

Tarih ve Günce

Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi
Journal of Atatürk and the History of Turkish Republic
1/2, (2018 Kış/Winter), ss. 33-66.

EDREMİT KÖRFEZİ'NDE KÜÇÜK BİR İSKELE: KEMER- EDREMİT (BURHANİYE) İSKELESİ

Evren Gökçe*

Öz

Karesi Sancağı'nın batısında kalan ve Ege Denizi kıyısında bulunan Edremit Körfezi, antik çağlardan itibaren Anadolu'nun başta gelen zeytin üretim merkezlerinden birisi olmuştur. Bunun yanı sıra körfezin kuzeyinde yer alan Kazdağlarından sağlanan ahşap ürünleri körfez yöresinin ekonomisini oluşturan diğer önemli sektördü. Burada başta körfeze ismini veren Edremit ile birlikte Ayvalık, Ayazment, Havran ve Kemer-Edremit gibi kazalar mevcuttu. Bu kazalar arasında özellikle Ayvalık ve Edremit sosyoekonomik olarak ön plana çıkmış ve tanınmışlardır. Edremit körfezinde bulunan kazalardan birisi de Kemer-Edremit'tir. XIX. yüzyılın sonlarında verilen Burhaniye ismi öncesinde kaza, Kemer, Kemer-i Edremit veya Kemer-Edremit gibi isimlerle anılmaktadır. Bu çalışmada zikredilen isimlerden Kemer-Edremit'in kullanılması tercih edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı İmparatorluğu, Kemer-Edremit, İskele.*

A LITTLE PIER IN THE EDREMİT GULF: THE KEMER-EDREMİT (BURHANİYE) PIER

Abstract

The Edremit Gulf which located in the west of Karesi region and coastline of Aegean Sea had been among the most important olive producer centers of Anatolia date from ancient ages. In addition this, timber and wood items yielded from which located north of the gulf is another important sector that consisting of gulf regions economy. In this part of the province, with firstly Edremit city which named the gulf, there were other cities Ayvalık, Havran, Gömeç, and Kemer-Edremit. Among this settlement, especially Ayvalık and Edremit has foregrounded and known for socially and econo-

* Dr., (enver1839@gmail.com).

mic points. In the Edremit Gulf, Kemer-Edremit city is one of the other cities. This district mentioned Kemer, Kemer-i Edremit or Kemer-Edremit, before the period when named to Burhaniye in the XIX.century. In this essay, using to Kemer-Edremit preferenced among the other names.

Keywords: *Ottoman Empire, Kemer-Edremit, Pier.*

Giriş

Ege bölgesinin kuzeyinde yer alan Balıkesir ili, güney ve doğudan kara, kuzey ve batıdan ise deniz ile çevrilidir. İlin denizle olan sınırları kuzeyde Marmara Denizi, batıda ise Ege Denizi'ne ulaşmaktadır. Kara sınırları açısından bakıldığında ise Çanakkale, İzmir, Manisa, Bursa ve Kütahya ile komşu olan Balıkesir, bu açıdan büyük ölçekli yerleşimlerle kurduğu ilişkisinin yanı sıra, ülkenin en gelişmiş ekonomisine sahip Marmara Bölgesi'ne ve İstanbul'a yakınlık gibi bir coğrafi niteliğe sahiptir. Kuzey, doğu ve güney sınırlarıyla elde ettiği bu avantajların yanı sıra ilin Ege Denizi'ne kıyısını teşkil eden ve Edremit Körfezi'ni oluşturan batısı, sosyal, ekonomik, kültürel ve tarihi açıdan ayrı bir önem taşımaktadır. Bu önemin varlığı, körfezde yer alan ve Edremit'ten başlayarak Ayvalık'a kadar uzanan bazı yerleşim merkezlerinin kendilerine has özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Başta denizcilik olmak üzere bu yerleşimlerin her biri turistik, ticari ve kültürel olarak birtakım nitelikleri bünyelerinde barındırmaktadırlar. Bu niteliklerin başında hiç şüphesiz, yörenin karakteristiğini belirleyen zeytin yetiştirme faaliyetleri başta gelmekte, bu faaliyeti adalar ve yakın çevre ile deniz vasıtasıyla sağlanan bağlantılar, yine denizin ve zengin bir geçmişten kaynaklanan tarihî dokunun sağladığı turistik yapı gibi diğer nitelikler takip etmektedir.

Edremit Körfezi günümüzde Çanakkale ve Balıkesir illerinin sınırları dahilinde kalmaktadır. Antik çağda *Mysia* ve *Aiolis* bölgelerinin kesişim noktasında yer alan körfezin sınırları kuzeyde Bababurnu, güneyde ise Ayvalık'a bağlı adalardan Büyük Maden Adası ile çevrilidir. İç kesimlerinde kuzey ve kuzeydoğuda Kaz Dağı, güney ve güneydoğuda Madra Dağı bulunmaktadır. Fiziki olarak 80 kilometre uzunluk ve 30 kilometre genişliğe sahip oldukça geniş bir alandır.¹Türkiye çapında deniz ticareti, deniz ve kültür turizmi gibi özellikleriyle tanınan körfez bölgesi, aynı zamanda ülkedeki zeytin varlığının önemli bir kısmını sağlamaktadır. Tek başına Türkiye'nin zeytin üretiminin %14'ünü karşılayan Balıkesir'de, bu üretimin en yoğun yapıldığı yer Edremit Körfezi ve etrafıdır. Zeytin yetiştiriciliğinin başlangıcı asırlar öncesine kadar uzanmakta-

¹ Ashı Saka, "Yeni Bir Kültür Yolu: Aeneas'ın Rotası", *Uluslararası Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi*, C1, S.1, İzmir, 2017, s.40

dır. İlkçağlardan beri körfezin kara kısımlarında yapılan en önemli tarım faaliyeti zeytincilik olmuştur.² Başta körfeze ismini veren Edremit ilçesiyle birlikte, Ayvalık, Gömeç, Havran ve Burhaniye Edremit Körfezi'nde yer alan Balıkesir ilçeleridir. Bu yerleşimler arasında ön plana çıkanlar Ayvalık ve Edremit gibi ticari ve kültürel açıdan belirli bir gelişmişlik düzeyine sahip ilçelerdir. Aynı bölgede yer alan ve Türk idaresine geçmesinden itibaren taşıdığı Kemer ismini XIX. yüzyılın sonlarında Burhaniye olarak değiştiren ilçeyi, körfezin dikkate değer diğer yerleşimi olarak nitelendirebiliriz.

Burhaniye veya yöresel olarak kullanılmakta olan eski adıyla Kemer, konum olarak Edremit Körfezi'nin çıkıntısında yer almaktadır. Kazanın ismi bazı çalışmalarda ve arşiv belgelerinde birbirinden farklı olarak zikredilmektedir. Örneğin bölge tarihi araştırmacılarından Genç, Şer'iyye Sicillerinde Kemer'in yanı sıra, *Kemer-i Edremit* isminin varlığına rastlandığından bahsederek kaza hakkında ikincisini kullanmayı tercih etmektedir. Arşiv belgelerine baktığımızda ise yine *Kemer*, *Kemer-i Edremid* ve *Kemer-Edremid* gibi isimlerle karşılaşmaktayız. Önceki yıllarda Burhaniye Şer'iyye Sicillerine dayanarak hazırlanan yüksek lisans tezinde *Kemeredremid*'i kullanmayı tercih edilmişti. Fakat arşiv belgelerinden hareket ederek yaptığımız yeni değerlendirmelere göre, zikredilen isimler arasından Kemer-Edremid'in (*Kemer-Edremit* şeklinde yazımıyla) kullanılmasının uygun olacağına karar verilmiştir.³

Komşusu Edremit'le iç içe geçmiş bir tarihe ve yapıya sahip olan Burhaniye biraz da bu nedenle gölgede kalmıştır denilebilir. Ayvalık ve Edremit çeşitli çalışmaların konusu olmuşken, özellikle tarih bilimi açısından ilçe hakkında yapılanlar yetersizdir.⁴ Bu bakımdan, çalışmanın hazırlanmasında gözetilen hedeflerin ilki yukarıda değinildiği gibi Batı Anadolu sahillerinin stratejik bir noktasını teşkil eden Edremit Körfezi'nde bulunmasına rağmen, yakın komşularına nispetle geri planda kalmış bir kazanın tarihinin aydınlatılmasına katkı yapmaktadır. İkinci olarak Osmanlı nüfus defterlerindeki verilere göre küçük bir kıyı kasaba standartlarını taşıyan⁵ Burhaniye ölçeğinden, Osmanlı şehir tarihi kapsamına giren bir takım hususların ele alınmasıdır.

² Aslı Yaman Kocadağlı, "Türkiye'de Zeytincilik Faaliyetlerinde Edremit Körfezi Kıyıları'nın Önemi", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi*, S.19, İstanbul, 2009, s.28.

³ BOA.A.MKT.43/50,86/13,86/87, 92/17, 107/40, 110/40, 111/62, 112/15, 202/77, BOA.A.MKT.DV.19/73, BOA.C..AS..923/39908, BOA.A.DVN.39/97; Serdar Genç, "19. Yüzyıl Ortalarına Doğru Kemer-Edremit Esnafı Üzerine Bir Değerlendirme", *Balıkesir University The Journal Of Social Sciences Institute*, Vol.19, Number:36, Balıkesir, 2017, s.383; Evren Gökçe, *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Bir Osmanlı Kıyı Kasabası: Kemeredremid*, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aydın, 2005.

⁴ Genç, a.g.m. s.383.

⁵ Genç, a.g.m., s.386.

1.Kemer-Edremit Kazasının Tarihi ve Coğrafi Yapısı

Madra dağının suyunu yöreye taşıyan su kemerlerine atfen Kemer ismini alan, daha eskilerde ise *Adramytteion* adını taşımakta olan Burhaniye'nin topografik yerleşimi kuzeyde Kaz Dağları, doğu ve güney doğuda Madra Dağları arasında kalan düz ve geniş topraklar üzerindedir. Kent antik çağda bölgenin önemli şehirlerinden sayılan Adramytteion'un kalıntılarının doğusunda bulunuyordu. Bu kalıntıların bulunduğu Örentepe mevkiisinde şehre ismini veren antik su kemerleri mevcuttur. Zeytin bahçeleriyle dolu ve Karınca Çayı'nın suladığı Burhaniye Ovası aynı zamanda Madra Dağı eteklerindeki Edremit köylerinden Ören'e uzanan ve *Işık Sahili* olarak adlandırılan mevkide yer almaktadır. Çanakkale, Balıkesir ve İzmir üçgeninde yer alan ilçe Assos, Efes ve Ayvalık gibi tarihi ve kültürel bakımdan önemli turizm noktalarıyla kesişen ana yol güzergâhı üzerinde bulunmaktadır. Yukarıda vurgulandığı gibi coğrafi konumu nedeniyle Burhaniye, İzmir, İstanbul ve Bursa gibi büyük kentlere yakındır. İzmir-Çanakkale ve İzmir-Balıkesir yollarıyla kara ulaşımını sağlayan şehirde tahıl ve baklagiller yetiştirilmektedir. Yörede ayrıca birçok sabun ve yağ fabrikası vardır. Sahilden dört kilometre içeride kurulan şehrin iskelesi geçmişte kentten ayrı bir biçimde kıyıda bulunmakta iken, sonraları önemli bir yerleşim alanı olarak kent içine dahil olmuştur. Diğer yandan turizm ilçe ekonomisine katkı yapan diğer sektördür. Deniz seviyesinden 10 metre yüksekte bulunan Burhaniye'nin Ege denizinde 17 kilometre uzunluğunda kıyı bandı bulunmaktadır. Tarım ürünleri ve potansiyeli nedeniyle kendine has bir karakteri olan ilçede en önemli üretim maddesi olan zeytinin yetiştiği toplam altı tür ağaç bulunmaktadır. Bölgenin en önemli ekonomik aktivitesi olan zeytincilik coğrafya ile bütünleşmiştir. Burhaniye ve Edremit ve Ayvalık'ın bulunduğu kıyılar antik çağda *Zeytin İskelesi (Elaiia)* olarak adlandırılmaktadır. Eylül ayının başında girilen zeytin hasadı Şubat sonuna kadar sürdürülmektedir.⁶

XIX. yüzyılın sonlarına ait Osmanlı kaynaklarından Kamus'ul-Alam'a göre Balıkesir'in seksen beş kilometre batısında bulunan kaza, Edremit Körfezi sahilinden iki ve körfezin iskelesi Akçay iskelesinden beş kilometre uzakta, Ayvalığın otuz kilometre kuzeydoğusundadır. Aynı dönem coğrafyacılarından Ali Saib Bey ise kazayı Edremit'in üç saat kadar kuzey batısında olarak konumlandırmakta, körfezin diğer büyük kazası Ayvalığın kazanın altı saat kuzey batısında yer aldığı bilgisini vermektedir. Resmi verileri barındıran Karesi Vilâyet

⁶ Sabriye Çelik Uğuz, "Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Burhaniye'nin Alternatif Turizm Potansiyeli", *Marmara Coğrafya Dergisi*, S.24, İstanbul, 2013, s.336-337; Gökçe, a.g.t., s.7; Tahir Harimi Balcıoğlu, *Tarihte Edremit Şehri*, Balıkesir Vilâyet Matbaası, Balıkesir, 1937 s.11-12; A.Nedim Atilla, *Ağaçtan İnsana Zeytinyağı Anıtları*, Zer Matbaası, İzmir, 2009, s.13; *Yurt Ansiklopedisi*, C.2, Anadolu Yayıncılık İstanbul, 1988, s.1168, 1182-1183.

