent merkezini kapsayan planlar, gravürler ve 19. yüzyıla birlikte ortaya çıkan fotoğraflar taranarak bu belgelerde değirmenler tespit edilmeye çalışılacaktır. Yine 19. yüzyılda günümüz tekniklerine yakın karakterde çizilen kent planlarından da bu bağlamda yararlanılacaktır.

Değirmenler bezmeden uzak işlevsel mimarileri nedeni ile mimarlık tarihi anlatılarında çok fazla değinilmeyen yapılarıdır. Buna koşut olarak Osmanlı dönemi İzmir'ini ele alan bir çok çalışmada değirmenlere ya hiç değinilmemiş ya da nicel verilerin aktarılması ile yetinilerek değinilmiştir. Ancak özellikle 17. yüzyılda, kenti gösteren gravürlerin artması ile birlikte değirmenlerin kent silüetindeki belirleyiciliklerini fark etmemek mümkün değildir. Erken dönemlerde Değirmendağı ve Halkapınar'daki değirmenler kent merkezinin kuzey ve güney sınırlarını belirlerken 19. yüzyılda özellikle sahile inşa edilen Gout değirmeni kısa süreli de olsa kentin denizden algısındaki en önemli figürlerden biri haline gelmiştir. Değirmenlerin kent algısına etkilerinin yanı sıra sanayi devriminin kentteki erken yansımalarının izlerini taşımaları onları kentin sanayi tarihi için de önemli bir noktaya taşımaktadır. Bu bağlamda en erken tarihli buhar makinasının 19. yüzyılın başında inşa edilen Punta değirmeninde tespit edilebilmesi kentin sanayi devrimine eklenme tarihi açısından da önemli bir ipucu olarak değerlendirilebilir.

**Anahtar Kelimeler:** Değirmen, Osmanlı İzmir'i, endüstriyel mimari, İzmir tarihi.

# Osmanlı Döneminde İzmir Kent Merkezindeki Değirmenlerin Kentin Algısı ve Sanayileşme Sürecindeki Rollerini

## The Mills in the Ottoman Period Izmir City Center: Their Role in the Industrialization Process of the City and its Perception

 Halil İbrahim Alpaslan

Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Mimarlık Tarihi Ana Bilim Dalı, İzmir, Türkiye

Başvuru tarihi/Received: 28.01.2022, Kabul tarihi/Final Acceptance: 12.05.2022

### Extended Abstract

The aim of this study is to bring together the limited information in visual and written sources about the now nonexistant mills in the Ottoman period Izmir city center, and to reveal their history by making observations and comments on their contribution to the architectural image of the city that was taking shape with the industrialization processes.

The information about the mills in the Izmir city center is basically obtained from two different sources. The first of these is what historical written sources and contemporary researchers convey about the mills, particularly the mills of Izmir. These are mostly limited to quantitative data such as the number of mills, paid taxes, and grain processing capacity, which do not give any clues about architectural features. The second group of sources are drawings and photographs. By scanning the city plans, engravings and photographs of the city center, the locations of the mills were in these documents, as well as the 19th century city plans that are drawn with a character close to today's techniques.

In some of the engravings and plans, the mills are shown schematically, while in others the architectural details and dimensions are conveyed more carefully. Undoubtedly, photographs provide much more precise data on this subject, but unfortunately, more closer photographs of the Ottoman period Izmir mills were not available. In fact, this absence can be interpreted as an indication of the perception that mills appear as industrial structures devoid of aesthetic qualities. Mills are generally located in very small sizes in silhouette photographs, and since they come in simple designs to serve their industrial purposes, it is very difficult to find the kind of information from which rich architectural interpretations can be drawn. However, thanks to these photographs, at least the heights of the structures can be estimated approximately. The emergence of city plans close to today's drawing techniques in the 19th century constitutes another important source group in this context. The Graves plans of 1836 and the Saad plans of 1876 especially provide important data about the mills. Thanks to the Graves map, it was possible to identify the earliest steam-powered mill in the city, and thanks to the Saad map, the plan, shape, and dimensions of many mills were able to be determined.

Mills are structures that are far from decoration and are not mentioned much in architectural history narratives due to their functional architecture. For this reason, in many studies dealing with the Ottoman period Izmir, mills are either not included at all or they are conveyed with quantitative data. However, with the increase of engravings showing the city, especially with the 17th century, it is impossible not to notice the prominent role of the mills in the city silhouette.

Since windmills developed as tower-shaped high structures to receive the wind better, they also had a strong visibility in the city's silhouette. Even though the windmills in Izmir could not compete with their counterparts in Dutch and Belgian cities in terms of an emphatic presence in the skyline, their modest appearance in Izmir, as documented in engravings and photographs of the period, attests to an important architectural quality in the history of the image of the city that deserves to be addressed in the right perceptual context.

While the mills in Değirmendağı and Halkapınar determined the northern and southern borders of the city center in the early periods, the Gout mill, which was built on the coast in the 19th century, became one of the most important figures in the perception of the city from the sea, albeit for a short time. In addition to the effects of the mills on the perception of the city, the traces of the early reflections of the industrial revolution in the city carry them to an important point for the industrial history of the city. In this context, detection of the earliest steam engine in the Punta mill, which was built at the beginning of the 19th century, can be considered as an important point in terms of the city's taking part in the history of the industrial revolution.

**Keywords:** Mill, Ottoman Izmir, industrial architecture, history of Izmir.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

**Cite this article as:** Alpaslan Hİ. Osmanlı Döneminde İzmir Kent Merkezindeki Değirmenlerin Kentin Algısı ve Sanayileşme

## Giriş

Bu çalışma İzmir kent merkezinde bugün izleri kalmamış olan sanayi yapılarından değirmenleri tarihsel süreç içerisinde araştırmayı ve bu sayede kentin sanayi tarihine dair mimari bazı tespitler yapmayı amaçlamaktadır. Osmanlı mimarlık tarihi araştırmalarında sanayi yapılarının göreceli geri planda kalmasına koşut olarak (*Batur, 1981, 332*) Osmanlı dönemi İzmir’ini konu alan literatür içerisinde sanayi yapılarına ve özellikle değirmenlere yeterince yer ayrıldığını söylemek mümkün değildir. Bu çalışmanın İzmir kent tarihine dair değinilmemiş bazı noktaları ortaya çıkararak özellikle sanayi mimarisi bağlamındaki çalışmaların zenginleşmesine katkıda bulunması umut edilmektedir.

