

T.C.
AMASYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

TANZİMAT DÖNEMİNDE GOLOS KAZASI'NIN SOSYAL VE
EKONOMİK DURUMU

Yüksek Lisans Tezi

MERVE CAYDI

AMASYA
Haziran- 2019

**T.C.
AMASYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI**

**TANZİMAT DÖNEMİNDE GOLOS KAZASI'NIN SOSYAL VE
EKONOMİK DURUMU**

Merve CAYDI

**Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nce Yüksek Lisans İçin Kabul Edilen
Tezdir.**

**Tezin Danışmanı
Doç. Dr. İbrahim SERBESTOĞLU**

AMASYA- 2019

ETİK BEYAN

Tezimin içerdiği yenilik ve sonuçları başka bir yerden almadığımı ve bu tezi Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nden başka bir bilim kuruluşuna akademik gaye ve unvan almak amacıyla vermediğimi; tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada kullanılan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim.

.../.../2019

Merve CAYDI

TEZ ONAY SAYFASI

Merve CAYDI tarafından hazırlanan Tanzimat Döneminde Golos Kazası'nın Sosyal ve Ekonomik Durumu başlıklı bu çalışma aşağıdaki jüri tarafından oy birliği/ oy çokluğu ile 10/ 06/ 2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi kabul edilmiştir.

Jüri

Tez Danışmanı : Doç. Dr. İbrahim SERBESTOĞLU

Üye : Prof. Dr. Mehmet EVSİLE

Üye : Doç. Dr. Ahmet YÜKSEL

ONAY

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

.././2019

Doç. Dr. Meltem AKIN KÖSTERELİOĞLU

ÖZET
TANZİMAT DÖNEMİ'NDE GOLOS KAZASININ
SOSYAL VE EKONOMİK YAPISI

Merve CAYDI

Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı,

Yüksek Lisans, Haziran, 2019

Danışman: Doç. Dr. İbrahim SERBESTOĞLU

Sanayi Devrimi ile birlikte ulaşım, haberleşme imkânlarının artması ticarete küreselleşme sürecini başlattı. Fabrikaların seri üretimi sonucunda ortaya çıkan ihtiyaç fazlası ürünler gemiler ve demiryolları sayesinde kıtalar arası ticarete konu oldu. Artan ticari faaliyetler de özellikle liman kentlerini öne çıkarttı. Bu tür kentlerde yeni ve büyük limanlar yapıldı. İç bölgelerle bağlantıyı sağlayacak demir yolu hatları ile liman şehirleri ticari meta açısından beslendi. Nitekim 19. yüzyıl boyunca liman şehirleri gelişti ve kozmopolit bir yapıya büründü.

Bu tez çalışmasında Yanya Eyaletinin Tırhala Sancağına bağlı bir liman kenti olan Golos Kazasının 19. yüzyıldaki yaşadığı değişim süreci sosyal ve ekonomik boyutlarıyla incelenmektedir. Elde edilen veriler ışığında ilgili dönemde kentin nüfusu, ticari yapısı, tarımsal faaliyetleri, fiziki gelişimi hakkında bilgiler ortaya konulmaktadır.

Küçük bir yerleşim birimi olan Golos, 19. yüzyılın ortalarından itibaren hızlı bir şekilde modernleşme sürecine girmiştir. Golos, gerçekleştirilen imar faaliyetleri sonucu kısa bir zamanda büyük bir gelişme göstererek modern bir liman kenti haline gelmiştir. Kentin bulunduğu Tesalya toprakları oldukça verimli olup, başta tarım olmak üzere elde edilen ürünlerin ihraç edilmesinde Golos Limanı önemli bir işlev görmüştür.

Golos askeri bakımdan da Osmanlı Devleti için oldukça önemli bir mevkiye sahipti. Ancak Yunanistan'ın girişimleri ve Avrupa devletlerinin desteğiyle 1881'de Osmanlı Devleti'nin elinden çıkan Golos gelişimini ve stratejik önemini devam ettirmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Golos, Tanzimat, Modernleşme

ABSTRACT
SOCIAL AND ECONOMIC STRUCTURE OF GOLOS DISTRICT IN TANZIMAT REFORM ERA

Merve CAYDI

Amasya University, Institute of Social Sciences Division of History Education,

M. A, June, 2019

Supervisor: Assoc. Prof. İbrahim SERBESTOĞLU

Along with the Industrial Revolution, by the increase of communication and communication possibilities the globalization process started in trade. The surplus products that emerged as a result of the mass production of the factories were subject to inter continental trade through ships and rail ways. Increasing commercial activities also highlighted the port cities. New and large ports were built in such kind of cities. The rail way lines and the port cities, which provide the connection with the inner regions, were fed by the commercial commodity. As a matter of fact, during the 19th century, port cities developed and took on a cosmopolitan structure.

In this thesis, the process of change in the 19th century of Golos, which is a port city of Tirhala Sanjak Province, is examined with its social and economic dimensions. In the light of the data obtained, information about the population, commercial structure, agricultural activities and physical development of the city are presented.

Golos, a small settlement, had been started its modernization process from the mid-19th century onwards. Golos has become a modern port city with a great development in a short time as a result of the zoning activities carried out. The province of Tesalya, where the city is located, is very productive and especially for agriculture, Golos Port has played an important role in the exportation of the obtained products.

Golos even had a very important military role for the Ottoman Empire. However, with the initiatives of Greece and with the support of the European states, Golos, which was out of the Ottoman Empire power in 1881, maintained its strategic importance.

Keywords: Ottoman Empire, Golos, Tanzimat Reform Era, Modernization

ÖN SÖZ

19. yüzyıl dünya genelinde değişim ve dönüşümlerin yaşandığı bir dönemdir. Bu dönemde Tanzimat'ın ilanı ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli gelişmelerin yaşandığı görülmektedir. 19. yüzyılda yaşanan gelişmelerin en somut örneği kent yapılarında meydana gelen gelişmeler olmuştur. 1839'dan beri reform çabası içerisinde olan Osmanlı Devleti'nde modern kent planlaması sanayileşmede geciktiği için Batı ülkelerinden farklı bir gelişme göstermiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin dünya ekonomisinden etkilenmeye başlamasıyla Tanzimat'ın kent planlaması üzerine etkisi en fazla 1850'lerden sonra hissedilmiştir. 19. yüzyılda uygulanmaya çalışılan reform çalışmaları çerçevesinde başlayan kentsel dönüşüm liman kentlerinde kendisini daha çok belli etme imkânı bulmuştur.

Değişim ve dönüşümün en belirgin yaşandığı liman kentleri ticaret kültürünün en fazla nüfuz ettiği yerlerdir. Sanayi Devrimi'nin ardından yelkenlilere göre daha hızlı olan buharlı gemilerin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte deniz ticaretinin önemi artmıştır. Ulaştırma faaliyetlerinde yaşanan gelişmeler özellikle demiryollarının yapımı liman kentlerinin iç bölgelerle olan bağlantısını güçlendirmiştir.

Tanzimat Döneminde Golos Kazasının sosyal ve ekonomik durumu başlıklı bu tez çalışması giriş ve üç bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde modernleşme sürecinde liman kentlerinin önemi hakkında genel bir değerlendirme yapılmıştır. Birinci bölümde Golos'un demografik yapısı incelenerek Müslim ve gayrimüslim nüfus oranları ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Yine bu bölümde toplumsal hayatı etkileyen olaylar hakkında bilgi verilmiştir. Kazanın eğitim durumu, dini ve kültürel yapısı ortaya konmaya çalışılmıştır. İkinci bölümde bayındırlık faaliyetleri hakkında bilgi verilmiştir. Üçüncü bölümde ise tarımsal ürünler ve ticari faaliyetleri üzerinde durulmuştur.

Öncelikle tez konusu seçerken isteklerimi göz önünde bulundurup çalışma sürem boyunca bana yol gösteren değerli tez danışman hocam Doç. Dr. İbrahim SERBESTOĞLU'na teşekkürlerimi sunarım. Bu süreçte hep yanımda olan Mehmet YÖRÜKOĞULLARI'na, öğrenim hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme teşekkür ederim.

Merve CAYDI

İÇİNDEKİLER

ETİK BEYAN	iii
TEZ ONAY SAYFASI	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
ÖN SÖZ	vii
TABLolar DİZİNİ.....	x
FOTOĞRAFLAR DİZİNİ.....	xi
HARİTALAR DİZİNİ.....	xii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	xiii
GİRİŞ: LİMAN KENTLERİNİN ÖNEM KAZANMASI VE GOLOS	1
I. Araştırmanın Amacı	8
II. Kaynakların Tanıtımı	9
III. Araştırmanın Yöntemi	9
I. BÖLÜM	10
1. GOLOS KAZASINDA YAŞAM	10
1.1. Nüfus.....	10
1.2. Konsolosluk Faaliyetleri	17
1.3. Eşkıyalık hareketleri	20
1.4. İbadethaneler ve Mezarlıklar	23
1.5. Eğitim.....	26
1.6. Kültürel Miras.....	27
1.7. Doğal Afetler	29
1.7.1. Çekirge İstilaları.....	30
1.7.2. Kolera Salgını.....	31
II. BÖLÜM.....	34
2. GOLOS KAZASINDA İMAR FAALİYETLERİ	34

2.1. Ulaşım.....	34
2.1.1. Golos İskelesi ve Ulaşımı.....	34
2.1.2. Kara Yolu.....	38
2.1.3. Demir Yolu.....	39
2.2. Haberleşme: Telgraf Hattı	45
2.3. Diğer İmar Faaliyetleri.....	48
III. BÖLÜM	55
3. GOLOS KAZASINDA EKONOMİK FAALİYETLER.....	55
3.1. Ticari Faaliyetler.....	55
3.2. Tarım.....	62
3.3. Sanayi.....	63
3.4. Madencilik	64
3.5. Vergi	67
SONUÇ	71
KAYNAKLAR.....	72
ÖZ GEÇMİŞ	84

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 1: 1830 Yılı Golos Nahiyesi Müslim- Gayrimüslim Nüfusu	11
Tablo 2: 1843 Yılı Golos Nahiyesi Müslüman Nüfusu	12
Tablo 3: 1847 Yılı Golos Nahiyesi Gayrimüslim Nüfusu	14
Tablo 4: 1871'de Golos'taki Konsolosluklara Dair İngiliz Raporu.....	18
Tablo 5: 1858- 1871 Yıllarında Golos'ta İngiliz Başkonsolosluğundaki Görevliler	19
Tablo 6: 1863 Golos Telgrafhanesi'nde ki Memur Maaşları	Error! Bookmark not defined.
Tablo 7: 1863 Golos Gümrüğü'nde ki Eski ve Yeni İskele Tamir Masrafları.....	51
Tablo 8: 1869- 1870 Tesalya Ticareti.....	57
Tablo 9: 1858 ve 1871 Yıllarında Gerçekleşen Toplam İthalat ve İhracat Değerleri	58
Tablo 10: 1873 Yılında Golos Limanı Ticareti	59
Tablo 11: 1874 Yılında Golos Limanı Ticareti	60
Tablo 12: Golos Limanı'ndaki İthalat ve İhracat Değerlerinin Yıllara Göre Karşılaştırılması.....	61
Tablo 13: İhraç Edilen Ana Ürünlerin 1879 Yılı İçindeki En Yüksek Fiyatları	61
Tablo 14: 1877, 1878 ve 1879 Yıllarında Golos'ta Nakliye	61

FOTOĞRAFLAR DİZİNİ

Fotoğraf 1: Golos Eski Camii.....	29
Fotoğraf 2: 1881 Golos Rıhtımı	36
Fotoğraf 3: Golos Tren İstasyonu.....	42
Fotoğraf 4: Golos Kalesi	48



HARİTALAR DİZİNİ

Harita 1: Golos'ta Tren İstasyonu Arkasında İslam Kabristanı	25
Harita 2: Golos Limanı ve Körfezi	35
Harita 3: 1840'lı Yıllarda Palaia Magazeia	49
Harita 4: 1882 Golos Planı.....	54
Harita 5: Golos Kazası Drake Karyesi Antimon ve Simli Kurşun Madeni	65
Harita 6: Golos Kazası Krom Madeni	66



KISALTMALAR DİZİNİ

BOA.	: Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
H.	: Hicri
M.	: Miladi
Vd.	: Ve Diğerleri
Vb.	: Ve Benzerleri
YÖK.	: Yüksek Öğretim Kurulu

GİRİŞ: LİMAN KENTLERİNİN ÖNEM KAZANMASI VE GOLOS

Kent, farklı tanımlamaları olsa da nüfusun büyük bölümünün ekonomik faaliyetlerini ticaret, sanayi ve hizmet sektörlerinde yürüttüğü, toplumsal ve kültürel örgütlenmelerin bulunduğu yerleşim birimi şeklinde tanımlanmaktadır (Yahyagil, 1998:105; Kaypak, 2012: 4; Koyuncu, 2013: 157). Kent ifadesinin yerine çeşitli kavramlar kullanılmıştır. Yunancada Polis, Fransızcada Cite, Arapçada Medine, Almandada kale ya da oturma alanı anlamına gelen Bough/ Borough, Latince ise yurttaşlık anlamında Urbs ve Civitas kelimeleriyle ifade edilmiştir (Yılmaz ve Çiftçi, 2011: 254). Ayrıca Farsçadan dilimize geçen “şehir” kelimesi de aynı anlamı içermektedir (Kaypak, 2012: 3).

İlk kentsel alanlar dini yapılar etrafında doğmuştur. Kale ve surların çevrelediği bir alan içerisinde oluşmaya başlayan kentler zamanla bu alanların dışında da kurulmaya başlamıştır (Yılmaz ve Çiftçi, 2011: 256). Antik kentlerin, etrafını kuşatan kırsal alanlar için ekonomik, hukuki ve kültürel bir merkez oluşturması dikkat çekmektedir. Kentlerin özellikle dini mekânlar etrafında kurulması bu dönemde gerçekleştirilmiştir. Ortaçağ kentlerinin gelişimine bakıldığında ise daha çok ticari faaliyetlerin yoğun olduğu yerlerde kurulmuşlardır. Buda kentlere göçün en büyük sebepleri arasında yer almaktadır. Ticaretin gelişmesiyle beraber yaşanan yoğun göç hareketi nüfus artışına neden olmuştur. Bu dönemde kentlerin gelişiminde, din adamları ve soyluların yanı sıra etkili olan yeni bir sınıf olarak tüccarlar ortaya çıkmıştır. Bu tüccarlar buldukları kentlerin birer cazibe merkezi haline gelmesinde etkili olmuşlardır (Güven, 2016: 24).

Kentlerde meydana gelen nüfus artışıyla beraber yaşanan kentleşme Sanayi Devrimi ile birlikte daha da hızlanmıştır. Sanayileşme, toplum yapısını ve değerlerini de değiştirmeye başlamıştır. İnsanlar daha iyi şartlarda yaşamak ve daha çok kazanmak için şehirlere doğru hareket etmişlerdir (Yılmaz ve Çiftçi, 2011: 257). Kentleşme tarımsal faaliyetlerin azalması, sanayi üretiminin gelişmesiyle iç içe girmiştir. Dolayısıyla kentlerde mesleki farklılaşma daha da dikkat çekici hale gelmiştir (Köksal, 2012: 3).

Ticaretin gelişmesi ile birlikte zenginlik feodal toprak sahiplerinin ellerinden çıkıp tüccarların eline geçmiştir. Feodal düzenin zayıflamasıyla beraber ticari gücü ellerinde bulunduran tüccarlar artık kent ve ülkeler arasında ticaret yapmaya başlamıştır. Feodalizmin yerini alan ticari kapitalizm, kentlerin gelişmesinde önemli bir etken

olmuştur. Ticaretin gelişmesiyle birlikte kentler önem kazanmaya başlamış; kentler geliştikçe de ticaretin hacmi artmıştır. Dolayısıyla birbirini etkileyen süreç yaşanmıştır (Serbestoğlu ve Tümtaş, 2017: 2). Ticaretin küreselleşmesi ve hacminin artması sanayileşen ülkeleri hammadde ve pazar arayışına itmiştir. Bu da beraberinde sanayileşen ülkelerin merkez, sanayileşememiş ülkelerinde çevre olarak tanımlanmasına, diğer bir ifade ile çevreleşme sürecinin ortaya çıkmasına yol açmıştır (Ballı, 2015: 511).

Sanayileşen ülkelerin hammadde ve pazar arayışından Osmanlı Devleti de etkilenmiştir. Sanayileşmiş ülkeler Osmanlı Devleti'ni önemli bir hammadde kaynağı ve pazar alanı olarak görmüşlerdir (Mazak, 2014: 248). İmzalamış olduğu ticaret anlaşmaları da Osmanlıların tüketici rolünü pekiştirmiştir. Anlaşmalar sanayileşmiş devletlere Osmanlı topraklarında ticari hâkimiyet sağlamış ve dışarıdan getirilen ürünler zaten zayıf olan Osmanlı sanayisinin adeta bitişi olmuştur. 1838'de İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Anlaşması ile gümrük vergileri yeniden belirlenmiş, Osmanlı ülkesi Avrupalıların açık pazarına dönüşmüştür (Kütükoğlu, 1976: 4- 5).

Kapitalizm ve merkez- çevre ilişkisi sadece sanayileşmiş ülkelerin değil henüz sanayileşememiş olan ülkelerin kentlerinde de değişimlere neden olmuştur. 1839 yılından beri reform çabası içerisinde olan Osmanlı Devleti'nde modern kent planlaması, sanayileşmede geciktiği için Batı ülkelerinden daha farklı bir gelişme göstermiştir (Ballı, 2015: 514). Ancak Osmanlı Devleti'nin kapitalist dünya ekonomisinden etkilenmeye başlamasıyla birlikte Tanzimat'ın kent planlaması üzerine etkisi 1850'lerden sonra daha fazla hissedilmeye başlanmıştır (Arslan, 2010: 34). Tanzimat'ın kent yapısında meydana getirdiği değişime en iyi ayak uyduran yerler ise liman kentleri olmuştur (Ünlü, 2016: 13).

19. yüzyılda gerçekleşen kapitalist sistem ile birlikte liman kentleri önem kazanmaya başladı. Tüccarların girişimleriyle birlikte liman kentlerinde ticaret gelişti (Keyder, Özveren ve Quataert, 1994: 121). Ulaşımın kolay olması liman kentlerinin ayrıcalıklı yerler haline gelmesini sağladı. Avrupa'ya olan yakınlıklarından dolayı Balkanlar ve Batı Anadolu'daki kıyı şehirleri daha da geliştiler (Ünlü, 2016: 100). Nitekim Osmanlı kentlerinde meydana gelen kentsel dönüşüm 1860'lı yıllardan sonra liman kentlerinde kendisini daha çok belli etme imkânı bulmuştur (Tekeli, 1998: 305).

Liman kentleri coğrafi özelliklerinden dolayı diğer şehirlerden farklı bir gelişme göstermişlerdi. Kıyı kesimlerde yer alan ve deniz ulaşımına sahip olan bu kentler ticari faaliyetlerin en yoğun yaşandığı yerlerdi. Ticaretle zenginleşen liman kentleri ekonomik

güçleri ile ön plana çıkmıştır. Örneğin Londra, New York, Dakar, İzmir, İstanbul ve Mersin gibi liman kentleri birer ticaret kentleri olarak gelişmişlerdir (Koca Nemlioğlu, 2017: 160; Kaypak, 2012: 4). Özellikle buharın itme gücünün keşfedilmesiyle, buharlı gemilerin yapılmaya başlanması insan hayatında büyük kolaylıklar sağlamıştı. Bu alanda başı çekenler Avrupalılar olmuştu. Buhar gücü Avrupa'da 1811 yılında tatbik edilmeye başlanmış ve 1820 yılında buharlı gemi inşa etmeye başlanılmıştı (Hut, 2012: 71). Liman kentlerinin önemli bir hale gelmesinde etkisi büyük olan buharlı gemiler, Osmanlı limanlarına 1828'de girdi (Ekinci, 2006: 5). Buharlı gemilerin güvenli ve hızlı seferleri yük taşımacılığının yanında deniz yolculuğunu da cazip kılıyordu. Buharlıların hayata geçirilmesiyle 1840'lı yıllardan itibaren vapur yolculuklarında da artış görüldü (Kılıçaslan, 2013: 7). 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yabancı kumpanyaları Osmanlı iskele ve limanlarının neredeyse tamamına uğramaya başlamıştı. Bu durum liman kentlerinin gelişmesinde önemli bir etken olmuştu (Uygun, 2015: 282; Ürkmez, 2016: 7).

19. yüzyılda ticari ilişkilerin yoğunluk kazanması, limanları malın depolandığı, dağıtıldığı, el değiştirdiği ve gümrüklendiği bir alan haline getirmiştir. Bu dönemde dünya ticaretinde yaşanan iki gelişme liman kentlerinin önemini daha da artırmıştır. Bu gelişmelerden birincisi olan demiryollarının inşasıyla iç bölgeler ile kıyı bölgeler birbirine bağlanmıştır. İkincisi ise buharlı gemilerin faaliyet göstermesiyle ulaşım hızlanmıştır (Koca Nemlioğlu, 2017: 160). Osmanlı limanlarına buharlı gemilerin uğraması ve demiryolları yapımına da ağırlık verilmesiyle ikisi birbirini tamamlamış ve uluslararası deniz ticareti daha da gelişme göstermiştir (Ballı, 2015: 518). Özellikle teknolojik gelişmelerin etkisiyle ulaştırma faaliyetleri sürecin daha da hızlı ilerlemesini sağlamıştır (Niray, 2002: 3). Deniz ticaretinde etkili olan bu buharlı gemiler ile birlikte limanlar, karantinalar, fenerler, dalgakıranlar yapılmaya başlanmıştır. Yeni bir görünüme kavuşan liman kentleri Osmanlı ekonomik ve toplumsal yapısının Avrupa karşısında değer kazanmasını sağladı (Ballı, 2015: 511).

Ülkelerin giriş ve çıkış kapıları olarak kabul edilen limanlar, kara ve deniz ulaştırmasını birbirine bağlamalarından dolayı ekonomik merkez olarak ön plana çıkmaktaydı. Deniz yolu, taşınan yükün büyüklüğü, coğrafi ulaşım, ülkeler arası taşımacılık özellikleriyle ulaştırma sistemleri arasında en fazla tercih edilen yol olmuştu. Tüm bu özellikleriyle limanlar sadece ülke ekonomisine değil küresel ticaretteki mal akışında da önemli bir faktördü (Koca Nemlioğlu, 2017: 160).

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan itibaren yürüttüğü fetih siyasetinin amacı ticaret yollarına sahip olmaktı. Bu politika doğrultusunda kısa zamanda Akdeniz limanlarını da topraklarına katmıştı. 19. yüzyılda yabancı devletlere verilen imtiyazların artmasıyla birlikte Osmanlı limanları dünya ticaretine açılmaya başlamıştır (Koca Nemlioğlu, 2017: 161). Osmanlı Devleti, 19. yüzyıla kadar özellikle Doğu Akdeniz'de önemli bir ticaret ağı kurmuştu. Ancak, dünya ekonomik tarihi için bir dönüm noktası olan 19. yüzyıl, Osmanlı Doğu Akdeniz kentleri içinde yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Sanayileşmiş ülkelerin Akdeniz'deki yayılcı politikaları doğrultusunda, teknolojik gelişmeler, liman faaliyetleri, artan kent nüfusu ve kentsel gereksinimler Doğu Akdeniz liman kentlerinde de değişimler meydana getirmiştir (Ünlü, 2016: 10). 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Doğu Akdeniz kıyılarında liman inşa faaliyetleri yoğunluk kazanmıştır. Bölgenin Batı ekonomisine bağlanmasıyla birlikte ticarete artış sağlanmıştır (Hastaoglou- Martinidis, 2015: 95).

Osmanlı idaresindeki Doğu Akdeniz liman kentleri sundukları ekonomik fırsatlarla, Akdeniz'in doğusundaki liman kentlerinde toplumsal yapıyı farklılaştırarak Avrupa, Akdeniz ve imparatorluğun iç bölgelerinden göçmenleri çekmiştir (Ünlü, 2016: 13). 19. yüzyıl'da Doğu Akdeniz'de uluslararası ticaretin yapısı değişmiştir. Dış ticarete Batı ve Avrupa daha etkili olmaya başlamıştır. 1840 ve 1914 yılları arasında ithalat ihracattan fazla olarak ticarete artış sağlanmıştır. Doğu Akdeniz'de liman kentleri önem kazanmaya başlamıştır (Keyder, Özveren ve Quataert, 1994: 130- 131).

