

**SON YÜZYILLARDA
İZMİR VE BATI ANADOLU**

Sempozyumu Tebliğleri

Hazırlayan
Prof. Dr. Tuncer BAYKARA

İzmir
1993

**ONDOKUZUNCU YÜZYILIN İLK YARISINDA İZMİR'DE
KENT İÇİ VE KENT ÇEVRESİ ULAŞIMI
VE TRAFİK DÜZENİ**

Rauf Beyru

Raylı ulaşım sisteminin henüz ortaya çıkmamış olduğu 19. yüzyılın ilk yarısı içinde, İzmir'de yaya trafiğinin ağırlıkta olduğu, ancak özellikle mal taşınımı ve bir dereceye kadar da, insanların kent içinde ve çevresinde yaptıkları, yolculuklarda, bazı araçların devreye girdiği söylenebilir. Ulaşım konusuna ilişkin olarak, bu döneme ait özel araştırmaların yokluğu karşısında, bildirinin hazırlanmasında, daha çok, o döneme rastlıyan gezi notlarından yararlanılmak zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Tümü, yabancı gezginlere ait olan bu notların, herşeyden önce, kentin yabancıların oturduğu semtleri ve çarşı bölgelerini ele almış olmaları doğaldır. Bu kısıtlılığa rağmen, İzmir kentinin 19. yüzyılın ilk yarısındaki yaşam biçiminden bir kesit verebileceği düşüncesiyle ulaşım konusunun, böyle bir bildiri içinde incelenmesinde yarar görülmüştür.

İzmir'de, 19.yüzyılın ilk yarısının ortalarına kadar, kent içi ulaşımında tekerlekli araçların henüz kullanılmadığını anlıyoruz. Bu eksikliğin, özellikle kent yollarının elverişsizliğinden ileri gelmiş olabileceği sanılmaktadır.

1830 yılında, İzmir sokaklarının durumunu anlatan biraz da abartmalı bir yazıda, aşağıdaki satırlarla karşılaşıyoruz. Bu anlatıma göre, İzmir'de "sokakların bir kısmı hiç kaldırımlanmamıştır. Kaldırımlanmış olanlarsa o kadar bakımsızdır ki, bunların üzerinde insanlar yürümekte büyük güçlük çekerler. Bir arabanın, herhangi bir sel yatağından geçmesi, İzmir'in en iyi sokağından geçmesinden kolay olmalıdır. Zaten bu nedenledir ki, İzmir'de bugüne dek bir araba da görülmüş değildir. Ortalarından lağım sularının aktığı bu sokaklar, yaya, atlı ve eşekli insan kalabalığı ve deve kervanlarıyla zaten kapatılmış durumdadır. Özellikle, iki yanındaki denklele, ya da, kütüklerle yüklü bir devenin, tek başına, yolun bütününe kapladığı görülür. Bu hayvanların yaklaştığı görülünce, hemen bir yerlere kaçmak, ya da bir kapı boşluğuna sığınmak zorunda kalırsınız (1)".

Yazarın İzmir sokaklarına ilişkin bu anlatımı, yüzyıl ortalarında İzmir'i ziyaret etmiş olan bir başkası tarafından da doğrulanmaktadır. Buna göre, "İzmir sokaklarından geçen develerin yükleri, dükkanları yalıyacak derecede geniştir ve bunlarla karşılaştığınızda, hemen, kendinizi bir dükkana atmanız gerekir. Ama bunu yapmaya fırsat, ya da zaman bulamamışsanız, eğilip, yüklerin üzerinizden gelip geçmesini beklemekten başka bir yol yoktur (2)".

19. yüzyılın ilk yarısı içinde, İzmir'de, sokakların hiç kaldırımlanmamış olduğu, ya da, çok kötü bir şekilde döşenmiş bulunduğu yolunda, yukarıda aktarılan izlenimlerin, en azından bazı ana caddeler ve bazı dönemler için tam olarak geçerli olmadığı anlaşılmaktadır. Kentte, zaman zaman yolların bir kısmının taşlarla döşenme işlemlerine girişildiğini görüyoruz. Ancak, bu düzenlemelerin oluşumunda, İzmir'in Levanten kesiminden gelen baskı ve istek-

lerin ve bu konuda, o dönemde Fransızca olarak yayın yapan mahalli basının yazılarının önemli bir rol üstlenmiş olduğunda da kuşku yoktur. Zaten, yeni taş döşeme işlerinin de, bu nedenle, yalnızca Frenk mahallesi sokaklarında ve özellikle, Frenk caddesi üzerinde ele alındığını anlıyoruz.

Bu tür istemler sonucunda, örneğin 1834 yılında, Frenk mahallesi sokaklarının taşlarla döşenmesine başlandı⁽³⁾ yazılmaktadır. Gazetenin, bu konuda verdiği ilginç bir ayrıntıya göre, sokakların döşenme çalışmalarını denetlemek üzere vali, konsoloslar ve Rum cemaatinin seçilmiş bulunan üç kişiden oluşan bir müfettişler gurubu oluşturulmuştur.

Hemen bir sonraki sayıda okuduğumuz bir habere göre, yağmür yüzünden bir iki gün durdurulan çalışmalara yeniden devam edilmektedir. Aynı yazıda, Valinin, kenin trafik düzeninin iyileştirmek üzere, önemli bir karar geliştirdiği ve kent merkezinde bulunan ve gelip geçişleri rahatsız eden balık pazarının buradan alınarak Türk gümrüğü yakınındaki bir alana nakledilmesini emrettiği ve şimdiden, balıkçılardan bir kısmının bu yeni yerde çalışmaya başlamış olduğu⁽⁴⁾ belirtilmiştir.

Bu arada, bir yıl sonraki bir gazete haberinde de, İzmir'de Frenk caddesinin, geceleri, aydınlatılmaya başlandığı ve bu caddeye fenerler konduğu açıklanmaktadır. Gazeteye göre, konan fenerler henüz yetersiz olmakla beraber, bu girişim, bir ilk adım olarak, övgüye değer sayılmalıdır⁽⁵⁾. Frenk caddesinin, daha sonra, daha da büyük fenerlerle donatıldığını⁽⁶⁾ görüyoruz. Ancak, bunun da yetersiz kaldığı, aynı haberde belirtilmiş, buna rağmen, kent yaşamında bu uygulamanın ümit verici bir gelişme olduğu, ayrıca ifade edilmiştir.

Gazete haberlerinden kolaylıkla anlayabileceğimiz üzere, gerek kaldırmama, gerekse aydınlatma konularında geliştirilen yenilikler, İzmir kentinin yalnızca, Frenk mahallesi sokakları ile sınırlı kalmaktadır. Diğer sokakların geceleri, hiç aydınlatılmadığı ve sokağa çıkmak zorunda olan herkesin, ellerinde fenerlerle dolaştıkları, hizmetkarları olan varlıklı kişilerin ise, bu işi, bu adamlara gördürdükleri, aynı döneme ait bir gezi notunda⁽⁷⁾ belirtilmiştir. Bu tür lükslerden yoksun olan Türk mahallelerinin sokaklarınsa, büsbütün dar, karmaşık ve karanlık olduğunu anlıyoruz. Burad, evlerin çıkmaları, üstte, neredeyse birbirine değecek kadar yaklaşmakta ve sokağa büsbütün loş bir görünüm vermektedir⁽⁸⁾.