El aleti ölçeğinden yapı ölçeğine kadar farklı boyutlarda olabilen değirmenler tarih boyunca özellikle suyun taşınması/ yükseltilmesi ve ürünlerin öğütülmesi/ sıkılması süreçlerinde kullanılmışlardır. Lojistik olanakların kısıtlı olduğu geleneksel toplumlarda nüfusun yoğunlaştığı kent, kasaba gibi yerleşimlerde açığa çıkan besin gereksiniminin en önemli kalemlerinden birisi olan tahıl unlarını yerleşimin yakınılarında hatta içinde üretmek sıra dışı bir durum olmadığından yerleşimlerin yakınılarında ve içlerinde bu amaçla inşa edilmiş insan, hayvan, su, rüzgar, buhar, elektrik ve petrol gücü gibi farklı enerji kaynaklarını kullanan değirmenlere sıklıkla rastlanmaktaydı. Bu durumun Osmanlı kentleri için de geçerli olduğunu söylemek yanlış olmaz. Bununla birlikte değirmenlerin Osmanlı İmparatorluğu’nun özellikle 19. yüzyıldaki sanayileşme süreci ve endüstri devriminin getirdiği teknolojilerinin imparatorluğa girmesi bağlamında da önemli ipuçları barındırdığı görülmektedir. Nitekim 19. yüzyılda el sanatları düzeyini aşan tek sanayi kolu olan değirmencilik (*Seçer, 2002, 46*) buhar makinalarının imparatorlukta ilk kullanıldığı alanlardan birisi olmuştur. Sanayi devriminin ilk göstergelerinden biri olan buhar gücü ile çalışan değirmenler 18. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere’de ortaya çıkmış buradan tüm Avrupa’ya yayılmıştır. İzmir’de buhar gücü ile çalıştığı kesin ola-

rak bilinen ilk değirmenin belirlenmesi ve kentin sanayi devrimi ile ilişkisinin tespiti bu çalışmanın amaçlarından bir diğeridir.

19. yüzyılda birçok konuda olduğu gibi özellikle buhar gücü ile çalışan değirmenler konusunda da imparatorluğun önde gelen iki şehri İstanbul ve İzmir idi. 1913-1915 sanayi istatistiğine göre Osmanlı İmparatorluğu’nda 33 tane buharlı değirmen bulunmakta ve bunlardan 14 tanesi İstanbul’da yer almaktaydı (*Ökçün, 1971, 35*). Aynı dönemde İzmir’de 12 tane buharlı değirmenin faal olması (*Arıkan ve Martal, 1998, 20*) hem İmparatorlukta buharlı değirmenlerin %79’unun bu iki kentte toplandığını hem de nüfusları ile oranlı olarak düşünüldüğünde İzmir’in bu konuda neredeyse İstanbul’dan daha ileri bir konumda olduğunu gösterir.<sup>1</sup> Nitekim bu dönemde İstanbul’un sürekli un ithalatına bağımlılığına karşın<sup>2</sup> İzmir değirmenlerinin İzmir ve çevresindeki un ihtiyacını karşılamakla kalmayıp ihracat yaptıkları da bilinmektedir (*Ökçün, 1971, 35*). Çalışma kapsamında incelenen İzmir’de 19. yüzyılda faaliyet gösteren en önemli iki değirmenin demir ve deniz yolu ile bağlantılı şekilde kıyıda inşa edilmesi de bu senaryoyu destekler.

Değirmenlerin kent yaşamındaki un üretimini bağlamındaki yaşamsal konumlarının yanı sıra kent silüeti ve imajına etki eden önemli yapılardan birisi olduklarını da belirtmek gerekir. Özellikle rüzgâr değirmenleri rüzgârı daha iyi alabilmeleri için kule biçiminde yüksek yapılar olarak gelişmişlerdir. Dolayısıyla kent merkezindeki bu tip yapılar kentin silüetinde de güçlü görünürlüklere sahip olmuşlardır. Değirmen yapılarının kent imajındaki belirleyicilikleri konusunda akla ilk gelen Hollanda-Belçika kentleri kadar olmasa da bazı gravür ve fotoğraflardan anlaşıldığı kadarıyla bir dönem İzmir silüetinde de önemli yer tutan değirmenlerin bu yönleriyle de yeterince ele alındığını söylemek mümkün değildir. Dolayısıyla bu çalışmanın amaçlarından bir diğeri de Osmanlı dönemi İzmir’inin silüetinde değirmen yapılarının etkisini vurgulamaktır.

## Yöntem

Çalışma kapsamında İzmir kent merkezindeki değirmenlerin tespiti için iki farklı

<sup>1</sup> Bu sayı ve oranların kesin değil, büyük olasılıkla geçerli olduğunu söylemek gerekir. Zira tüm Osmanlı’ya kapsayan veri “24 saatte en az 100 kental hububat üreten değirmenleri” kapsarken (*Ökçün, 1971, 35*) İzmir değirmenleri hakkında böyle bir bilgi mevcut değildir. Dolayısıyla sayı ve oranların değişebileceği ancak bu değişimin İstanbul ve İzmir’in bu konudaki konumlarına etki edecek düzeyde olmayacağı düşünülmektedir.

<sup>2</sup> 20. yüzyılın başında İstanbul’da kentteki değirmenlerde öğütülen unun tüketime oranı %53’tür. İzmir’de bu oran %66’ya kadar yükselir (Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, 1985, 1354).