İçeri alandaki kentlere göre sanayinin geliştiği liman kentleri nüfus yoğunluğunun da en fazla yaşandığı yerler olmuştur. Osmanlı Devleti'nin kapitalist sistemine eklenmesiyle modernleşme özellikle liman kentlerinde kent nüfusunun artmasına buna bağlı olarak da yeni iskân alanlarının açılmasını sağlamıştır. 16. yüzyılda kentli nüfus %8- 9 civarında iken bu oran 19. yüzyıla gelindiğinde %25'e ulaşmıştır (Ballı, 2015: 514; İpek, 2006: 109). Liman kentlerinde nüfusun bu denli artmasının nedeni, ekonomik faaliyetlerin oralarda daha yoğun olmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum iç kentlerden liman kentlerine insanları çekmiştir (Keyder, Özveren ve Quataert, 1994: 138). Özellikle Osmanlı ile Avrupa ve Amerika arasında dış göç hareketliliğinin de artmasında etkili olmuştur (Uygun, 2015: 282).

Liman kentlerinde tüccarlar, iç bölgelerdeki üreticilerle deniz ötesindeki tüketiciler arasındaki aracılığı sağlıyorlardı (Keyder, 2015: 18). Liman kentlerinin en belirgin özelliği

ise nüfusunun büyük bir bölümünü yabancılar oluşturmaktaydı. Osmanlı liman kentlerinde bu bağlamda çok sayıda ecnebi tüccarı görmek mümkündür. Üstelik ticarete ve şehrin gelişmesine bağlı olarak liman kentlerinde etnik ve dini kozmopolitlik iç bölgelerdeki yerleşim birimlerinden çok daha fazla göze çarpmaktadır (Keyder, Özveren ve Quataert, 1994: 139; Keyder, 2015: 24).

Osmanlı Devleti'nin son yüzyılına gelindiğinde ise, Doğu Akdeniz'deki kent yapısında meydana gelen değişiklikler Tesalya'da bulunan Osmanlı kentlerinde de görülmeye başlamıştır. Tanzimat dönemi ile birlikte modern devlete geçiş çalışmaları Tesalya'daki Osmanlı şehirlerinde de uygulama alanı bulmuştur. Ayrıca Tesalya'nın coğrafi yapısından dolayı Batı ile doğrudan ilişki içerisinde ve oldukça etkin bir bölgedir (Çiftçioğlu, 2018a: 2301).

Tesalya'nın en eski yerleşimlerinden biri olan Golos, Osmanlı modernleşmesinden çok daha önce ortaya çıkmış bir kenttir. Golos, Yunanistan'ın doğusunda Ege Denizi kıyısında yer almaktadır. Golos bölgesindeki arkeolojik bulgular kentin yedi bin yıllık zengin bir geçmişe ve kültüre sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Kentin bulunduğu Tesalya toprakları oldukça verimli olup yerleşim için tercih edilmiştir. Böylece hem konumu hem de arazinin verimliliğine bağlı olarak Tesalya'da ticari ilişkiler erken dönemlerden itibaren canlılık göstermiştir (Athanassiou & Christodouou, 2015: 6). Bugün "Volos" olarak adlandırılan Golos, Antik Magnesia bölgesinde bulunan bir liman kenti olup Tesalya'nın tek iskelesidir (Çiftçioğlu, 2018a: 2300). Aynı adı taşıyan Golos Körfezi'nin en kuzeyinde bir koyun içinde yer almaktadır. Golos'un en eski adı "Pagase" ya da "Kure"dir (Tuğlacı, 1985: 347; Sami, 1314: 3284- 3285). Bugünkü adının ise antik dönemdeki "Lolkos" tan geldiği kabul edilmektedir (Akyay, 2001: 53). Golos, Osmanlı Devleti zamanında Rumeli Eyaleti'nin güney sınırı olarak belirlenmiştir. Atina'ya 327 km, Selanik'e 207 km uzaklıkta olup, Yenişehir'in 50 km güneydoğusunda bulunmaktadır (Çiftçioğlu, 2018b: 92- 93).

1352'de başlayan Osmanlıların Rumeli'ye yerleşmeleri kısa sürede Tesalya bölgesini de etkiledi. Gazi Evrenos Bey komutasındaki Osmanlı kuvvetleri tarafından Tesalya'nın doğu ovası 1386- 87 yıllarında ele geçirildi (Kiel, 2011: 522; İnalçık, 2008: 232). Ardından 1395'te Tırhala fethedilerek Osmanlı topraklarına katıldı (Kayapınar, 2002: 190). Osmanlı idaresinin ilk yarısında Tırhala Sancağı bütün Tesalya bölgesini kapladı (Kiel, 2011: 524). Tesalya bölgesinde yer alan Tırhala Sancağı 1881 yılına kadar Osmanlı idaresinde

kalmıştır. 19. yüzyılın ortaların kadar Rumeli Eyaletine bağlı kalan sancak, 19. yüzyılın ikinci yarısında Yanya'ya, daha sonrada Selanik Eyaletine bağlanmıştır (Çiftçioğlu, 2018a: 2300). Tırhala Sancağı dâhilindeki Golos Osmanlılar tarafından 1423 yılında ele geçirilmiştir. Bölgede tamir edilen 100 ev dışında ambar, kışla, bir ya da iki camii vardı. Daha sonra buralara Türk sakinler yerleştirilmişti. Golos kalesi ilk defa 1655'te Morozini birliklerinin eline geçerek yağmalanmıştır. 17. yüzyılın sonunda zarar gören kale tekrar inşa edilmiştir. Kalenin konumu hem savunma hem de ticari açıdan önemliydi (ΑΓΛΑΙΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 35- 42). Golos Kalesinin Osmanlılar tarafından askeri bir üs olarak kullanılmasının yanı sıra Tesalya'nın verimli ovalarındaki tahıl üretimi nedeniyle giderek önemi artmıştır. Bundan dolayı Golos sahillerinde ürünlerin ithalatı için "çarşı" ya da "Palaia Magazeia" adlı bir bölge geliştirilmiştir. Genelde kalenin içerisinde askeri ve dini yapılar yer alırken, ticari alanlar kalenin dışında deniz kıyısında gelişmiştir (Ünlü, 2016: 151).

Golos, 19. yüzyılın ortalarına kadar Tırhala Sancağına bağlı küçük bir yerleşim birimi idi. 1830'lu yıllara kadar bir kale içerisinde bulunan şehir bu tarihten sonra hızlı bir şekilde modernleşme sürecine girmiştir. Bu denli hızlı bir gelişme ve modernleşme Golos kazasının coğrafi yapısından kaynaklanmaktadır. Kale ve denizin arasında dar bir şeritte güçlü bir toprak sahibi olan Yakup Ağa'ya ait 150 depo ve dükkân bulunmaktaydı. Burası büyümekte olan ticari faaliyetlere hizmet vermiştir. Buharlı gemilerin denizlerde seyretmeye başlamasıyla ticari faaliyetlerde artış sağlanmıştı. Golos da zamanla ticaret kültürünün hızla nüfuz ettiği yerlerden birisi haline gelmiştir (Yerolympos, 2010a. 9: Çiftçioğlu, 2018a: 2300). 19. yüzyılda ticari faaliyetlerin artmasıyla birlikte Golos'un kent yapısında da değişim başlamıştır. Ayrıca, Tanzimat'ın etkileri ve Yunan hududuna yakınlığı kentin modernleşmesinde etkili olmuştur (Θεοδωροπούλου, 2016: 14).

Osmanlı Devleti 1840 yılında şehri yeniden inşa etme konusunda herhangi bir kısıtlama getirmeyerek aksine teşvik etmiştir. Şehir bundan sonraki süreçte giderek gelişme göstermiştir (Θεοδωροπούλου, 2016: 17). Deniz kenarının üzerinde bir tepede kurulu olan Golos şehri, 1840'ların başına kadar 150 kadar Türk ailesinin yaşadığı kale içerisindeki küçük bir yerleşim birimiydi. Ancak şehrin doğu tarafında Pelion tepesinde bulunan Rum tüccarlar vasıtasıyla şehirleşme süreci başlamıştır (Akyay,2001: 53). Bölgede yaşayan Rumlar 1841 yılında Abdülmecid'e dilekçe göndererek deniz kıyısında yeni bir kent inşası için izin istemişlerdir. Rum tüccarların girişimleriyle daha önce küçük bir yerleşim birimi olan şehrin yeni yerleşimlere açılarak modern bir liman şehri haline

gelmesinin ve burada ticaret yapmanın Osmanlı maliyesine de katkısı olacağını ileri sürmüşlerdir. Bu plan bölgedeki ticareti teşvik etmekle birlikte, devlet hazinesine katkısı olacağından dolayı Osmanlı Devleti bu teklifi kabul etmiştir. Bunun üzerine bölgeye araştırma yapması üzerine mühendis gönderilmiştir (Yerolympos, 2010a: 9; Çiftçioğlu, 2018a: 93). Güvenlik sebebiyle kaleden itibaren 600 metrelik bir alanda yerleşime izin verilmeyerek, sadece kalenin doğusunda deniz kıyısında bir kent kurulması kararı alınmıştır. 1844 yılında inşasına başlanan Golos kenti, bugün “Ag. Teheodori” olarak adlandırılan kale (eski şehir) ile Pelion’luların yaşadığı bölge (Yeni şehir) olarak ikili bir yapı halinde gelişmeye başlamıştır (Ünlü, 2016: 152). Deniz kıyısında kurulan bu kent planlı, satranç bir şekilde çizilerek Avrupa kentlerini aratmamıştır. 1856 yılına kadar 70-80 kadar kârgir ev ve depo, kilise ve birde okul yapılmıştır (Yerasimos, 2006: 173). Golos’taki bu gelişmeler ile birlikte Rum ve Yunanlı tüccarlar buraya yerleşmeye başlamıştır. Sağlam bir limana sahip olan kent Selanik’ten sonra Osmanlı Devleti’nin Ege Denizi’ne açılan en önemli ikinci iskelesi olmuştur (Tuğlacı, 1985: 347; Çiftçioğlu, 2018b: 93).

Golos, Yunanistan kasabaları arasında şehir manzarası ve mimarisi ile dikkat çekmektedir. Golos kozmopolit bir yapıya sahip olup köylerindeki mimari yapısı ve modernleştirme hareketleri ile birlikte “Tesalya’nın Parisi” olarak adlandırılmıştır (Hastaoglu- Martinidis, 2015: 4). Şehir, 1841 yılına kadar Yenişehir-i Fenâr’a bağlı bir nahiye iken Tırhala Kazası’ndaki Milas ve Timur Köyleri daha sonra sınırlarına dâhil edilmiştir. Zamanla genişlemeye başlayan Golos 1848’de Yenişehir-i Fenâr’dan ayrılarak müstakil bir kaza olmuştur. Ardından Tefvik Efendi Golos’a naip olarak atanmıştır. 1851 yılına kadar kaza müdürlüğü olan Golos, bu tarihten sonra kaymakamlığa geçmiştir. On kuruşluk bir mahkeme dava masrafının 150 kuruş çıkması yine aynı şekilde bu durumun ticaret ve ziraatte de etkilerinin görülmeye başlanması Golos’un kaymakamlığa geçişinde etkili olmuştur. Ayrıca müdürlük maaşlarında da bir takım değişiklikler görülmüştür. Üç bin kuruş olan müdürlük maaşı beş bin kuruşa tamamlanarak geri kalanı vergiye ilave edilmiştir (Çiftçioğlu, 2018a: 2303).

Kazanın hızlı bir şekilde gelişip büyüdüğü şehrin fiziki yapısından da anlaşılmaktadır. 1872 yılında Golos Kazasınının 450 hane, 440 mağaza, bir kale ve dört bölüklük bir kışlası varken 1878’e gelindiğinde ise kazada 725 hane ve 540 mağaza bir de hükümet dairesi bulunmaktadır. Yine kaza dâhilinde açılan okul ve bu okullara devam eden öğrenci sayısına bakıldığında zaman da kazanın geliştiği görülmektedir. Okullara devam

eden öğrenci sayısı 1872 yılında 3622 (Yanya Vilayet Salnamesi: 114), 1876'da 3120 (Yanya Vilayet Salnamesi: 125), 1877'de 3300 (Yanya Vilayet Salnamesi: 128) ve 1878 yılında yine 3300 kişinin okula devam ettiği bilinmektedir (Yanya Vilayet Salnamesi: 147).

Golos, idari yapısına bakıldığı zaman Tırhala Sancağının diğer kazalarına göre farklılık göstermektedir. Sancağın diğer kazalarında çiftlik yerleşkesi bulunmasına rağmen Golos'ta çiftlik yerleşimlerine rastlanmamaktadır. Bundan dolayı 19. yüzyılın ortalarında kaza 36 mahalle ve 43 köyden oluşmaktadır (Çiftçioğlu, 2018a: 2303).

Liman kentleri gelişmişlikleri ve ticari yönleriyle diğer kentlere göre daima ön planda olmuşlardır. Hızla gelişme gösteren bu kentler getirilmekte olan her ne ise onun karaya ulaştığı ilk yerlerdir. Golos da tüm bu özelliklerden etkilenerek gelişen bir liman kentidir. Golos'un gelişme hızı iç bölgelerdeki kentlerden neredeyse farksızdı. Ancak buharlı gemilerin limanına uğramaya başlamasıyla gelişen Golos kazası önemli bir balkan liman kenti olmuştur. Kent, 20- 30 yıl gibi kısa bir zamanda büyük bir gelişme göstererek âdeta yeniden inşa edilmiştir. Bu gelişmelerde Tanzimat'ın etkisi olduğu kadar halkın talepleri de etkili olmuştur. Golos kazasında yaşanan bu hızlı gelişme 1881 yılında bölgenin Osmanlı elinden çıkışına kadar devam etmiştir (Çiftçioğlu, 2018a: 2304).

Golos'un Yunanistan'a geçişi ile birlikte modernleşme faaliyetleri yoğunluk kazanmıştır. Zamanla şehirde yeni üretim alanları ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu gelişme ile birlikte Doğu Akdeniz'deki diğer ana liman kentleri olan İskenderiye, Beyrut, İzmir, İstanbul, Selanik ve Pire'de olduğu gibi Golos'un da ekonomik ve sosyal yapısı değişme göstermiştir. 1920 yılına gelindiğinde Golos kenti bir sanayi merkezi haline gelmiştir (Athanassiou & Chritodouou, 2015: 6).

I. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmada, Yanya Eyaleti'nin Tırhala Sancağı'na bağlı bir liman kenti olan Golos Kazasının 19. yüzyıldaki yaşadığı değişim süreci sosyal ve ekonomik boyutlarıyla incelenmektedir. Elde edilen veriler ışığında ilgili dönemde kentin nüfusu, ticari yapısı, tarımsal faaliyetleri ve fiziki gelişimi hakkında bilgiler ortaya konulmaktadır.

Bir toplumun sosyal ve ekonomik temelleri ortaya konmadan o toplumda meydana gelen olayların nedenleri tam olarak anlaşılamayacaktır. Bu bilgilerin tespit edilmesi 19.

yüzyılın ortalarında Golos Kazasının sosyal ve ekonomik yapısının anlaşılmasına katkı sağlayacağından dolayı önem arz etmektedir.

II. Kaynakların Tanıtımı

19. yüzyılda Golos kazasının sosyal ve ekonomik durumunun ele alındığı bu araştırmada temel olarak Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nden yararlanılmıştır. Arşivden elde edilen değişik fonlardaki dönemin belgelerine kaynakçada yer verilmiştir.

Tez çalışmamızın kapsadığı döneme ait kullandığımız arşiv belgelerinin yanı sıra Yanya Vilayet Salnameleri'nden de yararlanılmıştır. Yanya Vilayet Salnamelerinden bölgedeki nüfus, tarım ürünleri, hayvancılık, eğitim, doğal kaynaklar ve coğrafi özellikler gibi birçok alanda bilgilere ulaşılabilmektedir.

Bu kaynakların beraberinde araştırmada sıkça başvurulmuş kaynaklardan birisi de İngiliz konsolosluk raporlarıdır. Osmanlı topraklarının birçok bölgesinde görev yapmış olan İngiliz konsoloslarının raporları Osmanlı sosyal ve ekonomik tarihi açısından önemli bilgiler sunmaktadır. Birincil kaynaklardan elde edilen veriler kitap ve makalelerdeki bilgiler tarafından desteklenmiştir.

III. Araştırmanın Yöntemi

19. yüzyılın ortalarında Golos Kazasının sosyal ve ekonomik durumunun tespit edilmeye çalışıldığı bu araştırmada doküman analizi modeli kullanılmıştır. Bu bağlamda ilk etapta araştırmaya ait veriler Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nden (BOA) temin edilmiştir. Arşiv kataloglarındaki Golos Kazası ile ilgili belgeler taranarak arşivden talep edilmiştir. Elde edilen belgelerin günümüz Türkçe'sine transkripsiyonu yapılarak sosyal ve ekonomik veriler ortaya çıkarılmıştır.

Aynı şekilde Yanya Vilayet Salnameleri de okunarak transkripsiyonu yapılmıştır. Daha sonra İngiliz konsolosluk raporları Türkçeye çevrilerek birincil kaynak araştırılması tamamlanmıştır. Verilerin toplanma sürecinde ilk önce veriler deftere not alınmış ardından bilgisayar ortamına aktarılmıştır. Ortaya çıkan bilgiler neticesinde konu başlıkları belirlenmiştir.

Birincil kaynak araştırması sonucu elde edilen verilerin değerlendirilmesi ve Golos Kazası hakkında diğer çalışmalarda kullanılan verilerle karşılaştırılması amacıyla ikincil kaynak araştırılması yapılmıştır. Konu ile ilgili yerli ve yabancı araştırma eserlerinden istifade edilmiştir.

I. BÖLÜM

1. GOLOS KAZASINDA YAŞAM

1.1. Nüfus

Nüfus, Arapça nefis kelimesinin çoğulu olup “nefis; ruh, can, hayat” anlamlarına gelmektedir. Nüfus daha çok bir bölgede yaşayan insanları ifade etmek için kullanılmaktadır. “Bir yerde oturan, ikamet eden” anlamındaki sâkinin çoğulu olan sükkân/sekene de nüfus karşılığında kullanılmaktadır (Bozkurt, 2007: 293).

Nüfus, toplumların sosyal ve ekonomik yapısının şekillenmesinde en önemli faktörlerden birisidir. Bir toplumdaki nüfusun artıp- azalması ile nüfus- üretim ilişkisi savaşların ve diğer tarihi olayların bazen nedenleri bazen de sonuçları arasında yer almaktadır. Nüfus, üretim ve tüketim konusunda, iş gücü, ekonomik, askeri ve daha birçok yönüyle ülkelerin önem verdiği kaynaklardan biridir (Akşit, 2016: 1).

Osmanlı Devleti de ilk dönemlerden itibaren nüfus sayımına büyük önem vermiştir. Klasik dönemden itibaren yapılan nüfus sayımlarının temel amacı toprak miktarının belirlenmesine yönelik olmuştur. Devlet ilk dönemlerde otuz yılda bir yaptığı tahrirler ile nüfusu belirlemek adına sayımlar gerçekleştirmiştir. Bu uygulama zaman içerisinde yasal bir hale getirilmiştir (Karal, 1995: 6).

Osmanlı Devleti’nde ilk nüfus sayımına 1826- 28 yılları arasında başlanmıştır. Fakat o tarihlerde Rusya ile olan savaş durumundan dolayı sayım yarım kalmıştır. Savaşın bitimiyle birlikte Osmanlı Devleti’nde modern anlamda ilk nüfus sayımı 1831 yılında tamamlanmıştır (Karal, 1995: 9- 10). Bu dönemde yapılan nüfus sayımlarında kişi yerine hane esas alınmıştır. Gerçekleştirilen sayımlar sırasında belli bir yaşa gelmiş erkek nüfus sayılmıştır. Kadınlar ve çocuklar ile birlikte hiç kazancı olmayan yaşlılar ise sayıma dâhil edilmemiştir. 1831 nüfus sayımının amacı ülkede vergi verebilecek ve askerlik yapabilecek nüfus miktarını tespit etmektir (Sungur, 1999: 558- 559). Bir takım eksiklik ve aksaklıklara rağmen yapılan bu nüfus sayımı ülke dâhilinde yaşayan Müslüman ve Gayrimüslim nüfusu ortaya çıkarması bakımından önemlidir. Osmanlı Devleti’nde toprak yazımı amacı güdülmeyen yapılan ilk nüfus sayımı olarak kabul edilmektedir (Akşit, 2016: 7). 1844

yılında tamamen askeri ihtiyaçlar doğrultusunda bir sayım daha yapılmıştır (Çavdar, 1999: 554-555).

Osmanlı Devleti'nde yapılan nüfus sayımları hep eksik olmuştur. Esas olarak Osmanlı Devleti'nde sağlıklı bir nüfus sayımı 1877- 78 Osmanlı- Rus Harbi sonrasında yapılabilmektedir. Siyasi durumun düzelmesinin ardından nüfus sayımı ile ilgili yapılan hukuki bir düzenlemeyle Şura-yı Devlet tarafından hazırlanan “Sicil-i Nüfus Nizamnamesi” 4 Eylül 1881 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Güler, 1999: 568). Bu tarihten itibaren yapılan sayımlarda nüfus; yaşa, cinsiyete, medeni duruma, etnik yapı, dinsel durum, meslek ve doğum yerlerine göre sınıflandırılmıştır (Akşit, 2016: 8). Bu doğrultuda 1882 yılında yapılan sayımlara artık kadınlar da dâhil edilmiştir (Çavdar, 1999: 555).

Bir kent hayatının iyi anlaşılabilmesi için orada yaşayan nüfusun tespit edilerek özelliklerinin bilinmesi gerekmektedir. Kent nüfusunun miktarı, cinsiyeti, hareketliliği, iş-güç durumları hakkında edinilen bilgiler o toplumun sosyal ve ekonomik konumunun belirlenmesinde oldukça etkilidir (Özcan, 2007: 43).

Tesalya bölgesindeki Müslüman nüfusun çoğunu Anadolu'dan Rumeli'ye nakledilen Türkmenler oluşturmuştur. Bununla birlikte Türkler, Tatarlar, Arnavut ve Çerkesler olmak üzere dört etnik gruba ayrılmaktadır (Serbestoğlu, 2014: 1076). Müslümanların dışında nüfusun büyük çoğunluğunu Rum ve Ulahların oluşturduğu Hristiyanlar meydana getirmektedir (Sami, 1308: 1652).

Tesalya Bölgesi'nde bulunan Golos'ta 1800'lü yıllarda kale içerisindeki yerleşimde 150 Müslüman ailenin yanı sıra limanda çalışan ve kalenin dışında yaşayan çok sayıda Yahudi nüfus bulunmaktaydı (Ünlü ve Göksu, 2018: 25). Golos 1830'ların başlarına kadar henüz Yenişehir-i Fenar Kazasına bağlı bir nahiye idi. Ancak burada ticari faaliyetlerin yoğunluk kazanması Golos'un hızlı bir şekilde gelişmesini sağlamıştır. Ticari yapıda meydana gelen bu hareketlilik nüfusun artışında etkili olmuştur. Golos özellikle tüccarların yerleştikleri bir liman kenti haline gelmiştir (Çiftçiöğlü, 2018b: 163).

Tablo 1: 1830 Yılı Golos Nahiyesi Müslim- Gayrimüslim Nüfusu (Çiftçiöğlü, 2018b: 136)

	Hane	Kişi sayısı
Müslim	138	247

Gayri Müslim	1.776	3.671
Toplam	1.914	3.918

1830 yılı nüfus sayımlarına göre Golos'ta toplam 3.918 kişi yaşamaktadır. Golos'taki nüfusun büyük çoğunluğunu ise Gayrimüslimler oluşturmaktadır (Çiftçioğlu, 2018b: 136).