Sâlnâmesi kazanın sahile uzaklığı hakkında farklı bir rakam vererek, mesafenin yarım saat olduğunu belirtmektedir.⁷

XVI. yüzyıl başlarında Edremit'e bağlı bir köy olmasına rağmen cami ve mescitleri, mahalleleri, çarşı, pazarı ve hamamıyla klasik bir köyden farklı görünüme sahip olan Kemer, 1580'lerin başında kaza statüsüne yükseltilmiştir. Sultan II.Murat'ın vakıfları arasında yer alan köyün kazaya yükselmesinde vakıfların rolünü göz ardı etmemek gerekmektedir.⁸ Bununla birlikte, coğrafi konumu, bünyesinde gerçekleştirilen zeytincilik faaliyetleri, sahilde bulunma özelliği, Anadolu'nun kereste depolarından birisi olan Kazdağlarına yakınlığı gibi çeşitli özellikleri dikkate alındığında, kaza hüviyeti kazanabilmesi daha net anlaşılabilir. Nitekim Kemer'in İzmir üzerinden Edremit'e ulaşarak buradan Rumeli'ye bağlanan yolun güzergâhında bulunması, iskelesi vasıtasıyla adalar ve kıyı boyundaki diğer kasabalarla erişim imkânını elde etmesi ve zeytinyağı üretimi, kazayı körfezde ticaret için elverişli duruma taşımaktadır. Bu açıdan bakıldığında ilk akla gelen husus ticaretin kazanın gelişmesinde oynadığı roldür. Yanı sıra, kazanın bir kasaba için avantaj sayılacak en önemli unsurlardan olan bir iskeleyi barındırmasının gelişimine oldukça önemli bir katkı sağladığı açıkça anlaşılmaktadır. Özellikle bu katkı Kemer-Edremit söz konusu olduğunda en başta zikredilmesi gereken hususlardan birisidir. Her ne kadar kaza, XIX. yüzyıla gelindiğinde sosyo-ekonomik, kültürel ve idari olarak Edremit'in deyim yerindeyse gölgesinde kalsa da⁹ Edremit Körfezi'nin önemli yerleşimlerinden birisi olarak varlığını sürdürmektedir.

2. Ayvalık ve Edremit'in Gelişiminde Liman ve İskelelerin Rolü

Kemer-Edremit'in mevcut bulunduğu coğrafyadaki durumunun daha iyi kavranabilmesi açısından aynı coğrafyada yer alan diğer kazalarla arasında bir kıyaslama yapmak faydalı olacaktır. Fakat bu kıyaslamayı yapmadan önce liman ve iskele gibi sahil şehirlerine has yapıların birbirinden farklı özelliklere sahip olduklarını vurgulamak gerekir. Bu farkların temelinde iskelenin limanı oluşturan unsurlardan yalnızca birisi oluşu yer almaktadır. Nitekim büyüklüğü ve hacmine göre bir limanda birden çok iskele bulunabilir. Konumuz açısından

⁷Şemseddin Sami, *Kamus'ul Alam*, C.V, Mihran Matbaası, İstanbul, 1314, s.3888; Ali Saib, *Coğrafya-i Mufassal Memâlik-i Devlet-i Osmânîye*, Matbaa-i Ebuuzziya, İstanbul, 1304, s.257; *Karesi Vilâyeti'ne Mahsûs Sâlnâme* 1305, Karesi Vilâyet Matbaası, Balıkesir, 1305, s.117.

⁸ Genç, *a.g.m.*, s.394.

⁹ Genç, *a.g.m.*, s. 384, 394.

bakarsak, limanın sosyal ve ekonomik olarak daha büyük bir yerleşimde, iskelelerin veya iskelelerin ise bu yerleşime göre daha küçük ve mütevazı yerlerde bulunacağı sonucuna varabiliriz.¹⁰

2.a Ayvalık Açısından Limanın Önemi

Kemer-Edremit'in komşularından birisi olan Ayvalık XVIII. yüzyılın sonlarından başlayarak XIX. yüzyılın sonlarına dek bir süre bulunduğu mevkiinin en önemli kenti olma özelliğini kazanmıştır. Bir ticaret kenti olan Ayvalık bu önceliği XVIII. yüzyılın sonlarında sağladığı imtiyazlar ile sağlamıştı. Bu imtiyazların ortaya çıkışında Rusların 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca antlaşmasıyla, Ege'de bazı Rumların oturduğu liman kentleri üzerinde koruyuculuk üstlenmek istemesi yatmaktaydı. Rusya tarafından bu amaç kapsamında bazı liman kentleri için özel statü ve tüccarlar için vergi indirimi talep edilmişti. Aynı yaklaşım Karadeniz'deki bazı Rus kentlerine gidecek Osmanlı tüccarları için de geçerli olacaktı. Böylece Ayvalık ve Gemlik gibi bazı kentlerde oturan Rum tebaa bu anlaşmadan yararlanmaya başlamıştı. İmtiyazın etkisiyle bu kentler serbest ticaret bölgesi gibi bir işlev görünce bünyelerine yönelen nüfus hareketleri artarak Adalar, Mora ve Anadolu içlerinden Rumlar kente gelmişlerdi. Bu gelişme ve büyümeye rağmen XIX. yüzyıl sonlarına doğru ayrıcalık ve avantajlar yavaş yavaş ortadan kalkınca, Ayvalık Edremit ile eşit bir konuma gerilemiştir. Ekonomik açıdan bakıldığında Ayvalık söz konusu dönemde özellikle Midilli'den gelen Rumların katkılarıyla zeytinyağı ve sabun ticaretinde geniş açılımlar sağlamıştı. Deniz ulaşımına sahip bir iskelesi olması İzmir'in alt merkezlerinden birisi olacak şekilde değerlendirilmesine yol açmış ve kaza geliştirmişti. İstanbul'a zeytinyağı ve sabun göndermekle yükümlü bir yer olması ise ekonominin başlıca kaynağını zeytin yapmıştı.¹¹

¹⁰ Liman deniz, göl kıyısı veya akarsu ağızlarında gemilerin girebilmesi için yeterli derinliğe sahip, doğal olarak mendirek veya dalgakıranla rüzgâra karşı korunmuş, fırtınalı havalarda deniz taşıtlarının barındığı, deniz yoluyla gelen yük ve yolcuların diğer ulaşım hatlarına veya bu ulaşım hatlarından deniz ulaşım hatlarına aktarılması için gerekli tesislere (yolcu salonu, iskele, rıhtım, anbar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt istasyonu, vinç ve atık toplama tesisleri) sahip, su ve buna bağlı kara alanına verilen isimdir. İngilizcede "pier" kelimesiyle ifade edilen iskele ise, denizcilik terminolojisinde karadan denize doğru yükleme ve boşaltma yeri elde etmek için yapılan yer anlamına gelmektedir Türk Dil Kurumu Sözlüğü ise iskeleyi deniz taşıtlarının yaşadığı, çoğu tahta veya betondan yapılmış, denize doğru uzanan yer şeklinde tarif etmektedir. Okan Yaşar, "Çanakkale Boğazı Doğu Kıyılarında Çevre Dostu Bir Liman, Kepez Limanı", *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi, (Journal Of Human Sciences)*, C.5.S.2, Sakarya, 2008,s.3; Refik Akdoğan, *İngilizce Türkçe Ansiklopedik Deniz Sözlüğü*, İstanbul,1988,s.381; <http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com-gts&kelime=İskele> (Erişim 06.10.2017). İskelelerin denizcilik ve mimari açısından taşıdığı diğer anlamlar konumuzla ilgili olmadığından zikredilmesine gerek görülmemiştir.

¹¹ Berrin Akin, "19. Yüzyıl Uluslararası Deniz Ticaretinin Batı Anadolu Yerleşimlerine Sosyo-Ekonomik ve Mekansal Yansımaları: Ayvalık Örneği", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi* 5, Samsun,2015, s.11-12.

Ayvalık'ın, ticaret imtiyazları elde ederek bulunduğu coğrafyada ön plana çıkmasının yanında gelişmesine katkı yapan diğer önemli etken İstanbul'dan sonra en büyük Osmanlı kenti olan İzmir ile kurduğu ticari ilişkidir. Bu ilişkinin şekillenmesinde Avrupa'nın Osmanlı ekonomisinde ağırlığını hissettirmesi etkili olmuştur. XIX. yüzyıldan itibaren eksenini Avrupa'ya kayan Anadolu ticaretinin yaşadığı değişim neticesinde kıyıda merkezler gelişen ticari değişimin yoğunluk noktaları olarak büyüklük ve önem bakımından yükselişe geçmişlerdi. Özellikle İzmir'in Osmanlı uluslararası ticaretine ve dünya ekonomik sistemine eklenmesi sürecinde önemli rol oynayan ihracat kapısı konumuna yükselmesi, Manisa ve diğer Batı Anadolu kent ve kasabalarının iktisadi ve ticari işleyişini değiştirmiştir. Foça, Urla, Çeşme, Kuşadası, Karaburun ve Ayvalık gibi liman yerleşimleri İzmir ticaretinin önemli birer alt merkezi haline gelmişlerdi. Ayvalık ve benzeri yerleşimlerde sanayi ve ticaretin oluşumuna yönelik yatırımlar gerçekleştirilerek, sanayi ve sanayiye bağlı kuruluşların sayısı artırılmış, deniz ticaretine uygun liman olanakları değerlendirilmiştir. Zeytinyağı, sabun, deri, tuz, üretimi ve ihracatına yönelik etkinliklerle bu kentlerin ticaret hacimleri genişlemiştir. Ayvalık, 1800'li yılların başından itibaren başta zeytinyağı ve sabun endüstrisiyle ticaretine dayalı ekonomik yapısıyla ön plana çıkmış, kısa süre içinde Batı Anadolu kıyılarının İzmir'den sonraki en hareketli limanı haline gelmiştir. Bu gelişme çerçevesinde atılan en önemli adımlardan birisi şehrin iskelesinin daha büyük çaplı ticari faaliyetler için genişletilerek liman haline getirilmesidir. Ayvalık limanının gemilerin girişine izin veremeyecek kadar sığ olması, deniz ticaretinin gelişimini uzun süre engellemiştir. Fakat sorunun giderilerek limanın gemilerin kıyıya yanaşmasına daha elverişli hale getirilmesi ile zeytinyağı, sabun, un gibi tarımsal ürünler dışarıya pazarlanarak deniz ticareti hareketlenmiştir. Böylece liman oldukça hareketli bir işlem hacmine sahip önemli bir ticaret merkezi statüsüne yükselmiştir.¹²

2.b. Edremit ve İskeleleri

Bulunduğu körfeze ismini veren Edremit kazasını gelişmişlik kriterlerine göre mercek altına aldığımızda Ayvalık'a nazaran XIX. yüzyılın sonlarına kadar geri planda kaldığını görmekteyiz. Bu tarihten sonra deyim yerindeyse aradaki makas kapanmış ve şehir sosyo-ekonomik ve kültürel olarak ön plana çıkmaya başlamıştır. Bir yerleşim olarak Edremit'in önemi antik çağlara kadar gitmektedir. Şehir insan toplulukları tarafından iskân edildikten itibaren sadece Mysia veya sonradan aldığı isimle Karesi yöresinin değil, Batı Anadolu'nun da en önemli yerleşimlerinden birisi olmuştur.

¹² Gönenç Turan, *Mübadale'de Ayvalık*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2008, s.9; Akın, a.g.m., s.10,12-13.

Edremit'in Ayvalık'la birlikte körfezde ön plana çıkarak büyük bir yerleşim olmasının en önemli sebeplerinden birisi şüphesiz coğrafi konumudur. Kemer-Edremit'in de yakın komşuluk pozisyonuyla kısmen yararlandığı bu konum, şehrin ticaretinin gelişmesinde pay sahibidir. Eski çağlarda Truva kentini Bergama ve Efes gibi Batı Anadolu'nu büyük yerleşimlerine bağlayan yol buradan geçiyordu. Bu yol aynı zamanda Avrupa'yı hristiyanlığın hac merkezlerinden Efes'e bağlaması nedeniyle hac yolu olarak isimlendirilmektedir. Ayrıca Ege kıyılarını Anadolu ve Trakya'ya bağlayan başka yolların mevcudiyeti söz konusudur. Deniz kenarında bulunması sebebiyle bir tersaneye sahip antik Adramyttion şehri Truva-Bergama yolu üzerinde konuşlandığı için korsanlar tarafından yağmaya dahi uğramıştı.¹³

Yukarıdaki bilgilerden anlaşılacağı gibi, Edremit bir kıyı yerleşimi olmasıyla gelişimi için önemli bir avantaja sahip oluyordu. Antik çağlardan itibaren denizcilik geçmişi bulunan şehir, Türk idaresine girdikten sonra da aynı faaliyetleri devam ettirmiştir. Osmanlı dönemine gelindiğinde bünyesinde barındırdığı tezgâh Batı Anadolu sahillerindeki önemli gemi yapım yerlerinden biriydi. Ayrıca, Edremit'in çevresi ile deniz vasıtasıyla karayoluna göre daha hızlı bir ilişki kurmasına olanak tanıyan iskeleleri mevcuttu. Edremit sahilinde bulunan birden çok iskele arasında Avcılar ve Zeytinli iskelelerinin Osmanlı döneminde faal oldukları bilinmektedir. Fakat kazanın sahip olduğu iskelelerden diğerleri, Akçay ve Ilica daha önemli konumdadırlar. Akçay iskelesi Edremit'e on kilometre uzaktadır. 1297 tarihinden beri kazanın temel iskelesi olan Akçay, korsan istilaları nedeniyle harap olmasından dolayı terk edilmiş, tarla ve zeytinlik haline gelmişti. 1877-78 Osmanlı Rus harbinden sonra Balkanlardan gelen muhacirler ise Ilica iskelesinin çevresinde iskân edilmişti. İskele bu tarihlerde Balya madeninden çıkarılan kurşun maddesinin sevki için kullanılıyordu. XIX. yüzyılın sonlarına doğru Ayvalığın eski önemini kaybetmesiyle Akçay iskelesi öne çıkmıştı. Kaynaklara göre, bu tarihlerde iskele Balıkesir'i ve civarını dışarıya bağlayan kapı durumuna gelmiş ve ticari açıdan oldukça önem taşımaya başlamıştır.¹⁴

XX. yüzyılın başlarında Edremit iskeleleri bir liman idaresi altında varlığını sürdürmekteydi. Akçay, Ilica ve Avcılar'a yayılmış bir yapıya sahipti. Akçay merkezli limanda mülazım rütbeli bir liman reisi bulunmaktaydı. Akçay, Ilica ve Avcılar'da bulunan rüsumat idarelerinde dört kolcu, üç rüsumat memuru, bir kantarcı ve iki katip vazife yapmaktaydı. Ayrıca bu tarihlerde Akçay

¹³ Ferzan Kitapçioğlu Gümüštepe, "Edremit Şehri", *Türk Coğrafya Dergisi*, S.28, İstanbul, 1993, s.191-192.