kaynak kullanılacaktır. Bunlardan birincisi çağdaş araştırmacıların ve tarihsel yazılı kaynakların değirmenler ve özellikle İzmir değirmenleri hakkındaki aktarımlarıdır. Bu aktarımlar çoğunlukla değirmen adedi, ödenen vergi, tahıl işleme kapasitesi gibi mimari özelliklere dair ipucu vermeyen nicel verilerle sınırlıdır. İkinci kaynak grubu ise çizim ve fotoğraflardır. İzmir kent merkezini kapsayan planlar, gravürler ve 19. yüzyılla birlikte ortaya çıkan fotoğraflar taranarak bu belgelerde değirmenler tespit edilmeye çalışılacaktır. Gravürlerin bazılarında değirmenler şablon olarak gösterilirken bazılarında mimari detayları ve boyutları daha özenli biçimde aktarılmıştır. Bu konuda şüphesiz fotoğraflar çok daha kesin veriler sağlamaktadır ancak ne yazık ki Osmanlı dönemi İzmir değirmenlerine ait yakından bir fotoğrafa ulaşılamamıştır. Bu eksiklik, değirmenlerin fotoğraflanmalarını tercih edilmeyen, estetik nitelikten yoksun sanayi yapıları olarak görüldüğüne dair algının bir göstergesi olarak yorumlanabilir. Değirmenler genelde silüet fotoğraflarında oldukça küçük boyutlarda yer almakta, dolayısıyla zaten sanayi yapıları olmaları nedeni ile sade yapılar olduklarından haklarında mimari yorumlar üretilebilecek bilgilere ulaşmak zorlaşmaktadır. Ancak bu fotoğraflar sayesinde en azından yapıların kütle geometrileri ve yükseklikleri yaklaşık olarak kestirilebilmektedir. 19. yüzyılda günümüz çizim tekniklerine yakın kent planlarının ortaya çıkması bu bağlamda önemli bir kaynak grubunu daha oluşturur. Özellikle 1836 tarihli Graves ve 1876 tarihli Saad planları değirmenler hakkında önemli veriler sunar. Graves haritası sayesinde kentteki en erken tarihli buhar gücü ile çalışan değirmenin tespit edilmesi mümkün olmuş, Saad haritası sayesinde de birçok değirmenin plan biçim ve ölçüleri belirlenebilmiştir.

### **Yazılı Kaynaklarda Değirmenler**

Değirmenler konusunda özgün tarihi kaynakları tapu tahrir defterleri, salnameler ve ticaret rehberleri oluşturur. İzmir'deki değirmenlere ilişkin en erken kayıt, 1529 tarihli tapu tahrir defterlerindeki "4'ü harap 4'ü mamur" olmak üzere toplam sekiz

değirmene ait kayıttır (OA, 1529, 148-11). Bu tarihten sonraki ilk kayıt olan 1888-89 tarihli Aydın Vilayet Salnamesi'ne göre İzmir'in içinde 13 değirmen vardır. Bunlardan 8'inin su ve ateş ile, 3'ünün ateş ile, ikisinin su ile "müdevver" olduğu belirtilmektedir (Arıkan ve Martal, 1998, 20). 1889-90 tarihli salnamede ise değirmen sayısı 57 olarak verilmiştir (Cavid, 2010, 400). Birkaç yıl içerisindeki bu ciddi artış dikkat çekicidir. İkinci salnamedeki sayının birinciden farklı olarak sadece kent merkezini değil, Bornova, Buca ve Karşıyaka başta olmak üzere yakındaki diğer yerleşimlerdeki değirmenleri de kapsamı büyük olasılıktır. Dönemin Fransız konsolosu Rougon'un aktardıkları ve ticaret rehberi de diğer tarihi kaynakları oluşturur. Rougon 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde kentte 11'i buharlı, 12'si ise su ile çalışan 23 un değirmeni olduğu aktarılmaktadır (Rougon, 1892, 262). Bu dikkatli tasnifte rüzgâr değirmenlerinin bulunmaması tasnifin kent merkezine özgü olduğu yönünde bir gösterge olabileceği gibi 20. yüzyıla doğru özellikle buhar gücünün devreye girmesi ile rüzgâr değirmenlerinin en azından kent merkezinde yok olduklarına dair bir kanıt olarak da değerlendirilebilir. 1908 yılına ait Ticaret Rehberi'nde de 12 tane değirmenin ismi listelenmiştir. Bunlardan detayları belirtilmiş olanında "Hamur tekneli un değirmeni" sahibi olan Mihail Karmaniolos'un Mühendis Mimar olduğu ve 1903 yılında Atina Uluslararası Sergisi'nde altın madalya ile ödüllendirildiği<sup>3</sup> ayrıca belirtilmiştir. Değirmenin 1872'de kurulduğu da yine ilanda belirtilmektedir (Berber, 2008, 84). Listede dikkat çeken bir başka ayrıntı da tüm değirmen sahiplerinin gayrimüslim olmasıdır.

Çağdaş araştırmalardan en detaylılarından birisi olan Zeki Arıkan ve Abdullah Martal'a ait 1998 tarihli makalede ağırlıklı olarak Osmanlı arşivlerine dayanılarak kentte kurulan ilk buharlı un fabrikasının/ değirmeninin izi sürülmektedir. Çalışmada arşiv belgelerinin dikkatli incelenmesi ile birçok değerli bilginin aktarıldığı görülmele birlikte varılan bazı sonuçların yazarların çalışmaya katmadıkları Graves,

3 Ticaret rehberindeki ilandan ödülün değirmencilikle mi yoksa Mihail Karmaniolos'un mimarlık faaliyetleri ile mi ilişkili olduğu anlaşılamamaktadır.

Storari ve Saad planlarındaki bilgiler ve bazı gravürlerle çeliştiği de görülmektedir. Bu çelişkilere aşağıda, sonuç kısmında değinilecektir. Çalışmada İzmir'deki buharlı ilk değirmen için 1847 yılında, Midilli cezaresi ahalisinden Mehmet Necip ve Rıza Beylerle Avrupa tüccarından Mimar İstirati ve Manol Desaki tarafından Punta semtinde bir değirmen kurulması için başvuru yapıldığı, başvurunun olumlu karşılandığı ve ruhsatın verildiği ancak bu girişimin hayata geçip geçmediğinin şüpheli olduğu aktarılır (*Arıkan ve Martal, 1998, 11-13*). Ardından 1849 yılında başka isimler tarafından yeni bir girişimde bulunduğu ve ruhsat alındığı aktarılmaktadır. 60 beygir gücünde, on iki taşlı ve yılda 420.000 keyl buğday işleyecek kapasitede olan bu değirmen ise Punta'da değil, Halkapınar'da inşa edilmiştir. 15 yıl süre ile verilen değirmen imtiyazı nedeniyle hiç kimseye İzmir ve çevresinde ikinci bir buharlı değirmen imtiyazı verilmeyecektir. Kumpanya, bu imtiyaza karşılık evkaf-ı hümayuna "ruhsatiye" adı altında yılda 8.000 kuruş ödeyecektir (*Arıkan ve Martal, 1998, 13*). Bu değirmenin verimli bir şekilde çalıştırılmadığı ve 1867 yılında araç ve gereçleri tamamen çürümeye terk edildiği ancak 1870'lerden itibaren kentte yeni un değirmenlerinin açıldığı kaydedilmektedir (*Arıkan ve Martal, 1998, 19*).