Pek çok gezginin ortak kanısına göre, İzmir'in o dönemde en güzel ve en önemli sokağı Frenk caddesidir. Ancak, diğerlerinden biraz daha genişçe olmasına rağmen, bu cadde de, trafik sıkışıklığı yönünden diğer çarşı yollarından pek de farklı değildir. Bazı anlatımlarda, Avrupa sokağı olarak da tanımlanan ve çeşitli lisanlarda, (Reu Franque), (Frank Street), (Via dei Franchi) gibi adlarla isimlendirilen bu caddenin, gerçekte, ayırıcı özelliği, batı türü kullanım ve mallara yönelik ticaret ve hizmetlerin burada toplanmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle de, bu sokak üzerinde, o dönemlerde, Türklerle ait ticarethanelere pek rastlanmaz.

İzmir çarşılarının bütün sokakları, zaten çok dar oluşlarının, yanısıra, gün boyunca, işportacılar, seyyar satıcılar ve sokağa çıkarılan tezgahlar, kasalar, fiçılar ve benzeri eşyalarla daha da daraltılmaktadır o dönemde. Frenk sokağı da, diğerlerinden biraz daha geniş olmakla beraber, bu yönden farklılık göstermemekte ve sık sık tıkanmaktadır.

İzmir sokaklarının ve özellikle çarşı kesimlerinin kalabalıklığı ve darlığına ek olarak, dükkanların devamlı bir şekilde, mallarını sokağa taşırmaları ile adeta geçilemez ve yürünemez hale geldiğine daha önceki dönemlerde de sıkça değinilmiştir. Bu konuda, yetkililerce zaman zaman birtakım önlemler alınmaya çalışıldığı ve yönetimce bazı girişimlerde bulunulduğu, ancak, günümüzde olduğu gibi, bunlar üzerinde ısrarla durulamadığı için konan yasakların bir süre sonra unutulduğunu çeşitli anlatımlardan izliyoruz. Örnek olarak, 30 Ocak 1834 tarihini taşıyan bir İzmir'li okuyucu mektubunu aşağıya aktarıyorum:

"Kamu yararına olan gözlemleri dikkate almaktaki hassasiyetinizi gözünde tutarak, bu mektubumu gazetenizde yayınlamak isteyeceğinizi düşünüyorum.... Özellikle Frenk sokağında, dükkancıların çoğunun sokak ortalarında yaymakta direndikleri tezgahlar nedeniyle, kazasız, olaysız, tartışmasız geçen gün yok gibidir. Bunlar, her adımda rastladığımız, sokağı dolduran ve dolaşımı engelliyen, sepet, kasa, fiçi ve benzeri şeylerdir. Bu ahşkanlık nedeniyle, zaten dar olan Frenk sokağı, bazı kesimlerinde tamamen tıkanmakta, hele, gündü defalarca rastlandığı üzere, develerin geçtiği saatlerde, buradan geçme ve yürüme olanağı tamamen kalkmaktadır... Aslında, çözüm hiç de zor değildir ve herhangi bir masraf gerektirmeden, herhangi bir güçlük de çıkarmadan, zaptiyelere ve de günün büyük bir kısmında buralardan defalarca gelip geçen ölçü ve ayar memurlarına, bu durumu düzene sokmaları için sayın valinin emir vermeleri yeterli olacaktır⁽⁹⁾".

Gazetede yayınlanan bu mektuptan sonra, ilgili yöneticilerin, duruma el koyduklarını, bir başka haberden izliyoruz. Haber şöyledir: "Gözlemlerimiz sonucu, sayın valimiz, Frenk sokağına yayılan tezgahların kaldırılması emrini vermiş olup, pazartesi gününden itibaren Hacı bey, büyük bir ciddiyetle bu gelişme üzerinde durmaktadır⁽¹⁰⁾". Haberin devamında, zaptiye şefi olan ve kendisinden başka gezi notlarında da övgü ile söz edilen Hacı beyin bundan böyle, domuzların sokaklara salıverilmesini de yasakladığı açıklanmıştır.

O sıralarda alınan bu önlemlere rağmen, Frenk caddesi ve çevresindeki tıkanıklığın tam anlamıyla giderilemediğini, daha sonraki bir gazete haberinden öğreniyoruz. Haber şöyle kaleme alınmıştır:

".....Geçtiğimiz günlerde Frenk mahallesi sokaklarının tıkanıklığı nedeniyle ortaya çıkan önemli bir sakıncayı, zaptiye komutanının dikkatine sunmayı bir görev addediyoruz. Bütün kömür satıcılarının, mallarını bu sokaklarda satmakta oldukları görülmekte ve kömürler, torbalar içinde ve deve sırtında buralara getirilmektedir... Yönetim tarafından, bu satıcıların toplanacağı uy-

gun bir yer ayrılır ve böylece, bir kömür çarşısı oluşturulursa.....⁽¹¹⁾". Gazetenin hemen bir hafta sonraki sayısında ise (gazete o sıralarda haftada bir gün yayınlanmaktadır) şu gözlemler yer almaktadır:

"Tüm dükkancılar, dükkanlarının önlerine, büyük veriler, sepetler ve kasalar çıkartmakta ve yolu iki yanından daraltmaktadır..... Tıkanıklığın çeşitli nedenleri arasında, Frenk mahallesinin ortasında biriken ve burayı adeta bir pazar yerine çeviren Musevi işportacı topluluğunu da sayabiliriz. Zaptiye örgütü, kentin bu toplu dertlerine artık bir çare bulmalıdır⁽¹²⁾". Yazıda, ayrıca, İzmir'de hüküm sürmeye başlayan veba salgını nedeniyle de böylesine önlemlerin zorunlu olacağına da değinilmiştir.

Sokakların tıkanıklığı konusunun, yalnızca o yıllara özgü bir sorun olmayıp, İzmir'de günlük yaşamın bir parçası olarak daha sonraları da süregeldiği anlaşılmaktadır. Öyle ki, bir onbeş yıl sonraki gazete sütunları arasında da, aynı konunun işlenmeye devam ettiğini görebiliyoruz:

"Frenk sokağının en işlek yerinde, Kapüsün kilisesinin hemen dışında bir süreden beri, seyar meyva satıcılarının birikmekte olduğu ve bunların, üstelik, sepetlerini üç sıra halinde sokağa dizdikleri görülmektedir. Marina yönünden gelenlerin, mal yüklenen hayvanların yer aldığı ve Sakız hanının bulunduğu bu noktada tıkanıklık zaten aşırı bir düzeydedir. Buranın bir düzene sokulabilmesi için, konuyu yönetime bir kez daha hatırlatmanın yeterli olacağına inanıyoruz⁽¹³⁾".