¹⁴ Evren Gökçe, "Kemer-Edremit (Burhaniye) Kazası ve Osmanlı Donanmasına Yaptığı Katkıları" *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.2, S.1 Aydın, 2015, s.71; *Karesi Vilâyetine Mahsûs Sâlnâme 1305*, s.75; Gümüštepe, *a.g.m.*, s.283-284; Şemseddin Sami, *Kamus'ul-Alam C.II*, Mihran Matbaası, İstanbul, 1306, s.807.

ve Avcılar iskelelerinden dışarıya önemli ölçüde ihracat-ithalat yapıldığı kaynaklarda vurgulanmaktadır. Kemer-Edremit iskelesi de bu tarihlerde bir limana dönüşmüştü. Edremit gibi, mülâzım rütbesinde bir liman reisi tarafından yönetilmekte, bir çavuş, bir nefer, rüsumat idaresinde bir memur, bir katip, bir kantarcı ve iki kolcu diğer memurlar olarak vazife yapmaktaydılar.¹⁵

Ege adalarından Midilli ile olan yakınlığı, kıyıda yaklaşık 9-10 kilometre içeride olmasına rağmen Akçay ve komşusu Kemer'in iskelesinin varlığı, deniz yolu ile İstanbul'a gelip giden tüccarların yollarının üzerinde olması, İstanbul-Edremit arasındaki ticaret, Kazdağları'ndan yapılan kereste nakli, zeytin tarımıyla birlikte gelişen zeytinyağı ve sabun üretimi Edremit'i yabancılar için cazip bir yerleşim haline getirmişti. XIX. yüzyılın ilk yarısında şehre dışarıdan gelen yabancılar başta zeytinyağı olmak üzere kahve, pirinç, gıda, kumaş, tuhafiye ve baharat gibi ürünlerin ticaretini yapıyorlardı.¹⁶

Edremit tüccarlar ve diğer insanlar için dışarıdan gelip yerleşilecek ve iş yapılacak bir kaza olmasının yanı sıra, Osmanlı Devleti için daha önemli bir noktada bulunmaktaydı. İmparatorluk başkentinde toplanan yoğun nüfusun günlük iaşesinin sağlanmasında Batı Anadolu sahillerinin zeytin yetiştiren diğer kazaları gibi, Edremit'ten de bu yükümlülüğü karşılaması istenmekteydi. Bunun yanı sıra, bünyesindeki tezgâhta gemi ve kayık inşa ediliyor, ayrıca Kazdağ'ından indirilen keresteler iskeleler vasıtasıyla Tersane-i Amire'ye ve diğer inşa mahallerine gönderiliyordu. Arşiv belgeleri ışığında baktığımızda, kazanın birden fazla iskelesinin bu faaliyetlerde kullanıldığı görülmekte, bu iskeleler tek tek Edremit'in iskelesi olarak nitelendirilmektedir. Örneğin 20 Ekim 1810 tarihinde Ilıca iskelesinden Molova'lı Mustafa Reis'in gemisiyle İstanbul'a 100 kantar zeytinyağı gönderilmiştir. 10 Şubat 1827 tarihli başka bir belgeye göz attığımızda ise Edremit'in iskelesinin Ilıca iskelesi olduğu belirtilmektedir. Ancak aynı durum Akçay iskelesi için de geçerlidir. 12 Eylül 1810 tarihinde Tersane'ye gönderilmek üzere hazırlanan keresteden bakaya kalan 300 kıt'a lata ve koğuş cinsi kereste Akçay iskelesinden yüklenilmişti. Bu belgede Akçay'ın da Edremit kazasının iskelesi olduğu belirtilmektedir.¹⁷

Edremit iskeleleri söz konusu olduğunda Kemer-Edremit'in buraya bağlılığını içeren bazı örneklerle karşılaşmaktayız. Kazdağı etrafında yer alan kazalardan hazırlanarak gönderilmek üzere Kemer-Edremit'e tarh edilen kerestelerin bazı zamanlarda Edremit iskelesinden gönderildiği görülmektedir. Örneğin

¹⁵ *Hüdavendigâr Vilâyeti Sâlnâme*, 1318, Matbaa-i Vilayet, Bursa, 1318, s.279, 285; Ufuk Karakuş, *Milli Mücadelede Edremit*, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir, 2009, s.16.

¹⁶ Serdar Genç, "XIX.Yüzyılın İlk Yarısında Edremit'de Yabancılar", *Prof. Mustafa Çetin Varlık Armağanı*, Ktb Yayınları, İstanbul, 2013, s.362

¹⁷ EŞS.1247 24-a-3, 1249/92-b-2, "Medine-i Edremit'in iskelesi olan Ilıca nâm mahalden..., Edremit iskelesi Akçay nâm mahalde"

1816 tarihinde Midilli adasında inşa edilmekte olan korvet için gereken kerestelerden Edremit hissesi ile birlikte ve aynı sayıda olan 46,5 kıta lata ve 46,5 kıta koğuş çam kerestesi, Midilli Nazırı tarafından gönderilen Molova sakinlerinden Dağ Mimarı lakaplı Duka veled Dimitraki marifetiyle Akçay iskelesinden Yunda adalı reislerin gemileriyle Midilli'ye gönderilmişti. Yine, 8 Kasım 1816 tarihinde Kemer-Edremit'in geçen seneki hissesinden arta kalan 147 adet lata ve koğuş çam kerestenin Akçay limanından yüklendiği kayıtlıdır.¹⁸ Bu bakımdan Edremit iskelelerinin zaman zaman Kemer-Edremit iskelesinin icra ettiği vazifeyi yerine getirdiğini söyleyebiliriz.

3. Edremit Körfezi'nde Başka Bir Sahil Kazası Kemer-Edremit

3.a. Kemer-Edremit İskelesi

Edremit Körfezi'nde, Ayvalık ve Edremit'ten sonra sıralamaya dahil edebileceğimiz üçüncü iskele, Kemer-Edremit iskelesidir. İskelenin çeşitli yönlerden başkentin önemli bir tedarikçisi olması ve bu hususlarda Edremit iskelesiyle birlikte anılması bizi bu sonuca yönlendirmektedir. Bu noktada, Edremit ve Kemer-Edremit'in vergiler söz konusu olduğunda birbirleriyle eşit orandaki hisselerini de zikretmemiz yerinde olacaktır. Nitekim XIX. yüzyılın ilk yarısında devlet tarafından tarh edilen her türlü vergi ve yükümlülüğün "*sülüsü*" (üçte biri) Balıkesir hissesine aitken, "*sülüsânı*" (üçte ikisi) Edremit ve Kemer-Edremit hisselerine isabet etmektedir.¹⁹ Bu bakımdan Kemer-Edremit iskelesini, işlevi açısından körfezin üçüncü önemli iskelesi olarak değerlendirebiliriz. Bunlarla birlikte, ilerleyen zamanlarda aynı bölgedeki diğer iskeleler hakkında aydınlatıcı çalışmaların ortaya konulmasının konu hakkında daha net tespiti mümkün olacaktır.

Şer'iyye Sicilleri'ne kaydedilmiş belgelerde Kemer-Edremit iskelesi bölgedeki diğer iskelelerle birlikte çeşitli nedenlerle merkezden gönderilmiş uyarılara muhatap kabul edilmektedir. Örneğin, Edremit Şer'iyye Sicilleri'ne 1792 yılının sonbaharında gönderilen, Kala-i Sultaniye iskelesine zahire indiren iskelelerin kadı ve naipleriyle, Kala-i Sultaniye kadısı, ayan, iskele emini, çiftlik ashabı, anbar sahipleri ve mübaşir Çuhadar Osman Ağa'ya hitap eden bir emre göre, öteden beri Çanakkale Boğazı'nın dahili ve haricinde "*beratî kayıklarlarıyla müstemîn tüccarlara ait sefinelere*" Edremit, Çandarlı, Kemer (Kemer-Edremit), Ayazment, Boğazhisarı, Ezine, Kazdağı, Tuzla, Lapseki, Bayramiç, Karabiga, Bandırma, Erdek, Sazlıdere, Paşalimanı, Taşlıman ve diğer adı bilinmeyen iskelelerden gizlice yüksek fiyatla zahire verildiğine dikkat çekilmektedir.²⁰ Görüleceği üzere Kemer-Edremit iskelesi bölgede yer alan önemli iskelelerden birisidir. Bilinmeyen

¹⁸ EŞS.1248/21-a-4, 25-b-4.

¹⁹ EŞS.1251/56-a-1.

²⁰ EŞS.1243/57-b-1.

iskeleler ifadesiyle, körfezin girintili ve çıkıntılı koylarında gizlice sevkiyat yapılan kaçak ve yanlıca bu iş için kullanılan güvenliksiz yerler kastedilmiş olmalıdır.

Çalışmadaki temel arşiv kaynağımız olan Şer'iyye Sicilleri'indeki başka bir ifadeye göre "Boğaz hisârları haricinde Anadolu yakasından nihâyete varınca vâki' olan iskeleler"den birisi olan²¹ Kemer-Edremit iskelesi, konum olarak Osmanlı Devleti tarafından resmi kayıtlara geçirilmiş altı adet deniz yolu üzerinde yer almaktaydı. Bu yollardan ikisi başkent İstanbul'un Rumeli tarafından, diğer ikisi ise Üsküdar tarafından başlamaktaydı. Menzil ve İskele Defterleri'nde kayıtlı olan bu yollardan Üsküdar tarafından başlayanlar Anadolu deniz yollarını içermektedir. 1594-1595 tarihli Menzil ve İskele Defteri'ne göre, Kemer-Edremit iskelesi Anadolu deniz yolları kapsamında bulunan iskelelerdendir. Anadolu deniz yollarının sağ kolunun Mihaliç-İzmir güzergâhındadır. Üsküdar'dan başlayıp Anadolu kıyılarını takip ederek İzmir, Antalya ve İskenderun üzerinden Septe Boğazı'na ulaşan Anadolu sağ kolunun Mihaliç-İzmir güzergâhı rotasında bulunan, Gemlik-Mudanya-Mihaliç-Bandırma-Edincik(Aydıncık)-Çardak-Boğaz Hisârı-Yenikale-Edremit Ayazment-Çandarlı (Bergama)-İzmir gibi duraklar ana duraklardır. Güzergâh Üsküdar'a 44 saat uzaklıktaki Mihaliç'tan başlamaktadır. Manyas-Gönen, Dimetoka-Lapseki-Çanakkale-Ezine-Nusretli-Edremit-Kemer(Kemer-Edremit)-Ayazment, Bergama- Güzelhisâr ve İzmir bu güzergâhın diğer önemli iskeleleri olup, karadan geçen ana yolun denizle irtibatını sağlamaktadırlar.²²

3.b. Kemer-Edremit İskelesinin Yönetimi

Kemer-Edremit iskelesinin yönetimi, iskelenin gümrük gelirlerinin tahsis edildiği mukataa birimi ile alakalıdır. Değerli bir ürün olan zeytinyağının iskelelerin önemli bir gelir kalemi olması, mukataa olarak idare edilmesine sebebiyet teşkil etmektedir. Böylece, yukarıda kısaca değinilen coğrafi konumunun yanı sıra, ekonomik potansiyeliyle, Edremit Körfezi'ndeki önemli iskelelerden birisi vasfını kazanmaktadır. Bölgede bir takım zeytinyağı üreticisi kazaların gelirleri mukataa kapsamına alınmıştır. Bunlar arasında Midilli Adası ön plana çıkan bir yerleşim birimidir. Kemer-Edremit'in tam karşısında olan ve İstanbul'un önemli zeytinyağı tedarikçilerinden Midilli Adası'nda üretilen zeytinyağından alınan gümrük vergileri mukataa haline getirilmiş ve iltizama verilmişti. Bu mukataa alanı Midilli'yi ve Urla'ya kadar olan Anadolu sahillerini kapsamakta ve Haremeyn-i Şerifeyn Mukataası Kalemî'ne bağlanmış şekilde idare edilmekteydi. Gelir ve gider hesapları Haremeyn Muhasebesi tarafından idare edilen bu mukataa

²¹ BRHŞS.1093-13-a-1.