19. yüzyıl İzmir'ine dair önemli derlemeleri bulunan Rauf Beyru 20. yüzyılın başlarında kentte buharla çalışan 10'u Rumlara, 1'i Musevilere ve 1'i de Levanten bir aileye ait 12 un değirmeni olduğunu, bunlardan 4'ünün Darağacı'nda bulunduğunu aktarır (*Beyru, 2011, 145*). 1905 verilerine göre, sözkonusu tarihte İzmir'de 9 adet buhar değirmeni bulunmaktadır (*Arıkan ve Martal, 1998, 20*). 1914 yılında ise buhar değirmeni sayısı 12 olarak kaydedilmiştir (*Arıkan ve Martal, 1998, 20*).

### Gravür ve Fotoğraflarda Değirmenler

Osmanlı dönemi İzmir'ini konu alan görsellere 17. yüzyılda kentin ticari potansiyelinin ve bilinirliğinin yükselmesine koşut olarak gezginlerin güzergahlarına dahil olmasıyla birlikte rastlanmaya başlanır. Çoğunlukla denizden çizilen silüetler biçimindeki bu görseller yerlerini, 20. yüzyıla doğru fotoğrafın icadı ve yaygınlaşması ile çeşitli açılardan çekilmiş fotoğraflara bırakırlar. Ancak bu görsellerde, su veya buhar gücü ile çalışan değirmenlerin ayırt edici yapısal özellikleri bulunmadığı için sadece rüzgâr değirmenleri tespit edilebilmektedir.

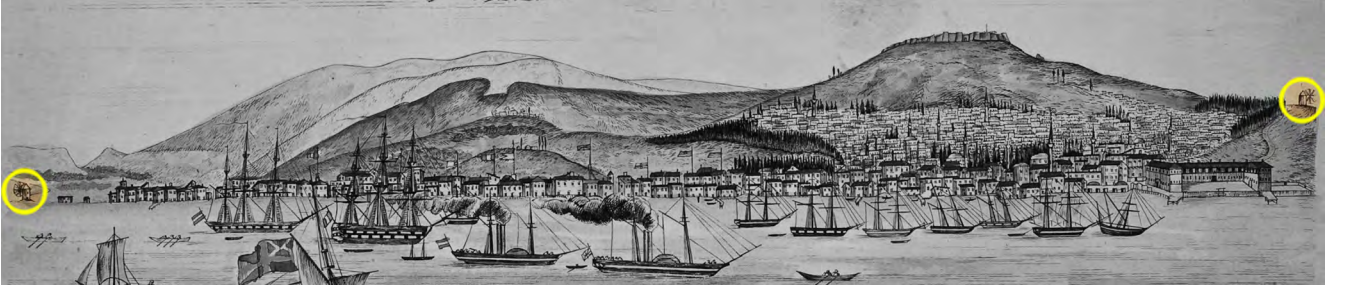
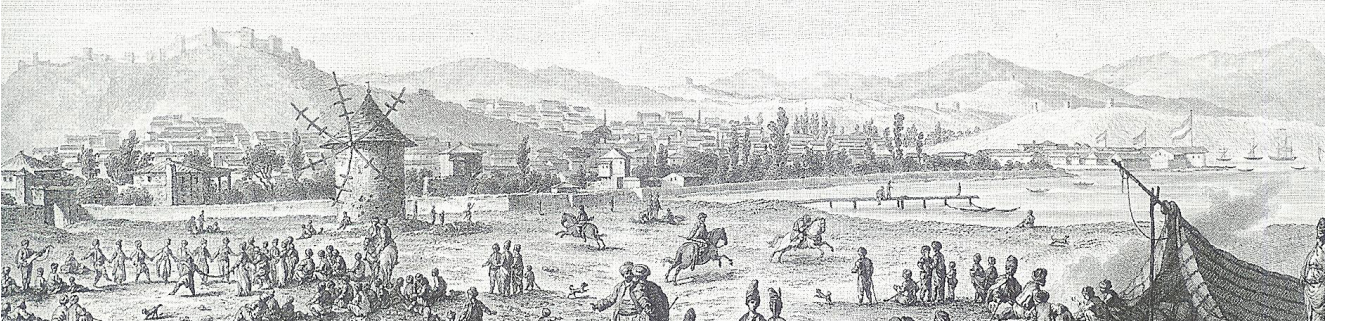
İzmir kent merkezi yakınlarındaki değirmenlerin görüldüğü en erken tarihli görsellerden birisi 1670'lere tarihlenen Cornelius de Bruijn'e ait gravürdür (*Resim 1*). Denizden çizilen kent silüetinde en solda Halkapınar tarafındaki değirmen ile en sağda 6'sı sağlam, biri yıkık olmak üzere 7 değirmenin görüldüğü Değirmendağı değirmenleri görülmektedir. Bu aynı zamanda Değirmendağı tarafında en fazla sayıda değirmenin görüldüğü çizimdir.

Cornelius de Bruijn'un gravüründe en solda görülen Halkapınar değirmeninin daha yakından, detaylı bir temsilini Jean-Baptiste Hilair'in Bayraklı tarafından çizdiği ve 19. yüzyılın sonlarına tarihlenen gravürde bulmak mümkündür. Bu görselde değirmen, silindirik gövdesi, koni çatısı ve 6 kanadı ile net olarak görülmektedir (*Resim 2*).

19. yüzyılın ilk yarısına tarihlenen bir gravür, Değirmendağı değirmenleri ve Halkapınar değirmeninin 17. yüzyılda olduğu gibi (*Resim 1*) bu yüzyılda da denizden çizilen kent silüetlerinde iki uçtaki önemli röperleri oluşturduklarına dair bir örnektir (*Resim 3*). Gravürde 17 ve 18. yüzyıldaki gravürlerden farklı olarak Değirmendağı'nda sadece bir değirmen gösterilmiştir. Bu gravürün kadrajı ile ilgili olabileceği gibi aslında 19. yüzyıla ait kent planlarında da

**Resim: 1**  
Cornelis de Bruijn'e ait 1670'lerden bir gravürde kentin kuzey (sol) ve güney (sağ) uçlarında değirmenler (Maeso ve Lesvigne, 2013, 89).