Tablo 2: 1843 Yılı Golos Nahiyesi Müslüman Nüfusu (Çiftçioğlu, 2018b: 164- 165)

Yer	Hane	Kişi Sayısı
Erilasti karyeleri	1	23
Golos Karyesi	471	1003
Golos Bahçeleri	7	152
Golos Kalesi	1	32
Golos Kalesi İslam Kiptisi	5	40
Golos Merkez	72	104
Alason Karyesi	112	227
Anyelos Kayesi	89	209
Atafenos Karyesi	154	314
Ayalorşar Karyesi	296	583
Ayayorgi Karyesi	273	595
Birçat Yancıyan karyesi	1	42
ÇıngarAda Karyesi	368	758
Darbasar Karyesi	189	403
Drake Karyesi	364	888
Elason Karyesi	33	47
Ergilasti Karyesi	393	686
Gıraşan Karyesi	74	157
Givas Karyesi	205	490
Karabaş Karyesi	85	109
Karaşahor Karyesi	207	487
Lafyekos Karyesi	254	559
Mikraraç Karyesi	80	210

Milas Karyesi	238	450
Muras Karyesi	117	234
Navaz Karyesi	106	194
Nihor Karyesi	239	489
Osturfelu Karyesi	23	43
Karye-i Parakendayan dönemlik işçiler	1	51
Portariye Karyesi	69	160
Vizici Karyesi	153	347
Zağra Karyesi	110	294
Ayatanaşi Mahallesi	55	117
Ayayorgi Mahallesi	71	168
Ayayorgi Mahallesi	112	311
Berdar Mahallesi	26	55
Birçat Yancıyan Mahallesi	1	47
İsaki Mahallesi	63	134
İsteyavas Mahallesi	58	132
Kiryaki Mahallesi	80	202
Kokrak Mahallesi	66	164
Malis Mahallesi	105	223
Masluh Mahallesi	64	133
Mikraniçe Mahallesi	135	276
Mişretetka Mahallesi	56	105
Orta Mikraniçe Mahallesi	104	297
ParagezeyanMahalellesi	65	125
Pazar Mahallesi	88	207
Poriyo Mahallesi	109	265
PorponoMahallesi	55	102
Soytaru Mahallesi	110	295
Tano Mahallesi	85	187
Tunca Mahallesi	126	134

Yukarı Mahalle	110	268
Kanalaki Mahallesi	75	217
TOPLAM	6.675	14.544

Tabloya bakıldığında 1843 yılında Golos Nahiyesinde 6.675 hanede 14.544 gayrimüslim nüfus bulunmaktadır (Çiftçioğlu, 2018b: 164- 165). 1844 yılında şehrin yeniden inşasıyla birlikte nahiyeye Hristiyan nüfus da eklenmiştir. Artık Golos'ta Müslüman, Yahudi ve Rum'ların yanı sıra Katolik nüfus da birlikte yaşamaya başlamıştır (Ünlü ve Göksu, 2018: 25).

Tablo 3: 1847 Yılı Golos Nahiyesi Gayrimüslim Nüfusu (Çiftçioğlu, 2018b: 165- 166)

Yer	Hane	Kişi Sayısı
Golos Bahçesi	87	185
Ahinon Karyesi	71	155
Alodater Karyesi	328	717
Anyelos Karyesi	112	262
Ayayorgi Karyesi	319	775
Baştankı Karyesi	59	118
Çıgarata Karyesi	45	97
Drake Karyesi	426	1.069
Ergılasti Karyesi	391	837
Eski Karyesi	70	166
Fetihor Karyesi	235	599
Karabaş Karyesi	103	197
Kemreşa Karyesi	82	187
Kisvese Karyesi	265	632
Lafkoz Karyesi	289	722
Makdara Karyesi	93	221
Metrah Karyesi	65	140
Mikraniçe Karyesi	101	246
Miloş Karyesi	353	796
Muras Karyesi	153	366
Nauvaş Karyesi	107	226

Nihor Karyesi	271	610
Porapan Karyesi	102	243
Pořtarya Karyesi	114	299
Redebdamir Karyesi	202	462
Vizemposa Karyesi	149	400
Yanekadiř Karyesi	159	382
Yera Karyesi	33	69
Zađđara Karyesi	134	347
Aliđđađa Mahallesi	68	155
Anakař Mahallesi	141	326
Astaya Mahallesi	72	187
Ayagiryani Mahallesi	97	236
Ayatanař	52	125
Ayayarařk6y Mahallesi	180	789
Ayayorgi Mahallesi	151	540
Çarşı Mahallesi	159	409
Çeşme Mahallesi	109	561
Çınar Mahallesi	117	289
Kanalaki Mahallesi	108	257
Kokodan Mahallesi	86	198
Malada Mahallesi	107	250
Mitfarřa Mahallesi	113	270
Mivargi Mahallesi	116	301
Pazar Mahallesi	104	255
Tokřar Mahallesi	136	389
Varda Mahallesi	72	142
TOPLAM	7.246	17.204

Yukarıda verilen tabloya g6re 1847'de Golos Nahiyesinde 7.246 hanede 17.204 Gayrim6slim n6fus bulunmaktadır. Golos'un giderek b6y6d6đđ ve n6fusunun arttıđđ g6r6lmektedir (Çiftçiođđlu, 2018b: 165- 166).

Giderek genişlemeye başlayan Golos 1848 yılında Yenişehir-i Fenar'dan ayrılarak müstakil bir kaza olmuştur. Golos Kazası hızla büyüdüğü ve nüfusu arttığı için 1856 yılında oraya Defter Nazırı olarak ileri gelenlerden Mehmed Efendi aylık 400 kuruş maaş ile tayin edilmiştir. Mehmed Efendi'nin maaşı Golos ahalisinin vergisine eklenmiştir. Golos'a bazı yerlerin de ilave edilmesiyle birlikte alanı daha da genişlemiştir. Bundan dolayı Golos'un Tırhala Sancağına bağlı bir kaza olmasındansa doğrudan doğruya Yanya Eyaleti'ne bağlı bir kaza olması dahi istenmiştir (BOA, A. MKT. MVL,83/ 5- 1).

1859 yılında yapılan nüfus sayımına göre Golos'ta 16.490 Müslüman bulunmaktadır. Bu bakımdan Tırhala Sancağının Yenişehir-i Fenar'dan sonraki en fazla Müslüman nüfusuna sahip kazası olmuştur (Çiftçiöglü, 2018a: 2303).

Yunanlılar tarafından ilk resmi nüfus sayım çabası 1876 tarihinde Yenişehir ve Golos'taki Yunan konsolosları tarafından gerçekleştirilmiştir. Yunanlıların bu çabasının altında “ Megali İdea” düşüncesi bulunmaktadır. Bir propaganda aracı olarak gördükleri Rumları olabildiğince çok göstermeye çalışmışlardır. 1878 yılında yapılan nüfus sayımına göre Golos'ta 71.985 Hristiyan, 2.675 Müslüman, 650 Yahudi olmak üzere toplam 75.310 kişi bulunmaktadır. Aynı döneme ait Osmanlı Devleti'nin başka bir istatistiğine göre Golos'ta 112 köy, 852 Müslüman ve 36.688 gayrimüslim mevcuttur (Akyay, 2001: 62-63).

Golos'un Yunanistan'a bırakılmasının ardından 1881 tarihinde tekrar bir nüfus sayımı yapılmıştır. Yunan Devleti'nce yapılan bu sayıma göre Golos şehrinde Hristiyan, Müslüman ve Yahudiler yaşamaktadır (Ünlü ve Göksu, 2018: 25; Θεοδοροπούλου, 2016: 20). Golos'ta birçok Yahudi ile birlikte özellikle Türk nüfusu kale içerisinde yoğunlaşmıştır. Kale içerisinde 2.678 erkek, 2.309 kadın olmak üzere toplam 4.987 kişi bulunmaktaydı. Bu Golos'un nüfusunun %9'unu oluşturmaktadır (ΑΓΛΑΙΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 58). Kale içinin nüfusu 1889 yılında 11.029, 1895 yılında 15.000 ve 1896'da ise 16.788 kişiye ulaşmıştır (ΑΓΛΑΙΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 58; Ünlü, 2016: 134).

1897 savaşında Osmanlıların Yunanlıları bozguna uğratmasının ardından Tesalya'da bulunan Rumlar göç etmişlerdi. Ancak Tesalya'nın tekrar Yunanistan'a bırakılmasıyla geri dönen Rumlar Yunan Hükümetinin de desteği ile Müslümanlara karşı katliamlara başlamışlardır. Yaşanan bu baskılar yüzünden Müslümanlar Osmanlı topraklarına göç etmek zorunda kaldılar (Serbestoğlu, 2013: 230- 231). Türk- Yunan savaşının yaşandığı bu

dönemde Golos'taki Müslüman nüfusun oranı azalmış olup 1924 yılından itibaren de Müslüman nüfus tamamen silinmiştir (Ünlü ve Göksu, 2018: 26). 1930 yılına gelindiğinde kentin nüfusu 30.000 kişiye ulaşmıştır (Ünlü, 2016: 142). Golos'un şehir nüfusu artmaya devam ederek bugün 145.000 kişilik nüfusu ile Yunanistan'ın en büyük altıncı şehridir (Athanassiou & Chritodouou, 2015: 7).

1.2. Konsolosluk Faaliyetleri

Konsolos, Latince “danışmak, istişare etmek, düşünmek” gibi anlamlara gelen consulare fiilinden türetilmiştir. Roma'da önemli devlet meselelerini halk meclisi ile görüşen devlet memurunu ifade etmektedir. Ancak Ortaçağ'da bağlı oldukları devletin yabancı ülkelerdeki bir nevi ticari temsilcisi haline gelmiştir. Ortaçağ'daki bu değişiklik 19. yüzyılda da devam etmiştir (Savaş, 2002: 178- 179). Bu bakımdan konsolos, bir ülkede kendi vatandaşlarının haklarını ve çıkarlarını koruyan, ticaret ve kültürel etkinliklerini gözetken bir kamu görevlisidir (Kocabaşoğlu, 2004: 16).

18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticaret ve sanayi alanlarında meydana gelen hızlı gelişmeler ile birlikte, hükümetler konsolosluk kurumuna daha çok önem vermişlerdir. Ticaretin gelişmesiyle beraber yabancı devletler ticaretin etkin olduğu şehirlerde konsolosluk açmaya başlamışlardır (Aybay, 2009: 15). Özellikle ticari faaliyetlerin yoğun olduğu liman şehirlerinde sürekli konsolosluk kurumları oluşturulmuştur (Kocabaşoğlu, 2004: 16).

Golos ticaretin canlı olduğu bir yer olduğu için yabancı tüccar burada fazlasıyla bulunmaktadır. Bundan dolayı kentte yabancı konsolosluk kurumları da yer almıştır. Golos'ta 1854 yılında bir Fransız Konsolosluğu bulunmaktadır (Tuğlacı, 1985: 347). 1855 yılında ise İngiltere tarafından Mr. John Blont Golos'a konsolos olarak tayin edilmiştir (BOA, İ. HR, 119/ 5824). Golos'taki İngiliz Baş Konsolosluğu ilk olarak ticari bir amaç için kurulmamıştır. Bu konsolosluk Rusya ile savaşın ardından siyasi düşünceler doğrultusunda ortaya çıkmıştır. 1861 yılında Golos ve Larissa Baş Konsolosluğu birleştirilmiştir.

Tablo 4: 1871’de Golos’taki Konsolosluklara Dair İngiliz Raporu (Parliamentary Papers, 1871: 95- 96)

Ülke	Statü	Ticari Konumu	Personel	Yıllık Maaş (Sterlin)	Ek Gelir
Avusturya- Macaristan	Konsolos yardımcısı	Avust. Lloyd kumpanyası acentesi. Fakat Ticaret Yapmıyor	-	100	Nakliye komisyonu ve ücretlerinden yıllık ortalama 150sterlin.
Fransa	Konsolos yardımcısı vekili	Ticaretle uğraşılıyor	1 çalışan, (konsolos yardımcısı vekili tarafından tutulmuş)	- 50	Gemi ücretleri ve aidatlarından yıllık ortalama 100sterlin.
Yunan	Konsolos yardımcısı	Ticaret Yapmıyor Ticari Ticari	- 1 kâtip 1 koruma	150 65 20	Konaklama hizmeti
İtalya	Konsolos vekili	Ticari	-	-	Aidat ve ücretlerin bir kısmı

1871 yılında Golos’ta Avusturya- Macaristan, Fransa, Yunan ve İtalya’ya ait konsolosluk kuruluşları bulunmaktaydı. Bu ülkelerde konsolos yardımcısı, konsolos yardımcısı vekili ve konsolos vekili görev yapıyordu (Parliamentary Papers, 1871: 95- 96).

Yeni kurulan bu konsolosluklar Osmanlı Devleti’nin içişlerine karışmanın bir aracı olarak da kullanılmışlardır. Osmanlı Devleti’nin zayıf olduğu dönemlerde yetkilerini kötüye kullanmışlardır (Aybay, 2006: 27). Örneğin, Golos’ta Osmanlı tebaası ile yabancılar arasında yaralanma gibi olaylar vuku bulmuştur. Osmanlı Devleti’nde böyle bir olay yaşandığında yabancılar mensup olduğu konsolos tercümanı ile birlikte çağrılarak sorgulanmaktaydı. Bu tahkikat neticesinde gerekli ceza hükmü düzenlenmektedir. Ancak Golos’ta suç işleyen yabancılar bu ceza kanununa göre hapsedilirken mensubu oldukları konsolos vekilleri ceza kanununun uygulanmasına karşı çıkmışlardır. Konsoloslar suçu sabit olan yabancıların kendi konsolosluk hapisanelerinde cezalandırılacaklarını ifade

etmişlerdir. Bab-1 Ali ise her devlette kanunların hükmünün uygulandığını ifade ederek yabancılar İstanbul'da suç işlediklerinde sefaret tercümanların nezaretinde sorgulanıp gerekli cezayı almaktadır. Dolayısıyla Golos'ta suç işleyenler konsolosların görevlendireceği tercümanların yönetiminde sorgulanıp cezasının verilmesi istenmiştir. Eğer konsoloslar buna da karşı çıkarsa durum tekrar Bab-1 Ali'de görüşülecektir (BOA, HR. MKT, 328/ 79). Osmanlı Devleti yabancı devletlerin konsoloslukları aracılığıyla içişlerine karışmalarına son vermek amacıyla çeşitli girişimlerde bulunmuş olsa da sonuç alınamamıştır (Aybay, 2009: 389).

Tablo 5: 1858- 1871 Yıllarında Golos'ta İngiliz Başkonsolosluğundaki Görevliler (Parliamentary Papers, 1871: 97)

1858					
İsim	Statüsü	Ticari Konumu	Yıllık Maaş (Sterlin)	Ödenek	Hizmet Yılı
Robert Stuart	Konsolos Yardımcısı	İzni var ama ticaret yapmadı	150	Konsolosluk Ücreti	1 yıl
A. Dato	Geçici Tercüman	Ticaret Dışı	-	-	-
1871					
Henry Suter	Konsolos Yardımcısı	Ticaret yapıyor	Larissa'ya ek olarak 50	Konsolosluk ücreti	10 yıl
D.Abramnel	Tercüman	Ticaret yapıyor	-	Yıllık ikramiye	10 yıl
Arnaont Mallus	Bekçi	Ticaret yapmıyor	15		10 yıl

1858- 1871 yıllarında Golos'ta İngiliz Başkonsolosluğunda konsolos yardımcısı, geçici tercüman, tercüman ve bekçi görev yapmaktaydı (Parliamentary Papers, 1871: 97).

1.3. Eşkîyalık hareketleri

Eşkîya, sözlükte “bedbaht, talihsiz; günahkâr, asi” gibi anlamlarına gelmekte olup şaki kelimesinin çoğuludur. Fakat Türkçe’de “yol kesen” manasına gelen katı’u’t-tarîk “haydut, harami” anlamına gelen muhârib kelimelerinin karşılığı olarak kullanılmaktadır (Bardakoğlu, 1995: 463).

Eşkîyalık genelde silahla yahut başka bir şekilde zor kullanarak yol kesip baskın yaparak mala ve cana tecavüz, kamu düzeni ve asayîşi ihlal olarak tanımlanmaktadır. Eşkîyalığı ona yakın olan “bağydan” ayıran fark ise mevcut siyasi iktidara karşı başkaldırı amacı bulunmamasıdır (Ertürk, 2012: 98).

Tarihin her döneminde devletlerin temel problemlerinden birisi iç güvenlik meselesidir. Osmanlı Devleti’nde de zaman zaman asayiş sorunları ortaya çıkmıştır (Bayrak, 1998: 1). Bu sorunların başında devleti zor durumda bırakan eşkıyalık olayları önemli rol oynamaktadır. Devlet otoritesinin zayıflaması ve bunun yanında yasaların artık uygulanmasında yaşanan zorluklar sonucunda haksızlıklar ortaya çıkmıştır. Aynı zamanda toprak sisteminde meydana gelen değişiklikler, toprak sistemindeki adaletsizlik, memurların halka kötü muamele etmesi gibi durumlar eşkıyalık olaylarını meydana getirmiştir. Yani eşkıyalığın kaynağı sosyal ve ekonomik nedenlerdir. Özellikle hayat standartlarındaki düşüş ve ekonomik kriz eşkıyalık hareketlerini yaygınlaştırmıştır (Soyucak, 1997: 19; Taş, 2015: 6).

Osmanlı Devleti’nde eşkıya liderleri genellikle devlet görevlisi, tımar sahibi veya yüksek rütbeli askeri idarecilerdir. Bunlar daima devletin en zayıf olduğu zamanlarda, özellikle de savaş dönemlerinde ortaya çıkmıştır (İlgürel, 1995: 467). Çoğu zaman bu eşkıyalık hareketleri devlete karşı değil halka yönelik olmuştur. Eşkîyalar adam yaralama, öldürme, hırsızlık, yol kesme gibi eylemlerle toplumun güvenliğini bozmuşlardır. Ayrıca insanların mallarını yağmalayarak eşya ve hayvanlarını çalmışlar, tarım ve ticaretin sekteye uğramasına neden olmuşlardır. Eşkîyalık olayları halkın huzurunu bozmakla birlikte devlete ait gelirlerin azalmasına da yol açmıştır (Öztürk, 2010: 91).

19. yüzyılda Osmanlı Devleti’nin artık zayıflamaya başlaması, yabancı güçlerin kıskırtmaları ve milliyetçilik akımının etkisi ile ülkenin pek çok yerinde düzeni bozan olaylar çıkmıştır. Yunanistan’daki eşkıyalık faaliyetleri Osmanlı idaresi zamanında etkili

olmaya başlamıştır. Osmanlılar tarafından Martolos Teşkilatı'nın kurulmasıyla bu hareketler giderilmek istenmiştir. Ancak bu teşkilatın üyeleri de fırsat buldukça eşkıyalık yapmaya kalkışmışlardır. Hatta 1821 Yunan isyanında da etkili bir şekilde yer almışlardır. Yunanistan, bağımsızlığından hemen önce Tırhala Sancağında halkın huzurunu bozmak için eşkıyalık faaliyetlerini desteklemiştir (Akyay, 2001: 93; Çiftçioğlu, 2018b: 258). Sancağın genelinde eşkıyalık hareketleri etkili olmuştur. 1837 yılında Golos henüz nahiye konumunda iken eşkıyalık faaliyetleri görülmeye başlamıştır. Golos'taki eşkıyalar hem Osmanlı hem de Yunan gemileri tarafından abluka altına alınmıştır. Ancak eşkıyalar gemiye binerek Yunanistan'ın Yeniköy karşısındaki adaya kaçmışlardır. Yunanlıların bu eşkıyaları tutuklamayarak gizlice kaçıracakları düşünüldüğünden gerekli tedbirlerin alınması ve durumun Yunan elçiliğine bildirilmesi istenmiştir (BOA, HAT, 1335).

Osmanlı devleti eşkıyalık hareketlerinin önüne geçmek için gerekli bütün tedbirleri almaya çalışmıştır. 1848 yılında Golos'a gelen on bir eşkıyadan sekizi yakalanmış olup üçü kaçmıştır. Golos Kaymakamı bölgede bundan başka olayın olmadığı, kazanın eşkıyadan kurtulduğu yönünde malumat vermiştir (Çiftçioğlu, 2018b: 259).

Yunan eşkıyaları Osmanlı Devleti sınırlarını tecavüz için sürekli fırsat kollamışlardır. Osmanlı Devleti'nin Kırım Savaşı'na girmesiyle birlikte aradıkları fırsatı yakalamışlardır. Osmanlı Devleti Yunan eşkıyalarının faaliyetlerine karşı gerekli tedbirleri alarak bölgedeki güvenliği artırmıştır. Güvenliğin sağlanması konusunda Ömer Paşa'nın yeterli olmadığı anlaşılmış bunun üzerine bölgeye sabık Hariciye Nazırı Fuat Efendi görevlendirilmiştir. Devlet aynı zamanda bölgedeki asker ve malzeme sevkine de büyük önem vermiştir. Hazırlıkların ardından askerlerin Golos İskelesi'ne çıkartılmasına karar verilmiştir. Ayrıca Golos İskelesi'nden gelip geçenlerin güvenliğinin sağlanarak orada bulunan eşkıyaların yakalanması için Tırhala Meclisi tarafından bir kıta geminin gönderilmesi istenmiştir (Çiftçioğlu, 2018b: 262).

1853 yılı sonlarında Golos'un Milas Köyü'nde on beş eşkıya gündüz vakti köy sakinlerinden Dimo nam-ı Nikogir'i yakalayıp ailesine eziyet edip iki kişiyi öldürmüş ve üç yüz elli bin kuruş akçesini almıştır. Bu olaydan yirmi gün sonra on iki haydut tekrar köye gelerek reayadan iki kişiyi yaralamıştır. Bu eşkıyalar tekrar Dimo adlı kişinin evine girerek yüz yirmi bin kuruş parasını ve eşyalarını alarak kaçmıştır. Golos ahalisine zarar veren bu eşkıyaların bir an evvel yakalanması için ilgili yerlere gerekli yazılar gönderilmiştir. Ahalinin gasp edilen eşyalarının geri verilerek bir daha böyle bir olayın

yaşanmaması için Sadaret tarafından dikkatli olunması gerektiği bildirilmiştir (Çiftçioğlu, 2018b: 263). Ancak, Golos'taki bu eşkıyalık hareketleri halkın huzurunu kaçırmaya devam etmiştir. Eşkılar Golos halkını kendilerine katılmaları için zorlamaya başlamış, kendilerine katılmayan Osmanlı tebaasının mağazalarını yağmalamış, bazılarını ise yollarda tutarak öldürmüşlerdir. Hatta kaza halkının evlerini ve kiliselerini bile yakmışlardır. Bu durum ailelerin de evlerini terk edip civar köylere kaçmalarına yol açmıştır. Golos halkı ise bu eşkıyalara katılmayarak devlete bağlılıklarını her zaman dile getirmişlerdir (BOA, İ. HR, 110/ 5379).

Osmanlı Devleti'nin aldığı tüm tedbirlere rağmen eşkıyalık faaliyetlerinin önüne geçilememiştir. Golos Kazasından bu konuyla ilgili şikâyetler gelmeye devam etmiştir. Golos Kapı Kethüdası'na iki kişi mektup göndermiştir. Memleketlerinde Dölyo namlı eşkıyanın pek çok insanı katlettiği, ticareti sekteye uğrattığı, yol kestiğinden dolayı köylüleri tedirgin ettiği bildirilmiştir. Bu konu hakkında kendi hükümetlerine de bilgi verilmesini istemişlerdir. Hatta Dölyo adlı bu kişi Dömeke taraflarını da ele geçirerek bir kişiyi öldürmüştür. Artık bu tedirginliğin ortadan kaldırılması istenmiştir (BOA, HR. TO, 507/ 30).

Golos'un Agraf Nahiyesi'ndeki kulelerin inşasına memur olarak İbrahim Efendi gönderilmiştir. İbrahim Efendi yanına aldığı iki tane yardımcısı ile yolda gittiği sırada eşkıyalar tarafından alıkonulmuştur. Haberi alan Binbaşı Ferhat Efendi, İbrahim Efendi ve yanındakilerin sağ kurtarılması için çaba sarfetmiştir. Eşkıya ise İbrahim Efendi ve yanındakileri bırakmak için üç bin lira para talep etmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 365/ 95-2).

Osmanlı ve Yunan sınırından geçen eşkıyaların halka olan zulümleri gittikçe artmaktadır. Devlet, sınır boyunca görevli olan askerlerin gerekli tedbirleri alarak eşkıyalığın başka bölgelere yayılmamasını istemektedir (BOA, A. MKT. MHM, 305/ 53). Bundan dolayı Yunan hududunda dolaşmakta olan eşkıyaların ortadan kaldırılması için Golos'a iki tabur asker gönderilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 307/ 31). 1857 yılında Golos Kazasında tek tek gezmekte olan eşkıyalar yakalanarak Tırhala'ya gönderilmiştir. Durum Tırhala Kaymakamı Hasan Paşa tarafından Yanya Valisi'ne bildirilmiştir (BOA, HR. MKT, 168/ 30).

Rumeli Ordusu Müşiri Kaymakam Abdi Paşa yapılan mağazaların yerlerini kontrol etmek için Golos'a gitmiştir. Bu sırada hudut komiseri Mösyö Joto'da oraya gelmiştir. Abdi Paşa ile Mösyö Joto bir araya gelerek oradaki eşkıyanın durumunu görüşmüşlerdir. Şemo namlı bir eşkıya Belbonlu Çiftliği'nde verdiği zarardan dolayı üzerine gelen Osmanlı askerinden kaçarak Yunanistan'a gitmiştir. Oradan da yanına otuz tane adam alarak tekrardan Osmanlı topraklarına saldırdığı söylenmiştir. Fakat hudut komiseri Joto kendisi ile yapılan görüşmede bunun doğru olmadığını eşkıyanın yanına aldığı adamların silahlarının bulunmadığını söylemiştir. Ayrıca eşkıyanın yakalanması için yanına dört yüz adam olarak gerekeni yapacağını belirtmiştir. Şemo namlı haydut en son Golos'ta sıkıştırılmıştır. Durum Tırhala Valisi İsmail Paşa tarafından bildirilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 261/ 90- 2).