²² Cemal Çetin, "Anadolu İskeleleri ve Karayolu Bağlantıları (XVI. Yüzyıl Sonları)", *The Journal Of Academic Social Science Studies*, Number:28, Elazığ, 2014, s.349, 357, 361.

dahilinde Midilli ile birlikte, Sakız, Menteşe, Alaiye, Antalya ve İzmir gibi denize kıyısı olan bazı sancaklar yer almaktadır.²³

Kemer-Edremit iskelesinden elde edilen gümrük gelirlerini ve bir bakıma iskelenin idaresini üstlenen kişi ise aynı zamanda Midilli Adası'nı yöneten Midilli Nazırı'dır. XVIII. yüzyıldan beri Midilli adasının idaresinde söz sahibi olan nazırlar genellikle *kapucubaşı* unvanı taşımaktaydılar.²⁴ Özkaya konuyla ilgili bir makalesinde Kemer-Edremit iskelesine ait gümrük gelirlerinin yönetimini ve Midilli Nazırı'nın bu konudaki rolünü şu şekilde açıklamaktadır “*Midilli Nezaretine bağlı olan ve önceleri gümrük vergisi alınmayan Kemer-Edremit'ten gümrük vergisi alınmaya başlanmıştı. Bu da bir tepkiye neden oldu zira müstakil kule altı ve iskelesi olmayan yerlerde gümrük vergisi ödenmezdi. Kemer-Edremit te müstakil iskeleye sahip değildi. Eskiden beri gemilere yüklenen her eşya için her gemiden Midilli Nâzırı tarafından rüsum-ı selâmet adıyla üçer dörder kuruş alınır, başka ücret alınmazdı. Bu nedenle çift vergi ortaya çıkınca 27 Ağustos 1713'te Midilli Nazırı ile Kemer naibine yazı yazıldı ve haksızlık önlendi*”²⁵

İskele gümrüğü gibi, Kemer-Edremit mukataası da Haremeyn Mukataası tarafından idare ediliyordu. Kazanın bu mukataaya bağlanmasının sebebi devlet tarafından tarafından dini sebeplerle özel bir bakış açısıyla değerlendirilen Hicaz bölgesinin gelir sağlamamasıydı. Adı geçen bölge, devlete öbür eyaletlerin aksine hiçbir gelir getirmemekte, aksine büyük masraflara sebep olmaktaydı. Bu nedenle bölgede bir türbenin etrafını çevirmek veya hacılar için bir suyunu, bir çeşmeyi tesis veya tamir etmek son derece zordu. Yerli ustalar mevcut olmadığından inşaat malzemesi ve ustalar gönderilir, batıdaki bir iskelenin tüm yıllık geliri bunun için harcanırdı.²⁶

Haremeyn-i Şerifeyn'e tabii olan Bursa merkezli Sultan II. Murat vakfının giderleri için tahsis edilmiş olan Kemer-Edremit mukataası 1729 yılının Mart ayından başlayarak El-Hac Mehmed Ağa'ya deruhde edilmişti. İlerleyen tarihlerde mukataanın idaresinin III. Mustafa'nın sadrazamı Mehmed Ragıp Paşa'nın zevcesi padişahın kız kardeşi Saliha Sultan ile kızları Lebibe ve Naile Hanım'lara geçmişken, daha sonraları el değiştirerek diğer bir hanedan mensubuna, I. Abdülhamid'in kızı Esmâ Sultan'a verilmişti. Esmâ Sultan, 1818 tarihinde Edremit, Kemer-Edremit bac-ı bazar ve kantar ile birlikte revgan-ı zeyt mengeneleri ve tevabii mukataasını Hüdavendigâr ve Karesi sancakları mutasarrıfı Derviş

²³ Ş.Tufan Buzpınar, Mustafa Küçükaşçı, “Haremeyn”, TDVİA. C.16, İstanbul, 1997, s.154; Zeki Arıkan, “Midilli-İstanbul Arasında Zeytinyağı Ticareti”, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, C.25, S.40, 2006, s.11.

²⁴ Levent Payzın, XVIII. Yüzyılda Midilli Adası, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans, Tezi, Aydın, 2008, s.7.

²⁵ Yücel Özkaya, “XVIII. Yüzyılda Genel Hatlarıyla Osmanlı İmparatorluğunda Vergi Sorunu”, V.Milletlerarası Türkoloji Kongresi Bildiriler-III, İstanbul, 1985, s.490-491.

²⁶ İlber Ortaylı, Osmanlı'yı Yeniden Keşfetmek, Timaş Yayınları, İstanbul, 2006, s.156.

Paşa'ya, paşa da yörenin önde gelen şahsiyetlerinden Müridzâde El-Hac Mehmed Ağa'ya ihale etmişti. Bir süre sonra mukataanın idaresini ele geçiren ve yörede faal bir zat olan Müridzâde'nin katliyle mukataa bu kez Darbhane-i Amire tarafından zaptedilmiş ve tayinler buradan yapılmaya başlanmıştı. Bu tarihlerde Midilli Nazırları, sadece iskelenin değil aynı zamanda Edremit ve Kemer-Edremit kazalarının da yönetimini uhdelerine almaya başladılar. 21 Mart 1825 tarihinde mukataayı uhdesine alan Midilli ve Ayvalık Evkaf-ı Hümayûn Nazırı Mustafa Ağa, Ahmed Ağa adlı bir şahsı Edremit ve Kemer-Edremit'e voyvoda vekili olarak tayin etmişti. 1832 tarihli bir belgeye göre, Midilli Nazırı İsmail Bey'in uhdesindeki görevler başta Midilli Nazırlığı olmak üzere Edremit, Kemer-Edremit, Ayazment ve Midilli iskeleleriyle ve buradan toplanacak rüsümât-ı cihadiyye vergisinin idaresi, Midilli, Molova ve Kalonya ihtisap resminin idaresi idi.²⁷

Genç'in ifadesine göre, bac-ı bazar, kantar ve zeytinyağı mengeneleri mukataaya XIX. yüzyılda eklenmiştir. 15 Mayıs 1823 yılında İzmir meyve-i ter gümrüğünün emini tarafından vergi talebiyle bir görevli gönderilme girişimi üzerine Esmâ Sultan uhdesindeki Edremit ve Kemer-Edremit iskele gümrüğünün Midilli Nezaretî'ne bağlı olduğu, her sene Edremit voyvodalarına maktuen ihale edildiği gibi gerekçeler belirtilerek bu girişim önlenmişti.²⁸

3.c. Kemer Edremit İskelesi ve Ticari Yaşamdaki Rolü

Kemer-Edremit kazasında fiziksel olarak küçük olmasına rağmen dikkat çekici bir derecede ticari yaşam cereyan etmektedir. XIX. yüzyılın ilk yarısında kazada iki hanın varlığı ve yirmi bir farklı esnaf kolunun faaliyette olduğu tespit edilmiştir. Yerli unsurlara ek olarak dışarıdan gelip ticarete katılan, esnafılık yapan kişilerin varlığını sağlayan esas neden, kazanın sahilde bulunması ve iskelesinin varlığıdır. Böylece kaza deniz yolları vasıtasıyla bir ticaret ağına doğrudan veya dolaylı olarak eklenmektedir. Tanzimat dönemine kadar Ege Denizi'nde Mora'ya bağlı Kyhtira'dan Sakız Adası ve Çeşme'ye, Çeşmeden Midilli adasının batısından Bozcaada'ya, Bozcaada'dan Gelibolu'ya, Marmara Denizi'nden İzmit ve İstanbul'a, yine Çeşmeden Samos adasına, Samos'tan Rodos, Kıbrıs ve Antalya'ya ulaşan deniz ticaret yolları mevcuttu. Kemer-Edremit'in bu yolların önemli duraklarından olan Midilli ve diğer adalar ile yakınlığı mutlaka ticari yaşamına yansımış olmalıdır. Kazaya ticaret yapmaya gelenlerden bazıları ise kara yolları bağlantısı ile iç bölgelerden hareket etmektedirler. Genç'in ifadesine göre, iskele sayesinde meydana gelen yatay hareketlilikle, Alanya, Balya, İstanbul, Güre, Konya, Sakız, Yalvaç-Karaağaç, Tavşanlı ve Edremit gibi yerlerden bazı girişimciler kazaya gelerek ticaretle meşgul olmuşlardır. Bunlardan bir

²⁷ BRHŞS.1093-10-a-1, 1094-17-a-1, 22-b-1, 92-a-2, 1095-A/4-b-4, 24-b-3, 1095-1, 29-3. EŞS.1252/4-b-1

²⁸ Genç, 19.Yüzyıl Ortalarına Doğru...s.384; EŞS.1247/63-b-4,65-b-2.

kısımının deniz, bir kısmının ise kara yoluyla gelmiş olduklarını düşünebiliriz. Kara bağlantısıyla Kemer-Edremit'e ulaşmış olabileceğini düşündüğümüz bir örnek 16 Şubat 1824 tarihli terekesine göre, Aydın Sancağı'na bağlı Karacasu kazasından olup ticaret gereği Kemer-Edremit'te Yukarı Han'da ikamet ederken vefat eden Hacı İsmail oğlu Halil Beşe'dir.²⁹

Araştırmalar ve arşiv belgelerinin ortaya koyduğu üzere, özellikle Ege adalarıyla var olan bağlantısı Kemer-Edremit ekonomisi açısından en dikkat çekici hususlardan birisidir. Bu ilişki şehrin ekonomik yaşantısında olduğu kadar, devlet tarafından talep edilen bir takım mal ve hizmetlerin karşılanmasıyla da yakından ilgilidir. Ege adaları arasında bilhassa kazaya en yakın konumda bulunan Midilli başta olmak üzere diğer adalardan Kemer-Edremit'e ticaret amacıyla gelenler olmaktadır. Örneğin aslen Midilli'li olup ticaret gereği Kemer-Edremit'te bulunurken "*Kaya Zeytün*" adlı yerde öldürülen Mihail adlı tüccarın 22 Mayıs 1824 tarihli terekesinde 1.760 guruş değerinde 2034 kıyye zeytinyağının mevcut olduğu görülmektedir. Bu yağları koymak için yanında getirdiği 36 adet tulum 170 guruş değerindeydi. Mihail'in iç bölgelere veya adalar tarafına götürmek üzere Kemer-Edremit'ten zeytinyağı almaya gelmiş olma ihtimali yüksektir. Nitekim belgedeki "*ticâretle geşt ü güzâr üzere iken*" ibaresi bu olasılığı akla getirmektedir. Olaydan sonra Kemer-Edremit mahkemesine yapılan bir ihbar neticesinde görevlilerce çıkılan keşifle, Mihail'in Rum isyanı sırasında yaşanan kargaşada bölgeyi savunmak üzere gelen gönüllü askerlerce öldürüldüğü ortaya çıkmıştır.³⁰

Ticaret gereği geçici olarak kazaya uğrayanların yanı sıra ada sakinlerinden bazı tüccarlar Kemer-Edremit'te ikamet etmek üzere yerleşmiş bulunmaktaydılar. Ancak, Ayvalık ve Yunda Adası'nda patlak veren isyanın bastırılmasıyla birlikte buralardaki Rumlardan bir kısmı firar etmeye başlamıştı. Ayrıca bölgedeki diğer kasabalardan da firarlar yaşanıyordu. 1823 yılında Midilli Nazırı Mustafa Ağa tarafından kaleme alınan bir arizaya göre Midilli sakini olmalarına rağmen Edremit, Kemer-Edremit ve Tuzla kazalarında ikamet eden bazı kişilerden patlak veren isyan sonrasında geri dönmeleri kendilerinden talep edilmişse de, bu isteği reddettikleri gibi adadaki akraba ve yakınlarını Anadolu içlerine nakletmeyi planlamışlardı. Mustafa Ağa bahsi geçen kişilerin geri getirilmesi için mübaşir tayiniyle bir emrin gönderilmesini istemişti. Edremit ve Kemer-Edremit'te toplamda yirmi sekiz, Tuzla'da ise dokuz Midilli reayası tüccar mevcuttu. Bu kişiler arasında Ligor oğlu İstrati, Acı Konstandi, Dimitraki, Kazdağlı Nikoli, Dimitri sabuncu, Molovalı Acı Pavlu, Molovalı Küçük Yani, yörenin tanınmış tüccarlarından birisi olarak sayabileceğimiz Lazoğlu Andon ve Yani Bezirgan gibi isimler mevcuttu. Lazoğlu Andon aslen Molovalı olup, Ke-

²⁹Genç, a.g.m. ,s.386, 391, 394; Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğunda Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev.Ruşen Sezer, Yapı Kredi Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s.128-129; BRHŞS.1095-A/21-b-4

³⁰ BRHŞS.1095A/25-b-1, b-3.

mer-Edremit'te zeytinyağı ticaretiyle uğraşmakta olduğu gibi, kazada zeytinlikleri bulunuyordu. Zaman zaman elindeki zeytinyağından önemli miktarda İstanbul'a sevk etmekteydi.³¹

1821 tarihinde patlak veren Ayvalık Rum isyanı neticesinde meydana gelen karışıklıkların ekonomik yaşama yaptığı olumsuz etkilerden birisi, ticaret, zanaat ve ziraatla uğraşan bazı kimselerin firar etmeleridir. Örneğin, 20 Eylül 1822 tarihinde Edremit Şer'iyeye Sicili'ne kaydedilen bir belgeye göre, Sakız'lı tüccarlardan Acı İstrati, kardeşi Dimitri, Kalafat Dimitri ve diğer bir Dimitri, üçer dörder ortaklarıyla Edremit ve Kemer-Edremit'te oda ve dükkan kiralarak ticaret yapmış ve servet kazanmışlardı. Bir müddetten beri buralarda ikâmet eden tüccarlar Sakız adasındaki karışıklık durulmadan önce firar etmişlerdi. Bu gelişme üzerine Edremit Voyvodası Müridzâde Hacı Mehmed Ağa dükkan, oda ve mağazalarını mühürledikten sonra belgenin kaydedildiği tarihte açarak kıymetli eşyalarını zapt etmiş ve borçlarının defterini çıkarmıştı. Tüccarların Edremit ve Kemer-Edremit halkından bazı kimselere 28.944 guruş borçları bulunuyordu.³²

Tüccarlardan sonra adalar halkından Kemer-Edremit ve bölge ile ekonomik bağlantıları bulunan kişiler arasında gemi kaptanlarını ve deniz taşımacılığı hizmetiyle uğraşanları ikinci sıraya koyabiliriz. 1800 ila 1801 tarihlerinin çeşitli aylarıyla Kemer-Edremit Şer'iyeye Sicili'ne kaydedilen ve İstanbul'a gönderilen zeytinyağı miktarlarını belirten hesap defterlerinde, Midilli'ye bağlı Molova'dan Cezâyirli Hacı Mustafa Reis, Göle köyünden Kostantin Reis, aynı köyden Mahmud Reis ve Osman Reis, yine Molova'dan İbrahim Reis ve Pantako Reis gibi gemicilerin isimlerine rastlanmaktadır. İstanbul'a zeytinyağı taşıdığı görülen başka bir adalı Bozcaadalı Hacı Ali Reis'tir. Kemer-Edremit'e daha doğrusu iskeleye gelerek işlerini yapan gemiciler arasında yakın çevreden başka isimler de mevcuttur. Ayrıca bu taşıma faaliyetleri sadece zeytinyağı vb. için değil devletin diğer bir önemli talebi olan kereste söz konusu olduğunda da geçerlidir. Civar yerleşimlerin sakinleri aynı zamanda Kemer-Edremit iskelesinde serbest taşımacılık ta yapmaktaydılar. Burhaniye Şer'iyeye Sicilindeki bir kayda göre, 10 Ekim 1817 tarihinde cumayı cumartesiye bağlayan gece saat iki sularında çıkan fırtınada Kemer-Edremit iskelesindeki kayıkçılardan Ayvalıklı Mihal Reis ve Molovalı Mehmed Reis'in kayıklarına binip memleketleri Selaniğe gitmeyi amaçlayan kişilerden Gramani ve Çoban Kosta adlı zimmiler denize düşerek boğulmuşlardı.³³