**Resim: 2**  
Jean-Baptiste Hilair'in 18. yüzyılın sonlarına ait gravüründe Halkapınar civarındaki değirmen (Maeso ve Lesvigne, 2013, 141).

**Resim: 3**  
1836 tarihli bir çizimde değirmenler. (Fulgenzi Albümü, 1836, Levha 2).

**Resim: 4**  
1862 tarihli Francis Bedford'a ait bir fotoğrafta Gout Değirmeni (AKMED, 1997, 26).

**Resim: 5**  
1860-65 civarına tarihlenen anonim bir fotoğrafta Gout değirmeni ve Aya Fotini'nin kulesi (AKMED, 1997, 40).

Değirmendağı'ndaki değirmenlerin sayısının azaldığı görülmektedir.

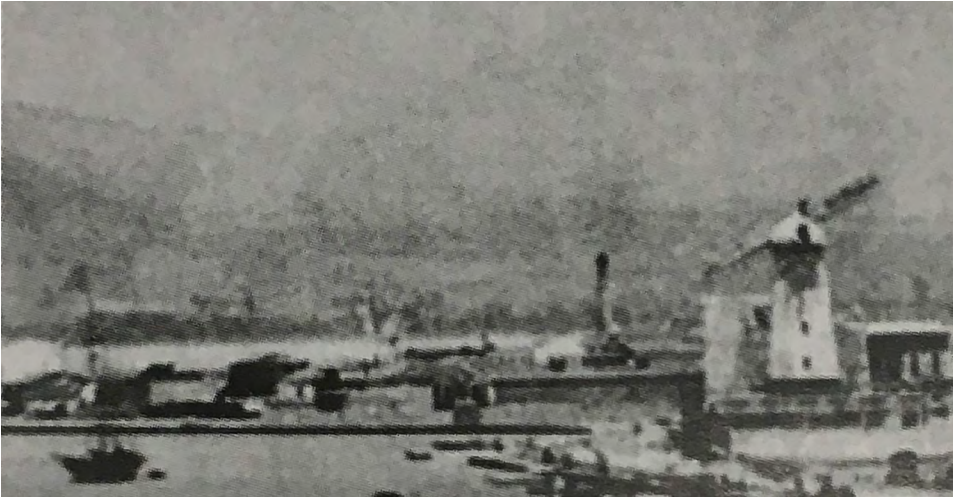
19. yüzyılın ikinci yarısında kentin silüetine yeni bir değirmenin eklendiği görülmektedir. Planlarla karşılaştırıldığında bu değirmenin Saad planındaki "Moulin Gout"

yani Gout değirmeni olması gerekir (Resim 10'da 2). Yapının inşası hakkında kesin bir tarih vermek mümkün değilse de 1856 tarihli Storari planında bulunmayıp 1862 ve 1860-65 arasına tarihlenen fotoğraflarda görünmesi inşa tarihinin 1860 civarı olması gerektiğini gösterir (Resim 4 ve 5).



**Resim: 6**

Rıhtım inşa edilmeden hemen önce batı kıyısının genel karakteristiği içerisinde en solda Gout değirmeni (Le Monde Illustré, 1873).

**Resim: 7**

1875 tarihli ve Fotoğrafçı Rubellin'e ait bir fotoğrafta Gout değirmeni (Poulimenos ve Chatziconstantinou, 2019, 173).

Kent merkezinin kıyısındaki en yüksek yapı olan bu değirmenin en net görüntüsü Le Monde Illustré gazetesinin 15 Mart 1873 tarihli nüshasında yer alan ve batı kıyısının rıhtım inşa edilmeden hemen önceki halini gösteren çizimde (Resim 6) ve 1875 tarihli bir fotoğrafta (Resim 7) yer almaktadır. Gout değirmenin görüldüğü son belgeler ise bu fotoğraf ve 1876 tarihli Saad planıdır. Değirmen, 1880'den itibaren görsellerde takip edilemez. Dolayısıyla yaklaşık 15-20 yıl kadar çalıştığı ve bu çalıştığı dönem boyunca sahildeki en yüksek, tüm kentte ise cami minareleri ve Aya Fotini kilisesinin çan kulesinin ardından yine en yüksek yapılardan biri olduğu görülmektedir (Resim 05). Neredeyse denizin üstünde inşa edilen Gout değirmenin bu konumu rüzgârın belirleyiciliğinin yanı sıra giriş bölümünde değinildiği gibi hammadde ithalatı veya İstanbul başta olmak üzere diğer limanlara un ihracatını akla getirir ancak bu yönde bir kanıt bulmak mümkün değildir.

### Kent Planlarında Değirmenler

19. yüzyılda günümüz tekniklerine yakın tekniklerle çizilmeye başlayan İzmir kent

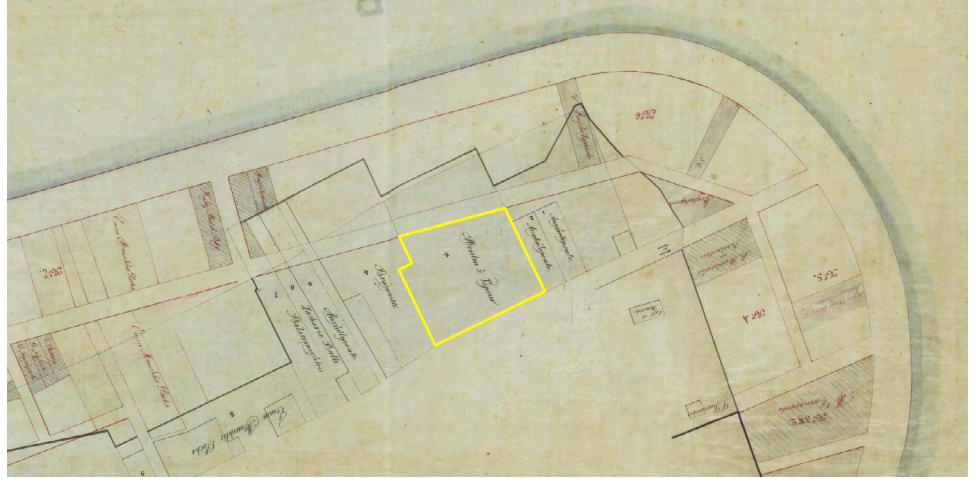
**Resim: 8**

1836-7 tarihli Graves planında değirmenler (Pinar, 2020, 27). 1. Değirmen, 2. Buharlı un değirmeni.