Eşkıyalık faaliyetlerini yürütenler arasında devletin resmi görevlileri de bulunmaktadır. Görevleri hükümet işlerini yürütüp halkı korumak olan bu kişiler devlet otoritesinin zayıfladığı dönemlerde usulsüz hareket sergilemişlerdir. Bunların en başında ise rüşvet gelmekteydi (Soyucak, 1997: 42). 1856 yılında Golos Kazasının köylerinde kocabaşılar halka zulmetmişlerdir. Bunun üzerine kocabaşılığın kaldırılarak Tanzimat reformu çerçevesinde her köye muhbirler tayin edilmesi kararı alınmıştır. Bu değişiklikteki amaç ise halkı hoşnut etmektir. Osmanlı idaresi Müslim ve Gayrimüslim tebaasının haksızlığa ve zulme uğramasını kabul etmediği gibi memurların da kendilerine verilen vazifeye uygun hareket etmelerini istemektedir (BOA, A. MKT. MHM, 84/ 49). Kocabaşılar halka yaptıkları zulüm olarak adlandırılrsa da resmi görevlilerin davranışları zulüm ile sınırlı kalmamıştır. Halkın mallarını yağmalayarak adam öldürme, yaralama gibi eşkıyalık hareketlerinde bulunmuşlardır (Bayrak, 1998: 15).

Golos Kazası ve civarında eşkıyalar halkı oldukça zarara uğratmışlardır. Eşkıyalar halkın mağazalarını telef etmişlerdir. Kaymakamın bütün gayretlerine rağmen eşkıyalık hareketleri önlenememiştir. Buna rağmen eşkıyadan büyük zarar gören halk devlete olan bağlılıklarından taviz vermediklerini bildirmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 88/ 24).

1.4. İbadethaneler ve Mezarlıklar

Farklı etnik grupları bünyesinde bulunduran Osmanlı Devleti içinde Müslüman olmayan topluluklar ayrı bir önem taşımıştır. Geniş topraklara sahip olan Osmanlı

İmparatorluğu yönetimi altında Müslüman ve Müslüman olmayan topluluklar uzun bir süre huzur içerisinde birlikte yaşamışlardır (Ercan, 1999: 197).

Osmanlı yönetimi altında bulunan bütün topluluklar millet sistemi adı altında idare edilmiştir. Bu sistem, farklı inançlara sahip topluluklara kendi inançları içinde özgürce yaşama hakkı sağlamıştır. Devlet, topraklarında yaşayan tebaaya her zaman adaletli davranmıştır. Hiçbir şekilde gayrimüslim tebaayı İslamlaştırmak gibi bir çaba içerisine girmemiştir. Osmanlı Devleti'nin fethedilen bir yerdeki en büyük kiliseyi camiye çevirme hakkı vardı. Onun dışında hiçbir kiliseye dokunulmazdı. Ancak, şehir kendi iradesi ile teslim olmuşsa kiliselere asla dokunulmamıştır (Ulutürk, 2012: 1).

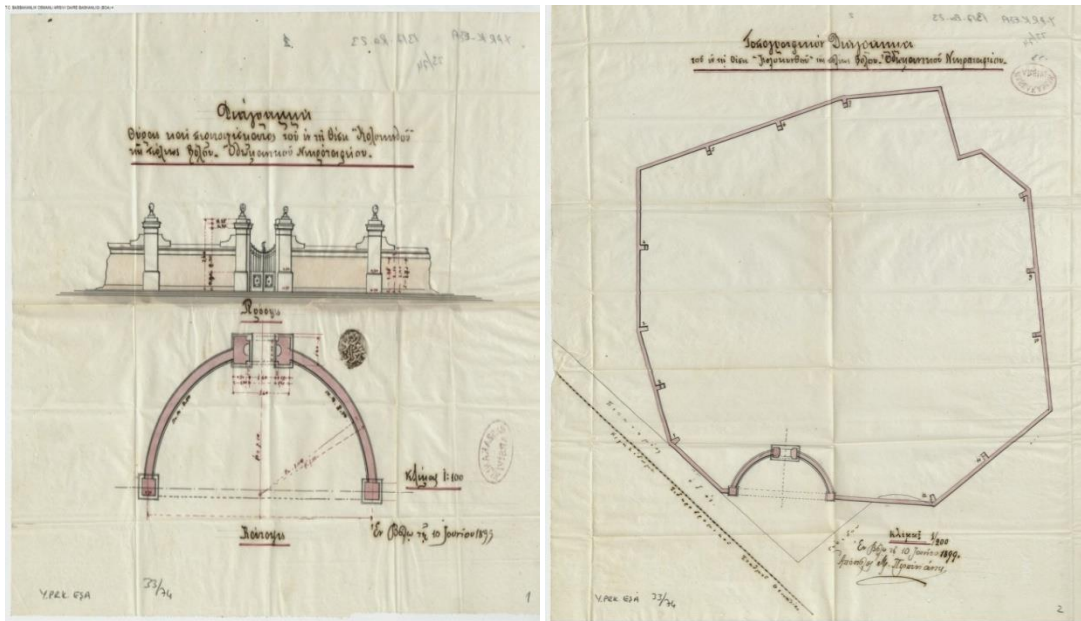
1856 yılında Islahat Fermanı ile birlikte din ve mezhep özgürlüğü sağlanmıştır. Böylece okul, kilise vb. tamiri ve yeniden inşası yapılabilecektir (Gülsoy, 1999: 186). Bu bağlamda Osmanlı topraklarında farklı inanca sahip kişiler devletten ibadet edebilecekleri bir yer talep edebilmişlerdir. Örneğin, 1868 yılında Golos'un Vizici Karyesinde Rum milletinin kiliseleri olmadığından Meryem Ana adında bir kilise yaptırmak için izin istemişlerdi. Bab-ı Ali'den gelen cevaba göre köyün gerçekten kiliseye ihtiyacının olup olmadığı, kilise yapılacak yerin kamu arazisi mi vakıf arazisi mi yoksa şahsi bir arazi mi buna bakılması istenmiştir. Ayrıca bu kilise yeri kalenin güvenliğini tehlikeye düşürecek yerde mi yapılacak bunların incelenmesi gerektiği bildirilmiştir. Yapılan araştırmalar sonucunda bu kilisenin yapılacağı yer Rogayani ve Anağtos çocuklarının mülk bahçeleri olduğu ve çocukların yerlerini kendi istekleri ile verdiği bildirilmiştir. İnşa edilecek kilisenin ne kaleye ne de bir başkasına herhangi bir zararının olmadığı anlaşılmıştır. Bu kilise için yer veren çocuklar ise; Rogayani 27 yaşında oğlu Konstanti ve Yani ile 23 yaşında Dimitri, 29 yaşında Ketrin, 17 yaşında Arni ve Yani Anağostos, 23 yaşında Yorgi, 21 yaşında Nikos ve 17 yaşında Dimitri adında kimselerdir (BOA, İ. HR, 233/ 13734- 1).

1870'lerin başında yine Rum milleti tarafından bazı yerlerde kilise yapılması için talepte bulunulmuştur. Golos'ta da Rumlar ibadet edecek mabetleri bulunmadığından kilise inşası için dilekçe göndermişlerdir (BOA, İ. HR. 257/ 15316- 8). Golos'ta Yeni Mahalle'de bir kilisenin inşası iyi olacağından dolayı kilise yaptırılması uygun görülmüştür (BOA, HR. MKT, 83/ 87). Hatta Golos'ta bir Hristiyan kilisesi için izin verildiğinden dolayı İngiltere Konsolosu Mösyö Blani tarafından teşekkür mektubu yazılmıştır (BOA, HR. MKT, 91/ 99- 1).

Golos'ta Cumartesi günleri halk tarafından pazar kurulmaktadır. Yahudilerin kutsal günleri Cumartesi olduğu için bundan dolayı Hahambaşı pazarın başka bir güne alınması için dilekçe vermiştir. Durum Meclis-i Vala'da görüşülerek halkın ortak belirleyeceği bir güne pazar kurulması Tırhala Mutasarrıflığına bildirilmiştir (BOA, A. MKT. UM. 371/68).

Tırhala Sancağı dâhilinde bulunan Protestan milletinin mezarlığı olmadığı yerlerde ölümler Ermeni milletinin mezarlığına defnedilmesinden dolayı dedikodu ve olay çıkmıştır. Protestan milletinin kendilerine has mezarlıkları olmadığı için, devletin boş arazilerinden yeterli miktarda ayrılmasıyla Protestan milleti için mezarlık tahsis edilmesi istenmiştir. Golos Kazasında da bu durumun araştırılarak eğer Protestan milleti var ise orada da mezarlık yeri ayrılması istenmiştir. Ancak Golos'tan gelen yazıda burada İngilizler haricinde Protestan olmadığından böyle bir şeye gerek olmadığı ifade edilmiştir (BOA, HR. MKT, 356/97-2).

Golos'ta mezarlıklar da kentsel planlama çerçevesinde elden geçirilmiştir. Tren istasyonunun arkasında bulunan Müslüman kabristanı özellikle Golos'un Yunanistan'a terk edilmesinden sonra bazı kişilerce uygunsuz farklı amaçlarla kullanılıyordu. Osmanlı şehbenderliği bu durumu önlemek adına kabristanın etrafına 150 lira karşılığında duvarlar ördürmüştür (BOA, YPRK. EŞA, 33/74-3).



Harita 1: Golos'ta Tren İstasyonu Arkasında İslam Kabristanı (BOA, YPRK. EŞA, 33/74-3)

1.5. Eğitim

Osmanlı Devleti'nde eğitim ve öğretim faaliyetleri, 19. yüzyılın ortalarına kadar devletin görev alanının dışında kalmıştır. Eğitim faaliyetleri daha çok hayırsever kişilerin kurdukları vakıflar aracılığıyla yürütülmüştür. Ancak modernleşme çabaları çerçevesinde eğitim- öğretim işleri devlet görevi niteliği kazanmıştır (Akkutay, 1984: 15- 16).

Osmanlı Devleti'nde eğitim alanındaki ilk yenilikler Batı tarzı askeri okulların açılmasıyla gerçekleşmiştir. Yenileşmelere öncelikle askeri eğitim ve öğretimden başlanmasının sebebi ise girilen savaşlarda yenilgilerin artmasıdır. Osmanlı Devleti bu durumu Avrupa'da subay ve askerlerin iyi yetişmiş olmalarına, kendilerinin ise bu alanda geri kalmalarına bağlamıştır (Akyüz, 2007: 144).

Batı tarzı açılan askeri okulların yanı sıra medreselerinde varlığını idame ettirmesi eğitim alanında ikilik meydana getirmiştir. Bu durum sivil okulların da kurulmasıyla daha da belirginleşmiştir. Örneğin bir taraftan hukuk okulları Batı yasalarına göre hâkimler yetiştirirken, bir taraftan da Mekteb-i Kuzâd ve medreseler İslam fihhına göre hüküm verecek kadılar yetiştiriyordu. Yine eğitim dili Fransızca olan modern tıbbiye okullarının yanında geleneksel tıp eğitimi de verilmeye devam ediliyordu (Okur, 2005: 94).

Tanzimat'a kadar eğitim ve öğretim işleri Meclis-i Umur-ı Nafia ve Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye kuruluşları tarafından yürütülmüştür (Baytal, 2000: 26). 1839 yılında Tanzimat Fermanı'nda eğitim ile ilgili herhangi bir kelime yoktu (Akyüz, 2007: 159). Sultan Abdülmecid, Tanzimat Fermanı'nda eğitim meselesinin yer almayışını 1845'te Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'de okuttuğu Hatt-ı Hümayun'da belirtmişti. Abdülmecid okuttuğu fermanda, yapılan çalışmaların askeri alanda sınırlı kaldığına dikkat çekmişti. Bu doğrultuda memleketin imar ve düzenleme işlerini yürütmek üzere çeşitli meclisler kurulurken, eğitim çalışmaları ile ilgilenecek olan geçici bir maarif meclisi oluşturuldu. Öğretimin Batı'daki gibi üç kademeli olması ve okulların yönetimini sağlamak üzere daimî bir Maarif Meclisi'ne ihtiyaç duyulmuştu. Bunun üzerine 1846'da ülkenin eğitim işleriyle uğraşacak Meclis-i Maarif-i Umûmiye kuruldu (Ürekli, 2002: 392). Bu kurumlar eğitimde modernleşmenin ve örgütlenmeye gidişin ilk belirtileriydi (Okur, 2005: 94).

1857'de Maârif-i Umûmiye Nezareti'nin kurulmasıyla eğitim ve öğretim devlet görevi ve kontrolü altına girmiştir (Okur, 2005: 94). Eğitim ve öğretim alanındaki en kapsamlı reform hareketi 1869 yılında Maârif-i Umûmiye Nizamnamesi'nin yürürlüğe girmesiyle

gerçekleşmiştir. Nizamnameye göre eğitim kurumları ilk, orta ve yüksek öğretim olmak üzere kademelendirilmiştir (Akkutay, 1984: 20- 21). Nizamname birçok yönden olduğu gibi maarif teşkilatı bakımından da yenilikler getirmiştir. Maarifin idaresi, teşkilat yapısı ve görevleri yasal bir hükme bağlanmıştır (Kodaman, 1991: 22).

19. yüzyılda ikinci yarısına gelindiğinde Golos Kazasında da eğitime sancağın diğer kazalarına göre daha önem verildiği görülmektedir. Bu durum okula devam eden öğrenci sayılarına yansımaktadır (Çiftçioğlu, 2018a: 2303). 1871 yılında Golos'ta okula devam eden öğrenci sayısı 3.622 (Yanya Vilayet Salnamesi: 114), 1875'te 3.120 (Yanya Vilayet salnamesi, 125), 1876'da 3.300'dür (Yanya Vilayet Salnamesi: 188).

Golos ahalisi de eğitim konusunda oldukça duyarlı davranmıştır. Golos'ta rüştiye şeklinde bir mektebe ihtiyaç duyulmuştur. Bu doğrultuda kale içinde bulunan mektebin üst katı rüştiye, alt katı ise sıbyan mektebi olarak inşası bölgenin ileri gelenleri tarafından planlanmıştır. Bu iş için gerekli olan 13.108 kuruş masraf da ahalinin yardımları ile karşılanmıştır. Golos'taki mektep için bir muallimin tayini hususu Vilayet Meclisi tarafından İstanbul'a bildirilmiştir. Bu talep üzerine Maarif Meclisi muallimin gönderileceği cevabını vermişti (Çiftçioğlu, 2018b: 245).

Kozmopolit bir yapıya sahip olan Golos'ta Rumlar çocuklarını kendi dillerinde eğitim verecek mektep bulunmadığı gerekçesiyle Atina'ya gönderiyordu. 1867 yılında Şura-yı Devlet'te tartışılan bu durum, Atina'ya giden çocukların Yunan kültürüne girdikleri gerekçesiyle eleştirilmiştir. Çözüm olarak Golos'ta gayrimüslimlerin çocukları için bir mektep yapılması gündeme getirilmiştir. Bu mektepte Arapça, Farsça, Rumca ve Fransızca derslerinin yanı sıra fen dersleri de verileceğinden çocukların Atina'ya gitmesine gerek kalmayacaktı. Yeni yapılan bu mektepteki hocaların yıllık masrafları ise 80.000 kuruştur. Bu paranın devlet tarafından karşılanması planlanmıştır (BOA, ŞD, 2085/ 21).

1.6. Kültürel Miras

Balkanlar, Asya ve Avrupa arasında bulunan bir kavşak noktasıdır. Dünya topraklarında bütün medeniyetlerin birbiriyle örtüştüğü bir yerdir. Antik Yunan ve Roma, Bizans, Osmanlı ve Katolik Avrupa kültürleri burada bir araya gelmiştir. Bu kültürler zaman zaman birbiri ile kaynaşırken aynı zamanda da çatışmışlardır (Çelebi, 2018: 49).

Balkanlar coğrafi konumundan dolayı tarihin her döneminde ilgi odağı olmuştur. Osmanlı Devleti, 14. yüzyılın ortalarından itibaren başlattığı Balkan fetih ve iskân

hareketleriyle burada yaklaşık 550 yıl hüküm sürmüştür. 1354 yılında Süleyman Paşa komutasındaki Osmanlı kuvvetlerinin bölgeye girmesiyle Balkanların kapısı Türklere açılmış oldu (Sancaktar, 2011: 29).

Osmanlı Devleti'nin 14. yüzyılın ikinci yarısında itibaren başlatmış olduğu fetih hareketleri Tesalya bölgesini de etkilemiştir. Doğu ovasının Gazi Evrenos Bey ve oğulları tarafından fethedilmesinin ardından Anadolu'dan getirilen Türkler buraya yerleştirilmiş ve bölgede ilk İslami yapılar inşa edilmeye başlamıştır (Kiel, 2011: 522).

19. yüzyılda Osmanlı Devleti topraklarını elinde tutma mücadelesi içine girmiştir. Bu dönemde Balkan milletleri bağımsızlık hareketine başlamışlardı. Balkan milletlerinin bu bağımsızlık mücadelelerine Avrupa devletleri de destek veriyordu. Nitekim 1821 yılındaki Yunan isyanı da Avrupa devletleri tarafından desteklenmiştir (Serbestoğlu, 2013: 226). Yunan bağımsızlık hareketleri sonucunda 1830 yılında Yunanistan kurulmuştur (Akyay, 2001: 28). Bu tarihten itibaren Tesalya bölgesi, Türk-Yunan anlaşmazlığının sınır çatışmalarının yaşandığı bir bölge haline gelmiştir. Büyük güçlerin de araya girmesiyle birlikte bu anlaşmazlık uluslararası bir sorun haline gelmiştir. 1881'de yapılan İstanbul Anlaşmasıyla Tesalya bölgesi Yunanistan'a bırakılmıştır. Bu sırada bölgedeki birçok Osmanlı mirası da Yunanistan'a terk edilmiştir. Terk edilen miras Balkan coğrafyasının geneline bakıldığında önemli bir kısmını oluşturmaktaydı. Yunanistan konumu itibariyle diğer Balkan ülkelerinden farklılık göstermekteydi. Türk idaresine en erken katılan ve Türk nüfusunun en fazla bulunduğu yerler arasında idi. Bu bağlamda sayı olarak en fazla Türk eseri bu ülkede inşa edilmiştir (Çiftçioğlu, 2018c: 74).

Osmanlı hâkimiyeti zamanında Golos'ta mevcut Türk köprüsü ve bu köprü başında büyük kubbeli bir camii vardı. Ayrıca Hüseyin Ağa, Haydar Bey, Sultan Süleyman camileri de bulunmaktaydı. 1866 yılına gelindiğinde Golos'a bir hükümet konağı yaptırılmıştır (Tuğlacı, 1985: 347). 1871'de Golos'ta 189 çeşme ile 53 tane köprü bulunmaktadır (Yanya Vilayet Salnamesi: 113).

Golos'un 1881 yılında Yunanistan'a bırakılmasıyla birlikte kazada bulunan bütün emlak ve hayratlar da devredilmiştir. Golos Kazasında bulunan 15 arsa, 2 bağ, 14 bahçe, 6 dam, 1 değirmen, 48 dükkân, 1 fırın, 2 hamam, 5 hane, 2 kahvehane, 1 kale, 2 mağaza, 1 nalbant dükkanı, 1 nısfı dükkan, 4 oda, 15 tarla, 4 tuz mağazası, 1 yağ değirmeni, 1

yağhane, 1 yonca bahçesi, 7 zeytinlik, 7 camii, 1 köşk, 8 mektep ve 6 mescit Yunanistan'a bırakılmıştır (Çiftçioğlu, 2018b: 102).

Golos'ta bulunan Eski Cami, kale içinde yüksek bir tepede büyük taşlardan inşa edilmiştir. 1889 yılında Golos Kalesi'nin surları yıkıldıktan sonra camii rüzgâra açık hale gelmiştir. 1944'te camiinin minaresi kesilmiştir. 1955 yılında meydana gelen deprem sonucunda hasar gören camii tamamen yıktırılmıştır.



Fotoğraf 1: Golos Eski Camii (Sarısakal, 2017)

1.7. Doğal Afetler

Toplumlar tarih boyunca sel, yangın deprem, çekirge istilası, salgın hastalıklar gibi afetler ile mücadele etmiştir. Bu olaylar insanların iradesi dışında gerçekleştiği için doğal afet olarak kabul edilmektedir (Kılıç, 2002: 718; Gül, 2009: 144).

Doğal afetler toplumların sosyal kültürel ve ekonomik yapılarını önemli ölçüde etkilemektedir. Meydana geldikleri takdirde can ve mal kaybına neden olmaktadır. Özellikle salgın hastalıklar canlıların yaşamını doğrudan tehdit eden felaketlerdir. Sel, kuraklık, çekirge istilası gibi olaylar ise ürünlere zarar vermiştir. Yaşanan olumsuzluklar

sonucunda insanlar vatanlarını terk etmek zorunda kalmıştır. Dolayısıyla yerleşim birimlerinde nüfus değişikliklerine neden olmuşlardır (Çiftçioğlu, 2018b: 249).

1.7.1. Çekirge İstilaları

Çekirge istilaları, kıtlıklar ve büyük facialara yol açtığından dolayı insanlığı doğrudan etkileyerek ülkeleri açlık tehlikesi ile karşı karşıya bırakmıştır. Zirai ürünlerde zarara yol açan bundan dolayı insan yaşamını olumsuz etkileyen ve bitki örtüsüne zarar veren haşere ve hayvan sayısındaki artış biyolojik kökenli doğal afet olarak adlandırılmaktadır (Asan, 2017: 2).

Çekirgeler, bol yağış alan, yumuşak alüvyonlu toprak ve çöl bölgelerinde hızlı bir şekilde çoğalmaktadır. Belirli bir yoğunluk kazandıktan sonra sürü halinde yaşamaya başlayan çekirgeler, sıcak rüzgârlar ile birlikte gündüzleri uzak mesafelere gidebilmektedir. Akşamları ise bir sürü halinde yere inerek metre kareye iki yüz çekirge düşmesiyle büyük bir yoğunluğa ulaşmaktadırlar. Bu kilometre karede iki yüz milyon çekirgeyi ifade etmektedir (Turhan, 2013: 31).

19. yüzyılda Osmanlı Devleti Çekirge afetleriyle mücadele etmek zorunda kalmıştır. Çekirge istilasını 1850 yılında Golos Kazasında da etkili olmuştur. Golos Kazasında çekirge ile mücadelede seksen altı bin yüz yetmiş altı kuruş masraf çıkmıştır. Çekirgenin defî için gerekli bu meblağın yirmi beş bin kuruşu padişah tarafından verilmiştir. Geri kalan kısmının yarısı Golos mal sandığı tarafından diğer yarısı ise kaza halkı tarafından karşılanmıştır (BOA, A. MKT. NZD, 6/ 15: A. AMD, 17/ 58).

1858 yılına gelindiği zaman Golos mal sandığından çekirge toplanmasında seksen altı bin yüz doksan yedi kuruş açık ortaya çıkmıştır. Bu yedi yıllık bir faaliyetin sonucudur. Bu açıktan ne kadarının çekirge toplanmasına harcandığı ne kadarının kimlerin zimmetinde kaldığı da belli değildir. Bu kadar harcama neredeyse Tırhala Sancağının giderinden fazladır. Bunlar çekirge toplama parası olarak kayıtlara geçmiş ancak sadece yirmi beş bini harcanmıştır. Geri kalanın ise nereye harcandığı bilinmemektedir. O zamanın Golos Müdürü Daver Efendi hayatta olmadığı için gerçekler ortaya çıkartılamamıştır. Dolayısıyla yirmi beş binin haricindeki paranın yarısını hazine karşılayacak diğer yarısını da çiftçinin vergisine ilave edilerek bir defaya mahsus toplanmıştır (BOA, I. MVL, 393/ 17115- 1).

1.7.2. Kolera Salgını

Salgın hastalıklar, virüs, bakteri ve mikroplarla taşınmaktadır. Hastalık, hücre ve dokularda meydana gelen yapısal ve fonksiyonel değişiklikler sonucu oluşmaktadır. Hastalık sonucu sadece bireyin kendisi etkilenmez, aynı zamanda hastanın yakın çevresi hatta toplumun geneline etki edebilmektedir. Aslında hastalığın sadece biyolojik değil, psikolojik ve sosyal etkileri de bulunmaktadır (Turhan, 2013: 33).

Salgın hastalıklar, eski devirlerden itibaren binlerce yıl insan hayatını etkilemiştir. İnsanların yaşadığı sağlıksız ortamlar, ekolojik dengenin bozulması, kıtlık, doğal afetler ile birlikte pek çok sebep sonucunda salgın hastalıklar ortaya çıkmıştır (Kılıç, 2004: 11-12).