İzmir çarşılarında "geliş geçenlerin oluşturduğu yoğun kalabalığa, malların yığılmasına, dükkanların yola çıkmalarına ek olarak, buralarda tam anlamıyla serbestçe dolaşmakta olan köpeklerin yarattıkları tehlikeye de işaret etmek gerekir..... Yine, bu dar sokakların ortasında ineklerin ve iki el genişliğinde kuyrukları olan koyunların da serbestçe gezindikleri görülür⁽¹⁴⁾".

Bütün bu karmaşa içersinde, İzmir'de 19.yüzyılın ortalarına kadar, ulaşım aracı olarak hiçbir arabanın bulunmadığına ilişkin bazı gezginlerin gezi notlarına bildirimini başlarında da değinilmişti. Bu konuda, 1845 yılında İzmir'e gelmiş bulunan Marmier'nin anlatımları özellikle ilginç olmaktadır.

İzmir'de, binaların genellikle ahşap malzemeden inşa edilmesi ve ayrıca, çoğunlukla birbirlerine bitleştirilmesi konusuna değinen ve bunun, sık sı meydana gelen yangınlarda önemli sakıncalar yarattığını vurgulayan yazar, halkın, yapı malzemelerinin pahalılığı nedeniyle ahşap kullanmayı yeğlediğini açıklamakta ve "oysa, katır ya da deve sırtında taşınacağına, arabalarla nakledilmesi düşünülseydi, sağlam yapı malzemelerinin belki de daha ucuza mal edilebileceği ortaya çıkabilirdi⁽¹⁵⁾" demektedir.

İzmir'de tekerlekli araçların o dönemde ve hele yüzyılın ortalarına doğru, hala kullanılmadığı, tartışmaya açık bir görüştür. Marmier, özellikle bu konuda ısrarlı görünmektedir. Nitekim, kitabının bir başka yerinde de, "nüfusu 100000'i aşan bu koca kentte, tek bir arabaya rastlanmamakta; tüm taşınım,

deve, ya da, katır sırtında yapılmaktadır⁽¹⁶⁾" tümcesine yer verilmiştir. Ancak, yazarın burada, biraz yanılmış olabileceği, ya da bilerek, durumu biraz abartmak isteyebileceği düşünülebilir. Şöyle ki, kendisinden daha önce, 1838-39 yıllarında kenti ziyaret etmiş bulunan Danimarkalı ünlü masal yazarı Andersen'in, kentten dış kısımlarında, bir han içersinde, kendi ülkesindekileri andıran ve beyaz renkli öküzlerin çektiği arabalardan söz etmesi⁽¹⁷⁾ Marmier'nin, kentte arabaların bilinmediğine ilişkin görüşlerinde yanılmış olabileceğini kanıtlamaktadır. Andersen'le aynı yılda İzmir'de bulunmuş bir başka gezginin, İzmir sokaklarını anlatan gezi notlarında da, bu sonuncuyu doğrulayan birkaç kelimeye rastlıyoruz. Bu anlatıma göre:

"İzmir sokaklarında yaya kaldırımı yoktur ve böylece, dindar, ya da kafir, erkek, kadın, ya da yayalar ve ayrıca, köpek ve domuz sürüleri ile, bunlara ek olarak, yüzlerce deve ile birlikte hareket halinde olan bir kitle, kente canlı bir mozaik oluştururlar⁽¹⁸⁾". Bu anlatımdan da gözlenebileceği üzere, böylesine karmaşık bir trafikte, kent yollarının arabaların hareketine kolayca olanak veremeyecek derecede dar ve düzensiz oluşu nedeniyle, bunların çarşı alanlarına pek ulaşamamalarının, yanılığa sebebiyet verdiği de, bir ihtimal olarak düşünülebilir.

Ulaşım ve taşınım biçimindeki illiklik üzerinde duran Marmier'ye göre, "oldukça geniş caddelerin bulunduğu (buradaki genişliği o dönemin koşulları içinde algılamak gerekir. Zira, bu sokakların en geniş olan Frenk caddesinin dahi sekiz metreyi pek geçmediği bilinmektedir) Frenk mahallesinde dahi, halk, büyük bir kayıtsızlıkla, eski adet ve itiyadlarından kendisini pek kurtaramamıştır. Öte yandan, halkı bu uyuşukluktan kurtarması, kendi menfaati gereği olan devletin de, tüm yeniliklere sırt çevirdiğini ve böylece bazı aydın kişilerin, kamu yararına olan planlarını uygulama olanağını bulamadıklarını görüyoruz. Bu tutumun, inanılması güç bir örneğini vereceğim: İzmir'e getirilen buğdayın taşınım maliyeti %50'yi bulmaktadır. Bu yüksek maliyeti, önemli bir oranda düşürmek üzere İzmir'de bulunan Avrupalı tacirlerden bir gurubu, yeni bir yol projesi hazırlatmışlardı. Yolu, doğrudan doğruya kendi olanaklarıyla gerçekleştirmeyi önermekte, buna karşılık, masraflarını çıkarınca ya kadar, belirli bir geçit ücreti alma imtiyazının kendilerine verilmesini istemekteydiler. Öneri, devlet içinde Avrupalılara yeni yararlar ve haklar sağlayacağı görüşüyle, hükümetçe reddedildi. Ama, yabancılara verilmek istenmeyen bu karlı ve yararlı girişimin, devletin kendi olanakları ve elemanları ile gerçekleştirilmesi akla bile gelmemiştir⁽¹⁹⁾".

Kent içi mal taşınımı konusunda, Marmier, belirli zamanlarda, özellikle üzüm ve diğer meyvaların ve ihrac ürünlerinin yetiştiği devrelerde, şehirdeki aktivitenin çok büyük bir yoğunluk kazandığını anlatmakta ve gördüklerini şu şekilde açıklamaktadır: "Elli, altmış, hatta yüzer develik kervanlar, bu dönemlerde ürünlerini, küçük Asyanın her köşesinden toplayıp İzmir'e ulaştırırlar. Bu aralarda, çoğu zaman, dar olan sokakların geçit olanağı veremeyecek

şekilde tıkaandıkları görülür. Kervanların hanlara gelmesi ile yükleri hanlara geniş avlularına boşaltılır ve ardından, çoğu kadın ve çocuklardan oluşan bir işçi kalabalığı incir ve üzümleri ayıklayıp kasalara dizerler. Dolan kasalar, hemen gemilere yüklenir. Yeni ürünü, Londra'ya ilk ulaştıran gemiye on altınlık bir ödül verilmesi adet olmuştur⁽²⁰⁾."