planlarının en erken tarihlerinden birisi olan 1836 tarihli Thomas Graves'e ait

**Resim: 9**

1889-İzmir Rihtımının Umumi Planı'nda  
"Moulin a Vapore" (Osmanlı Arşivleri, Plan  
Proje Kroki Fonu, Kutu: 9).



kent planında batı kıyısının iki ucunda iki değirmen işaretlenmiştir (Resim 8). Bunlardan Değirmendağı'nda bulunan birincisi hakkında herhangi bir ipucu bulunmaz. Punta burnundaki değirmen ise "Steam Flour Mill" olarak etiketlenmiştir. Graves haritasına sonradan bazı eklemeler yapıldığı bilinmektedir. 1876 yılında tamamlanan rihtımın bu haritada yer alması bunun en net kanıtıdır. Dolayısıyla bu buharlı un değirmeninin sonraki bir tarihte eklendiği de öne sürülebilir ancak çizim ve yazı karakterleri göz önüne alındığında bu çok

küçük bir olasılıktır. Ayrıca 1856 tarihli Storari planında aynı değirmenin "Molini il Vapore" notuyla yer alması sözkonusu yapının Graves planına sonradan eklenmiş olma olasılığını zayıflatır.

Punta'daki bu değirmen kentin olasılıkla ilk buhar gücü ile çalışan değirmeni olması dolayısıyla önemlidir. Bu değirmenin 18. yüzyılın sonuna ait gravürde yer almaması inşa tarihinin büyük olasılıkla 1800-1836 arasında olduğu anlamına gelir. Punta burnundaki bu değirmene ait

**Resim: 10**

1856 tarihli Saad planında değirmenler  
(Pınar, 2020, 32). 1. Eski değirmen, 2. Gout  
Değirmeni, 3. Boyacı Deresi'nde su değirmeni,  
4. Meles Çayı'nda su değirmeni, 5. Pittaco  
Değirmeni.



son kayıt Osmanlı Arşivlerinde bulunan 1889 tarihli rıhtım planındaki “Moulin a Vapeur” notudur (Resim 9). Ancak bu planda yapılar belirtilmemiş sadece parseller ve mülkiyet durumları belirtildiği için yapı hakkında detaylı bilgi edinmek mümkün değildir. Bu ve hemen ardından çizilen yine rıhtım planlarını gösteren bir diğer belgeye dayanarak Punta değirmeninin rıhtım inşaatı esnasında ya da kısa bir süre sonra yıkılarak yerini tramvay depolarına bıraktığı anlaşılmaktadır.

Gout değirmeninde olduğu gibi Punta değirmeninin de kıyıda bulunması, hatta rıhtım inşa edilmeden önce kendine ait bir iskelesi olması, bunun yanı sıra 1866’da tamamlanan İzmir-Aydın demiryolu hattına rıhtımdan çekilen bir hatla bağlanmış olması değirmenlerin hammadde kaynaklarının ve ürün dağıtım lokasyonlarının İzmir’le sınırlı olmadığına dair güçlü göstergelerdir.

1876 tarihli Saad planı değirmenler hakkında nicel ve nitel olarak en fazla bilginin edinilebildiği belgelerden birisidir. Değirmenleri belirtmek için yıldız şeklinde bir işaretin konulduğu planda kent merkezindeki 5 değirmen işaretlenmiştir (Resim 10).

Bunlardan birincisi Değirmendağı mevkinde, “ancient moulin” yani eski değirmen olarak işaretlenen değirmendir. Değirmenin işaretlenme biçiminden de burada bütünlüklü bir yapı olmadığı, olasılıkla eski bir yapının kalıntıları olduğu izlenimi edinilir. Zira işaret mimari yapı biçiminde değil bir nokta biçimindedir (Resim 10’da 1). Saad planındaki ikinci değirmen ise kent merkezinin batı kıyısında, plan çizilmeden hemen önce tamamlanan rıhtım üzerindedir. Bu değirmen mülkiyetine dair ipucu içerecek biçimde “Moulin Gout”, yani Gout Değirmeni olarak işaretlenmiştir (Resim 10’da 2). Üçüncü ve dördüncü değirmenler Boyacı Deresi ve Meles Çayı üzerin-