İnsan sağlığını tehdit eden ve ölümcül olan hastalıklar bulaşıcı olmaları durumunda afet olarak kabul edilmektedir. Eski dönemlerde veba, çiçek, frengi, kolera, verem, sıtma ve cüzam gibi hastalıklar insan hayatını önemli ölçüde tehdit etmekteydi (Kılıç, 2004: 12-13). Bulaşıcı olan bu hastalıklar geniş alanlara yayılarak buldukları bölgedeki insanların büyük sıkıntılar yaşamasına sebep olmuştur. Özellikle ilkel tedavi yöntemlerinin kullanıldığı dönemlerde ne tür tedbirler alınması gerektiği bilinmediğinden hastalıkların daha geniş alanlara yayılmasına neden olmuştur. Salgın hastalıklar tedavi yöntemleri bulununcaya kadar toplu ölümlere yol açmıştır. Yüz binlerce insanın ölümüne neden olan salgın hastalıklar diğer doğal afetler arasında en etkileyici ve zarar verici olanlardır (Aydın, 2018: 47).

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin önemli sorunlarından birisi de salgın hastalıklar olmuştur. Osmanlı Devleti çok geniş topraklara sahip olmasından dolayı sürekli bu sıkıntılara maruz kalmıştır. Osmanlı toplumunda geleneksel tıp ve dinsel yaklaşımlar hâkim olduğu için hastalıkların önüne geçilememiştir (Çiftçioğlu, 2014: 7).

Büyük acılara, toplu ölümlere ve en fazla tahribata neden olan hastalıkların başında ise kolera ve veba salgını gelmiştir. Veba salgını 16. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar Osmanlı topraklarında en fazla rastlanan bir hastalık olmuştur. 19. yüzyıl ortalarına doğru veba salgını Osmanlı topraklarını terk etmeye başlamıştır. Ancak, vebadan daha tehlikeli, daha hızlı ve öldürücü olan kolera salgını görülmeye başlamıştır (Gül, 2009:242). Kolera, insanlık tarihi boyunca toplu ölümlere sebep olan ve en fazla tahribata yol açan salgın hastalıklardan birisidir. 19. yüzyıldaki insan ölümlerinin en başında kolera hastalığı gelmektedir (Gül, 2009: 242).

Çok çeşitli yollarla yayılabilen koleranın bulaşmasında kirli su kaynaklarının önemi büyüktür. Bu nedenle hastalığın gelişmesinde önemli bir noktada alt yapı yetersizliğidir. Özellikle kışla, hapishane, okul ve hastane gibi toplu ortamlar hastalığın salgın şeklinde ilerlemesine sebep olmaktadır (Gül, 2009: 241). Nitekim ilk olarak nüfusun yoğun olduğu ve ticaretin geliştiği yerlerde daha sık görülmüştür (Ayar, 2005: 6).

19. yüzyıl ise kolera salgını için bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönemde ticari faaliyetlerin artmasıyla birlikte ticaret yolları aracılığı ile tüm dünyaya yayılmıştır. Özellikle 19. yüzyılda ulaşımda yaşanan gelişmeler hastalığın hızlı bir şekilde diğer bölgelere yayılmasında etkili olmuştur (Turhan, 2013: 40- 41). Hastalık Asya, Afrika ve Amerika olmak üzere neredeyse bütün dünyada etkili olmuş ve insanların ölümüne sebep olmuştur (Gül, 2009: 242). Osmanlı Devleti'nde ise kolera hastalığı ilk kez 1822 yılında görülmeye başlamıştır (Ayar, 2005: 17).

Osmanlı Devlet'i koleranın yayılmasını engellemek için bazı tedbirler alma yoluna gitmiştir. Önceleri sadece hastaların veya hastalık çıkan bölgelerin tecrit edilmesi şeklinde basit önlemler alınmıştır. 19. yüzyılda daha modern uygulamalarla salgın önlenmeye çalışılmıştır. Bu önlemlerin başında karantina uygulaması gelmektedir. Karantina, salgın hastalıkların kitlesel ölümlere yol açtığı ilk dönemlerde özellikle liman şehirlerinde hastalık taşıyan gemilere ateş topları atarak limandan uzaklaştırılmasıyla gerçekleştirilmiştir (Çiftçioğlu, 2014: 7; Şimşek, 2015: 399).

Hastalık, deniz ve kara ticaret yollarının kesişme noktasında bulunan Osmanlı topraklarında psikolojik, sosyal ve ekonomik olarak büyük zararlar vermiştir (Ayar, 2005: 17). Büyük tahribata yol açan kolera salgını Tırhala Sancağının Golos Kazasında da etkili olmuştur. 1855 yılında Golos Kazasının bazı köy ve çiftliklerinde kolera hastalığından ölümler görülmüştür. Golos'taki Hristiyan, Müslüman ve Yahudi milletinden on bir kişi vefat etmiştir. Sadaret tarafından hastalığın yayılmasını engellemek için karantina hekimi ve tabiplerin gerekli önlemleri almaları istenmiştir. Bunun üzerine karantina hekimi ve diğer tabipler salgının önlenmesi için bir takım teşebbüslerde bulunmuşlardır. Bunların başında temizliğe dikkat edilmesi gelmektedir. Ayrıca alınıp yenilmesi yasak olan erzak ve meyvelerin satışına dikkat edilmiş hatta yasaklanmıştır. Golos'ta ölümler gerçekleşmiş olsa da alınacak tedbirler ile hastalığın yayılmasının önüne geçilebileceği düşünülmüştür. Golos'ta hastalık hafif yaşandığı için sadece temizliğe dikkat edilerek salgının önü alınmaya çalışılmıştır (BOA, A. MKT. NZD, 9/ 158- 3: BOA, HR. MKT, 112/ 81).

1865 yılında Golos'taki hekim tarafından koleradan ölen bir kişinin vefatından dolayı kazada salgın olduğu konsoloslara bildirilmiştir. Ancak yüz bin nüfuslu bir şehirde bu vaka haricinde herhangi bir olay yaşanmamıştır. Tırhala Mutasarrıflığı ise hekimin ısrarı üzerine bu tavrının Yunan gemilerini karantina altına almak amacı taşıdığını düşünmektedir. Golos'taki bu karantina tabibi hakkında Tırhala Mutasarrıfı'nın gönderdiği yazı sıhhiye meclisince müzakere edilmiştir. *Birkaç adamın vefatından* dolayı bunun bir salgın olarak kabul edilemeyeceği kararı alınmıştır (BOA, A. MKT. MHM, 344/ 25- 1).



II. BÖLÜM

2. GOLOS KAZASINDA İMAR FAALİYETLERİ

2.1. Ulaşım

Ulaştırma, insan veya malların bir yerden, diğer bir yere taşınmasıdır. Ulaştırma faaliyetlerinin gelişimini etkileyen faktörler bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, doğal kaynakların işletilmesi, ticaret, tarım ve endüstriyel etkinliğin artırılması gibi ekonomik nedenlerdir. Bir diğer faktör ise, savunmanın güçlendirilmesi, siyasi ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesidir. Bu faktörler yer ve zamanın koşullarına bağlı olarak değişim göstermiştir (Kaynak, 1982: 1).

Ulaştırma faaliyetlerinin geliştirilmesi mesafelerin kısılmasında önemlidir. Ulaştırma imkânları sayesinde insanlar ihtiyaçları olan bir şeyi diğer bölgelerden kolaylıkla temin edebilmiştir. Fakat tüm dünyadaki insanlar ulaşım araçlarından eşit şekilde faydalanamamıştır. Genellikle zengin ve kalkınmış ülkelerde iyi bir ulaşım ağı bulunurken, henüz kalkınmasını tamamlayamamış ülkelerde bir takım eksiklikler yaşanmıştır (Engin, 1992: 1).

2.1.1. Golos İskelesi ve Ulaşımı

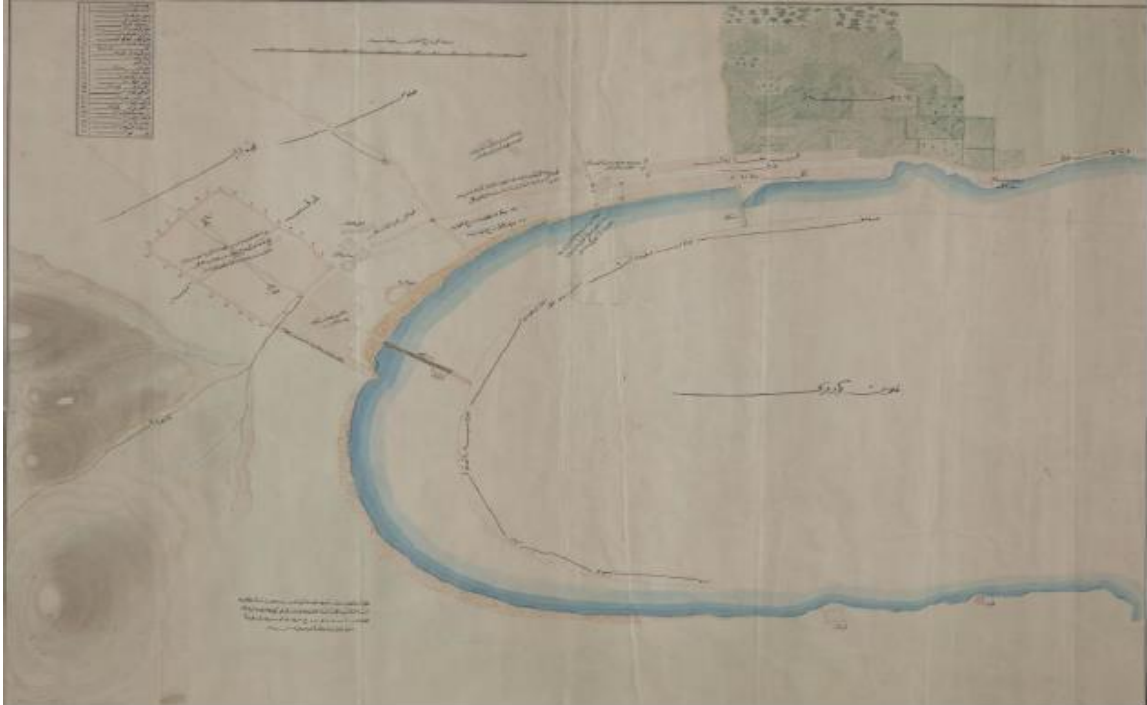
19. yüzyılda Deniz yolu, taşınan yükün büyüklüğü, coğrafi erişim, ülkeler ve kıtalar arası taşıma gibi özellikleriyle ulaşımında en fazla tercih edilen yoldur. Ülkelerin giriş ve çıkış kapıları olarak kabul edilen limanlar kara ve deniz ulaşımını birbirine bağlamalarından dolayı ön plana çıkarlar. Bu sayede hem ülke ekonomisi için hem de ticarete mal akışının sağlanmasında önemli rol oynarlar (Nemlioğlu, 2017: 160).

Sanayi Devrimi'nin ardından buharlı gemilerin denizlerde seyretmeye başlamasıyla birlikte ticari faaliyetlerde artış görülmüştür. Ayrıca insanlar da daha ucuza ve daha hızlı yolculuk yapma imkânı dolayısıyla deniz yolculuğunu tercih etmiştir (Yıldız, 2012: 28). Osmanlı limanlarında genelde Osmanlı bandıralı gemiler işlemekle birlikte, yabancı gemilerde sefer yapıyordu. Zamanla ticaretin gelişmesine paralel olarak Osmanlı limanlarına uğrayan yabancı gemi sayısı giderek artmıştır (Hut, 2011: 72).

Zaman içerisinde liman ve çevresindeki çeşitli etkinliklere bağlı olarak da limana sahip olan şehirler büyümeye başlamıştır. Artık liman, şehrin dış dünya ile bağlantısını sağlar duruma gelmiştir (Nemlioğlu, 2017: 160). Liman kentlerinin önem kazanmasıyla

birlikte, kapitalist toplumlarda liman kentleri vazgeçilmez bir unsur haline gelmiştir. Böylece devletler limanlara sahip olabilmek amacıyla politikalar geliştirmişlerdir. Bu durum liman kentlerinin gelişiminde ve sayılarının artmasında etkili olmuştur (İpek, 2006: 111).

Golos, konum itibariyle kuruluşundan beri ticari faaliyetlerin gerçekleştiği bir yerleşim yeri idi. Tesalya bölgesinin buğdayı Golos İskelesinden ihraç edilirdi. Yanya Eyaleti'nde de Golos İskelesi'nden başka yakın ve işlek iskele bulunmadığından ticari faaliyetler burada yoğunlaşmıştır. Bu doğrultuda Golos İskelesi'nden tüccarların işlerinin görülmesi için 1852 yılında Tırhala Meclisi tarafından Tersane-i Amire vapurlarından birinin en azından İstanbul ve Golos arasında işletilmesi talep edilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 48/ 45). Ancak Golos'ta mal ve yolcu azlığından dolayı devletin vapurunun oraya işlemesinin yapılan masrafı karşılamayacağı bildirilmiştir. Bu yüzden tüccarların kendi aralarında bir şirket kurarak küçük bir vapur alıp işlerini görmeleri Meclis-i Vala tarafından tavsiye edilmiştir (BOA, A. MKT, 110/ 71- 1). Bunun üzerine Golos İskelesi'nden hareket etmek üzere kumpanya vapurlarından birisi burada göreve başlamıştır (BOA, A. MKT. MHM, 48/ 72).



Harita 2: Golos Limanı ve Körfezi (BOA, HRT. h, 60)

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa'da tahıl talebinin artması üzerine Golos Limanı'na gelen yabancı gemi sayısı artmıştır. Avrupa'nın önemli limanları ile

Golos arasında düzenli gemi seferleri başlamıştır. Lloyd, Messagerie Maritime gibi büyük gemi acenteleri şehre yerleşmiştir. Avusturya, Fransa, Almanya ve İngiltere ile ticari ilişkiler başlamıştır (Ünlü, 2016: 156). Osmanlı Devleti 1873 yılında limanın geliştirilmesi adına, kıyıyı gelgitlerden bir set çekilmesi ve ana iskelenin genişletilmesine yönelik düzenlemelerde bulunmuştur (Ünlü, 2016: 156).



Fotoğraf 2: 1881 Golos Rıhtımı (Ünlü, 2016: 157)

Avrupa ile ticari ilişkilerin sağlanması üzerine Avusturya da Golos İskelesi'ne vapur işletmek istemiştir. Avusturya'nın vapurları diğer bütün Osmanlı limanlarına işlediği halde Golos'ta yasak getirilmesi yapılan anlaşmalara aykırı olacağından Avusturya konsolosluğuna olumlu cevap verildi (BOA, A. MKT. MHM, 110/ 48). Bu bağlamda 1852 yılında Golos'ta Avusturya'ya ait bir vapur acentesi kuruldu (ΑΓΛΑΙΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 45).

Osmanlı Devleti'nde ticaretin gelişmesi için yabancı tüccara bazı kolaylıklar sağlanıyordu. Golos'ta da İngiltere Devleti tebaasından Atana Zivor Andino tuz ticareti yapmaktaydı. Ayamavra Adası'ndan Golos İskelesi'ne gönderdiği tuzun satışına yerel makamlarca engel olduğundan Andino'nun zararı devlet tarafından karşılanmıştır. Aynı şekilde Golos Limanı'nda Avusturya tacirlerinin temsilcisi olan Milos Lavsavolviç'e de Osmanlı makamlarınca imtiyazlar tanınmıştır. Böylece gelişen ticaret sayesinde Golos Limanı'nın işlerliği de artmıştır (Çiftçioğlu, 2018b: 188).

Golos Limanı'nda ticari faaliyetlerde sağlanan artış ile beraber yasa dışı olaylarda görülmeye başlanmıştır. Golos ve çevresinde ticaret fazla olduğundan kayıklar ile deniz hırsızlığı yapılmıştır. Golos Limanı'nda da korvet bulunduğu halde bu korvetin söz konusu gemileri takip edemeyeceğinden dolayı hırsızlar kaçmıştır. Çünkü korvet büyük bir gemi olduğu için kıyıya yanaşamıyordu. Bunun üzerine durum Rumeli Ordusu Müşiri Seraskeriye bildirilerek Midilli'den Golos'a bir koter gönderilmesi kararı alınmıştır (BOA, A. MKT, 24/ 15).

Golos Limanı ile Osmanlı sahilleri arasında yaşanan kaçakçılık faaliyetleri Golos'un Yunanistan'a geçmesinden sonrada devam etmiştir. Golos'taki Osmanlı Şehbenderliği Ege Denizi'ndeki tütün ve barut kaçakçılığı konusunda Atina Sefaretine gerekli tedbirlerin alınması için bilgi vermiştir (BOA, DH. MKT, 1571/ 27).

Tüm bunların yanı sıra Golos'ta piyasada deniz yoluyla getirilen sahte paraların kullanıldığı görülmekteydi. Atina Sefareti Hariciye Nezaretine gönderdiği yazıda kaçakçılığın ve sahtekârlığın önlenmesi için Osmanlı Devleti'nin Golos hududu boyunca memur istihdam etmesini istiyordu (Çiftçioğlu, 2018b: 191).

Golos aynı zamanda yurt dışına kaçan Ermeniler'in de bir uğrak yeri olmuştu. Örneğin, Pire'den Golos'a gelen Permud adlı İngiliz vapurunun yirmi dört Ermeni'yi Burgos'a götürdüğü anlaşılmıştır. Bu Ermeniler amale ve hamal kıyafetleri ile Golos'tan gizlice vapura bindirilmişlerdi (BOA, A. MKT. MHM, 629/ 32).

19. yüzyılın sonuna gelindiğinde Golos Limanı daha da işlerlik kazanmıştı. 1897 yılında hazırlanan ulaşım tarifesine bakılırsa yalnızca ticari eşyalardan değil yolculardan da önemli miktarda gelir sağlanıyordu. 30 kg yol eşyası ile birlikte her bir yolcudan 50 drahmi alınıyordu. Üç yaşından küçük olan çocuklar, askeriye ve bahriye neferatı ve küçük zabitan bu ücretten muafı. Üç yaşından dokuz yaşına kadar olan çocukların her birinden 10'ar drahmi alınıyordu. Yolcu eşyası nakliyesi ile tek tek geçecek olan ticari eşyadan her 100 kg için 10'ar drahmi veya en fazla 25 drahmi tahsil ediliyordu. Arabalar ve tabutların her biri içinin tarifesi 2 drahmi idi. Büyükbaş hayvanlar, dana, domuz için 50'ser drahmi, koyun, keçi ve kuzu için 10'ar drahmi alınıyordu (BOA, HR. SYS, 1744/ 29).

2.1.2. Kara Yolu

Yol, tarihin her devrinde ekonomik, askeri ve sosyal bakımdan büyük bir öneme sahip olmuştur. Ticari ve ekonomik faaliyetler, ordunun bir yerden bir yere sevki, merkezin taşradaki idari birimlerle irtibatının sağlanması düzenli yol ağları sayesinde sağlanmıştır. Bundan dolayı, Osmanlı Devleti kendisinden önce hüküm sürmüş olan Roma, Bizans ve Selçuklu Devleti gibi memleketin her yerine bir yol ağı kurmuştur (Sak ve Çetin, 2004: 181).

Osmanlı Balkanlarda Romalıların yaptığı, Bizans ve Selçuklulardan devraldıkları ulaşım ağı üzerinde pek fazla değişiklikler yapamamışlardır. Kendisine miras kalan yolları onarmakla birlikte ihtiyaç duyulan yerlerde yeni yollar ve köprüler inşa ederek ulaşım ağını geliştirmişlerdir. Devletin özellikle üzerinde durduğu nokta yollar üzerinde bulunan kervansaray ve köprü gibi bayındırlık tesislerini çoğaltmak olmuştur (Ekin, 2002: 75).

19. yüzyılda Avrupa’da yaşanan gelişmelerin aksine Osmanlı’da kara yolu oldukça geri kalmıştı. Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntı bu durumun oluşmasında etkili olmuştur. Daha önce Osmanlı Devleti’nde tarım ürünlerinin bir bölgeden başka bir bölgeye taşınması at ve öküz arabaları ile sağlanıyordu. Ancak genel olarak Osmanlı Devleti’nin yolları iyi olmadığı için söz konusu araçlarla sağlanan taşımacılığın da maliyeti artıyordu (Yazıcı, 1992: 357; Safa, 2017: 70).

Tesalya bölgesinin önemli merkezi olan Golos’ta da ticaretin gelişmesi ile birlikte yolların modernize edilmesi kaçınılmaz olmuştur. Bundan dolayı Golos ile Yenişehir arasındaki taşlı yolun düzenlenmesi gerektiği Tırhala Valisi’ne bildirilerek durum Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye’de görüşülmüştür. Görüşmeler sonucunda yolun tesviyesi için karar çıkmış olsa da uzun süre çalışmalara başlanmamıştır (Çiftçiöğlü, 2018b: 202). 1866 yılına gelindiğinde Golos ve Yenişehir arasındaki yolun yapımına başlanmış olup bu yolun Golos tarafında altı saatlik kısmı tamamlanmıştır (BOA, A. MKT. MHM, 351/ 89- 7). Ayrıca Golos’tan Yenişehir’e kadar yol ve köprülerin inşası için Mösyö Piri adında bir mühendis görevlendirilmiştir. Bununla birlikte inşası ve temizlenmesi düşünülen Paldon Köprüsü ve Narda bataklıklarının keşfi, haritalarının hazırlanması ve masraflarının tespiti için Yenişehir’den bir başka mühendis daha gönderilmesi talep edilmiştir. Yapılacak olan yolun masraflarının belediye bütçesinden karşılanması planlandığı halde bu harcamaya yönetmeliğe aykırı olduğundan dolayı merkezi idare onay vermemiş ve yolun yapımı ertelenmiştir (BOA, ŞD, 2087/ 39- 3).

Kazada inşası planlanan ikinci yol güzergâhı Golos- Tırhala arasında idi. Şose olarak yapılacak yol bölgenin kalkınmasına ve mahsulâtının taşınmasında katkı sağlayacaktı. Nafia Nezareti, vilayetin haritasını ve yol planını incelemiş, yolun inşasına başlanılmasını uygun görmüştü. Çalışmalar için İstanbul'dan bir mühendis ve bir kondüktör gönderildi. Yolun inşa masraflarının yüz on bin kuruşu zengin kişiler tarafından iki yüz bin kuruşu da belediye tarafından karşılanacaktı. Ayrıca yol yapımında ahali istihdam edilecekti. Bununla birlikte belediye bütçesinin kaza merkezi haricinde yol yapımına ödenek sağlamaması önemli bir sorun oluşturuyordu. Yani belediyeden karşılanması düşünülen iki yüz bin kuruşun verilmesi kanunlara aykırıydı. Üstelik Nafia Nezareti'nin de yol tahsisatı yetersiz kaldığında Golos'a ödeme yapmasının mümkün olmadığı bildirildi. Ancak nezaret bütçesinden vilayetler için belli bir para ayrılmakta olup bundan Yanya Vilayetine yüz bin kuruş düşmüştü. Dolayısıyla bu yol Yanya Vilayetine genel inşaat için tahsis edilen ödeneğin bir miktarının yol yapım için ayrılması ve ahali tarafından yapılacak yardımın artırılması ile mümkün olmuştur (BOA, ŞD, 2087/ 29- 1).

2.1.3. Demir Yolu

Bilim ve teknolojin geliştiği 19. yüzyılda, birçok alanda olduğu gibi ulaşımda da büyük gelişmeler yaşanmıştır. Özellikle makinelerde buhar gücünün keşfedilmesiyle birlikte yeni ulaşım sistemi ortaya çıkmıştır (Yıldırım, 2002: 312). Buharlı makinelerin kullanılmaya başlamasıyla demiryolu ulaşımda çok önemli bir yere sahip olmuştur. Bundan çok daha önce raylı sisteme maden ocaklarında rastlanmıştır. Maden ocağından çıkarılan ham madde insan veya atlar tarafından ray üzerinde çekilerek yükleneceği taşıta ulaştırılmıştır. İlk olarak 1550'lerde Fransa'daki maden ocaklarında tahta raylar üzerinde gerçekleştirilmiştir. Madeni rayın ilk kullanımı ise 1776 yılında İngiltere'de başlamıştır (Engin, 1992: 2).

Osmanlı Devleti'nin hemen her alanda geri kalmasının en önemli nedenlerinden birisi sağlam bir ulaşım ağına sahip olamamasıdır. Devletin savaş ve isyan bölgelerindeki olayları kısa zamanda ortadan kaldırılabilmesi ancak iyi bir ulaşım ağına sahip olmakla mümkün olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu geniş topraklara sahip olduğundan ulaştırmanın kötü olduğu zamanlarda yönetimde zorluklar yaşanmıştır. Ulaştırma savunma açısından önemli olduğu kadar ekonomik gelişme yönünden de son derece önemlidir. Bir bölgede üretilen fazla ürünlerin ihtiyaç duyulan başka yerlere ulaştırılması içinde yolların geliştirilmesi gerekmektedir (Kaynak, 1982: 137- 138).