Buna benzer bir gelenek olarak, ilk incir ürününün deve kervanlarıyla İzmir'e getirilmesi ve bu amaçla Kervan köprüsünden geçirilmesi sırasında büyük şenlikler düzenlendiği⁽²¹⁾ belirtilmektedir.

19. yüzyılın ilk yarısı içinde, mal taşınımında deve kervanlarının kullanılmakta olmasına karşın, insanların bir yerden bir yere ulaştırılmasında en çok yeğlenen hayvan olarak eşekler kullanılmaktaydı.

"Kentte, belli başlı iki eşek istasyonu mevcuttu ve bunlardan birincisi, Yeni mahallede, diğeri ise, Moskof sokağında yer alırdı⁽²²⁾."

İzmir'de "eşek bakıcıları ve bunları kiraya verne kişiler, genellikle birkaç cümleyi, yabancı dillerde de söyleyebilmeyi öğrenmişlerdi. Bir ticaret gemisi, ya da, bir gezgin gurubu görüldüğünde, eşekçiler, büyük bir telaş içersinde, adeta birbirleriyle yarışarcasına koşuşurlar. Böylesine bir olaya tanık olmak, son derece eğlencelidir. Genellikle, bir yabancı gurup görününceye kadar çok sakın bir biçimde, etrafı seyrederek beklerler, yabancılar görününce de, hemen merkeplerinin dizginlerinden tutup oraya yetişmeye çalışırlar. bir kavga, bir itişmedir başlar. İş bittiğinde ise, yine eskisi gibi cancıgerdirler. Zaten birbirlerine kızdıklarında da, bunun acısını daha çok eşeklerinden çıkarırlar.

Aslında, İzmir'de, merkepler, yalnız gezginlere ve yabancılara kiralamak amacıyla kullanılmazlar. Kentte, hemen hemen herkesin özel eşeği vardır. İyi durumda olan aileler, buna ayrıca bir de bakıcı tutarlar. Gerçekte, kent yollarının dar oluşu, eşeklerin kullanılmasını zorunlu ve yararlı kılmaktadır. Bu nedenle, çoğunlukla, insanlar işlerine eşekle, çocuklar okullarına sıpalara binerek giderler. Yüksek sosyete, bu yerlere yürüyerek gidilmesi, bir yerde, görgü kurallarına da aykırı bir eylem olarak kabul edilmektedir⁽²³⁾."

Ulaşım gereksiniminin karşılanması yanında, "İzmir'de eşek gezintileri yapılması da adet olmuştur. Bu gezi biçiminin, bir Avrupalının gururunu okşamaması ve kişilerin bu uygulamaya başlangıçta karşı çıkması olağansa da, eninde sonunda, en safkan İngiliz atının sırtında Londra sokaklarında dolaşarcasına, eşeğine binip Gül sokağında dolaşanlara katılınması kaçınılmaz olacaktır⁽²⁴⁾."

Öte yandan, yerli, ya da yabancı, İzmir'lileri, "bir elinde ince bir değnek, öbüründe güneşe karşı kullandığı şemsiyeleriyle eşek üstünde dolaşırken izlemek son derece eğlendirici olmaktadır⁽²⁵⁾."

19. yüzyılın ilk yarısı içinde, sahil boyunca uzanan bir kıyı kenti görünümü veren İzmir'de, sandal ve kayıklarla sağlanan deniz ulaşımının da, önemli bir yer tuttuğunu söylemek gerekir. Kente, deniz yoluyla gelen ve aynı yoldan

kentten ayrılan yolcularla, hemen tümü deniz yoluyla getirilip götürülen ihraç ve ithal malları, açıkta demirliyen gemilerden sandallarla karaya çıkarılır, ya da, gemilere bindirilir.

O dönemde, sahil boyunca yerleşmiş olan yabancı tacirlere ait ev ve depoların hepsinin kendi özel iskeleleri vardır. Bunların dışında ise İzmir'de kamuya açık bazı iskeleler de yer almaktadır. Deniz yoluyla mal ve insan ulaşım ve taşınımı, genellikle bu iskelelerden sağlanır. bu arada, gümrük resminden kaçırılan önemli bir miktarının da, gece karanlığından yararlanılarak, özel iskelelere indirildiği bilinmektedir. Kamuya açık olarak, en çok kullanılan ve en çok bilineni İngiliz iskelesi olarak adlandırılan bu iskelelerden, gemilerle bağlantı kurmak dışında, kent içi ulaşımında olduğu kadar, gezi ve eğlence amacıyla yararlanıldığı da görüyoruz. Kent içinde yer alan iskelelerin yanı sıra, İzmir yakınlarında, çevre ile bağlantı sağlayan başka birtakım iskeleler de mevcuttur. Bunlar arasında önemli bir tanesi Menemen iskelesi olmaktadır. İzmir'den Menemen'e gitmek, ya da daha ötelere seyahat etmek isteyenlerin büyük bir kısmının sandallarla bu iskeleyle gitmeyi ve oradan çeşitli şekillerde yollarına karadan devam etmeyi yeğlediklerini anlıyoruz. Genelde, Menemen'de bulunan bir han, bu yolculukların ilk etabını oluşturmaktadır. 19. yüzyılın hemen başlarında, 1806 yılında İzmir'e gelmiş olan ünlü Fransız yazarı Chateaubriand da, İstanbul'a doğru yaptığı geziye bu şekilde başlamış, sandalla Menemen'e geçip iskeleden kasabaya ulaştıktan ve bu handa geceledikten sonra yoluna devam etmiştir⁽²⁶⁾. Aynı ulaşım biçiminin, başka gezginler tarafından da kullanıldığı ve gezinin başlayacağı Menemen iskelesine sandallarla ulaşıldığı⁽²⁷⁾ belirtilmektedir.

İzmir yakınlarında bulunan ikinci ve en çok kullanılan iskele de Bornova iskelesi olmuştur. 19. yüzyılın ilk yarısının büyük bir kısmında Bornova'ya gitmek isteyenlerin önce, sandallarla bu iskeleyle geldiklerini ve oradan at, eşek ve benzeri araçlarla Bornova'ya doğru yollarına devam etmeyi yeğlediklerini anlıyoruz. Bu nedenledir ki, İzmir yakınlarında üçüncü bir eşek parkı da, sözü geçen Bornova iskelesinde yer almaktadır. Burada, iskelenin hemen yanında, küçük bir kahvehane de yolcuların hizmetindedir.