Kemer-Edremit ile adalar arasında kurulan ticari ilişkide zimmilerle birlikte Müslüman yerli ahaliden şahıslar da mevcuttur. 4 Ağustos 1817 tarihinde

³¹ Serdar Genç, "1821 Mora İsyanı Sırasında Edremit Körfezi ve Zeytincilik", *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S.17, Konya, 2017, s.294; BOA.C..ML..92/4587, EŞS:1252/25-a-1,42-a-2

³² Genç, *a.g.m.*, s.295; EŞS.1249/16-b-4

³³ BRHŞS.1094/63-b-3, 117-b-1, 1095-A/3-b-5,3-b-6.

kaydedilen terekesine göre Dere-i Sağır köyünden Hacı Velizade Ali'nin borçlu olduğu kişiler arasında Adalı Duka Dükkancı adlı bir kimsenin adı geçmektedir. Hacı Velizade Ali'nin Dükkancı Duka'ya diğer borçlarının yanı sıra 300 guruşluk zeytinyağı ve 18 guruşluk arpa borcu bulunmaktaydı. Kemer-Edremit mahallelerinden Memiş sakinlerinden iken vefat eden Gönenlioğlu Şerif Ali b. Mehmed'in 26 Aralık 1827 tarihli ve 6.950 guruş tutarındaki terekesinde ise Sakız'lı Andon Bezirgan'a 127 guruşluk borcu mevcuttur.³⁴

3.d.Başkent'in Taleplerinin Karşıllanması ve Kemer-Edremit İskelesi

Kemer-Edremit iskelesinin en önemli vasfı hiç şüphesiz Osmanlı Devleti için icra ettiği fonksiyondur. Osmanlı Devleti, başkentini karşılama son derece önem taşıyan bir takım ihtiyaçları için ülkenin çeşitli bölgelerini İstanbul pazarına bağlamış, böylece İstanbul etrafında devlet gözetiminde bir trafik ağı kurulmuştu. İaşe maddeleri açısından, Güney Marmara ve Batı Anadolu İstanbul'un sebze ve meyve bahçesi olarak gelişmişti. Devletin Edremit ve Kemer-Edremit'in yer aldığı Batı Anadolu'nun üretim kapasitesinin büyük bir bölümünü kendi ihtiyaçlarına tahsis etmesinin temelinde Tanzimat döneminde kadar uygulanan sistem belirleyici olmuştur. Birtakım yaklaşımlar çevresinde şekillenen bu geleneksel sistemi şekillendiren ilkelerinden birisi "*iaşecilik (provizyonizm)*" dir. Bu ilke Osmanlı ekonomik politikasının temelini teşkil etmektedir. İaşecilik ilkesine göre, herhangi bir üründen esnafın faaliyeti ile kazanın ihtiyacı karşılandıktan sonra geri kalan miktar ordu ve sarayın ihtiyaçlarının karşılanmasına tahsis edilir, bu tahsisten arta kalan diğer kısmın ise nüfusu 500.000'i aşan İstanbul'a sevk edilmesi zorunlu kılınırdı.³⁵

Kemer-Edremit iskelesi, körfezdeki diğer iskeleler gibi İstanbul'un iaşesi açısından özellikle zeytinyağı nakli konusunda ön plana çıkmaktaydı. Sadece belirli iklim koşullarında yetişen zeytin ağaçlarından elde edilen zeytinyağının bol ve miktarda ve ucuz olarak elde edildiği yerler arasındaki Edremit Körfezi, yukarıda ifade edildiği gibi antik çağlardan itibaren Anadolu'nun zeytin deposu olmuştu. Körfezde yer alan Midilli, Ayvalık, Edremit, Kızılcatazla, Yunda, Ayazment, Urla ve Kemer-Edremit gibi kazalar İstanbul'a zeytinyağı gönderen belli başlı yerlerdi. Bunlardan özellikle Midilli ve Ayvalık zeytinyağından elde edilen sabun üretimi hususunda İstanbul için oldukça önemli bir yere sahiptiler. Bölge, gerek ağaç sayısının çok olması nedeniyle üretimin fazlalığı, gerekse imparatorluk içinde en kaliteli zeytinyağının burada üretiliyor olması bölgeyi zey-

³⁴ BRHŞS.1095-A/1-a-2, 48-b-2.

³⁵ Halil İnalçık, *Devlet-i Aliyye, Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009, s.303; Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2007, s.62-63.

tinyağı tedariki hususunda Osmanlı imparatorluğu açısından önemli hale getirmişti. Bunun yanı sıra Batı Anadolu ve Ege adalarında halkın büyük çoğunluğu geçimlerini zeytinliklerinden elde ettikleri gelirlerden temin etmekteydiler.³⁶

İstanbul'un ikaresinin karşılanması hususunda deniz yolları hayati öneme sahipti. Zira yükte ağır, değerde düşük, buğday, arpa, et, yağ, tuz, salamura balık, kuruyemiş, şarap ve zeytinyağı gibi besin maddeleri ile tahta, pamuk, demir, yün, kıl ve kenevir gibi Osmanlı esnafına yönelik hammaddeler ancak deniz yoluyla temin edildiğinde yeterince ucuz olabilmekteydi.³⁷ Bu bakımdan Kemer-Edremit iskelesinin başkent için oldukça önemli bir vazifeyi yerine getirdiği ortaya çıkmaktadır. Zira İstanbul'da gündelik olarak ihtiyaç duyulan önemli gıda maddelerinden birisi olan yağın hemen her gün halkın sofrasında bulunması gerekmektedir. Büyük oranda Osmanlı mutfağında kullanılan yağ çeşitleri arasında hayvan iç yağı, kuyruk yağı ve tereyağı gibi yağlarla birlikte, badem yağı, susam yağı ve haşhaş yağı ve zeytinyağı gibi bitkisel yağlar tercih ediliyordu. Bununla birlikte Kemer-Edremit ve diğer kazalardan temin edilen zeytinyağı sadece sofraya için değil, türbe ve cami gibi birtakım dini mekânların aydınlatılması için kandillerde kullanılmak üzere de gerekliydi.³⁸

İhracatın devlet tarafından izne tabii olduğu dönemde Edremit ve çevresinde zeytin ağacı dikimi XVII. yüzyıldan sonra başlamıştı. Zaman içinde başkent ile son derece sıkı bir ilişki kuran Edremit'in kurduğu bağ öylesine güçlü idi ki, XVIII. ve XIX. yüzyıllarda Fransız tüccarlar Marsilya sabun sanayinde kullanılmak üzere Girit ve Tunus'tan büyük miktarda zeytinyağı alırken Edremit bundan hiç etkilenmemişti. Çünkü zeytinyağı bölgesi olarak bilinen bölgede yer alan Edremit ürettiği ürünün tamamını İstanbul'a göndermekle yükümlü idi. Zeytincilik faaliyetleri açısından Edremit'in hemen yakınındaki Kemer-Edremit ile birlikte anıldığı görülmektedir. Bunun nedeni hem birbirlerine oldukça yakın olmaları, hem de halkın her iki kazada birden arazi sahibi olmasıdır. Edremit ve Kemer mukataasındaki zeytin ağaçlarının yarısı çevredeki halka aittir.³⁹

Kemer-Edremit'e geldiğimizde, zeytinciliğin başladığı tarih tam olarak bilinmemekle birlikte, XVIII. yüzyılın ikinci yarısı ve XIX. yüzyılda zeytinin bölge ekonomisi üzerindeki etkisinin arttığı görülmektedir. Üretilen zeytinyağı ise

³⁶ Arıkan, a.g.m., s.2; A.Latif Armağan, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Edremit Körfezi ve Ege Adalarında Zeytinyağı Üretimi ve Zeytinyağı İhtiyacının Karşlanması Üzerine Bir Araştırma", *Perspectives on Ottoman Studies Papers From 18.th Symposium of The CIEPO*, Ed.Ekrem Causevic vd. LIT Verlag, Berlin, 2010, s.593-595.

³⁷ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğunda...* s.301, Çetin, a.g.m., s.358.

³⁸ M.Sait Türkhan, *18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un Et İhtiyacının Temini: Hassa Kasapbaşılık Kurumu*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dalı, İstanbul, 2006, s.21; BOA.C.EV..251/12626, EŞS.1252/50-b2.

³⁹ Faruk Doğan, *Osmanlı Devleti'nde Zeytinyağı (1800-1920)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2007, s.33, 65.

XVII. yüzyıldan itibaren İstanbul'un ihtiyacı için talep edilmeye başlanmıştır.⁴⁰ XVIII. ve XIX. yüzyıllara ait sicil defterlerinde İstanbul'a zeytinyağı gönderme faaliyetlerini içeren çok sayıda belge mevcuttur. Zeytinyağı ve sabunun istenen kazadan İstanbul'a gönderilmesi esnasında her yerde aynı yol takip edilmekteydi. İstanbul tarafından istenilen zeytinyağının önemini vurgulayan bir hüküm kadıya gönderiliyor, daha sonra bu hüküm mahkeme sicillerine kaydediliyordu. Ayrıca ahalinin huzurunda okunarak haberdar olmaları sağlanıyordu. İlgililer ise zeytinyağını gemilerine yüklemeyi taahhüt eden ve aldıkları yükün miktarını belirten pusulalar vererek talep edilen miktarları İstanbul'a götüreceklerini garanti ediyorlardı.⁴¹

Bu taahhütlerle birlikte bazı zamanlarda halk merkezden yükümlülüklerinin hafifletilmesi hususunda ricada bulunuyordu. Örneğin, XIX. yüzyıl başlarında Edremit ve Kemer halkı yağlarını kendilerinin sevkine izin verildiğinde yoksul olduklarını belirterek bunu karşılayamayacaklarını ifade etmişlerdi. Zira Zeytinyağı nakli zahmetli ve masraflı bir işti. Ayrıca yağın depolara ve iskelelere taşınması üreticinin sıkıntıya düştüğü hususlardan birisiydi. Belirli bir mesafeden sonra üreticiye taşıma ücretleri verilmekteydi. 1836-37 tarihinde Kemer-Edremit, Edremit, Armutabat gibi yerlerden alınan 10.000 kantar zeytinyağından bir kantarı ortalama 4 guruşa taşınmıştı. Ayrıca Kemer-Edremit ve Edremit gibi yerlerde yolların bozukluğu ancak develerle nakliyyeye imkân veriyor ve bu da maliyeti artırıyordu. XIX. yüzyılda bölgeyi gözlemleyen bir gezginin ifadesine göre Ayvalık ile Edremit, Kemer-Edremit ve Balıkesir Kemer-Edremit arasında düzgün bir yol yoktu. Bu nedenle taşıma hayvanlarla yapılmak zorundaydı. Bu ayrıntılar aynı zamanda karayolu açısından sıkıntılı bir yapıya sahip olan Kemer-Edremit için denizin ve dolayısıyla iskelenin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.⁴²

Edremit örneğinde olduğu gibi, Kemer-Edremit iskelesine de hayvan ve araba gibi nakliye vasıtalarıyla nakledilerek indirilen zeytinyağı, buradan yukarıda ifade edildiği gibi çoğunluğu adalar ve yakın çevre sakini olan gemi reisleri tarafından İstanbul'a gönderilmekteydi. Bu reislere iskeleden çıkmadan önce kontrol amacıyla tezkireler veriliyordu. Burhaniye Şer'iyeye Siciline kaydedilen bir örneğe göre, 24 Kasım 1808 tarihinde Midilli'li Süleyman Reis'e kaza tüccarlarına ait 120 kantar sabunu Kemer iskelesinden gemisine yükleyerek başkente gönderilmek üzere tezkire verilmişti. Aynı yılın 8 Aralık günü yine Kemer-Edremit tüccarlarına ait 250 kantar sabun iskelede İslambuli İbrahim Reis sefinesine tahmil edilerek kendisine tezkiresi teslim edilmişti.⁴³

⁴⁰ Serdar Genç, "Edremit'te Varlıklı Bir İdareci, Müridzâde Mehmed Ağa", *2.Uluslararası Kazdağları ve Edremit Sempozyumu-Bildiriler ve Özetler*, Ed. Recep Efe vd. Edremit Belediyesi Kültür Yayınları-6, İzmir, 2011, s.310.

⁴¹ Arıkan, *a.g.m.*, s.16.