Osmanlı Devleti'nden yabancılar ticaret anlaşmaları ile haklar elde etmişlerdir. Bu haklarından gereği gibi faydalanabilmeleri içinde Osmanlı Devleti'ndeki ulaşım faaliyetlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu sebeple, Osmanlı'da ulaşımın gelişmesi yönünde telkinlerde bulunmuşlardır. Nitekim Osmanlı'daki yol yokluğunu sürekli söz etmişlerdir (Kaynak, 1982: 143).

19. yüzyılda artık demiryolu modern ulaşım araçlarından birisi haline gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin demir yolu yapımı için sermaye ve işleri yapacak teknik elemanlara ihtiyacı vardı. Ancak devletin ekonomik durumu uygun değildi. Bu yüzden Osmanlı Devleti yabancı şirketlere demir yolu imtiyazını vermiştir. Genellikle İngiliz şirketleri tarafından ilk demir yolları ticari amaçlar doğrultusunda yapılmıştır. Osmanlı Devleti'ne giren yabancı sermayenin büyük bir bölümünü imtiyazlar ile verilen demir yolu çalışmaları oluşturmuştur (Engin, 1992: 115; Kaynak, 1984: 70).

Rumeli Demir yollarının Osmanlı Devleti'nde özel bir yeri bulunmaktadır. Rumeli Demiryollarının İstanbul'dan Edirne yolu ile Balkanları aşırıp Avrupa hatlarıyla birleştirilmesi düşünülmüştür. Osmanlı Devleti Balkan milletleri arasında çıkan isyanlara zamanında müdahale edemiyordu. Demir yollarının Rumeli'deki isyanların önlenmesinde de yarar sağlayacaktı (Engin, 1992: 41- 42).

Tesalya Bölgesinde yapılan ilk demir yolu hatları genelde kırsal bölgeleri kıyı kentlerine bağlamayı amaçlıyordu. Böylece iç kesimlerdeki tarım arazileri ticari faaliyetlerin kaynağına dönüşüyordu. Diğer bir ifadeyle verimli ovalarda hasadı yapılan tarım ürünleri demir yolu ile liman kenti olan Golos'a taşınıyordu (Hastaoğlu- Martinidis, 2015: 2; Beaver, 1941: 283). Bu doğrultuda 1870 yılında Yenişehir'den geçerek Tırhala'dan Golos'a geçecek bir demir yolu inşası planlanmıştır. Hattın ticari öneminin yanında Yunan sınırına yakınlığından dolayı askeri açıdan da ehemmiyeti bulunmaktaydı (BOA, HR. TO, 5/ 78- 1). Tırhala'dan başlayıp Malakas bölgesine geçerek Golos'a ulaşacak demir yolunun yapımına Fransız mühendis Mösyö Joj keşif için talip olmuştu. Yap işlet devret modeliyle yapılacak olan demir yolu güzergâhı için Bab-ı Ali Fransız mühendise yardımcı olunmasını yerel makamlardan istemiştir (BOA, A. MKT. MHM, 446/ 1- 1).

1873 yılında Mr. Censo adındaki mühendis Tırhala, Yenişehir ve Golos Limanı arasında tahminen 120 km uzunluğunda iki taraflı demir çubukların araları dar surette bir demir yolunu elli sene işletme imtiyazını istemiştir. Mr. Censo demir yolu imtiyazı dışında

yol üzerinde bulunan emlak ve arazinin satın alınmasına müsaade edilmesini, hattın inşası için gerekli yolun verilmesi ve bu yol için gerekli malzemelerin gümrük resminden muaf tutulmasını, yolun iki tarafından yirmi kilometre mesafede bulunup şimdiye kadar işletilmemiş olan madenlerinde işletme hakkının da kendisine verilmesi talebinde bulunmuştur. Hatta Yanya ve Venedik Körfezi'ne kadar olan demir yolu uzatılırsa onun dahi işletme imtiyazının verilmesini teklif etmiştir (BOA, ŞD, 240/ 44). Aynı yıl mühendis Bohnesvi tarafından Tırhala, Yenişehir ve Golos taraflarında bir demir yolu inşasına müsaade olunmasına dair talepte bulunulmuştur. Konu Şûra-yı Devlet'te görüşüldükten sonra Bohnesvi'nin demir yolu inşasına müsaade edilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 448/ 71).

Demir yolu hatlarının olmadığı yerlerde ise mahsulât araba ile demir yoluna aktarılmaya çalışılmıştır. Golos'ta Korlo Borelu adlı bir kişi zahire ve eşya nakletmek için yirmi beş seneliğine *araba vapuru* imtiyazı için başvurmuştur. Başvurusunda araba vapurunda asker ve mühimmat taşınmasında % 30 indirim yapacağı belirtilmiştir. Osmanlı topraklarında eşya ve zahire nakline mahsus araba vapuru işletilmesi mahsulâtın taşınmasında fayda sağlayacağı için durumun Nafia Nezaretince incelenmesine karar verilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 442/ 4- 1).

1881'de Tesalya'nın Yunanistan'a bırakılmasının ardından Yunanistan bölgenin iç kısımlarını Golos Limanı'na bağlayacak demir yolu imtiyazını Theodore Mavrokordato'ya vermiştir. Mavrokordato 23 milyon frank sermaye ile dört ortaklı bir şirket kurmuştur. 1883 yılında iki hat üzerinden çalışmaya başlamıştır. Yenişehir'den Veletin'e, oradan da Golos'a kadar 61 km uzunluğunda bir hat, Veletin'den başlayıp Çatalca, Kardiçe ve Tırhala'dan geçerek Kalabaka'ya kadar uzanan 142 kilometrelik ikinci hat şeklinde yapılmıştır (Serbestoğlu, 2013: 233).

1883'te Selanik Vilayetinden Golos'a bir demir yolu hattı planlanmıştır. Yunanistan için çalışan Fransız mühendislerin keşif yapması için Yunan sefreti Osmanlı Devleti'ne başvurmuştur. Hattın Osmanlı topraklarından geçecek bölümü için keşif yapmalarına müsaade edilmesi istenmiştir (BOA, HR. TO, 311/ 87).

1884- 1886 yılları arasında Tesalya demir yolunun 61 kilometrelik bölümü Golos-Yenişehir arasında yapılmıştır. Daha sonra, Tesalya Demiryolları Şirketi'nin, National Bank'ın Finansmanı ile 1894 yılında tamamlanan 13 kilometrelik Golos- Agria- Lechonia hattı 1895 yılında kullanıma açılmıştır. Bu hat Golos'u Pelion Dağı'ndaki yerleşimlere de

bağlamaktadır. Demir yolu eski ve yeni şehir arasında gelişen ticari alandaki istasyondan, Dimitriadou Caddesi boyunca doğu yönünde devam ederek 1892’de Agria, 1896’da da Lechonia’ya kadar uzatılmıştır (Ünlü, 2016: 163- 164).

1884 yılına gelindiğinde bir taraftan demir yolu hatları döşenirken bir taraftan da Golos’ta Golos’ta demir yolu istasyon binası inşa edilmişti. Nakliye ve depo alanları ile birlikte ticari faaliyetlerde önemli bir boşluk doldurulmuştu (Ünlü, 2016: 164).



Fotoğraf 3: Golos Tren İstasyonu (Ünlü, 2016: 164)

1890’ların ortalarında hem demir yolu hatlarının döşenmesi hızlanmış hem de yapılan imtiyaz sözleşmeleri çoğalmıştı. Bunlardan Yenişehir’den başlayarak Golos’a kadar uzanacak ve gerek görülürse Avlonya’ya bağlanacak olan demir yolu hattının imtiyazı hakkında 1895 yılında verilmiştir. İmtiyaz sözleşmesine göre:

1. Madde: Golos’tan başlayıp Yenişehir ve Salomarya Sahrasından Tırhala’ya uzanacak demir yolunun inşa ve işletilmesi imtiyazı Atina sefiri olup bu yolu yapacak kişiler ile yolun geçeceği arazinin sahipleri arasında Fotiyadis Bey ile sarraflardan İstanbul’da bulunan ortağı Konstantin Karaponas Efendiye verilmiştir. İmtiyaz sahipleri eğer gerek görürlerse Yol Avlonya’ya kadar uzatılacaktır.
2. Madde: Yol Fransız usulüne uygun olarak yapılacaktır. Bu usul mahalli menfaatleri dikkate alan bir projedir.
3. Madde: Yolun işletilmeye başlandığı andan itibaren imtiyazın müddeti 99 senedir.
4. Madde: Yolun yapımı eğer bir aksilik çıkmazsa 30 ayda tamamlanacaktır.

5. Madde: Anlaşmanın imzalandığı an itibariyle bir sene içerisinde yolu yapacak kişiler hattın geçeceği yeri kesin olarak belirleyerek bunu beyan edeceklerdir. Bu beyandan sonra bir ay içerisinde hükümet tarafından kabul edilip edilmediği bildirilmez ise imtiyaz sahipleri bunu kabul edilmiş sayacak ve çalışmalara başlanacaktır. Eğer hükümet yardım etmek ister ise yine bu müddet zarfında bunu bildirecektir. İmtiyaz sahipleri gerekli incelemeyi bu müddet içerisinde bildirmezse o zaman bu imtiyaz geçersiz sayılacaktır.
6. Madde: Demir yolunun yapımı yerel usul ve adetlerine uygun olacaktır. Fransız kanunları iki tarafın görüşmesi sonucu eklenecektir.
7. Madde: Demir yolu inşası için imtiyaz sahiplerine yıllık % 10 kar garantisi verilmektedir. Hattın her kilometresi 100.000 frank masraf ile yapıldığından garanti edilen kar kilometre başı 10.000 franktır. Eğer 10.000 frank kar edilemez ise aradaki fark devletçe karşılanacaktır.
8. Madde: Gar, bina gibi tasarrufu devlete ait araziler imtiyaz sahiplerine ücretsiz verilecektir.
9. Madde: Demir yolu güzergâhında bulunan satın alınması gerekli arazinin bedeli demir yolu imtiyaz sözleşmesi imzalanmadan altı ay önceki kıymetinden hesaplanacak ve satın alınacaktır.
10. Madde: Hattın yapımında kullanılacak olan inşaat malzemeleri ve amelenin ücreti işin görüldüğü mahalde rayiç bedelden tespit edilecektir. Bu inşaat malzemeleri imtiyaz sahipleri denetimi altında bulunacaktır.
11. Madde: Demir yolu inşasına başlanacağı gün imtiyaz sahipleri kefalet akçesi namıyla hazineye 15.000 Osmanlı lirası verecektir. Sonradan bu meblağ kendilerine iade edilecektir.
12. Madde: İmtiyaz sahipleri anlaşmanın kabulü tarihinden itibaren altı ay içinde bu hattın inşası ve işletilmesi için bir şirket kuracaklardır. Bu şirket Osmanlı şirketi olacak ve merkezi İstanbul'da bulunacaktır. Şirketin malzemeleri, rehin gösterilmesi ile tedarik edilecektir.
13. Madde: Bu şirket, demir yolu hattının iki tarafından 10 kilometre içerisinde hükümete ait ocaklardan taş, kum ve kil çıkarabilecektir.
14. Madde: İmtiyaz sahiplerine demiryolu hattının iki tarafından 10 km içerisinde maden çıkarma ve kereste kesme hakkı verilecektir.
15. Madde: Her kilometrede 10.000 franktan fazla hâsılat elde edildiğinde fazlası teminat tamamlanıncaya kadar devlet ile imtiyaz sahipleri arasında paylaşılacaktır.

16. Madde: Şirket bu demir yolu ile birleştirmek üzere tramvay, şose, küçük ve adi yollar yapabilecektir. Bunları yaparken de devlete sorularak devletten bilgi alınacaktır. Eğer bir ay içerisinde cevap gelmezse kabul edilmiş sayılacaktır.
17. Madde: Hükümet İmtiyazın sonuna kadar devlete ait olan yolların (Tramvay, şose, demir ve adi yol) geçeceği yerleri de imtiyaz sahiplerine vermiştir.
18. Madde: Bu yolları yapma hakkı sadece bu şirkete aittir. Başka hiçbir kumpanyaya verilmeyecektir.
19. Madde: Hükümet bu demir yolunun son yirmi beş senesi kaldığında Rumeli'nin diğer yolları ile birleştirmek istiyorsa bunu da şirkete teklif edecektir.
20. Madde: Kumpanya, yolun işletilmesi, ahalinin istek ve ihtiyaçlarını karşılanması için makine ve fabrikalarını istediği yerde kullanabilecektir. Yol boyunca otel, lokanta, kahvehane, mağaza gibi ticari yerler açabilecekler ve bunlar vergiden muaf tutulacaktır.
21. Madde: Hükümet elli sene sonra hattı satabilecek ve hatta bağlı olan bütün alet ve eşyaların kıymetini tayin için son on senesinin ortalama geliri esas alınacaktır (BOA, A. DVN. MKL, 35/ 22)

1897 savaşının yaşandığı sırada Osmanlı Devleti Golos'ta bulunan demir yoluna el koymuştur. Ethem Paşa Golos ile Yenişehir arasındaki demir yolunun işletilmesi için bir makine mühendisi, makineci ve bir ateşçi talep etmiştir (BOA, YPRK. PT, 12/ 3- 1). Ancak Yunanlılar giderken hem yolu tahrip edip hem de lokomotifin bazı malzemelerini yanlarında götürmüşlerdir. Osmanlı Devleti bundan dolayı demir yolu tamiri için bir Alman mühendis göndermiştir (BOA, BEO, 957/ 717663- 1). Golos demir yolu tamiri için gönderilen Kasaringo adlı mühendise aylık 200 lira maaş verilecektir. Bunun dışında bir defaya mahsus 200 lira da harcırah olmak üzere toplamda 140.000 lira nezaret bütçesinden verilecektir. Fakat bu harcırah ve maaşın nezaret bütçesinde karşılığı yoktur. Bu yüzden bu para Golos demir yolu işletilmeye başlandığında oradan gelecek kâr ile kapatmak üzere borç verilmiştir (BOA, BEO, 957/ 72497- 1; BEO, 951/ 71316).

Savaşın bitmesiyle birlikte Osmanlı askerleri çekildikten sonra, Rus vatandaşı Theodore Mavrokordato Golos demir yolunun Osmanlı askerleri tarafından 90 gün boyunca işletildiği gerekçesiyle tazminat talep etmiştir. Mavrokordato demir yolundan askerlerin nakliyesine karşılık Osmanlı Devleti'nden 943.820 kuruş istemiştir. Meclis-i Vükela Yunanistan'dan savaş tazminatını Mavrokordato'nun talebine karşılık göstermiştir (BOA, İ. HUS, 76/ 13- 1; BEO, 1091/ 81784- 1). Meclis-i Vükela'ya göre devletlerarası

hukuk gereğince Osmanlı ordusunun terk edilmiş halde bulunan nakliye araçlarını kullanma hakları vardır. Demir yolunun tamiri zaten Osmanlı askerleri tarafından yapılmıştır. Meclis sadece askerin nakliyesi ve malzemelerin kullanılmasından dolayı 195.000 kuruşun ödenmesine karar vermiştir (BOA, BEO, 1159/ 86894- 1: Serbestoğlu, 2013: 234).

2.2. Haberleşme: Telgraf Hattı

Tarih boyunca, medeniyetlerin doğuşu ve gelişmesinde haberleşme çok önemli bir yere sahip olmuştur. Dolayısıyla ilk çağlardan itibaren uzak yerler ile haberleşebilmek amacıyla farklı yöntemler kullanılmıştır. Özellikle haberleşme alanında yaşanan teknolojik gelişmeler bu konuda insanlara kolaylıklar sağlamıştır (Subaşı ve Bal: 2015: 38).

Osmanlı Devleti çok geniş topraklara sahip olduğu için güvenli ve hızlı bir haberleşmenin sağlanmasına son derece önem vermiştir. Osmanlı kuruluşundan itibaren uzun bir süre menzil teşkilatı olarak adlandırılan sistem ile resmi haberleşmesini sağlamıştır. Ancak 19. yüzyılda tüm dünyada yaşanan gelişmelere bağlı olarak bu sistem yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu yüzyılda tüm kurumlarda meydana gelen değişiklikler ile birlikte haberleşme sistemi de değişikliğe uğramıştır (Akbulut, 2010: 2).

Haberleşme alanındaki en büyük yenilik 1830'larda telgrafın keşfi ile gerçekleşmiştir. Telgraf, kıtalararası iletişimi sağlamakla kalmayıp aynı zamanda farklı bölgeler arasında yapılan ticareti de hızlandırmıştır (Serbestoğlu ve Temizer, 2016: 83-84). 19. yüzyılın en önemli icatlarından birisi olan telgraf büyük bir hızla tüm dünyaya yayılmıştır. Kontrol ve denetime kolaylık sağlaması ve merkezileşme açısından oldukça önemsenmiştir (Subaşı ve Bal, 2015: 38).

Osmanlı Devleti ise telgraf ile ilk defa 1839 yılında tanışmıştır. Telgrafın ülkeye girişinden sonraki en önemli teşebbüs 1847 yılında Sultan Abdülmecit huzurunda gerçekleşmiştir. Ancak bu denemede telgraf hattı çekilmesi için yeterli olmamıştır (Akbulut, 2010: 2). Osmanlı Devleti'nde ilk telgraf direkleri İngilizler tarafından 1855 yılında döşenmiştir (Kaçar: 1986: 40).

Telgraf Osmanlı Devleti'ne ilk başlarda askeri ihtiyaçlar doğrultusunda girmiştir. Ama zamanla resmi ve özel haberleşme aracı olarak kullanılmıştır. Sonraki dönemlerde ulaşım ve ticaretin çoğu zaman deniz yolu ile sağlanması sonucu merkezler arası

gönderilen gözlem ve hava raporlarının limanlara ulaştırılmasında önemli olmuştur. Eski iletişim araçlarının yerini telgraf almıştır (Hanilçe, 2017: 66).

Golos 19. yüzyılda hızlı bir gelişme göstermiştir. Golos limana sahip bir şehir olduğu için burada bir telgraf hattı yapılması halk tarafından da talep ediliyordu. Yenişehir'den Amalyopoli'ye kadar inşası düşünülen telgraf hattının Golos'tan geçirilmesine karar verilmiştir. Avrupa'dan, telgraf hattının malzemeleri sipariş edilmiş, makine ve memurlar Golos'a gönderilmiştir. Bu hat Selanik ve Yenişehir hattının bir kolunu oluşturmaktadır. Hattın direkleri ahali tarafından dikilmiş, yapılan bu hizmet Takvim-i Vekayi'de neşredilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 265/ 31- 1). Bir diğer ifadeyle Yenişehir'den çekilen hat Golos'un ilk telgraf hattıdır (BOA, İ. HR. 204/ 11676- 3). Telgraf hatlarının çekilmesinin ardından Tırhala'da bir telgrafhane açılması gündeme gelmiştir. Ancak Tırhala'da telgrafhaneye gerek olmadığından Golos'ta açılması daha uygun bulunmuştur. Çünkü Golos'un Tırhala'ya göre ticari potansiyeli daha yüksektir. Bu iş için Tırhala'ya memur olarak tayin edilen Ali Efendi'nin de Golos'a gönderilmesine karar verilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 274/ 101).

Tablo 6: 1863 Golos Telgrafhanesi'ndeki Memur Maaşları (BOA, İ. HR. 204/ 11676- 3)

Memur	Maaş/ Kuruş
Vagon	1.500
Ralco	1.000
Paladonya	750
Aram Oğlu Ronya	300
Kırsçe	500
Hacı Kamil Efendi	100
Fehim Efendi	200
Baş Çavuş (İki Nefer)	750'şer
Süvari (Yedi Nefer)	400'er
Piyade Çavuş (Beş Nefer)	250'şer
İki Hademe	200'er

Golos'ta yapılan bu telgrafhanede Türkçe bilen memurlar daha önceden görevlendirildiği halde bir de Fransızca bilen memur gönderilmiştir. Fransızca bilen bir memurun görevlendirilmesi Golos'un uluslararası ticaretteki yerini göstermesi bakımından önemlidir (BOA, İ. HR. 204/ 11676- 3).

Yenişehir Golos telgraf hattından başka Golos'tan Şorba hududuna kadar yeni bir telgraf hattının çekilmesi planlanmaktaydı. Hatta telgraf hattı için gerekli direkler dahi hazırlanmıştı. Ancak Golos'ta bulunan mühendis, emir gelmediği sürece çalışmalara başlayamayacağını bildirmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 284/ 86).

Golos'taki telgraf hattı için orada bulunan memurlar kirada ikamet etmektedir. Bunun hazineye zararı olduğundan memurlar için yeni bir daire yapılması planlanmıştır. Memurların kalacakları yer için Yeni Mağazalar mevkiinde bulunan karakolhane 44.000 kuruş bedelle tamir edilmiştir. Memurlara da bu karakolhanenin içerisinde ikame mahali ayrılmıştır. Yapılan bu masraf ahali tarafından karşılanmıştır (BOA, A. MKT. MHM, 333/ 2).

2.3. Diğer İmar Faaliyetleri

Golos'un önemli yerleşim alanlarından birisi kale içidir. Kale'den deniz ve Tesalya ovası tarafına iki kapı vardır. Bu kapılardan büyük olanı doğu yönünde yer almaktadır. Doğu kapısı körfezdeki küçük ahşap iskeleye açılmaktadır. Diğer kapı ise kalenin kuzey surlarının tam ortasındadır. Kale içindeki yerleşim, Tesalya Ovasının denizle bağlantısını sağlar biçimde tasarlanmıştır (Ünlü, 2016: 149). Şehrin, 1423 yılında Osmanlı egemenliğine girmesinden sonra kale onarılmıştır. Kale içine yüz evin yanı sıra, askeri garnizon, dükkânlar, ambarlar, baruthane, birkaç cami ve birde hamam inşa edilmiştir (Ünlü, 2016: 149).



Fotoğraf 4: Golos Kalesi (ΑΓΛΑΪΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 10)

17. yüzyıldan itibaren, kalenin dışında, tahıl ve diğer ürünlerin ithalatı için “çarşı” ya da “Palaia Magazeia” olarak adlandırılan bir bölge gelişmiştir. 19. yüzyıl başında burası gümrük, dükkânlar, hanlar, atölyeler ve depoları ile kentin en işlek yeri haline gelmiştir. Bu yerler Pelion Dağı’ndan gelen Rum tüccarlara kiralanmıştır. Golos’ta yer alan bu çarşıya 1892 yılında belediye tarafından bir mermer çeşme yapılmasıyla birlikte burası “fountain square (Çeşme meydanı)” olarak anılmaya başlanmıştır (Ünlü, 2016: 151- 152).



Harita 3: 1840'lı Yıllarda Palaia Magazeia (Ünlü ve Gökse, 2018: 9)

Osmanlı Devleti, 19. yüzyılda kent planlamasında bir takım yasal düzenlemelere yapmıştır. Bu düzenlemelerin temelinde sağlık ve güvenlik sorunlarının çözümü ile yangınlardan korunmak yer almaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı kentlerinde de uygulanan “ızgara plan” uygulanmaya çalışılmıştır. Bu planın Osmanlı'nın ticari faaliyetlerinin düzenli bir şekilde sürdürülebilmesi için, özellikle ticari bölgelerde kullanılması Avrupa ülkelerince de desteklenmiştir. Bu doğrultuda 1844 yılında Golos'taki kent planlamasında ızgara doku esas alınmıştır. Denize paralel olarak yaklaşık 1.000 metre uzunluğunda iki cadde ve bu caddelere dik olarak açılan dar sokaklar inşa edilmiştir. Kıyıya paralel bu iki caddeden biri bugün Dimitriados, diğeri ise Ermou Caddesi'dir (Ünlü, 2016: 152- 153).

1846 yılında Yenişehir Valisi tarafından Golos'ta yeni depoların inşasına izin verildi. Böylece tüccar ve simsarların yoğunlaştığı yeni mekânlar kuruldu. Yeni yapılar Avrupa tarzına uygun biçimde bir veya iki katlı olarak inşa edilmişti. Kent hızla yeni bir görünüm kazanmaya başladı. 1850'ye kadar kalenin batısında yalnızca depolar ve ticari amaçlı yapılar yer alıyordu (Ünlü, 2016: 154).

Golos Limanı verimli Tesalya ovalarındaki ürünlerin ihraç edildiği yerd. Kentin ticari açıdan gelişimi özellikle tarım ürünlerinin taşınması ve depolanması sorunlarını

ortaya çıkartmıştı. Eski tahıl ambarlarının harabe olduğundan 1795 yılında yeni ambarların yapımı için çalışmalara başlandı. Derviş Abdullah Bey, ambarların inşaatı için gerekli olan on bin kiremit İzdin taraflarından Golos'a getirtti (BOA, C.ML, 269/ 11036).