İzmir'de, 19. yüzyılın ilk yarısında, kentle çevre köyleri arasındaki ulaşımın hemen tamamen eşeklerle yapıldığı, bir başka anlatımda da açıklanmaktadır. Bazı tacirlerin atları da olmakla beraber, çoğunluğunun eşek sırtında geldikleri, kadınların ise ata hiç binmedikleri ve İzmir'deki eşek cinsinin Avrupa'da görülenlerden daha üstün bir ırk olduğu da, yine bu anlatımlar arasındadır. Bu bilgileri veren yazar, bu arada, kolunu, bacağına, ya da, kaburgalarını kırdıkları halde, birçok hanımların iyileşir iyileşmez tekrar eşeklere binip koşturduklarını anlatırken, bu arada, eşeğe binmenin sanıldığı kadar kolay olmadığını yazısına eklemektedir. Buna örnek olarak, kendisine çok güvenen ve her cins ata rahatlıkla binebildiğini iddia eden bir İngiliz centilmenin, iddia üzerine bir eşek gezintisi yaptığı ve sekiz millik bir mesafe içinde

yedi kere eşekten düştüğü belirtilmiştir⁽²⁸⁾.

Yukarıda da değinildiği üzere, 19. yüzyılın ilk yarısında, sandallarla, İngiliz iskelesinden Bornova iskelesine gidilmekte, ya da bu iki iskele arasında geziler tertiplenmektedir. Daha sonra, yüzyıl ortalarına gelinirken, buharlı gemilerin de ortaya çıkması ile, ilk olarak bir Fransız, 'Roger' adlı buharlı gemisiyle bu bağlantıyı sağlamış, dah da sonra ise, 'Aspis' ve 'Bornova' gemileri, bu seferleri yapmaya başlamışlardır. 1851 yılı 27 Haziran günü, İzmir'de Rumca olarak yayınlanan 'Smirni' gazetesinde şöyle bir ilana rastlandığı belirtilmektedir: "Aspis gemisi, cumartesi, pazar, pazartesi günlerinde sabahları ve öğleden sonraları İzmir'le Bornova iskelesi arasında ikişer sefer yapacaktır⁽²⁹⁾". Aynı şekilde bu seferlerin resmi tatil günlerinde de sürdürüleceği ilave edilmektedir.

Buharlı gemilerin işlemeye başlamalarının İzmir'de, küçük bir karışıklığa neden olduğunu anlıyoruz. Bu olayı açıklayan gazete haberi, konuyu şöyle anlatmaktadır:

"Bu hafta, kentte, belirli bir karışıklıkla karşı karşıya kaldık. Bornova iskelesine sefer yapan buharlı gemilerin işletilmeye başladığı günden bu yana, yararları zedelenen ve bu konuda evvelce imtiyaz almış bulunan sandalcıların şikayetleri süregelmekteydi.

Ayrıntılı bir başvuru dilekçesi hazırlayan ve oldukça da kalabalık sayıda imza toplayan sandalcılar, perşembe günü, bunu valiye arz ettiler. Konunun görüşülmesinin, valinin toplantı günü olan pazartesiye ertelenmesi üzerine, o gün yeniden konağa gittiler. Konakta, yetkililerin, bu konuda yapılabilecek herhangi bir işlem bulunmadığını ve gemilerin Bornova iskelesine yaptıkları seferlerden alıkonulamayacağını sandalcılara anlatmaya çalışmaları bir sonuç vermedi. Sandalcılar, birkaç kişinin de kışkırtmasıyla, kendi işlerini kendileri görmeye kalkıştılar. Hemen silahlandılar ve önce, iskeleye girişi kapayan bariyerleri kırdıktan sonra hızla gemiye girerek tahribata giriştiler. Bir tayfın, geminin bağlı olduğu İngiliz bayrağını derhal direğe çekmesi ve bazı sandalcıların uyarıları üzerine saldırı durdu. Ortalık sakinleşince saldırıyı düzenleyen sandalcılar dört bir yana savuşmakta gecikmediler. Geminin, bir İngilizin mülkiyetinde oluşu nedeniyle, kentteki İngiliz konsolosunun uyarması üzerine vali, hemen olay yerine geldi.

Olaya ilişkin olarak gerekli inceleme ve soruşturmalara başlanmış olmakla birlikte, bu güne kadar, bu olayı yaratanlar henüz yakalanmış değiller. Bu arada, saldırganların, varupu hizmet dışı bıraktıktan sonra, Bornova iskelesinden köye (Bornova'ya) kadar işletilmeye başlayan arabaları da tahrip etmeyi düşündükleri anlaşılmaktadır⁽³⁰⁾.

Bu gazete haberinden de görüleceği üzere, vapur işletmesince, yolcuları, iskeleden Bornova'ya götürmek üzere, bir de, araba servisi geliştirmiş olduğunu anlıyoruz. Ancak, 19. yüzyılın ikinci yarısında, Bornova'nın İzmir'le demir-

yolu bağlantısı sağlanıncaya kadar, hem bu araba servisinin, hem de Bornova iskelesindeki eşeklerin, burada bulundurulmaya devam edildiği de bildirilmektedir. Bu hayvanların, isteyenleri gezdirmek, ya da Bornova'ya götürmek üzere, bakıcılarının gözetiminde kiralanması uygulamasına, böylece, bir süre daha devam edilmiştir. 19. yüzyılın ilk yarısında, İzmir'de at gezintilerine de düşkünlük gösterilmektedir. Bornova iskelesi yanındaki düzlük alan, özellikle, atlarıyla yarış yapmayı, ya da hız gösterisini seven gençlerin de rağbet ettikleri bir yer olmuştur. Bunun yanı sıra, Bornova, Buca ve Kokluca gibi yakın köy yerleşmeleri, atla gidilen ve at gezintilerinin yapıldığı yerler olarak bilinmektedir. buralara, bazan onar, yirmişer kişilki gruplar halinde, özel kulüp giysileriyle yapılan gezilerin, İzmir'in yabancı ve Levanten üst sosyal tabakalarının gözde eğlenceleri arasında olduğu, çeşitli gezi notlarında belirtilmiştir.

19. yüzyılın ilk yarısında İzmir'de kitle turizminin varlığından, elbette ki, söz edilemez. Buna karşın, kenti ve çevresini görmeye gelenlerin sayısı yine de az değildir. Bu arada, limandan pek de eksik olmayan yabancı devletlere ait savaş gemileri mensuplarının da bu konuda katkıda olduklarını söyleyebiliriz.

Bu dönemin ortalarına doğru, İzmir'de bulunmuş bir gezginin, kente gelenlere önerdiği ve İzmir'in yakın çevresini tanıtmayı amaçlayan geziler, her biri için, en az bir gün ayırmak koşuluyla, şunlar olmuştur:

1. Alsancak burnunda bulunan değirmen noktasından başlayıp, kırsal alanlar arasından geçmek suretiyle, Bornova, Hacılar düzlüğü, Diyana hamamları, Kokluca ve Kervan köprüsü,

2. Kervan köprüsünden başlayıp, üst yoldan giderek Buca ve Paradiso (Şirinyer) düzlüğü ve buradan alt yol takip edilerek kente dönüş,

3. Kervan köprüsünden başlayarak Kadifekale'ye çıkış ve oradan Seydiköy'e gidiş ve dönüş,

4. Değirmen noktasından başlayarak Karşıyaka ve Menemen'e gidip, aynı yoldan, ya da Menemen iskelesi yoluyla kente dönüş⁽³¹⁾.