⁴² Doğan, *a.g.t.*, s.64,65, 67-68, 83, 86

⁴³ BRHŞS.1094-49-b-1,1094-93-a-2,93-a4, EŞS.1249/92-b-2;

Zeytinyağı ile birlikte Kemer-Edremit iskelesinden düzenli ve sistematik bir biçimde başkent İstanbul'a gönderilen emtia arasında sabun, hububat maddeleri, donanmanın ihtiyaçları için kereste ve gemi yapımında kullanılan birtakım malzemelerle, İstanbul esnafının hayati ihtiyaçlarından palamut ve diğer mallar bulunmaktadır. 5 Şubat 1822 tarihinde Kemer-Edremit iskelesine mübayaacı olarak yani zahirenin toplanması ve İstanbul'a gönderilmesi için tayin edilen El-Hac Ömer'in ve kaza naibinin bilgisi üzere, kaza hissesine tarh olunan 1000'er kile hinta (buğday) ve şair (arpa) iskeleye getirilip başkente gönderilmişti. Zahirelerin Kemer-Edremit iskelesinden gönderildiği gibi kara yoluyla nakledilerek Bandırma, Mihaliç ve Çandarlı gibi iskelelere ulaştırılmaları da emredilmekteydi. 1800 ila 1801 tarihleri arasında Hüseyin Reis, Hamza, Reis ve Osman Reis gibi kaptanların idaresindeki gemilere yüklenen 863 adet lata ve koğuş çam kerestesi ise kısım kısım Tersane'ye gönderilmişti.⁴⁴

Kemer-Edremit iskelesini ilgilendiren diğer bir konu ise devletin bir türlü önüne geçemediği kaçakçılık sorunuuydu. Hububat meselesi İstanbul için son derece önemli bir mesele olarak Tanzimat dönemine kadar gündemdeki yerini korumuştur. Özellikle Karesi Sancağı gibi deniz tarafı bu işe uygun ve elverişli olan yerlerde bu tür faaliyetlerin arkası kesilmiyordu. Çünkü Karesi sancağının batısını teşkil eden kıyıların girintili çıkıntılı olmasıyla birlikte burada Edremit, Kemer-Edremit Ayvalık ve Ayazment gibi bir takım iskelelerin varlığı, kaçakçılık için doğal ortam sağlıyordu. Edremit Körfezi'nin fiziksel yapısı nedeniyle meydana çıkan bu durum, devlet için dezavantaj teşkil ederken, bölgede bulunan stokçular, tüccarlar, kaçakçılık yapan bazı yerel idareciler ve yabancı gemiler için büyük bir avantajdı. Edremit, Kemer, Ayazment ve Ayvalık kazalarından adalara yapılan hububat akışı engellenememişti. Hatta civarda bulunan voyvodalar ve köylerdeki birtakım anbar sahibi kişiler 1774 tarihli Rusya ile yapılan savaşta dahi, resmi makamlardan izin almamış yabancı tüccarlara ve adalara zahire vermektan geri durmuyorlardı.⁴⁵ Bu faaliyetlere dair gönderilen ve 1761 senesinin Eylül ayı başlarıyla tarihli bir emirde, Akdeniz'in Anadolu sahilinde bulunan Bayramiç, Ayvalık, Ayazmend, Kemer, Armudovası, Bergama Yeni ve Eski Foçalar ve diğer bazı kazalarda hububat maddelerinden bir tanesinin bile "müstemin taifesine" verilmemesi, iskele eminlerinin elde edilen hintayı başka bir mahalle yollamaksızın deve ve katırlara yükleyerek Mihaliç iskelesine nakl etmeleri, buradan da kayıklara koyarak Kapan-ı Dakik'e ulaştırmaları tenbih ediliyordu.⁴⁶ Bu emirde vurgulanan hususlar ve dikkat edilmesi istenen noktalar hakkında Burhaniye ve Edremit Şer'iyye Sicilleri'nde hatırı sayılır miktarda kayıt bulunmaktadır.

⁴⁴ BRHŞS.1094/ 63-b-3, 97-a-1,b-1, EŞS.1247/5-b-1, 1251/22-b-4.

⁴⁵Serdar Genç, "XVIII. Yüzyılda Karesi Sancağı'nda Hububat Kaçakçılığı", *Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Y.5, S.7, Bursa,2004, s.52,53, 54, 57.

⁴⁶ BRHŞS.1094/19-a-2

Edremit körfezinden İstanbul'a zeytinyağı nakli XX. yüzyıla gelindiğinde de önemini korumaktaydı. XIX. yüzyılın sonlarından başlayarak XX. yüzyılın ilk yarısında, Ayvalık ve Edremit iskeleleri diğer büyük şehirlere zeytinyağı gönderen ihracat limanları haline gelmişti. Körfezdeki çok sayıda iskele bu ticarete önemli bir rol oynayarak yerel ekonomiye katkı yapıyorlardı ki, bunlardan birisi, artık iskele vasfını geride bırakmış olan -yeni ismiyle- Burhaniye Limanı idi. Bu tarihlerde körfezin en büyük limanı haline gelen Edremit limanından İstanbul'a gönderilen malların başında eskiden olduğu gibi yine zeytin, zeytinyağı ve sabun gibi ürünler geliyordu. Yağ fabrikalarının kıyı boyunca sıralandığı Edremit'te zeytinyağı ticareti eskiden beri deniz yolu ile sağlanmaktaydı. Kıyıda küçük teknelerin yaklaşabileceği çok sayıda iskele olup (başta Akçay olmak üzere Avcılar, Ilıca ve diğer iskele noktaları) bunlar İstanbul ve İzmir'e mal götürmekte idiler. İskelelere yanaşan çatana adlı küçük deniz taşıtları daha çok kereste nakliyatı için kullanılsalar da fiçılar içinde denize atılan zeytinyağını çekeerek sürükleyerek açıkta bekleyen gemilere yüklemektedirler.⁴⁷

3.e.Kemer-Edremit İskelesi ve Gümrük Gelirleri

Modern uygulama ile gümrük, devletlerarası ticarete sınır geçişlerinde malların kontrol edildiği yer olup, bu geçiş sırasında alınan vergilere gümrük vergisi denilmektedir. Sanayi öncesi devirlerde gümrükler yalnızca ülkelerarası sınırları değil, şehirler ve bölgeleri de kapsamaktaydı. Bu bakımdan dahili olarak adlandırılabilir iç gümrükler Avrupa'da XVIII. yüzyılın ortasından itibaren kaldırılmaya başlanmış, fakat Osmanlı Devleti'nde XX. yüzyıl başlarına kadar uygulanmaya devam etmiştir. Osmanlı devletinin ticaret siyaseti XIX. yüzyılın sonlarına kadar gümrük siyaseti ile birlikte değerlendiriliyordu. Osmanlı gümrükleri, kara, deniz ve sınır gümrükleri olmak üzere üçe ayrılmıştı. Kara gümrükleri genellikle iç ticaret malları için geçerli olurken, sahil gümrükleri hem iç hem de dış ticaret malları için geçerli oluyordu. İstanbul, İzmir, Trabzon, Kefe, Selanik, Beyrut ve Trabzon gibi yerler gümrük merkezleri iken, buralara bağlı olarak ikincil derecede sahil gümrükleri mevcuttu. Bu küçük gümrükler genellikle yakındaki daha büyük bir gümrüğe bağlanarak iltizamen idare edilirdi.⁴⁸

Osmanlı imparatorluğunda uygulanan gümrük nizamına göre, herhangi bir emtia, nasıl kara sınırından çıkış ve girişte gümrüğe tabi oluyorsa, aynı şekilde deniz yoluyla gelen ürünler için de bir gümrük belirlenmişti. Denizlerden alınan vergiler karaya çıkılan ilk limanda, ihraçta ise yine emtianın yüklendiği ilk limanda tahsil edilirdi. Fakat gümrük idaresinin bulunmadığı bazı küçük is-

⁴⁷ Edremit Yöresi Yağhaneleri, Geçmişten Günümüze Zeytin, Zeytinyağı ve Sabun Sanayii, Ed. Recep Efe vd., Mataş Matbaacılık İstanbul, 2013, s.11,12.

⁴⁸ Mübahat Küttükoğlu, "Gümrük", TDVİA. C.14, İstanbul,1996, s.263.

kelelerden yüklenen ve iç pazara satılacak olan malların gümrükleme işlemi varış yerindeki limanda yapılırdı. Gümrük tarifeleri ne kadar imparatorluğun tüm bölgelerinde sabit şekilde uygulansa da Müslümanlar için % 4, gayrimüslimler için % 5, gayrimüslimler için ise % 6 oranında olup, ticari malın toplam kıymeti üzerinden alınırlardı. Osmanlı gümrüklerine ait kayıtlar çeşitli defterlere zapt edilirdi. Bunlardan sahil gümrüklerine ait defterlerde, ithalat ve ihracat kayıtlarına dair benzer hususlar bulunmaktadır. Bu defterlerde gemiler esas tutulmuş, iskeleye gelip gittikleri belirtilmiş, geminin cinsi, taşıdığı bayrak ve kaptanın adı kaydedilmiştir. İçlerindeki mallarda ait oldukları tüccarların adıyla kaydedilmiştir. Bir gemideki mallar böylece yazılıp bittikten sonra toplamda ne kadar gümrük geliri elde edildiği ve nihayet o aya ait toplam gümrük gelirinin miktarı yazılmaktadır.⁴⁹

İmparatorluktaki diğer iskele ve limanlar gibi, Kemer-Edremit iskelesinden de ithal ve ihraç edilen mallardan tahsil edilen gümrük vergilerine ait kayıtlar yukarıda zikredilen defterlere kaydedilmektedir. Ayrıca Şer'iyye Sicilleri'nde bu defterlerin aylık periyodlara göre hazırlanmış dökümlerine rastlanmaktadır. Bunlardan Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde muhafaza edilen Maden Mukataası Defterleri'ne göre 1837 yılının Mart ayı ile 1838 yılının Mayıs ayı arasında Edremit ve Kemer-Edremit iskelelerinden İstanbul'a gönderilen zeytinyağı ve sabundan, toplamda 17.678 guruş gümrük vergisi alınmıştır.⁵⁰ Aynı arşivde bulunan diğer bir kaynağa, Haremeyn Muhasebesi Defterleri'ne göre ise, 11 Kasım 1836 -8 Mart 1837 tarihleri arasında Edremit ve Kemer-Edremit'ten dışarıya satılan zeytinyağı ve sabun ile birlikte girip-çıkan diğer emtiadan toplamda 56.809 guruş resm-i gümrük tahsil edilmiştir. Kanun üzerine Müslüman tüccardan %4, reayadan % 5 olarak alınan vergi oranları üzere, İslam tüccarından 1.709, reaya tüccarından 12.454, İstanbul malından alınan ise 20.385 guruştur. Adı geçen sürede iskelelere veya kazaya giriş-çıkış yapan emtianın toplam gümrüğü 21.000 guruş tutarındaydı. Bütün bu kalemlerin toplamı 56.809 guruşa ulaşmıştı.⁵¹

Edremit Şer'iyye Sicilleri'ne baktığımızda, Edremit ve Kemer-Edremit'e ait ihtisab, tamga-i penbe ve diğer birtakım gümrük resimlerinin olduğu listelerde daha detaylı veriler mevcuttur. 17 Eylül 1836 tarihli bir örneğe göre, Koca Ali adlı gemicinin sefinesiyle "*bir azman kereste, 45 adet tavan tahtası*" ve diğer keresteden toplamda 45 guruş resm alınmıştır. Malabaş adlı gemicinin sefinesiyle ismi verilmeyen bir adaya 20 kile hinta ve 20 kile şair gönderilmiş, bunların gümrüğü de 40 guruş tutmuştu. Kemer-Edremit'ten ise yine ismi verilmeyen

⁴⁹ Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Gümrük Kayıtları", *Osmanlı Araştırmaları-I, The Journal Of Ottoman Studies-I*, Ed. Halil İnalcık-Heat Lowry, İstanbul,1980, s.220; Ensar Köse, "18. Yüzyılın İlk Yarısında İçel ve Antalya Sahillerinde Ticaret", *Cedrus-I, The Journal Of MCRI*, Antalya, 2013, s.310, 311.

⁵⁰ BOA.D.MMK.d.23231/2

⁵¹ BOA.D.HMH.d.21860/1.

aynı adaya 15 adet kara sığır ve 5 merkep gönderilmiş, bunların resmi ise 155 guruş tutmuştu. Her ne kadar ismi zikredilmese de bu adanın Midilli olduğu açıktır.⁵²

Osmanlı Devleti'nin, şartların zorlaması neticesinde geleneksel ekonomik politikalarını terk ederek yaptığı yeni düzenlemeler gümrükleri de kapsamaktadır. Fakat bu düzenlemelere rağmen eski sistemin, yani iâşeci anlayışın tamamen terk edilmesi bir süre daha söz konusu olmamıştır. Zira bu düzenlemelerle başkent tertibinin tamamen karşılanmasından şartıyla "müstemîn taifesine" ve istenilen diğer yerlere satış yapabilme izin verilmektedir. Edremit Şer'iyeye Sicilleri'nde 1827 yılının Mayıs ayı sonlarıyla kayıtlı bir belgeye göre, başkentini ihtiyacına tahsis edilen zeytinyağı ve sabunun eksiksiz olarak gönderilmesi şartıyla kalan zeytinyağı ve sabun istenilen mahallere ve kişilere satılabilecekti. Ancak bu satış karşılığında her zaman alınan resm-i gümrüğün yanı sıra zeytinyağının kantarından 3,5 guruş, sabunun kantarından ise 2,5 guruş ruhsatiye adıyla yeni bir vergi alınacaktı. Zeytinyağı ve sabunun yanı sıra Midilli başta olmak üzere Sisam ve diğer adalara satılacak buğday, arpa, bakla, fasulye, mercimek, bürülce gibi maddelerden İstanbul kilesi üzerine alan ve satanlardan aynı vergi kesilecekti. Örneğin Midilli'ye gönderilecek hıntayı satanlardan 30, alanlardan 35 para ruhsatiye tahsil edilecekti. Diğer adalara gidecek olan buğdaydan satanlardan 40, alanlardan 45 para ruhsatiye alınacaktı. Anadolu'da üretilip, İzmir ve Bahr-i Sefid Boğazı'nın Anadolu sahillerinin nihayetine varıncaya kadar mevcut olan iskelelerde satılan palamut, kökboya, mazı ve kuru incir gibi ürünlerin satışı ise İzmir ihtisap memuru tarafından mühürlenecek bir tezkire ile namuslu İslam ve reaya tüccarlarınca yapılacak ve var olan verginin yanı sıra kantariye adıyla başka bir vergi daha alınacaktı. Bu ürünler arasında bulunan palamutun her kantarından Asakir-i Mansure masrafı için 60'ar para vergi alınması da kararlaştırılmıştı.⁵³

3.f.Kemer-Edremit İskelesi ve Rum İsyanı

Asırlardır düzen içinde yaşayan Osmanlı tebaası Müslüman ve gayrimüslimler arasında, Fransız İhtilali'nin etkisiyle patlak veren milliyetçilik düşüncesinden kaynaklanan anlaşmazlıklar kaçınılmaz bir seviyeye gelmişti. XIX. yüzyıl boyunca süregelen ve ideolojisini bu düşünceden alan ayrılıkçı hareketlerin ilki olan Rum isyanı Osmanlı tarafından bastırılmış olsa bile Fransa ve Rusya gibi büyük Avrupa güçlerinin etkisiyle Rumlar bağımsızlıklarını ilan etmişlerdi. Bu başarılarına rağmen Batı Anadolu, adalar ve diğer bölgelerde yaşanan olaylar büyük zararlara sebebiyet vermişti. Konumu itibarıyla isyanın patlak verdiği Mora yarımadasına oldukça yakın olan Edremit Körfezi isyandan en olumsuz etkilenen yerler arasındaydı. 1821 yılında çıkan isyanın etkileri Tuzla, Edremit,

⁵² EŞS:1252/51-a-1.