1795 yılında inşasına başlanılan yeni ambarlara da zamanla yetersiz kaldı. Küresel ticaretin artması mekânsal düzenlemelerin yapılması zorunlu kılıyordu (Ünlü, 2016: 56). Tırhala Sancağında ki mahsulün naklinde kullanılan arabaların yetersizliği ve gelen gemilerin zahire bulamayıp bekletilmelerinden dolayı ticaret sekteye uğruyordu. Ticaretin sekteye uğraması üzerine Golos İskelesi'nde zahire mağazaları ve ambarlar yapılarak durum giderilmek istenmiştir. Bu konuda başta Müslümanlar olmak üzere Golos ahalisinden de mağaza ve ambar yapımına müsaade edilmesi yönünde talepler gelmiştir. Talepler doğrultusunda Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'den bir karar alınarak Tırhala Kaymakamlığı'na bildirilmiştir. Fakat inşa olunacak bu ambar ve mağazaların yerli tüccarın kullanımına sunulması hususunda yöneticiler uyarılmıştır (Çiftçioğlu, 2018b: 186-187).

1853 yılında hem kale içinde hem de kale dışında hummalı bir inşaat çalışması yürütülüyordu. Babıâli de Golos'taki inşaat ve tamir çalışmalarını yakından takip ediyordu. Kale içindeki çalışmaların bitirilip keşif defterinin gönderildiğine dair Tırhala Meclisi'nden kısa süre sonra İstanbul'a bilgi verilmiştir (BOA, AMK. MHM, 756/ 48- 1).

Golos kalesinin dışarısındaki inşa çalışmaları da tüm hızıyla devam ediyordu. Eski binalarının taşları ahali tarafından alınarak kargir mağazalarında kullanılıyordu (BOA, DVN, 121/ 13- 1). 1858 yılında Rum ahali kalenin yedi yüz arşın mesafesinde ve deniz kenarında boş yerler alarak inşaata başlamışlardı. Birçok bina, ev, dükkân ve mağaza yapılmıştı. Ancak eski kaymakam Zeki Efendi burada bina inşasını yasaklamıştı. Bu yasağa gerekçe olarak da kale nizamnamesini göstermişti. Fakat Golos Meclisi'ne göre yasağın kale nizamnamesiyle ilgisi yoktu (BOA, HR. MKT, 209/ 49- 4). Golos'ta inşasına başlanmış olan bu mağazalardan bir takımının men edilmesinden dolayı inşaat sahipleri mağdur olmuştu. Bu yüzden mağazalardan tamamlanmamış olanların tamamlanmasıyla beraber boş arsalar dahi yeni mağazalar yapılması ve Müslüman ahali içinde ayrıca bir yerin yapılması hususunda talepte bulunulmuştu. İnşası talep olunan yeni binaların mevki için yasak olan bölgede gösteriliyordu. Golos kasabası dar olduğu için ister istemez kalenin sınırlarına tecavüz edileceği belirtiliyordu. Zamanla Müslüman mahallesine dönüşmesi muhtemel yapıların kale nizamına aykırı olduğuna dikkat çekiliyordu. Bununla birlikte

şehrin gelişmesi için mağazaların yapımı elzem görüldüğünden kale nizamının tekrar gözden geçirilmesi istenmiştir (BOA, İ. MMS, 26/ 132- 1).

Golos'taki bir diğer imar faaliyeti de harap olan iskelenin tamiridir. Golos Limanı gittikçe gelişmekte ve eski binalar yetersiz kalmaktaydı. Gemilerde iskeleye yanaşamadıklarından eşyaların taşınması için hamallar kullanılmıştır. Askerler bile bellerine kadar suyun içine girmek zorunda kaldığından iskelelerin büyütülmesi istenmiştir. Bölgeye gelen rüsumat nazırı inceleme yapmıştır. İncelemeler sonucunda eski iskelenin tamirine 1.672,5 kuruş, yeni iskele tamir için de 8.522,5 kuruş ile toplamda 10.195 kuruş masraf çıkartılmıştır (BOA, I. DH, 515/ 35029- 1).

Tablo 7: 1863 Golos Gümrüğü'ndeki Eski ve Yeni İskele Tamir Masrafları (BOA, İ. MVL, 510/ 23025- 1)

	İskele-i Atik	İskele-i Cedit
Delikli Ağaç	-	4.000
Rendiye Ağaç	-	2.1000
Mismar	-	412
Usadiye	-	1.800
Rençber	-	210
TOPLAM	1.672. 5	8.522.5

Golos'taki eski ve yeni gümrük iskelelerinin tamirinde harcanacak para gereksiz masraf olarak görülmüştür. Bunun yerine iki iskele arasına büyük bir rıhtım yapmanın daha doğru olacağına karar verilmiştir. Yapılması planlanan rıhtım, iki tarafı taş duvarlar ile çevrili 180 zira uzunluğunda 12 zira genişliğinde olacaktı. Duvarların arası taşla doldurulacaktı. İskelenin masrafı 303.080 kuruş 14 para hesaplanmıştı. İnşaatın bitirilmesiyle hem gümrük hem de tütün daireleri için binaların kiralanmasına gerek kalmayacaktı. Dolayısıyla hem kira bedellerinden hem de burada çalıştırılan kâtip, hademe ve memur bunların maaşından üç bin kuruş tasarruf edilecekti. Golos'un bir önceki yıl gümrük geliri iki milyon altı yüz kuruş olduğu için yapılacak bu masraf önemli görülüyordu. Devlet bu modern yapılaşmayla birlikte geliri artırmayı hedefliyordu (BOA, İ. MVL, 510/ 23025- 1).

Ancak iskele ve gümrük dairesi inşaatı başlayınca yeni masraflar da ortaya çıkmıştır. Gümrük dairesi içinde yarım kalan kalem odasının tamamlanması için 63.948 kuruş

gerekmıştır. Bunların dışında kaldırım ve su yolu (lağım) tamiri için dahi 36.970 kuruş lazım olup toplamda 100.926 kuruş daha gerekmektedir (BOA, I. MVL, 549/ 24646- 1).

Golos'ta yaşanan bu kentleşme sürecinde “Golos Şehir Kurulu” oluşturulmuştur. Bu kurulun amacı, ticari faaliyetlerden, kamu alanlarının inşasına kadar birçok alanda, yaşayan tüm topluluğun katıldığı ve sorumluluk aldığı bir yapı oluşturmaktır (Ünlü, 2016: 155).

Golos ticari bakımdan olduğu kadar savunma açısından da önemli bir konumda idi. Golos kalesinin Tanzimat öncesinde de önem arz ettiği dönemin belgelerinden anlaşılmaktadır. Golos kalesinde Tanzimat'tan hemen önce tamir olan bazı tabya ve top kundaklarının olduğu bilinmektedir (BOA, HAT, 1255/ 48604). Golos kalesi içerisinde mahalle aralarında içi patlayıcı madde dolu olan bir cephanelik bulunmakta olduğu Yanya Vilayetine bildirilmişti. Bunun üzerine bölgeye incelemesi için Erkan-ı Harbiye kolağalarından Hüseyin Efendi gönderilmiştir. İnceleme sonucu bu mahalle arasındaki cephaneliğin harabe durumda bulunduğu tamir ettirilmesi gerektiği aksi takdirde patlayarak insanlara zarar verebileceği belirtilmiştir. Bu yüzden kalede bulunan cephanelik yedi bin doksan kuruş masraf ile tamir ettirilmiştir (BOA, İ. DH, 659/ 45909- 1)

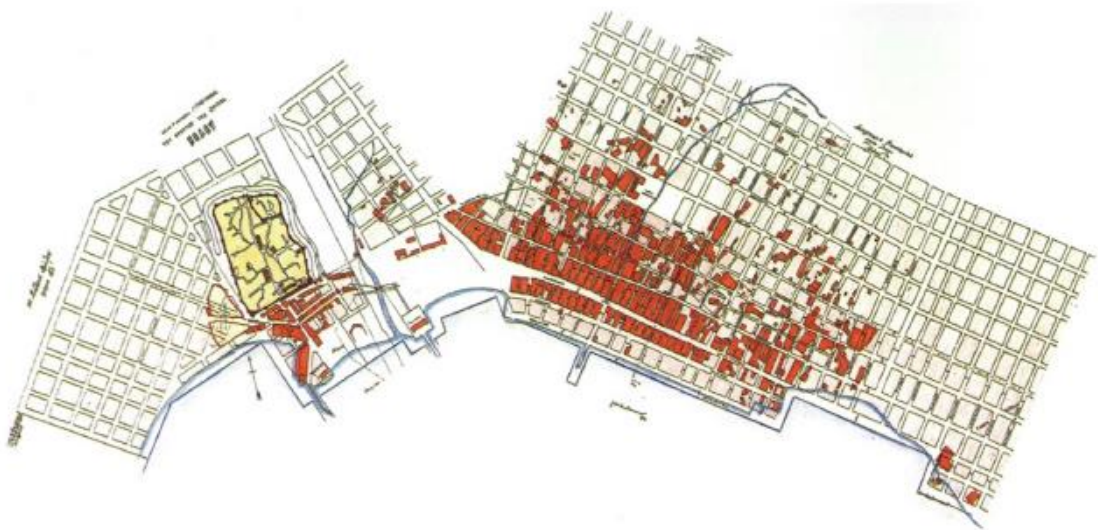
Tırhala'da askerlerin ikametine tahsis edilmiş bir kışla olmadığı için asker mağazaların içerisinde kalıyordu. Bu mağazalara devlet her sene yaklaşık 16.000 kuruş kira veriyordu. Hazine bundan dolayı zarar görüyordu. Hem bu kira masrafından kurtulmak hem de askeri daha güvenli bir mahalde bulundurmak için Golos'ta 4 bölük asker kalması için 150.000 kuruş masraf ile bir kışlanın inşasına karar verildi (BOA, A. MKT. MVL, 141/ 85- 1). Bunun için mühendis Yüzbaşı Süleyman Efendi tarafından yeni keşif yapıldı. İkinci keşfe kadar yapılan masraflar ilk keşifte planlanandan 21.000 kuruş fazla olduğu halde kışla inşaatı bitirilememiştir. Kışlanın tamamlanması için 37.455 kuruşa daha ihtiyaç vardı. Bu binanın yarım bırakılması kabul edilebilir olmadığından ödenek çıkartılması talep edilmiştir (BOA, I. MVL, 508/ 22945- 1).

Devletin yaptığı yatırımların yanında halk da elbirliği ederek bazı kamu binalarının inşaatını üstlenmişti. Bu çerçevede Golos karakolhanesi halk tarafından inşa edildi. Burada zabitanın kalması için başka bir yer olmadığından dolayı Refet Paşa üç bin yetmiş kuruş masrafla bir zabita odası ilave ederek karakolhaneyi genişletmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 351/ 89- 6).

Golos'taki bir diğerk önemli imar faaliyeti olarak karantinhâne görülmelidir. Golos karantinhânesi 1874 yılında onarım gördüğü bilinmektedir. Karantinhâne tamiri için iki yöntem belirlenmiştir. Bunlardan ilki karantinhâne yıkılmadan 13.137 kuruşta tamir edilmesi ya da yıkılarak 24.689 kuruş ile yeniden inşa edilmesidir. Ancak binanın harap durumda olmasından dolayı tamir edilmesi halinde yapılacak masraf boşa gideceğı düşünöldüğünden yeniden inşasında karar verildi. İnşaatı Nikola kalfa 26.423 kuruş karşılığında gerçekleştirdi (BOA, I. DH, 692/ 48362- 1).

1881 yılında Golos'un Yunanistan sınırlarına dâhil olmasıyla birlikte kentin mekânsal gelişiminde yeni bir dönem başlamıştır. 1885'te kentte yedi farklı ülkenin konsolosluğu, sigorta acenteleri, avukatlar, banka ve bankerler faaliyet göstermiştir. 1882-83 yıllarında Xenofondos Caddesi, Arganofton Caddesi, Trikoupi Caddesi ve Galias Caddesi ile sınırlı bir alan düzenlenmiştir. Bu plan ile belirlenen alandaki sokaklar da düzenlenmiştir. Bununla birlikte Metamorphoseos, Analypseos, Phlippou Ioannou ve Argonafton Caddeleri ile Metamorphoseos, Xenofontos ve Dimitriadis Caddeleri arasında bulunan küçük alanda düzenlenmiştir (Ünlü, 2016: 158).

Golos'un kentsel planı Haussmann etkisi ile Avrupa'da ızgara planının yaygın olduğu bir dönemde gerçekleştirilmiştir. Bu plan dönemin şartlarına uyan, ticari olanaklar sağlayan, ulus devlet anlayışı doğrultusunda yeni toplumsal yapıyı inşa etme olanağı sağlayan bir planlama anlayışına sahiptir (Ünlü, 2016: 158).



Harita 4: 1882 Golos Planı (Ünlü, 2016: 159)

Golos'un Yunanistan'a geçmesinden birkaç ay önce Osmanlı Devleti tarafından enine Iasonos Caddesi'nden sahil yolu inşaatına kadar ve boyuna da kışlalardan Papastratos tütün tesislerine kadarki alanda oradaki parsel sahiplerine denizin doldurulması için izin verilmiştir. Denizin doldurulmasıyla kıyı çizgisi büyük ölçüde değişmiştir. Ayrıca elde edilen bu alanda yeni yapılar inşa edilmeye başlamıştır. 1892 yılına gelindiğinde Golos kalesinin yıkılan duvarlarının malzemeleri kalenin güneyinde yer alan, körfezdeki küçük iskelen inşasında kullanılmıştır (Ünlü, 2016: 159).

Ekonominin gelişmesiyle Golos'ta çok sayıda yeni yapı ve kurumlar açılmıştır. Özel ve kamuya ait birçok eğitim kurumu açılmıştır. 1883'te hastane, 1903'te yetimhane, 1907'de kütüphane, 1908 Arkeoloji Müzesi ve kız okulu, 1909'da konservatuar, 1911'de ticaret okulu gibi pek çok eğitim ve kültür yapıları inşa edilmiştir (Ünlü, 2016: 168).

III. BÖLÜM

3. GOLOS KAZASINDA EKONOMİK FAALİYETLER

3.1. Ticari Faaliyetler

Ticaretin gelişmesiyle birlikte zenginlik feodal toprak sahiplerinin ellerinden çıkıp tüccarların eline geçmişti. Feodal düzenin zayıflamasıyla beraber ticari gücü ellerinde bulunduran tüccarlar artık kent ve ülkeler arasında ticaret yapmaya başlamıştır. Feodalizmin yerini alan ticari kapitalizm, kentlerin gelişmesinde önemli bir etken olmuştur. Kapitalizmin gelişmesiyle Avrupa devletleri ucuz hammadde bulabilmek için pazar arayışı içine girmişlerdir (Serbestoğlu ve Tümtaş, 2017: 1).

19. yüzyılda meydana gelen bu değişim sürecini en fazla etkileyen faktörler tarım ve teknoloji alanındaki gelişmeler olmuştur. Özellikle teknolojik gelişmelerin etkisiyle ulaştırma faaliyetleri sürecin daha hızlı ilerlemesini sağlamıştır (Niray, 2002: 3). Osmanlı kentlerinde daha yavaş yaşanan kentsel dönüşüm, liman kentlerinde kendisini daha çok belli etme imkânı bulmuştur (Ballı, 2015: 515). Ulaşım olanaklarının kolay olması ve hammadde ve pazar ilişkileri bakımından liman kentlerinin gelişimi önemlidir (Kaypak, 2012: 4).

Liman kentlerinin önem kazanmasında etkili olan buharlı gemiler, Osmanlı limanlarına 1828'de girdi (Ekinci, 2006: 4). Sanayi Devrimi'nin ardından yelkenli gemilerin yerini buharlı gemiler almaya başlamıştır. Eskilere göre daha hızlı olan bu gemiler ile birlikte deniz ticaretinin de önemi artmıştır. Bunun sonunda liman kentlerinin hinterlandı ile birlikte nüfuzu da artmıştır (Ürkmez, 2016: 7). Aynı zamanda bu buharlı gemiler bir yabancılaştırma aracı olarak görülmüştür. Limanlar arası ulaşımı sağlayan gemiler sadece Osmanlı sahilleri arasında gidip gelmiyor, Avrupa'nın önemli limanları ile olan bağı da güçlendiriyordu. 1830 yılından itibaren Osmanlı liman kentlerinde yoğun bir şekilde faaliyet gösteren yabancı kumpanyalar, devlet yıkılıncaya kadar yaşanan olaylar ve ekonomik gelişmelerden etkilenmişlerdir (Ekinci, 2006: 7). Limanlar ile birlikte iç bölgelerle bağlantıyı sağlayan demir yollarının gelişimi ticaret hacminin artmasını sağlamıştır. Ayrıca önceleri yerel pazarlara yönelik olan üreticilerin dünya pazarlarına açılmasını sağlamıştır (Keyder, 1985: 651).

1830'lardan sonra Osmanlı dış ticareti büyük bir hızla artmıştır. Osmanlı ekonomisi sanayileşmiş Avrupa ülkeleri ile olan bağının güçlenmesinin ardından tarımsal malları ihraç eden buna karşılık mamul mal ve gıda maddelerini ithal eden bir ekonomi halini almıştır (Pamuk, 1985: 653).

Golos coğrafi konumu gereği ticari faaliyetlerin yoğun olarak yaşandığı yerlerden biridir. 16. yüzyılın sonundan itibaren Golos'tan, İtalya'ya hububat ihracatı yapılırdı (ΑΓΛΑΙΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 42). Golos Limanı Tesalya'nın tek iskelesi konumunda olup bütün bölgenin ürünleri buraya getirilerek ihraç edilirdi. İhraç edilen ürünler arasında buğday, arpa, ipek kozası, ipek, pamuk, yapağı, zeytin, zeytinyağı ve kereste bulunuyordu. 1840 yılında ise Golos'ta önemli miktarda tahıl ve ipek ticareti yapılmıştır. Golos'ta 1837 yılında Fransız tüccar temsilcileri bulunurken 1852 yılında Avusturya buhar şirketi "Lloyd" un temsilciliği de açılmıştır. Dolayısıyla Avusturya ile ticaret daha yoğun bir şekilde yaşanmıştır. 1856 yılına gelindiğinde ise İngiliz ve Fransız ticari temsilcilikleri de Golos'ta yerlerini almıştır. Fransız "Fraissinet Kumpanyası"nın şehirde temsilcilik açmasından sonra Fransız gemileri Golos Limanına daha sık gelmeye başlamışlardır (Akyay, 2001: 68). Limana gelen Lloyd, Mesajeri ve Fransa vapur kumpanyaları Selanik, İzmir, İstanbul, Girit ve İskenderiye arasında ticaret yapmıştır (Yanya Vilayet Salnamesi: 125).

Golos'ta daha çok ipek ticareti ile ilgilenilmiştir (Akyay, 2001: 69). 1860'lı yılların başında Golos'ta yerli tüccarlara ait bir ipek fabrikasında üç yıl boyunca Fransız esnafın yönlendirmesiyle makineler su gücü ile çalıştırılmıştır. Bu fabrika 58 kişiyi, özellikle de genç kızları istihdam etmiştir (Parliamentary Papers, 1862: 508).

Golos'ta artan ticari faaliyetler ile birlikte bir ticaret meclisinin kurulması gündeme gelmiştir. Bundan dolayı kazada beratlı kişiler ve tüccarların olup olmadığı, eğer var ise bunlar arasında saygın birinin *şehbender vekili* olarak ve üç-dört kişinin de aza olarak seçilmesi istenmiştir. Bu kazaya kaç şehbender vekili tayin olunacağına ve bütün devletlerin aza sayılarının da eşit bir şekilde dağıtılacağına dair bir sözleşme yapılması teklif edilmiştir (BOA, A. MKT. NZD, 26/220). Bu hususta bir dilekçe Tesalya vali yardımcısı İsmail Paşa'ya gönderilmiştir. İsmail Paşa tarafından buna kayıtsız kalırsa da selefi Saib Paşa tarafından bir ticaret meclisinin kurulması kabul edilmiştir (Parliamentary Papers, 1862: 508).

1862 yılında Tesalya'da İngiliz konsolos yardımcısı olarak görev yapan Suter'in raporuna göre Golos Limanı'nda İngiliz ve Yunan gemileriyle 40 sterlin değerinde portakal ve limon ithal edilirken, 2.125 sterlin değerinde buğday, mısır v.s ihraç edildi. İtalyan gemilerin haricindeki diğer ülke bandırası altındaki gemilerin taşıdığı malın niteliği ve değeri hakkında kesin hesap yapılamamaktadır. Ancak yaklaşık değerleri 12.700 sterlindir (Parliamentary Papers, 1862: 503).

1862 yılının son dört ayı dikkate alındığında ticarete artış yaşanmıştır. İthalatın değeri 100.000 sterlindir. 1861 yılına göre 30.000 sterlinlik bir artış görülmektedir. Bunun sebebi ise pamuk imalatçıların bazı ürünlerinin fiyatlarının yükseltilmesidir. 1860'a göre pamuk satış fiyatı ikiye katlanmıştır. İhracat geçen yıllara göre daha azdır. Yurt dışından talep daha çok koyun ve ipekböceği yumurtası ile sınırlı kalmıştır. İpek kozaları da Fransız pazarlarında ki beklentiyi karşılayamayarak kazanç getirmemiştir.

Tahıl haricinde yerel tüketim için ayrılan yerli ürünlere talep 111.500 sterlin değerindedir. Önceki yıllara karşılaştırma yapıldığında 15.500 sterlinlik bir düşüş göstermiştir. İhraç edilen tüm ürünlerin değeri geçen yıl 152.000 iken bu yıl 41.500 sterlinlik bir düşüş göstermiştir. Yapılan hasat beklentileri karşılamamıştır. Özellikle mısır, susam tohumu, zeytin ve tütün kuraklıktan etkilenmiştir (Parliamentary Papers, 1862: 505).

Tablo 8: 1869- 1870 Tesalya Ticareti (Parliamentary Papers, 1871: 95)

Ülkeler	Yelkenli	Buharlı	Tonaj	İthalat	İhracat	İkamet Eden Kişi
Avusturya - Macaristan	4	55	27.908	77.390	78.300	40
İngiltere	1	2	1.114	1.700	5.670	13
Mısır	-	30	25.483	12.500	40.500	-
Fransa	1	69	37.498	50.000	120.000	10
Yunan	169	-	6.483	3.9000	30.900	815
Almanya	1	-	100	-	1.100	2
İtalya	24	-	5.762	400	48.660	30
Osmanlı	213	22	7.711	7.490	26.890	-
Rusya	2	-	319	200	-	-

Toplam	415	178	112.378	153.580	352.020
--------	-----	-----	---------	---------	---------

1869 ve 1870 yıllarında Tesalya'daki ticarete bakıldığında 415 yelkenli, 178 buharlı gemi Golos limanına uğramıştır. Tonajlarının toplamı 112.378 olan bu gemilerle 153.580 sterlin değerinde ithalat, 352.020 sterlinlik de ihracat yapılmıştır. Bu faaliyetler Avusturya-Macaristan, İngiliz, Mısır, Fransız, Yunan, Alman, İtalyan, Osmanlı ve Rus bandıralı gemilerle yapılmıştır (Parliamentary Papers, 1871: 95).

Gerçekleştirilen ticari faaliyetlerde konu olan ürünler şunlardır: Buğday, Zeytin yağı, İpekböceği yumurtası, arpa, sığır, pamuk, çavdar, koyun, koyun yünü, hint mısırı, deri, tütün, bakliyat, şarap, patates, susam tohumu, peynir, kömür, ipek, tereyağı, odun, ipek kozası, yaş ve kurutulmuş meyve (Parliamentary Papers, 1871: 96).

Tablo 9: 1858 ve 1871 Yıllarında Gerçekleşen Toplam İthalat ve İhracat Değerleri (Parliamentary Papers, 1871: 97)

1858		1871	
İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
€	€	€	€
92.307	261.000	162.240	312.410

Yukarıdaki tablo da 1871 Kasım ayı sonuna kadar olan değerler hesaplanmıştır. 1871 yılına gelinceye dek ihracat ve ithalatta artış yaşanmıştır. Bu yıla kadar kalıp ve demir levha, kalay kalıpları, kalaylı kaplar, demir sülfat gibi eşyalar 1.200 sterlin değerinde olup, Cardiff'ten direk Golos'a getirilmiştir (Parliamentary Papers, 1871: 97).

Toplam ithalatın en az 1/4'ü İngiliz sömürgelerinden gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte arpa ve mısır sevkiyatının ötesinde de bir ihracat kalemi görülmemektedir (Parliamentary Papers, 1871: 97). Avrupa'da hasadın bol olması tahıl ihracatını olumsuz yönde etkilemiştir. Tarımla uğraşan kesimin kazançlarının azalmasına neden olmuştur. Avrupa'daki verimli tarım üretimi ihracatı etkilediği kadar da ithalat üzerinde de olumsuz bir etki yaratmıştır (Parliamentary Papers, 1875: 1766).