Bu önerilerden de anlaşılacağı üzere, Kervan köprüsünün, o dönemde İzmir kentinin ekonomik yaşamında olduğu kadar, gezi ve eğlence alanında da çok önemli bir yeri bulunmaktadır. Buradaki kahveler, iyi havalarda yerli ve yabancı, Türk ve ecnebi, bütün İzmir'lilerin en çok rağbet ettikleri yerlerden biri olmuştur. Öyle ki, İzmir'e gelip de Kervan köprüsünü ziyaret etmeyen ve anılarında, buradan söz etmeyen gezgin yok gibidir. Köprü çevresinin ve özellikle vadi yamaçlarının, Türk hanımlarının gözde piknik yerlerinden biri olduğu, ayrıca anlatılmaktadır.

19. yüzyıl ortalarına doğru, İzmir'i çevre yerleşmelerine ve diğer kesimlere bağlayan bellibaşlı üç ana yol vardır. Bunlardan biri, batı yönünde, Urla ve Çeşme'ye kadar uzanan yoldur. Bu yol üzerinde yapılan bir geziye ilişkin izlenimler, bir anlatımda şöyle kaleme alınmıştır:

"Bir nisan günü öğleden sonra, kışla kesiminden (Sarıkişla-bugünkü Kona otobüs duraklarının bulunduğu alan) kötü döşenmiş dolambaçlı yolları izliyerek kentten ayrıldık. Yer yer açık lağımlardan ve çöplerle ve de hayvan leşleriyle dolu çukurlardan, yer yer de yeşil tarlalardan geçiyorduk. Aradaki değişim, son derece ferahlık verici idi. Yolumuz, çoğunlukla deniz kıyısını izliyordu. Kıyıya, deniz dalgalarının zararlarından korumak amacıyla kaya parçaları dökülmüştü..... Denize doğru yaklaşan tepelerle körfez arasında boşlukların bulunduğu yerlerde Türklere ait yazlık köşklere ve yer yer de, gölgeli ağaçları ve çeşmeleriyle ibadet yerlerine rastlamaktaydık. Kentten pek uzak olmayan bir yerde, askeri hastahane olması öngörülen büyük ve yeni bir binanın yanından geçtik..... Düzlüğün ortasına geldiğimizde, kale, uzakta ve sağımızda kalmıştı. Yeniden denize ulaştığımız zaman, imbat, olağan hızını bulmuştu ve dalgalar hızla sahili dövmekteydi. Bu arada, birkaç çiftlikle ve bir dağın eteğinde kurulmuş bir köyün yanından geçtik. Yolda zaman zaman, yakacak olarak kullanılan zeytin odununu taşıyan deve, ya da eşek kervanlarına rastlıyorduk.....⁽³²⁾".

Anlatımdan, 19. yüzyıl ortalarında, kentin batı gelişmesinin, ancak, yer yer sayfiye evleri şeklinde oluştuğunu anlıyoruz. Bu kesimin, kentle bütünleşmesi, ancak sahil yolunun yapımı ve üzerine tramvay hatlarının döşenmesinden sonra gerçekleşebilecek ve böylece, yüzyıllardan beri kentin batı sınırını oluşturan ve bu yöndeki gelişmeyi engelleyen, Türk mezarlıkları ile, bugünkü Bahribaba parkının bulunduğu sırta yer alan Musevi mezarlıklarının meydana getirdiği eşik, aşılmış olacaktır.

Urla, Narlıdere yönünde yapılan kent dışı gezintilerin sık sık tekrarlandığı, başka gezginlerin yapıtlarından da anlaşılacaktır. Bunlardan birinde, aşağıdaki ilginç satırlarla karşılaşılır. Buna göre:

"İzmir'in hoş çevre gezilerinden biri, sahil boyunca Urla yönüne yapılandır..... Kışlayı da geçtikten sonra yol, deniz kıyısında çok zevkli bir gezi yeri niteliğine bürünür. Urla yönündeki bu yolun, çok az bir masrafla, çok güzel bir araba yolu haline getirilmesi mümkündür. Aslında, üç ya da dört yıl önce, Avrupalı tüccarlar, iyi bir yol yapma girişiminde bulunmuş ve Paşa da, yolun bir kısmının yapımını üzerine almak suretiyle kendilerine içten destek olmuştu. Gerçekte, bütün iş kendisine bırakılmış olsaydı, Paşa yolu sağlam ve düzenli bir biçimde tamamlayabilecekti. Ama, Avrupalı girişimciler arasında, yolun ne şekilde ve nasıl yapılacağı konusunda görüş ayrılıklarının çıkması, çalışmaların yarım kalmasına neden olmuştur⁽³³⁾".

İzmir'i, Urla, Çeşme gibi yerleşmelere ve dolayısıyla adalara bağlayan bu yolun, daha eski dönemlerden beri oldukça işlek olduğunu belirtmek gerekir. Çeşme'den İzmir'e kara yoluyla yapılan bir yolculuğun 1778 yılına ait izlenimleri, özetle, aşağıya aktarılmaktadır. Fransa Kralı 16.Louis'nin emirlerine Osmanlı Sarayının izniyle, Avrupa'nın çeşitli edebiyat ve bilim kuruluşlarını temsilen bu seyahatı yapmış olan Sonnini'nin anlatımları özetle şöyledir:

"Fermanlarımla birlikte kendimi Çeşme'nin Türk komutanına tanıttım. Bana, derhal gerekli atlarla bir de bayraktar sağladı. Çeşme'den bir fersah ötede, Türklerin buhar banyosu yaptıkları sıcak su ile dolu bir havuz gördüm.... Bu banyolardan sonra, yol oldukça kötüleşmekte ve çam ormanları içinde dağlık bir bölge içinden yapılan yolculuk bir hayli zorlaşmaktadır. Burada, hiçbir ayırım yapılmaksızın, bütün yolcuların misafir edildiği bir kervansarayda geceledim. Bunlar için herhangi bir para ödenmiyordu. İkram edilen yemekler basit ve bütün yolculara değişmeyen şeylerdi, ve ekmek, yumurtalı bir yemek ve sudan ibaretti. Kervansaray, gezginlerin yiyecek gereksinimini sağlamak üzere, belirli bir vakıf geliriyle yürütülmekteydi. Ertesi sabah, çok erkenden, gerçekten çok basit olan, ama bizim (yani Fransa'nın) yollarımızda çok sayıda bulunan hanlarda karşılaştığımız somutkan muamele ve utandırıcı para hırsı düşünülürse, insana memnurluk ve huzur veren bu kervansaraydan ayrıldık. Bir gün öncekinden de daha kötü durumda olan yolları izleyerek, erkenden Urla'ya vardım. Çeşme'den Urla'ya yolculuk oniki saat tutmaktadır..... Urla'yı İzmir'e bağlayan yol daha hoştur ve hemen devamlı olarak sahil ve körfez boyunca uzanır. Ayrıca bu yolun تنها olduğu da söylenebilir⁽³⁴⁾."