⁵³ EŞS. 1249/92-a-4, 1250/7-a-1, 1251/35-a-1

Kemer-Edremit, hatta körfezin güneyindeki Çandarlı'ya kadar yayılmıştı. İsyanın ekonomik açıdan en büyük etkisi zeytincilik faaliyetlerine yansımıştı. Bilhassa Edremit, Kemer-Edremit ve Tuzla'da isyan sonrasında ortaya eşkıyalık hareketleri çıkmıştı.⁵⁴

Kemer-Edremit kazasında isyan sırasında meydana gelen otorite boşluğunda, adalardan gelen bazı kimselerin kalkıştığı eşkıyalık hareketleri neticesinde bazı gayrimüslimlerin katledildiği, bununla kalmayarak köylerin dahi yağmalandığı görülmektedir. Eşkıyalık yapanlar arasında yöre halkından kimseler olduğu gibi, esas vazifeleri bölgeyi savunmak iken çiftliklerden geçerken kendi halindeki reayayı katleden askerler bulunmaktadır. Bu askerler İzmir ve Saruhan'dan körfezi savunmak için gönderilmişti. Yanı sıra, Ayvalık isyanının bastırılması için tayin edilen Tavaslızade Osman Ağa'nın maiyetindeki askerlerden bazıları hakkında da benzer şikayetler yapılmıştı.⁵⁵

Kemer-Edremit Şer'iyye Sicilleri'ndeki bu tarihlerde yaşanan kargaşalara dair bazı kayıtlar bulunmaktadır. Bunlardan birisine göre, isyanı bahane edip kargaşaya sebep olan eşkıyaca katledilen kişiler arasında Keşiş Zaharye adlı bir şahıs mevcuttur. Zaharye'nin 9 Kasım 1823 tarihinde sicile zapt edilen terekesine göre kendisi aslen Andire eyaletinden, yani Mora yarımadası yakınlarındaki Andros adası sakinlerindendi. Bir müddetten beri Kemer-Edremit'te sakin olan Keşiş Zaharye "*bundan akdem vuku' bulan eşkıya fetretinde Aşağı Han derûnunda*" katledilmişti. Zaharye ile birlikte isimleri kaydedilmemiş bazı gayrimüslimler aynı handa ikamet ederken öldürüldüklerinden, terekeleri beytülmal tarafından kayda geçirilmişti.⁵⁶ 10 Mayıs 1824 tarihli başka bir kayıta ise Gedikli Bayrağı Ağası Tokatlı Otuz Bir Ağa'nın neferlerinden bazılarının Kaya Zeytin adlı mahalde tüccar Mihal zımmiyi katlettikleri kaza mahkemesine ihbar edilince, vekilharç Ahmed Ağa, şehir kethüdası Salih Ağa ile birlikte olay mahalline gitmiş, yaptıkları keşif sonrasında Mihal'in sol tarafından vurulduğu ve bıçak ile boğazlandığı ortaya çıkmıştı.4 gün sonra gelen diğer bir ihbar üzerine başka bir mahalle giden Ahmed Ağa ve Salih Ağa Danil veled-i Burunsuz adlı bir başka gayrimüslimin cesedi üzerinde keşif yapmışlardı. Keşfe göre Danil veled Burunsuz'un başına bıçakla vurulmuş, Mihal gibi boğazı kesilmişti. Dört gün sonra, 18 Mayıs'ta yapılan üçüncü ihbara göre ise, yedi sekiz eşkıya Peliteli karyesinden geçerken Martı adlı zımmiyi öldürdüklerinden, mahkemeden gönderilen Veli adlı şahısça keşif yapılmış, Martı'nın sol tarafından giren bir kurşunun sağından çıkması ve boynunun kesilmesi neticesinde öldüğü anlaşılmıştı.⁵⁷

Mora'da başlayan Rum isyanı çok geçmeden bütün adalara yayıldığından Adalar ve Batı Anadolu için asıl tehlike izbandit adı verilen Rum korsanlarının

⁵⁴ Genç, *1821 Mora İsyanı...*s.283, 291.

⁵⁵ Genç, *a.g.m.*, s.291, 292, 293,

⁵⁶ BRHŞS.1095-A/ 18-a-2,a-3;

⁵⁷ BRHŞS.1095-A/25-b-3,b-4, b-6

saldırılarıydı. Akdeniz'deki Osmanlı suları eşkiya teknelerinin saldırılarına açık durumda idi. İzbandit teknelerinin hareketleri nedeniyle Batı Anadolu'da yaşayan Rum reaya harekete geçerek isyana destek vermeye başlamışlar, Ayvalık ve Yunda reayaları açıkça isyana bile kalkışmışlar, çok geçmeden Edremit taraflarına saldırıya geçmişlerdi. Amaçları Edremit, Kemer-Edremit ve Ayazment kazalarını yağmalamaktı. Bu maksatla kırk kadar izbandit teknesi Yunda adasına hücum edip top atışının yanı sıra çok sayıda isyancıyı adaya indirerek işgale girişmişler, ancak adı geçen kazalardan toplanan gönüllüler tarafından üzerlerine yapılan hücumla mağlup edilmişlerdi. Bununla birlikte zikredilen sayıdaki izbandit tekneleri ada etrafında ve civarında toplanarak yeni bir fırsat kollamaktaydılar. Adanın savunmasıyla görevli olan Tavas Voyvodası Karaosmanzade Mehmed Ağa ile gönüllüler dikkatle bu gelişmeleri izlemekle birlikte, izbandit tekneleri ve isyancılar sayılarını artırmaya devam ediyorlardı. Bu gelişmeler Kemer-Edremit naibi Mehmed Selami Efendi tarafından kaleme alınan bir ilam ile merkeze bildirilmişti.⁵⁸

İzbandit teknelerinin sahilleri tehdit etmesi üzerine Edremit, Kemer-Edremit ve Ayazment'te savunma tedbirleri alınmasına karar verilmişti. Bunun için 1822 tarihinde, dokuz adet top Bahr-i Sefid Boğazı yoluyla gönderilmişti. Bu toplardan altısı mühimmatlarıyla Edremit, Kemer-Edremit ve Ayazment sahillerine, üçü Yunda adasına, diğer top mühimmatı da Sakız kalesine teslim edilecekti. Bu topların gönderilmesini zikredilen kazaların halkı, sahil ve iskeleleri izbandit tekneleri karşısında savunabilmek maksadıyla talep etmişti.⁵⁹ 5 Şubat 1824 tarihiyle Edremit Şer'iyye Sicileri'ne kaydedilen bir belgeye göre, Edremit Voyvodası Mehmed Ağa merkeze yazdığı bir arizada, Edremit ve Kemer-Edremit sahillerini korumak amacıyla, İlica iskelesiyle Kemer iskelesine konulan dört adet topun mühimmatları olmamakla birlikte, vakitli vakitsiz izbandit sefineleri etrafta dolaştığından bu iskelelere otuz neferle bir bölükbaşının tayin edildiğini, topların mühimmatı için ise maktul Edremit voyvodası Müridzâde'nin muhalfeatından zuhur eden 243 vukiyye siyah barutun alınarak sahillerin muhafazasında kullanıldığını beyan etmekteydi. Ancak, gerektiği zaman zaruret çekilmesi için yeterli miktarda beş çapında yuvarlak ve siyah barut talebinde bulunmaktaydı. Merkezden ise bu talebe 500 adet Edremit, 500 adet ise Kemer iskelesinin muhafazası için 5 çapında 1000 adet yuvarlak ve 50 varil barut gönderileceği cevabı verilmişti.⁶⁰

İskelelere top konularak sahillerin izbanditlere karşı muhafaza edilmesi için alınan bu önlem kapsamında devlet daha önceden kazalara görevli göndererek bir yoklama yapmıştı. Nitekim 11 Ekim 1820 tarihli bir kayda göre civarda

⁵⁸ BOA.HAT.916/39949-C; Zeki Arıkan, "1821 Ayvalık İsyanı", *Belleten*, C.LII, S.203, Ankara, 1988, s.569, 573

⁵⁹ BOA.C..AS..330/1365, 225/9526

⁶⁰ EŞS.1249/27-a-1

dolaşan izbandit teknelerinin başkentini ihtiyacını sekteye uğratabileceği düşünülmüş, bu nedenle tedbir alınması gerektiğine karar verilmişti. Edremit'e Birun Çavuşlarından Halil Çavuş adlı bir çavuş gönderilerek sefinelerin ve kayıkların başına ikişer top ile iskelelere dörder top konulduğunda idare edilip edilemeyeceği ve tehlike atlatıldıktan sonra geri göndermeye muktedir olunup olunmadığı sorulmuş, kaza tarafından ise sefinelerin toplarına karışılmayacağı, ancak ikişer çift çeker dört adet topun gönderilmesinin münasip olacağı cevabı verilmişti.⁶¹

Sonuç

Balıkesir Sancağı'nın batı sahilinde yer alan Edremit Körfezi'ndeki kazalarından Kemer-Edremit, sancağın büyük yerleşimlerine göre geri planda kalmasına rağmen, sosyo-ekonomik olarak dikkate değer potansiyele sahiptir. Coğrafi konumuyla birlikte, bu konum doğrultusunda şekillenen ekonomik yapısı, Anadolu'yu Rumeli'ye bağlayan yolların yakınında bulunması ve zeytin üretimi, Kemer-Edremit'in köy iken gelişerek kaza haline gelmesine sebep teşkil eden unsurlardır. Bunlarla birlikte, günümüzde bir liman haline gelmiş bulunan iskelesinin bu gelişmede en önemli paylardan birisine sahip olduğuna şüphe yoktur.

Kemer-Edremit, Ayvalık ve Edremit ile birlikte imparatorluğun önemli zeytinyağı ve kereste tedarikçilerindedir. Yanı sıra başkentini hububat gereksiniminin karşılanmasına katkı yapmaktadır. Bu vazifelerin yerine getirilmesinde iskele deyim yerindeyse kilit bir rol oynamaktadır. Zaman zaman Edremit'e bağlı olarak algılanmasına rağmen Kemer-Edremit iskelesinin kendisine has bir yapısı bulunmaktadır. Ancak, her hususta olduğu gibi iskelesi söz konusu olduğunda Kemer-Edremit, Edremit'in gölgesinde kalmış ve ikincil derecede bir değerlendirmeye sahip olmuştur. Bu durum Edremit'in gelişmişliği ile ilgilidir. Körfezin diğer büyük yerleşimi olan Ayvalık ise XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren her iki kazayı geride bırakarak körfezin en büyük ticaret merkezi olmuştur. Nitekim birbirine eşit ve benzer yapıda iskeleleri olan kazalar arasından bazılarının elde ettikleri veya taşıdıkları avantajlar nedeniyle diğerleri arasından sıyrılmaları olası bir durumdur. Özellikle uluslararası ticaretin yükselişiyle imparatorluğun iç ticaretine konu olan konumdan çıkarak büyümeye ve gelişmeye başlayan bazı Karadeniz iskeleleri gibi⁶² Ayvalık elde ettiği ticari imtiyazları ile Avrupa ticaretinin gözdelelerinden birisi olarak büyümüştür. Fakat XIX. yüzyılın ortalarından sonra eşitliği sağlayan Edremit, günümüzde de körfezin en büyük

⁶¹ EŞS.1248/73-b-6,73-b-7

⁶² İlhan Ekinci, "Siyasetin Gölgesinde Limanlaşmamış Bir İskele, Perşembe (Vona) İskelesi", *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Türk Deniz Ticareti Sempozyumu-VII, Karadeniz Limanları Özel Sayısı, Ordu, 2015, s.149,172.

ilçesi durumundadır. Kemer-Edremit ise gelişmesine rağmen Edremit'in etkisi altında kalmaya devam etmiştir.

Kemer-Edremit'in karadan denize çıkış kapısını teşkil eden iskelesi, aynı zamanda adalar başta olmak üzere yakın çevreyle münasebet tesis etmesine sebebiyet vermiş, ticaretin ve sosyo-kültürel yaşamının zenginleşmesine katkı yapmıştır. 1821'den itibaren Mora yarımadasından bölgeye sığınan Rum isyanının olumsuz etkisi Kemer-Edremit'e de yansımıştır. İzbandit tehdidi ve kazada yaşanan kargaşalarla birlikte devlet çeşitli askeri ve idari tedbirler almıştır. Bunlardan birisi olan civar iskelelerle birlikte Kemer-Edremit iskelesine de savunma amacıyla top konulması önlemi, iskelenin iç güvenlik ve ticaret açısından taşıdığı önemi açıkça göstermektedir.

Karesi Sancağı'nın diğer kazalarına nazaran Kemer-Edremit gibi gözden kaçan, ancak kendine has birtakım nitelikler taşıyan yerleşimlerin incelenmesi, yerel tarih kadar, Osmanlı şehir tarihçiliğine fayda sağlayacaktır. Bu doğrultuda yapılan çalışmamızda, hatalı bilgiler verilmesi, yanlış çıkarımlar ve yorumlara varılmış olması, muhtemeldir. Ancak, Batı Anadolu'da önemli bir sahil kasabası olan Kemer-Edremit hakkındaki araştırmaların çoğalması, bu hataların düzeltilmesine katkı yapacaktır.

KAYNAKÇA

I-Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Divan (Beylikçi) Kalemî/A.DVN.

Nr.39/97

Sadaret Mektubi Kalemî A.MKT.

Nr.43/50, 86/13, 86/87, 92/17, 107/40, 110/40, 111/62, 112/15, 202/77

Sadaret Mektûbî Kalemî Deavî Evrakı / A.MKT.DV.

Nr.19/73

Cevdet Askeriye/ C..AS..

Nr.225/9526, 330/13, 923/39908

Cevdet Evkaf/ C..EV..

Nr.251/12626

Cevdet Maliye/ C..ML..

Nr.92/4587

Bab-ı Defteri Maden Mukataası Kalemî Defterleri/ D.MMK.d.

Nr.23231

Bab-ı Defteri Haremeyn Muhasebesi Kalemî Defterleri/ D.HMH.d.

Nr.21860

Hatt-ı Hümayun/ HAT.