**Tablo: 1**  
Çalışma kapsamında ele alınan İzmir kent merkezindeki değirmenlerin tespit edilebilen özellikler.

Değirmen	Görsel/Kaynak	Tarihleme	Mimari/Teknik/Mülki Özellikler
16. yüzyıl Değirmenleri	Tapu tahrir defteri	1529 civarında mevcutlar	4’ü sağlam 4’ü harap 8 değirmen
Değirmentepe Değirmenleri	Görsel 1-3-8-10’da 1	17. yüzyıl öncesinden 20. yüzyıla kadar faaller	Silindirik gövdeli konik çatılı büyük olasılıkla kagir yel değirmenleri. Sayıları gravürlerde en fazla 7 adet olmak üzere değişiklik gösterir
Halkapınar Değirmeni	Görsel 2-3	18. yüzyıldan önce inşa edilmiş olmalı	Silindirik gövdeli, 6 kanatlı, konik çatılı büyük olasılıkla kagir yel değirmeni
Punta Değirmeni	Görsel 9-8’de 2	1836’dan önce inşa edilmiş olmalı, 1900’den önce yıkılır	Büyük olasılıkla kentin ilk buharlı değirmeni
Halkapınar’da Buharlı Değirmen	Arıkan ve Martal, 1998, 13	1849/50-1867 arası faal	60 beygir gücünde, on iki taşlı ve yılda 420.000 keyl buğday işleyecek kapasitede bir değirmen
Su Değirmeni	Görsel 10’da 3	1876’dan önce inşa edilmiş olmalı	Boyacı Deresi üzerinde, yaklaşık 8x10 m. taban alanına sahip su gücüyle çalışan değirmen
Su Değirmeni	Görsel 10’da 4	1876’dan önce inşa edilmiş olmalı	Meles Çayı üzerinde, yaklaşık 13x13 m. taban alanına sahip su gücüyle çalışan değirmen
Pittaco Değirmeni	Görsel 10’da 5	1856-76 arasında inşa edilmiş olmalı	12x12m. Kare plana sahip buhar gücü ile çalışan değirmen
Gout Değirmeni	Görsel 5-6-7-10’da 2	Yaklaşık 1860-1880 arası faal	Yaklaşık 10 m. çapında silindirik gövdeli, konik çatılı, 4(?) kanatlı yel değirmeni
Karmaniolos Değirmeni	Ticaret Rehberi	1872’de kurulmuştur	Buhar gücüyle çalışan hamur tekneli un değirmenin sahibi Mühendis Mimar Mihail Karmaniolos’tur
13 Değirmen	Aydın Vilayet Salnamesi	1888-89’da faaller	8’i su ve ateş ile, 3’ü ateş ile, ikisi su ile müdevver
57 Değirmen	Aydın Vilayet Salnamesi	1889-90’da faaller	Olasılıkla kent merkezi ve banliyölerde yer alan değirmenler
23 Un Değirmeni	Rougon, 1892, 262	1892’de faaller	11’i buharlı, 12’si ise su ile çalışır
9 Değirmen	Arıkan ve Martal, 1998, 20	1905’de faaller	Hepsi buhar gücü ile çalışır
12 Değirmen	Ticaret Rehberi	1908’de faaller	Hepsi buharlı olan değirmenler gayrimüslimlere aittir
12 Değirmen	Beyru, 2011, 145	20. yüzyıl başında faaller	10’u Rumlara, 1’i Musevilere ve 1’i de Levanten bir aileye ait, 4’ü ise Darağacı mevkinde
12 Değirmen	Arıkan ve Martal, 1998, 20	1914’te faaller	Hepsi buhar gücü ile çalışır

deki su değirmenleridir (*Resim 10'da 3 ve 4*). Beşinci değirmen ise 19. yüzyılın önemli Levanten ailelerinden biri olan Pittacolar'a ait değirmendir (*Resim 10'da 5*). Planda bir ipucu bulunmamakla birlikte buharla çalışıyor olması büyük olasılık olan bu değirmenin 19. yüzyıl sonlarında kentte bulunan en önemli değirmen olduğunu aktaran ve bu tarihlerde Fransız Konsolosu olarak görev yapan Rougon 1892 tarihli kitabında bu değirmenin "9 buhar çarkı ve bir silindir" içerdiğini ve günde 20.000 ila 22.000 okka (25.000 ila 27.500 litre), buğday işlediğini kaydetmiştir (*Rougon, 1892, 262*). Saad planında değirmenler oldukça detaylı çizildiği için değirmenlerin plan ölçülerini de yaklaşık olarak elde etmek mümkündür (*Tablo 1*).

### Sonuç ve Değerlendirmeler

Osmanlı dönemi İzmir kent merkezindeki değirmenleri konu alan bu çalışmanın ortaya koyduğu bulgulara dayanarak farklı bağlamlarda değerlendirmeler yapmak mümkündür. Öncelikle değirmenlerin tarihinde önce 19. yüzyılın başlarında buhar ve sonlarında elektrik/petrol güçleri ile çalışan motorların Osmanlı'da kullanılmasına başlanmasının iki önemli kırılma olduğu ve bu kırılmalara bağlı olarak sürecin üç evrede ele alınabileceği ortaya çıkmaktadır. İlk evrede, 19. yüzyıla kadarki süreçte çoğunluğu Değirmediği'nda, en az bir tanesinin da Halkapınar'da bulunduğu rüzgâr değirmenleri ile Meles Çayı ile onun kent içinden geçen kolu olan Boyacı Deresi üzerindeki su değirmenlerinden bahsetmek mümkündür. Bu dönemde hayvan gücü ile çalıştırılan değirmenler olması da olasılık dahilindedir ancak bu yönde herhangi bir aktarım veya belge bulunmamaktadır. Bu bağlamdaki en erken kayıt, 16. yüzyılın başlarında İzmir'de 4'ü harap 4'ü mamur olmak üzere toplam sekiz değirmenin bulunduğunu kaydeden tapu-tahrir defterleridir. Ancak bu değirmenlerin rüzgâr, su veya hayvan gücüyle mi çalıştığına dair bir bilgi bulunmamaktadır.

19. yüzyılın ilk yarısında buhar gücünün kullanımının Osmanlı'da yaygınlaşması ile başlatılabilecek ikinci evrede su ve rüzgâr değirmenlerinin yerlerini buharla çalışan

değirmenlere bıraktığı görülür. Zira su debisi veya rüzgâr hızına bağımlı olmadan daha istikrarlı bir üretim süreci sağlayan buharlı değirmenler zamanla diğerlerinin yerini almışlardır. Dolayısıyla Değirmediği'ndeki değirmenlerin metruk hale gelmesi ve Halkapınar'daki değirmenin ortadan kalkması bu döneme denk gelir. Bu dönüşümün tarihlendirilmesi için kentte buharla çalışan ilk değirmenini araştırmak gerekir. Arıkan ve Martal bu gelişmeyi 1850'lere tarihler (*Arıkan ve Martal, 1998, 11*). Ancak 1836 tarihli Graves haritasındaki not bu tarihin daha erkene çekilmesi gerektiğini gösterirken buhar gücünün kentte ilk kullanımına ilişkin önemli bir noktaya da işaret eder. Bu tarih İngiltere'de buharla çalışan değirmenlerin ortaya çıktıkları tarih olan 1770'lerden (*Miller ve Glithero, 2016, 98*) en fazla 65 yıl sonraya tekabül eder ki bu, buhar makinasını endüstride 1830'larda kullanmaya başlayan (*Genç, 2005, 107*) Osmanlı İmparatorluğu için Punta değirmeninin en erken örneklerden biri olduğu anlamına gelir. Dolayısıyla Punta değirmeni, kuzey Avrupa'da başlayan sanayi devrimi ve onun teknolojik çıktılarının hem kentte hem de imparatorlukta en erken yansımalarından biri olması açısından önemlidir. Şüphesiz buharla çalışan makinaların Punta değirmeninden daha önce de kentte kullanılmaya başlanması olasılık dahilindedir ancak henüz böyle bir yapı tespit edilememiştir. Kentte fabrika denebilecek ilk yapı ise, Punta değirmeninden en az 11 yıl kadar sonra, 1847 yılında üretime geçen ve Halkapınar tarafında inşa edilen bir kâğıt fabrikasıdır (*Beyru, 2011, 145*).