İzmir'den diğer yönlere uzanan yolların ise, hemen hemen tek bir ortak çıkış noktası vardır ve bu, Kervan köprüsü olmaktadır. Bu nedenle de, daha önce de değinildiği gibi, burası, İzmir'in bellibaşlı seyirlik mesire yeri haline gelmiştir. Yanıbaşındaki kahvehanesi, iki yanında bulunan mezarlıkların koyu renkli selvileri ve arada, göçer Türkmenlerin kurdukları çadırlar ve durmaksızın gelip geçen kervanları ile son derece renkli bir görünüm veren⁽³⁵⁾ Kervan köprüsünden geçildikten sonra, İstanbul'a ve Anadolu'nun içlerine uzanan yolun başlangıcına girilmiş olunur. Bu ana yolun yapısı hakkındaki anlatımlar biraz çelişkilidir. Yolun, Fransa'dakileri anımsattığını, taşlarla döşenmiş olduğunu ve iki yanındaki muntazam taş duvarlar arasından geçtiğini⁽³⁶⁾ belirten bir gezi notunun yanısıra, buradan söz ederken, yol dendiğinde, deve yollarının anlaşılması gerektiği ve Osmanlı İmparatorluğu içinde araba yolu denen birşey bulunmadığı⁽³⁷⁾, aynı yıllara ait bir başka gezi anlatımında öne sürülmektedir.

Kervan köprüsünden geçildikten sonra, sola ayrılan bir yolla, karadan Bornova'ya ulaşak da mümkündür. İki yanında bağlar, zeytinlikler ve kavun tarlaları arasından geçen bu yolun beş mil kadar uzandığı⁽³⁸⁾ belirtilmiştir. 19. yüzyılın ilk yarısının ortalarında, bu yol üzerinden Bornova'ya yapılan bir gezinin anlatımına göre, yaya olarak belirli bir süre yukarıda tanımlanan bahçeler arasından yüründükten ve İzmir körfezinin bir yanından dolaşıldıktan sonra, yol, yine de, Bornova iskelesine ulaşmakta ve oradan, genelde eşeklerle binilerek köye varılmaktadır⁽³⁹⁾. Yolun bu ikinci kısmının, oldukça düzgün olduğu ve Avrupa yollarını anımsattığı, aynı anlatımda ifade edilmiştir. Yüzyıl başlarında, eşekçilerin refakatında Bornova iskelesinden Bornova'ya yapılan bu yolculuğun ücreti, yalnızca otuz paradır⁽⁴⁰⁾.

İzmir'in o dönemde bilinen çevre yerleşmelerine gidiş de, çoğunlukla, Kervan köprüsünden geçilerek yapılmaktadır. Örneğin, Kokluca'ya gitmek için de, köprüden geçildikten sonra, Diyana hamamlarına varılırken, sağa, sırtlara doğru yükselen, oldukça kötü bir yola sapılır. Kentin gözde yerleşmelerinden Buca'ya da, o dönemde, daha çok Kervan köprüsü üzerinden gidilmektedir. Ancak, köprü geçildikten sonra sağa ayrılan ve Şirinyer- o zamanki adıyla Paradi so (cennet) üzerinden Buca'ya ulaşan bu yolun da, o dönemde, oldukça bozuk durumda olduğunu anlıyoruz.

İzmir'den Menemen ve ötesine uzanan yolculukların, daha çok, önce deniz yoluyla Menemen iskelesine, ya da Karşıyaka iskelesine inilmek suretiyle, daha sonra karadan sürdürüldüğüne, önceden değinilmişti. 19. yüzyıl ortalarına kadar, Karşıyaka, çok küçük ve oldukça önemsiz bir köy görünümünde olduğu için, bu ikinci yolun kullanılma oranı da nispeten kısıtlı kalmıştır. Yüzyılın ortalarında, burada oldukça bozuk bir rıhtıma yanaşıldığı ve hemen yanıbaşında bulunan basit bir kahvehanede dinlenildikten sonra, at, eşek ya da katar sırtında Menemen ve ötesine devam edildiği⁽⁴¹⁾ anlatılmaktadır. Ama, deniz bağlantısını kullanmadan tümüyle karadan gitmek isteyenlerin yine de, Kervan köprüsünden geçmeleri gerekecektir. Buradan, Bornova yolunun ilk kısmı izlenerek Bornova iskelesine ulaşmakta ve daha sonra, aynı yönde devam edilmek suretiyle, körfez çevresinden dolaşmakta ve yaklaşık olarak bugünkü güzergah yakınlarından Menemen'e varılmaktadır.

İzmir'e gelen gezginlerden bir kısmının mutlaka ziyaret etmek istedikleri bir yer de, Efes olmuştur. Buraya da yine, Kervan köprüsü üzerinden ve Şirinyer (Paradiso) yoluyla gitmek mümkün ise de, Efes'e gidenlerin İzmir içinde izledikleri çıkış yolu, genelde, Bahribaba yakınlarından yükselerek Değirmendağı üzerinden düzlüğe ulaşan güzergah olmuştur. 19. yüzyıl başlarında Hobhouse'un⁽⁴²⁾ ve ortalarında, Texier'in⁽⁴³⁾ bu yolu izleyerek Efes'e gittiklerini okuyoruz.

Bu yol üzerinde, dönemin gözde sayıye yerleşmelerinden biri olan Seydiköy'ün, çoğunlukla bu yolculuklarda, ilk durağı oluşturduğu anlaşılmaktadır. 19. yüzyılın ortalarında, İzmir'den bazı çevre yerleşmelerine atla yapılan gezilerde, zaman cinsinden mesafeler hakkında yaklaşık birtakım bilgiler verilmektedir. Bildirinin, genel bir fikir vermek yönünden, bu rakkamların aktarılması suretiyle sonuçlandırılması⁽⁴⁴⁾ uygun görülmüştür. Yapıtta, kaydedilen rakkamlar aşağıdadır.