Nr.916/39949-C

Şer'iyeye Sicilleri (ŞS)

Burhaniye Şer'iyeye Sicilleri (BRHŞS)

Nr.1093, 1094, 1095-1,1095-A,

Edremit Şer'iyeye Sicilleri (EŞS)

Nr.1243, 1247,1248, 1249, 1250, 1251,1252

II. Resmî Yayınlar

Karesi Vilâyetine Mahsûs Sâlnâme 1305, Karesi Vilâyet Matbaası, Balıkesir, 1305.

Hüdavendigâr Vilâyeti Sâlnâmesi 1318, Matbaa-i Vilâyet, Bursa, 1318.

III-Kitaplar

- ALİ SAİB, *Coğrafya-i Mufassal Memâlik-i Devlet-i Osmânîye*, Matbaa-i Ebuzziya, İstanbul, 1304.
- AKDOĞAN, Refik, *İngilizce Türkçe Ansiklopedik Deniz Sözlüğü*, İstanbul, 1988.
- ATİLLA, Ahmet Nedim, *Ağaçtan İnsana Zeytinyağı Anıtları*, Zer Matbaası, İzmir, 2009.
- BALCIOĞLU, Tahir Harimi, *Tarihte Edremit Şehri*, Balıkesir Vilâyet Matbaası, Balıkesir, 1937.
- Edremit Yöresi Yağhaneleri, Geçmişten Günümüze Zeytin, Zeytinyağı ve Sabun Sanayii*, Ed. Recep Efe vd., Mataş Matbaacılık, İstanbul, 2013.
- GENÇ, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2007.
- İNALCIK, Halil, *Devlet-i Aliyye, Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2009.
- _____, *Osmanlı İmparatorluğunda Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.
- ŞEMSEDDİN SAMİ, *Kamûs'ül-Alâm, C.II*, Mihran Matbaası, İstanbul, 1306.
- _____, *Kamûs'ül-Alâm, C.V*, Mihran Matbaası, İstanbul, 1314.
- ORTAYLI, İlber, *Osmanlı'yı Yeniden Keşfetmek*, İstanbul, Timaş Yayınları, İstanbul, 2006.
- Yurt Ansiklopedisi C.2. Anadolu Yayıncılık*, İstanbul, 1981.

III. Tezler

- DOĞAN, Faruk, *Osmanlı Devleti'nde Zeytinyağı (1800-1920)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2007.
- GÖKÇE, Evren, *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Bir Osmanlı Kıyı Kasabası: Kemeredremid Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakınçağ Tarihi Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Aydın, 2007.
- KARAKUŞ, Ufuk, *Milli Mücadele'de Edremit*, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir, 2009.
- PAYZIN, Levent, *XVIII. Yüzyılda Midilli Adası*, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aydın, 2008.
- TURAN, Gönenç, *Mübadele'de Ayvalık*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2008.

IV. Makaleler

- AKIN, Berrin, "19.Yüzyıl Uluslararası Deniz Ticaretinin Batı Anadolu Yerleşimlerine Sosyo-Ekonomik ve Mekansal Yansımaları: Ayvalık Örneği", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5, Samsun, 2015, ss.7-23.

- ARMAĞAN, A. Latif, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Edremit Körfezi ve Ege Adalarında Zeytinyağı Üretimi ve Zeytinyağı İhtiyacının Karşılınması Üzerine Bir Araştırma", *Perspectives on Ottoman Studies Papers From 18.th Symposium of The CİEPO*, Ed.Ekrem Causevic vd., LIT Verlag, Berlin, 2010, ss.591-607.
- ARIKAN, Zeki, "1821 Ayvalık İsyanı", *Bellekten*, C.LII, S.203, Ankara, 1988, ss.571-601
- _____ "Midilli-İstanbul Arasında Zeytinyağı Ticareti", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.25, S.40, Ankara, 2006, ss.1-28.
- BUZPINAR, Ş. Tufan.-KÜÇÜKAŞÇI, Mustafa, "Haremeyn", *TDVİA*. C.16, İstanbul, 1997, ss.154-157.
- ÇETİN, Cemal, "Anadolu İskeleleri ve Karayolu Bağlantıları (XVI. Yüzyıl Sonları)", *The Journal Of Academic Social Science Studies*, Number:28, Elazığ, 2014, ss.349-367.
- EKİNCİ, İlhan, "Siyasetin Gölgesinde Limanlaşmamış Bir İskele, Perşembe (Vona) İskelesi", *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, Türk Deniz Ticareti Sempozyumu-VII*, Karadeniz Limanları Özel Sayısı, Ordu, 2015, ss.149-175.
- GENÇ, Serdar, "XVIII. Yüzyılda Karesi Sancağı'nda Hububât Kaçakçılığı", *Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Y.5, S.7, Bursa, 2004, ss.49-60.
- _____ "Edremit'te Varlıkları Bir İdareci, Müridzâde Mehmed Ağa", *2.Uluslararası Kazdağları ve Edremit Sempozyumu-Bildiriler ve Özetler*, Ed. Recep Efe vd., Edremit Belediyesi Kültür Yayınları-6, İzmir, 2011, ss.309-316.
- _____ "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Edremit'de Yabancılar", *Prof. Mustafa Çetin Varlık Armağanı*, Ktb. Yayınları, İstanbul, 2013, ss.358-379.
- _____ "19. Yüzyıl Ortalarına Doğru Kemer-Edremit Esnafı Üzerine Bir Değerlendirme" *Balıkesir Üniversty The Journal Of Social Sciences Institute*, Vol.19, Number:36, Balıkesir, 2017, ss.383-400.
- _____ "1821 Mora İsyanı Sırasında Edremit Körfezi ve Zeytincilik", *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S.17, Konya, 2017, ss.283-305.
- GÖKÇE, Evren, "Kemer-Edremit (Burhaniye) Kazası ve Osmanlı Donanmasına Yaptığı Katkıları", *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.2, S.1, Aydın, 2015, ss.60-85.
- GÜMÜŞTEPE, Ferzan Kitapçıoğlu, "Edremit Şehri", *Türk Coğrafya Dergisi*, S.28, İstanbul, 1993, ss.189-214
- _____ "Edremit'te Turizm", *Türk Coğrafya Dergisi*, S.30, İstanbul, ss.267-297.
- KOCADAĞLI Aslı Yaman, "Türkiye'de Zeytincilik Faaliyetlerinde Edremit Körfezi Kıyılarının Önemi", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi*, S.19, İstanbul, 2009, ss.28-58.
- KÖSE, Ensar, "18. Yüzyılın İlk Yarısında İçel ve Antalya Sahillerinde Ticaret" *Cedrus-I, The Journal Of MCRI*, Antalya, 2013, ss.299-328.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "Osmanlı Gümrük Kayıtları", *Osmanlı Araştırmaları-I, The Journal Of Ottoman Studies-I*, Ed. Halil İnalçık-Heat Lowry, İstanbul, 1988, ss. 219-234

_____, "Gümrük". *TDVİA*. C.14, İstanbul, 1996, ss.263-268.

SAKA, Aslı, "Yeni Bir Kültür Yolu: Aeneas'ın Rotası", *Uluslararası Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi*, C.1, S.1, İzmir, 2017, ss.38-47.

TÜRKHAN, M. Sait, *18.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un Et İhtiyacının Temini: Hassa Kasapbaşılık Kurumu*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006.

ÖZKAYA, Yücel, "XVIII. Yüzyılda Genel Hatlarıyla Osmanlı İmparatorluğunda Vergi Sorunu", *V. Milletlerarası Türkoloji Kongresi Bildiriler-III*, İstanbul, 1985, ss.481-516.

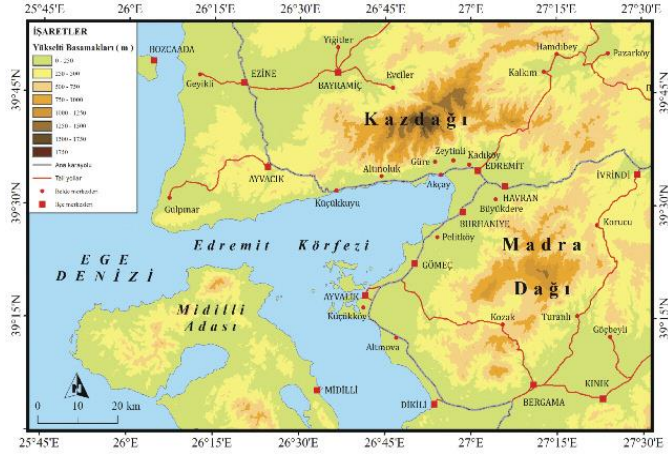
UĞUZ, Sabriye Çelik, "Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Burhaniye'nin Alternatif Turizm Potansiyeli", *Marmara Coğrafya Dergisi*, S.24, İstanbul, 2013, ss.332-353.

YAŞAR, Okan, "Çanakkale Boğazı Doğu Kıyılarında Çevre Dostu Bir Liman, Kepez Limanı", *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi, (Journal Of Human Sciences)*, C.5, S.2, Sakarya, 2008, ss.1-26.

V.İnternet Siteleri

<http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com-gts&kelime-İSKELE>, 06 Ekim 2017

EK-I :



Resim-I:

Edremit Körfezi Haritası



Resim-II

1936 Tarihinde Kemer-Edremit (Burhaniye)İskelesinden Görünüm

EK-II

بیت ایلیوز الی اولی و سندن فرج الحرم ایله سندن غایتم و لکین برمانه نزلنده ادریمه کرا و زمره نفا لریکت اسم احسانیه بیلیم
 و نفعه جلور و درمغه بنیم و بونیه و درن لید. حاصل نر نیسیه افرینیر ۵۵
 ۲۰۹۹

خدمه ما ییته فریادیه بود فو لیه ما ییته بود فو نفع	۴۵۶۹	۴۵
	۹۴۰	
نفعه جلور و نفعات	۶۵۴۹	
نفعه بنیم و نفعات	۰۴۴۴	
نفعه بنیم و نفعات	۰۱۱۱	
موضیه و نفعات و نفعات	۱۵۰۶	۴۵
	۲۲۱۱	۹۰

ادریه و کرا ادریه نفا لریکت الی ایلیوز سندن فرج الحرم ایله سندن غایتمه نر برمانه افرینیر و درمغه
 نر بنیم و نفعه جلور و درمغه بنیم و بونیه و درن لید. حاصل نر نیسیه افرینیر ۵۵
 ۲۰۹۹

ادریه و کرا ادریه نفا لریکت الی ایلیوز سندن فرج الحرم ایله سندن غایتمه نر برمانه افرینیر و درمغه	۱۴۱۴۲
ادریه و کرا ادریه نفا لریکت الی ایلیوز سندن فرج الحرم ایله سندن غایتمه نر برمانه افرینیر و درمغه	۳۲۱۱۵
ادریه و کرا ادریه نفا لریکت الی ایلیوز سندن فرج الحرم ایله سندن غایتمه نر برمانه افرینیر و درمغه	۳۴۹۴
ادریه و کرا ادریه نفا لریکت الی ایلیوز سندن فرج الحرم ایله سندن غایتمه نر برمانه افرینیر و درمغه	۱۵۶۲۱
ادریه و کرا ادریه نفا لریکت الی ایلیوز سندن فرج الحرم ایله سندن غایتمه نر برمانه افرینیر و درمغه	۱۵۰۰
ادریه و کرا ادریه نفا لریکت الی ایلیوز سندن فرج الحرم ایله سندن غایتمه نر برمانه افرینیر و درمغه	۱۴۹
ادریه و کرا ادریه نفا لریکت الی ایلیوز سندن فرج الحرم ایله سندن غایتمه نر برمانه افرینیر و درمغه	۲۶

Belge-I

Edremit ve Kemer-Edremit'ten 7 Nisan 1837-6 Mayıs 1837 Tarihleri Arasında Bir Ayda İstanbul'a Gönderilen Hisseden Artarak Dışarıya Satılanlar Zeytinyağı ve Sabundan Alınan Resm-i Miri, Ruhsatiye ve Kantariye Vergilerini Gösteren Defter

(EŞS.1253/64-a-2)

EK-III

1

اشهد ان لا اله الا الله محمد بن عبد الله المصطفى
 خاتم النبيين وصلى الله عليه وسلم
 في يوم الاثنين ١٠٠٤٤٤
 صاحب السيف والرمح والسيوف

نوع	روغنه	قصابه	مجموعه
نعمانه اسلام حاق	١٠٠٤	٠٠٠٧	١٠٠٤
نعمانه اسلام حاق	١٤٩٩	٠٠٠٢	١٤٩٩
نعمانه اسلام حاق	١٤٠٤	٠٠٠٠	١٤٠٤
نعمانه اسلام حاق	١٤٩٨	٠٠٠٧	١٤٩٨
نعمانه اسلام حاق	٤٤٥١	٠٠٠١	٤٤٥١
نعمانه اسلام حاق	١٠٧٥	٠٠٠٢	١٠٧٥
نعمانه اسلام حاق	١٠٠٥	٠٠٠٢	١٠٠٥
نعمانه اسلام حاق	٠٤٤٤	٠٠٠١	٠٤٤٤
نعمانه اسلام حاق	١٧٤٩	٠٠٠٤	١٧٤٩
	٦٦٤٤	٠٠٠٥	٦٦٤٤

نوع	مجموعه
نعمانه اسلام حاق	١٧٠٤
نعمانه اسلام حاق	١٤٥٤
نعمانه اسلام حاق	٠٠٠٢
نعمانه اسلام حاق	٤٠٤٨٥
نعمانه اسلام حاق	٤٥٨٠٤
نعمانه اسلام حاق	٥٦٨٠٤
نعمانه اسلام حاق	٥٠٨٠٤

بسم الله الرحمن الرحيم
 في يوم الاثنين ١٠٠٤٤٤
 صاحب السيف والرمح والسيوف

بسم الله الرحمن الرحيم
 في يوم الاثنين ١٠٠٤٤٤
 صاحب السيف والرمح والسيوف

Belge-II

Haremeyn Muhasebesi Defterinde Edremit ve Kemer-Edremit'ten 11 Kasım 1836-8 Mart 1837 Tarihleri Arasında Zeytinyağı ve Sabundan Alınan Vergiler İle Resm-i Gümrük Miktarları

(D.HMH.d.21860-1)