İkinci evrenin önemli yapılarından biri olan Gout değirmeni 19. yüzyılın ikinci yarısında kurulmasına rağmen buhar gücü yerine rüzgâr gücünün tercih edilmesi, yuvarak tarif edilen trendle çelişen bir istisna olarak nitelendirilebilir. Büyük boyutları dolayısıyla oldukça masraflı bir yapı olan bu değirmenin çok kısa, yaklaşık 15-20 yıl kadar ayakta kalabilmesinde genel trendin dışında kalan bu tercihin de payı olabilir. Bununla birlikte Gout değirmeninin yıkılmasının önemli bir nedeninin de rihtim inşası ile bulunduğu arsanın oldukça değerlenmesinin olabileceği de gözden

kaçırılmamalıdır. Nitekim bu değirmen yıkıldıktan bir süre sonra bu alanda ileride Pallas ve Sakarya sinemaları olacak neoklasik yapılar inşa edilecektir (Alpaslan, 2020, 220-221).

Son evrede, 20. yüzyıla gelindiğinde ise elektrik ve petrol gücü ile çalışan motorlarının gittikçe yaygınlaşması ve fabrikaların artması, yerleşimin içinden geçen Boyacı Deresi'nin kaybolması ve arsa değerlerinin yükselmesi gibi nedenlere bağlı olarak kent merkezinde çalışır durumda bir rüzgâr veya su değirmeni kalmamıştır.

Çalışmadan elde edilen bulguların değerlendirilmesinden çıkan sonuçlardan bir diğeri de kentin özellikle denizden algısında değirmenlerin şimdiye kadar vurgulanmamış derecede güçlü etkisi olduğudur. Kenti denizden gösteren gravürlerin birçoğunda kent güneyde Değirmendağı'ndaki değirmenlerle başlamış, kuzeyde ise Punta burnundaki veya Halkapınar tarafındaki değirmenle sona ermiştir. Bununla birlikte kıyıda yaklaşık 1880'lara kadar ayakta kalan, cami minareleri ve Aya Fotini kilisesinin çan kulesi ile birlikte kentin en yüksek yapılarından biri olan Gout değirmeni kent silüetinin en önemli figürlerinden biri olmuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısında kent fotoğraflarının da ortaya çıkmasıyla Gout değirmeninin silüetteki baskın durumu net olarak görülmektedir (Resim 4, 5 ve 6).

Sonuç olarak, bu çalışma kapsamında derlenen değirmenlerin (Tablo 1) Osmanlı İzmir'inin sanayileşme tarihi, günlük hayat ve kent ticaretindeki önemi ile kentin silüetinin, dolayısıyla imajının oluşması bağlamında bugüne kadar İzmir kent tarihi literatürdeki mütevazı yerlerinden çok daha etkili oldukları söylemek yanlış olmayacaktır●

### Kaynakça

- AKMED, (1997). 19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları, Suna & İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü Fotoğraf Koleksiyonu.
- Alpaslan, H. İ. (2020). Kentin Dönüşümünü Bir Parselden Okumak: İzmir'in Kordon'undaki 1201/20 Numaralı Parselin 150 Yıllık Tarihçesi, *Megaron*, Cilt 15, Sayı 2, 217-229. DOI: 10.14744/MEGARON.2020.34603.
- Arıkan Z. ve Martal A. (1998). İzmir'de İlk Buharlı Un Fabrikası, *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, İstanbul. dergipark.org.tr/tr/pub/iugaad/issue/1167/13708.
- Batur A. ve Batur S. (1981). İstanbul'da 19. y.y. Sanayi Yapılarında Fabrika-i Hümayunlar. *Uluslararası Türk-İslam Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi*, Cilt 3, s. 331-341. İTÜ, İstanbul.
- Berber, E. (Çeviren) (2008). İzmir 1876 ve 1908, Yunanca Rehberlere Göre Meşruiyette İzmir, İzmir: İBB Kültür Yayını.
- Beyru R. (2011). 19. Yüzyılda İzmir Kenti, İstanbul: Literatür Yayınları.
- Cavid, İ. (2010). Aydın Vilayet Salnamesi, R. 1307 / H. 1308, TürkTarih Kurumu Yayınları.
- Fulgenzi Albümü, (1836). Harvard Güzel Sanatlar Kütüphanesi, Katalog No: (FAL-LC XCAGE) GT1400. C65 1838.
- Genç, E. S. (2005). Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makinaları, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi.
- Maeso J. L. ve Lesvigne M-V. (Ed.) (2013). 18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir: Batılı bir bakış. İzmir: Arkas Holding Yayınları.
- Miller, I. ve Glithero J. (2016). Richard Arkwright's Shudehill Mill: The Archaeology of Manchester's First Steam-powered Cotton Mill, *Industrial Archaeology Review*, 38:2, 98-118, DOI: 10.1080/03090728.2016.1266214.
- OA. (1529). Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi, Tapu Tahrir Defterleri (TT), Defter: 148, Sayfa: 11.
- Ökçün, G. (1971). Osmanlı Sanayii 1913-1915 Yılları Sanayi İstatistiki, A.Ü Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını.
- Pınar, İ. (2020). Osmanlı Dönemi İzmir Planları ve Haritaları, İzmir: İzmir Kalkınma Ajansı Yayınları.
- Poulimenos G. ve Chatzicostantinou, A. (2019). The Smyrna Quay: Tracing a Symbol of Progress and Splendour, Atina: Kapon Editions.
- Rougon F. (1892). Smyrne, Situation Commerciale et Economique, Paris: Berger-Levrault et cie Editeurs.
- Seçer, F. (2002). *İstanbul'daki Osmanlı Dönemi Değirmenlerinin Mimarî Açısından İncelenmesi ve Unkapı Değirmeni'nin Günümüz Şartlarında Değerlendirilmesi* [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Mimar Sinan Üniversitesi.
- Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi 1985, Cilt 5, İstanbul: İletişim Yayınları.