İzmir-Kasaba (Turgutlu)	12 saat
Kasaba (Turgutlu)-Sard	6 saat
İzmir-Fortona (Tepeköy)	6 saat
Fortona (Tepeköy)-Efes	9 saat
Efes-Aydın	10 saat

KAYNAKLAR :

- (1) **Correspondance d'Orient**, 1830-31, M.Michaud, P.Poujoulat, Tome I, N.J. Gregoire, V.Wouthers et Cie., Imprimeurs-Libraires, Rue d'Assaut, 8, Bruxelles, 1841, sah. 122-123 (Seyahat Tarihi Haziran 1830)
- (2) **Picturesque sketches of Greece and Turkey**, Vol.II, by Aubrey De Were, Richard Bentley, New Burlington Street, Publisher, London, 1850, sah. 97
- (3) **Journal de Smyrne**, 29 Mart 1834
- (4) **Journal de Smyrne**, 5 Nisan 1835
- (5) **Journal de Smyrne**, 21 Mart 1835
- (6) **Journal de Smyrne**, 31 Ekim 1835
- (7) **A Residence in Greece and Turkey**, Francis Hervé Esq., Whittaker and Co., Ave Maria Lane, 1837, London, Printed by Gilbert and Rivington, St. John's aquare, sah. 4
- (8) **Aynı eser**, sah. 15-16
- (9) **Journal de Smyrne**, 2 Şubat 1834
- (10) **Journal de Smyrne**, 11 Ekim 1834
- (11) **Journal de Smyrne**, 11 Mart 1835
- (12) **Journal de Smyrne**, 18 Mart 1835
- (13) **L'Impartial**, 21 Aralık 1849
- (14) **Voyage de l'Asie Mineure**, Léon de Laborde, Paris, Firmin Didot, Frères Editeurs, Imprimeurs de l'Institut de France, 1838, sah. 5, (Seyahat Tarihi 1826)
- (15) **Impressions et Souvenirs d'un Voyageur Chrétien**, Xavier Marmier, Alfred Mame et fils, Editeurs, Tours, 1891, sah. 147, (Seyahat Tarihi 1845)
- (16) **Aynı eser**, sah. 123
- (17) **A Post's Bazaar**, Hans Christian Andersen, New York, 1846, sah. 215, (Seyahat Tarihi 1838-39)
- (18) **Oriental Outlines, or, A Rambler's Recollections of a Tour in Turkey, Greece and Tuscany in 1838**, by William Knight, London, Sampson Low, 42 Lambs'Conduit Street, 1839, sah. 391
- (19) **Impressions et Souvenirs d'un Voyageur Chrétien**, Xavier Marmier, Alfred Mame et fils, Editeurs, Tours, 1891, sah. 123-124, (Seyahat Tarihi 1845)

- (20) Aynı eser, sah. 149
- (21) **Tarih İçinde İzmir**, Çınar Atay, Tifset Basım ve Yayın Sanayii A.Ş. İzmir, 1978, sah. 21
- (22) **İzmir'in Mahalleleri, Sokakları...** (Yunanca) Hristu Sokrate Solomoni, Atina, 1957, sah. 34 (dipnot)
- (23) **Haykı Zmirzhnia** (Ermenice), Kosian Hagop, Viyana, 1899, sah. 27
- (24) **D'Athéne á Baalbeek**, par Charles Reynaud, Paris, Furne et Cie., Libraires-Editeurs, Rue Saint André des Arts 55, 1846, sah. 52-53
- (25) **Pioneers East**, the Early American Experience in the Middle East, by David H.Finnie, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 1967, sah. 21, (Stephens'den Naklen, 1835)
- (26) **Oeuvres Complètes de Chateaubriand**, Itinéraire de Paris à Jérusalem, Tome VII, P.H.Krabbe, Libraire-Editeur, 12, Rue de Savoie, Paris, 1852, sah. 175-176
- (27) **Travels in Southern Europe and the Levant, 1810-1817**, Samuel Pepys Cockerell, Longmans, Green and Co., 39, Paternoster Row, London, New York and Bombay, 1903, sah. 137
- (28) **A Residence in Greece and Turkey**, Hervé, Francis, Esq. Whittaker and Co., Ave Maria Lane, 1837, London, Printed by Gilbert and Rivington, St. John'Square, sah. 321-322
- (29) **İzmir'in Mahalleleri, Sokakları...** (Yunanca), Hristu Sokrate Solomoni, Atina, 1957, sah. 47
- (30) **L'Impartial**, 12 Mayıs 1848
- (31) **Oriental Outlines, or, A Rambler's Recollections of a Tour in Turkey, Greece and tuscany in 1838**, by William Knight, London, Sampson Low, 42 Lambs'Conduit Street, 1839, sah. 231-232
- (32) **Patnos and the Seven Churches of Asia**, John W.Barber, Birdgeport. CT., Published by Bradley and Peck, 1851, sah. 90-91-92
- (33) **Sketches of Turkey in 1831 and 1832** by an American (Dr. J.E. De-kay) New York, Printed and Published by J. and J.Harper, 82 Cliff Street, 1833, sah. 481, 482
- (34) **Voyage en Greece et en Turquie**, C.S. Sonnini, Vol. II, Paris, Chez F.Buisson, Imprimeur-Libraire, Rue Hautefeuille, 20, 1801, sah. 329-332, (Seyahat Tarihi 1778)
- (35) **Travels in Greece and Turkey**, by Major Sir Greenville Temple, Bart., Vol.I, London, Saunders and Otley, Conduit Srteet, 1836, sah. 126 (Seyahat Tarihi 1834)
- (36) **Journal d'un Voyage en Orient de Comte Joseph d'Estourmel**,

- Paris, de l'Imprimerie de Crapelet, 9, Rue de Vaugirard, 1844, Tome I, sah. 210, (Seyahat Tarihi 1835)
- (37) **Damascus and Palmyra, A Journey to the East**, Charles G. Addison, London, Richard Bentley, New Burlington Street, 1838, Vo. I, sah. 147, (Seyahat Tarihi 1835)
- (38) **Wayfarer's Notes, the Shores of the Levant and the Valley of the Nile**, by Cuthbert G. Young, B.A., Edinburgh, William P. Kennedy, MDCCCXLVIII, sah. 56, (Seyahat Tarihi 1846)
- (39) **Correspondance d'Orient, 1830-31**, M. Michaud, P. Poujoulat, Tome I, Bruxelles, N.J. Gregoir, V. Wouters et Cie., Imprimeurs-Libraires. Reu d'Assaut, 8, 1841, sah. 153
- (40) **Journey Through Albania and other Provinces of Turkey in Europe and Asia to Constantinople during the Years 1809 and 1810**, by J.C. Hobhouse, Vol. II, Philadelphia, Published by M. Carey and Son, 1817, sah. 89
- (41) **Revue Britannique, 1857**, Paris, Au Bureau de la Revue, Rue Neuve Saint-Augustin, 60, sah. 20-207, (Seyahat Tarihi Mayıs 1856)
- (42) **Journey Through Albania and Other Provinces of Turkey in Europe and Asia to Constantinople During the Years 1809 and 1810**, by J.C. Hobhouse, Vol. II, Philadelphia, Published by M. Carey and Son, 1817, sah. 94-95
- (43) **Description de l'Asie Mineure, Faite par Ordre du Gouvernement Français de 1833 à 1837**, Charles Texier, Vol. II, Paris, Typographie de Firmin Didot Frères, Libraires, Rue Jacob 56, 1849, sah. 275
- (44) **Researches in Asia Minor, Pontus, and Armenia**, William J. Hamilton, Secretary to the Geological Society, London, John Murray, Alberle Street, 1842, Vol. II, Appendix (Seyahat Tarihi 1836)