Tablo 10: 1873 Yılında Golos Limanı Ticareti (Parliamentary Papers, 1874: 1624)

Ülke	Gelen			Giden			İthalat (sterlin)	İhracat (sterlin)
	Yelkenli	Buharlı	Tonaj	Yelkenli	Buharlı	Tonaj		
İngiltere	1	2	1.148	1	2	1.148	4.000	8.977
Avusturya- Macaristan	1	49	31.942	4	50	31.200	150.182	215.660
Fransa	2	141	76.605	2	141	76.605	195.203	415.991
Yunanistan	873	17	16.126	873	17	16.126	36.000	83.050
İtalyan	15	2	3.642	15	2	2.642	4.004	45.931
Osmanlı	140	-	5.727	140	-	5.727	25.000	-
Rusya	1	-	22	1	-	22	-	-
Sisam Adası (Samian)	14	-	219	14	-	219	320	4.400
Romanya (Wallachian)	1	-	80	1	-	80	-	540
Toplam	1.048	211	135.511	1.051	212	137.769	423.889	774.549

1873 yılında Golos'un ticaretine bakıldığında tonajlarının toplamı 135.511 olan 1.048 yelkenli gemi, 211 buharlı gemi Golos Limanına gelmiştir. Tonajlarının toplamı 137.769 olan 1.051 yelkenli gemi, 212 buharlı gemi limandan ayrılmıştır. Bu gemilerden 423.889 sterlin değerinde ithalat ve 774.549 sterlin değerinde ihracat yapılmıştır. Golos'ta yaşanan bu ticari artışın en büyük sebebi bölgedeki hububata olan yüksek talep olmuştur (Parliamentary Papers, 1874: 1624).

1874 yılında ise Golos limanına gelen gemilerin adetine bakıldığında ticaretin daha da canlandığı görülmektedir. 1874'te limana yelkenli ve buharlı toplam 2.417 gemi gelmiş ve 2.422 gemi limandan ayrılmıştır. Bu sayının artışından küçük ve yerel ölçekte çalışan Yunan ve Osmanlı yelkenlilerinin payı büyüktür (Parliamentary Papers, 1875: 1767).

Tablo 11: 1874 Yılında Golos Limanı Ticareti (Parliamentary Papers, 1875: 1767)

Ülke	Gelen			Giden			İthalat	İhracat
	Yelkenli	Buharlı	Tonaj	Yelkenli	Buharlı	Tonaj		
İngiltere	3	-	441	3	-	441	2.800	2.150
Avusturya- Macaristan	1	62	36.360	5	63	33.435	164.675	190.815
Fransa	-	164	98.716	-	164	98.715	208.097	408.659
Yunanistan	939	-	12.391	939	-	12.391	30.000	52.000
İtalya	7	-	1.485	7	-	1.485	-	31.175
Osmanlı	1.249	1	12.308	1.249	1	12.808	21.000	12.000
Sisam Adası	11	-	140	11	-	140	270	1.2000
Toplam	2.210	207	161.840	2.214	208	163.915	426.842	697.999

1874 yılının verileri 1873 yılıyla karşılaştırıldığında ithalatın 2.953 sterlin arttığını ihracatın ise 76.550 sterlin azaldığı görülmektedir. Bu değişimin sebebi yurtdışından gelen tahıl talebindeki düşüştür. Tahıllar için yurt dışından gelen talebin çok kısıtlı olmasına rağmen bu düşüş beklenenden daha az olmuştur (Parliamentary Papers, 1875: 1767).

Golos'un art bölgesinde verimli zeytinlikler vardır. Hasat sonrasında yerel kullanıma ayrılan payın haricinde gerek zeytin gerekse de zeytinyağı önemli ticari değere sahiptir. Örneğin sadece 1.500.000 galon zeytin yağı ihracatı potansiyeli vardır (Parliamentary Papers, 1875: 1767). Golos'taki zeytin Tırhala Sancağında kullanılmasının dışında Selanik, İzmir, Girit, İstanbul ve diğer bölgelere de ihraç edilmiştir. Aynı zamanda bütün sene zeytinden alınan vergi iki milyon kuruştur. Zeytinin yanı sıra Tırhala Sancağının genelinden yıllık 980.000 keyl buğday ve arpa, 1.000.000 kıyye tütün ve 10.000 kıyye ipek kozası Golos üzerinden Avrupa'ya gönderilmiştir (Yanya Vilayet Salnamesi, 1876: 25). Bölgede Golos buğdayı olarak bilinen zahire Rumeli'nin çeşitli yerlerine satılmakta olup önemli bir ticaret ve gıda ürünüdür (BOA, A. MKT. MVL, 135/ 55).

1876 yılında İngiliz konsolos Longworth'un raporuna göre Golos'ta ithalat 101.360 sterlin, ihracat ise 340.080 sterlin değerindedir (Akyay, 2001: 69). Golos'ta ana ihraç

ürünü olan hububatların dışında zeytin, deri, tütün ve ipek kozaları da limandan ihraç edilmiştir (ΑΓΛΑΪΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 44).

Tablo 12: Golos Limanındaki İthalat ve İhracat Değerlerinin Yıllara Göre Karşılaştırılması (Parliamentary Papers, 1880: 1033)

Yıl	İthalat Değeri	İhracat Değeri	Toplam
1877	102.500	353.100	455.600
1878	155.200	180.100	335.300
1879	377.500	255.600	593.100

1877- 1879 yılları arasındaki veriler incelendiğinde ticaret de artış göze çarpmaktadır. Birleşik Krallık ile yaşanan ticaret biraz sınırlı kalsa da 1879 yılı sonuna gelindiğinde ticarete artış yaşanmaya devam başlamıştır. Yıl boyunca doğrudan İngiliz gemileriyle Tesalya'ya gerçekleşen ihracatın toplamı 5.630 sterlidir. Bunun yanında İzmir, Selanik ve İstanbul'a giden yabancı gemilerle yapılan dolaylı sevkiyat ise 55.300 sterlin değerindedir (Parliamentary Papers, 1880: 1033).

Tablo 13: İhraç Edilen Ana Ürünlerin 1879 Yılı İçindeki En Yüksek Fiyatları (Parliamentary Papers, 1880: 1036)

Ürün/Mal	Değer (Sterlin)
Buğday (Zor)	12
Hint Mısırı (Başarısız Oldu)	8
Arpa (Küçük Ürün)	7
Zeytinyağı	35
Pamuk	45
Tütün(En İyi Kalite)	80
Kozalar	7

Tablo 14: 1877, 1878 ve 1879 Yıllarında Golos'ta Nakliye (Parliamentary Papers, 1880: 1036)

Yıl	Buharlı Gemi	Tonaj	Yelkenli Gemi	Tonaj	Toplam Gemi	Toplam Tonaj
1877	173	137.310	1.345	95.230	1.518	162.540

1878	160	136.174	70	8.325	230	144.499
1879	167	147.580	142	8.241	309	155.821

Golos Limanı'na gelen gemi sayısı, tonaj miktarlarında üç yıl boyunca dalgalanmalar olmuştur. Limana gelen gemi sayısı ve tonaj miktarı 1877 yılında fazlayken 1879 yılına kadar hayli azalma göstermiştir. Ancak 1879 yılında ise önceki yıla göre tekrardan bir artışın sağlandığı göze çarpmaktadır (Parliamentary Papers, 1880: 1036).

Golos 1881 yılında İzmir, Selanik, Girit, İskenderiye, İstanbul ile olan ticari ilişkilerini sürdürmekteydi (Θεοδωροπούλου, 2016: 17).

3.2. Tarım

Osmanlı toplumu, temelde tarıma dayalı bir ekonomiye sahipti (Öz, 1999: 66). Osmanlı Devleti kuruluşundan önce pek çok devlet tarafından kullanılan ve değişik şekillerde uygulanan miri toprak rejimini benimsemiştir. Miri toprak rejiminin Osmanlı Devleti'ne hangi devletten geçtiği tartışmalı bir konudur. Bununla birlikte genel görüş, miri toprak rejiminin Selçuklu zamanında uygulanan iktâ sistemine dayandığıdır (Küçükcalay, 1999: 53). Bu sistem, özellikle Selçuklu Devleti'nden itibaren belli bir yere ait olan devlet gelirlerinin hizmet ve maaş karşılığında askeri ve sivil devlet adamlarına verilmesidir (Keleş, 2008: 5).

İktâ olarak adlandırılan sistem, Osmanlı Devleti tarafından Tımar sistemi adı altında uygulanmıştır (Keleş, 2008: 6). Tımar sistemi, Osmanlı Devleti'nin askeri-idari teşkilatlanmasında, miri arazinin işleyişinde, vergilerin belirlenmesinde ve tarımsal ekonominin yönetiminde en önemli faktörlerden birisidir (İnalçık, 2012: 168). Bu sistem Osmanlı klasik döneminde teknolojinin gelişmemesine rağmen zirai üretim için gerekli ortamı hazırlamıştır. Ancak 16. yüzyıldan itibaren Tımar sistemi devletin ihtiyaçlarına cevap veremez hale gelmiştir (Topuz, 2007: 378).

19. yüzyılda Osmanlı Devleti değişen dünyaya ayak uydurabilmek için her alanda çeşitli reformlar gerçekleştirmiştir. Tanzimat yöneticileri modernleşmeyi sağlamanın en iyi yolu olarak devletin ekonomik yönden gelişmesi gerektiğine inanmışlardır. Bu doğrultuda 1838 yılında Hariciye Nezaretine bağlı Ziraat ve Sanayi Meclisi kuruldu. Kısa bir süre sonra Meclis-i Umur-ı Nafia adını alarak Ticaret Nezareti'ne bağlanmıştır (Keleş, 2008:

24). 1853 yılında Ziraat Meclisi kurularak Maliye Nezareti'ne bağlandı. Bu meclisin görevi, devletin her konuda ekonomik olarak gelişmesini sağlayacak politikalar hazırlamaktı. 1846'da ilk defa Ziraat Nezareti kurulmuş, Ziraat Meclisi'nin de üye sayısı artırılarak bu yeni nezarete bağlandı. 1863 yılında tarımsal üretimi artırmak amacıyla Ziraat Fırkası kurulmuştur (Keleş, 2008: 25- 26).

Tesalya bölgesi geniş ovalara ve verimli topraklara sahiptir (Sami, 1308: 1652). Golos 1423 yılında Osmanlı egemenliğine girdiğinde sadece az bir kısmı verimli ve ekilebilir topraklara sahipti (Ünlü, 2016: 149). Golos'ta yetiştirilen ürünler arasında zeytin üretimi yaygın olup Tırhala Sancağı dışında Selanik, Girit, İstanbul ve diğer bölgelere gönderiliyordu (Yanya Vilayet Salnamesi, 1876: 125). Ayrıca kazada zeytin üretimi fazla olduğundan zeytinyağı yapılıyordu (Parliamentary Papers, 1875: 1767). Golos'ta zeytin üretimi dışında arpa ve buğday da yetiştirilmektedir (Yanya Vilayet Salnamesi, 1876: 125). Özellikle Golos buğdayı Rumeli'nin çeşitli yerlerine satılan önemli bir ticaret ve gıda ürünüdür (BOA, A. MKT. MVL, 135/ 55).

3.3. Sanayi

18. yüzyıla kadar Osmanlı sanayisi esnaf teşkilatının elinde şekillenmiştir. Sanayi küçük el zanaatları ve gedik usulüne dayalıydı. Bu dönemde zanaatlar loncaların koymuş oldukları kurallar ile usta çırak ilişkisi içerisinde gerçekleştirilmiştir. Lonca sisteminin ürünlerin ölçü ve standartlarını düzenleyen bir takım kuralları bulunmaktaydı. Gedik usulüne göre ise, sanayi ve ticaretin her dalında bulunan iş yeri ve imalathanelerin sayısı ve burada çalışan kişi sayısı sınırlandırılmıştır. Bu geleneksel sistem içinde sanayileşmede istenilen başarı elde edilememiştir (Seyitdanlıoğlu, 2006: 55)

19. yüzyılda dünya genelinde değişimler yaşanmıştır. Sanayi Devrimi sonrasında üretim miktarlarında önemli ölçüde artışlar meydana geldi. Başta İngiltere olmak üzere sanayileşmiş diğer Avrupa devletleri, sanayileşme sürecini tamamlayamayan ülkelerin pazarlarını denetimleri altına almıştır. Özellikle 1838 Osmanlı– İngiliz ticaret anlaşmasıyla birlikte Osmanlı Devleti Avrupa'nın açık pazarı haline gelmiştir (Önsoy, 1984: 5: Damlıbağ, 2012: 198).

Tanzimat dönemindeki yenileşme hareketlerine bağlı olarak sanayileşmede önemli gelişmeler yaşanmıştır. Osmanlı sanayisi bu gelişimin iki boyutlu olarak sürdürmüştür. 19. yüzyıldaki sanayileşme hareketlerinin birincisini devlet teşebbüsleri oluşturmuştur. Devlet teşebbüsleri daha çok emek ve sermaye gerektiren sanayi kuruluşları şeklindedir. Bir diğeri

olan özel teşebbüsler ise yerel anlamda az sermaye ve az iş gücü ile çalışan kuruluşlardır (Şener, 2007: 59).

Sanayinin gelişmesi için modern bir endüstrinin oluşturulması gerekmektedir. Ülke genelinde işleyen fabrikaların yanı sıra geleneksel yöntemler ile üretime devam eden küçük işletmelerde bulunuyordu. Bu işletmelerin modernleştirilmesi, aynı zamanda Batı standartlarına uygun üretim yapacak düzeyde endüstrinin oluşturulması gerekliydi. Ancak ekonomik şartlardan dolayı gelişme sağlanamamıştır (Aker, 1999: 41).

19. yüzyılda Osmanlı yöneticileri devlet fabrikaları kurma yolunda önemli adımlar atmıştır. Devlet bütçesinden önemli miktarlar fabrikalara ayrılmıştır. Osmanlı Devleti'nin sanayileşmesinin önemini kavramasının üzerine 1864 yılında Islah-ı Sanayi Encümeni adıyla bir heyet oluşturulmuştur. Bu heyet modern tekniklerle donatılan Avrupa fabrikaları karşısında Osmanlı fabrikalarının geliştirilerek, Osmanlı sanayisinin güçlendirilmesi için kurulmuştur (Şener, 2007: 67).

19. yüzyıla kadar Tesalya zengin ve verimli bir bölge olmuştur (Yerolympos, 2012: 1). Tesalya bölgesinde bulunan Golos'ta bir tür aba, kilim, gemi yelkeni, alaca kumaşları dokunmuştur. Ayrıca kundura, pabuç, çarık ve çorap gibi şeyler de yapılmıştır (Yanya Vilayet Salnamesi, 1872: 114).

Yunanistan'a ilhakından önce Tesalya bölgesinde fabrikalar kurulmaya başlamıştı. Golos'ta bütün Tesalya'ya yönelik olarak bir sabun ve halı fabrikası açılmıştı (Akyay, 2001: 67). 1861 yılında Golos'ta bir kurşun fabrikası işletiliyordu (BOA, A. MKT. MHM, 213/ 33). 1909 yılında tarım makineleri üreten bir fabrika faaliyet göstermiştir. Kent yavaş yavaş tarıma dayalı ticaretin dışında, sanayi ve finans sektörünün de gelişmeye başladığı bir liman kenti haline gelmiştir. Golos'un artık sadece Tesalya bölgesi için değil Yunanistan için de önemi artmaya başlamıştır. Golos'ta 1914 yılında bir kumaş farikası, 1921'de şapka ve çimento fabrikası kurulmuştur (Ünlü, 2016: 138- 142).

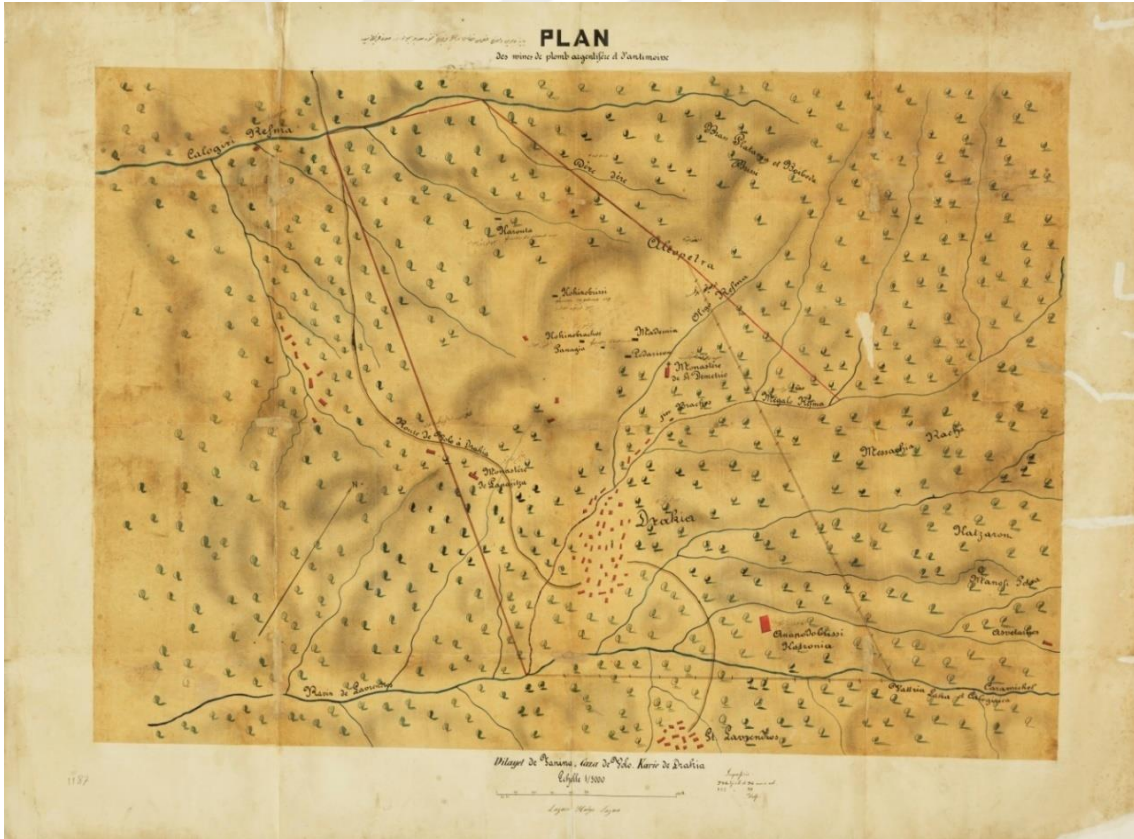
3.4. Madencilik

Osmanlı Devleti'nde madencilik her zaman çok önemli bir yere sahip olmuştur. Özellikle, darphanenin ihtiyacının karşılanması ve askeri araç gereçlerin temin edilmesi bakımından maden ocaklarının önemini artırmıştır (Efe, 2003: 131).

Osmanlı madenciliği, 15. ve 16. yüzyıllarda Avrupa ile rekabet edebilecek bir durumdaydı. Fakat 18. yüzyıldan itibaren yaşanan gelişmelere ayak uyduramayarak

gerilemeye başlamıştır. Madenlerin tekrar verimli bir hale getirilebilmesi için yeni teknikleri madenlerde uygulayabilecek nitelikli elemanlara ihtiyaç vardı. 19. yüzyıl başlarına geldiğinde ise Osmanlı Devleti'nde henüz maden mühendisi yetiştiren okullar yoktu. Bu nedenle 19. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti bu eksikliğini Avrupa'dan karşılamaya çalışmıştır (Keskin, 2007: 81).

Osmanlı Devleti'nde bilgi, teknoloji ve sermaye eksikliğinden dolayı madenler Avrupalı yatırımcıların ilgisini çekmeye başlamıştır. Ancak yerli veya yabancı yatırımcıların faaliyet gösterebilmesine imkân verecek ve üretimin sınırlarını belirleyecek herhangi bir hukuki metin yoktu. Bundan dolayı ilk defa 1861 yılında Maden Nizamnamesi hazırlanmıştır (Keskin, 2011: 143- 144). Bu tarihten önce genel olarak yabancılara maden imtiyazı verilmiyordu. 1861 Maden Nizamnamesi ile ilk defa maden ihalelerine yabancılara da katılma hakkı tanınmıştır (Keskin, 2011: 129). Bu bağlamda Golos Kazasına bağlı Drake Karyesinde bulunan manganez madeni Osmanlı tebaasından olan Yenişehir'de yaşayan Hüseyin Beyzade Ahmet Hayri Bey, Dimitri Julye ve İngiltere tebaasından Aristidi Moşori ortaklığına verilmiştir (BOA, HR. TH, 261/ 93).



Harita 5. Golos Kazası Drake Karyesi Antimon ve Simli Kurşun Madeni (BOA, HRT. h, 1187)

Golos'taki maden yatakları yabancı elçilik misyonlarının da dikkatini çekiyordu. İngiltere'nin Golos konsolos yardımcısı Stuart 1859 yılında Zağora Köyünde bulunan gümüş ve kurşun maden yataklarını ziyaret etmişti (Akyay, 2001: 68). Burada bir fabrika açılıp bir süre işletilmiş olduğu halde kapatılmıştır (Yanya Vilayet Salnamesi, 1872: 114). Yine 1861 yılında silah ticareti ile uğraşmakta olan Zarifi adlı bir tüccarın Golos'ta bir kurşun fabrikası bulunmaktadır (BOA, A. MKT. MHM, 213/ 33).



Harita 6. Golos Kazası Krom Madeni (BOA, HRT. h, 1183).

1877 yılına gelindiğinde Golos'ta yeni krom, bakır, kükürt, manganez ve antimon madenleri bulundu. Ancak bu madenlerin ne kadar rezerve sahip olduğu bilinmemekteydi. Özellikle kaza dâhilinde krom maden yatakları çok fazla olsa da çeşitli nedenlerle çıkartılamamıştır (Yanya Vilayet Salnamesi, 1877: 129).

Golos'ta maden keşfi sırasında bir takım sorunlar da çıkmaktaydı. Madenler, zaman zaman eşkıyaların saldırısına uğruyordu. Hatta eşkıyalık yaygın olduğundan maden aramasında çalışan amelenin kendilerini korumaları için İngiltere'den tüccar Lafonten kırk adet tüfek satın alınmıştı (BOA, HR. MKT, 103/ 81). Bununla birlikte Golos'ta maden arama sırasında madencilerin kullandıkları barut ihtiyacı Şire'den karşılanmıştır. Yunan gemisi ile Şire'den alınan barut Golos'a getirilirken gemi Aynaroz'a uğrayıp toprak

almıştır. Bu sırada gemide patlayıcı madde olduğu tespit edilince gemiye el konularak kaptanlara ceza verilmiştir. Kaptanların patlayıcıyı Golos'a götürüyoruz söylemine de itibar edilmeyerek zor durumda kalmışlardır (BOA, HR. TH, 245/ 17).

Golos'ta maden işlenmesinde karşılaşılan sorunlardan birisi de kömür yetersizliği idi. Kömür talebi üzerine Bab-ı Ali devreye girerek vapurlarla bölgeye kömür gönderiyordu (BOA, HR. SYS. 2952/ 139).

Madenciliğin Golos'un ekonomisine katkısının yanında çevreye verdiği zarar da göz ardı edilemeyecek boyutlara ulaşabilmekteydi. Örneğin Kisos Karyesinde maden arama ve çıkarma faaliyetleri çerçevesinde açılan tüneller halkın bağ ve bahçelerini çökertmiş, tahrip etmişti. Tırhala Mutasarrıfı halkın daha fazla zarar görmemesi için gerekli tedbirlerin alınması, zararların karşılanması için durumu İstanbul'a bildirmişti. Osmanlı maden kanunu, maden arayan kişilerin halka zarar veremeyeceğini, verdikleri takdirde ne olursa olsun sahiplerinin rızasını almaları gerektiğini hükme bağlamaktaydı. Meclis-i Vala'ya gönderilen bilgiye göre Golos'taki gümüş, bakır ve kurşun madenleri, Drake Karyesine iki saat mesafede bulunan arsenik (zırnîh) madenleri bazı kişiler ve kumpanya tarafından çıkartılmak ve idare edilerek, tüm masrafları kumpanya tarafından karşılanmak üzere ihale edilmişti. Burada çıkacak madenlerin beşte biri bedelsiz, kalanı ise cari fiyat üzerinden Darphane-i Amire'ye verilecekti. Aynı zamanda bu maden bölgelerindeki mülk sahipleri razı edilmek, her maden ocağı için bir saat eninde ve boyunda sınır tayin kılınmak şartıyla 15 sene müddet ile imtiyaz verilmişti. İmtiyaz 1851 yılında İzzet Paşa'ya ihale edilmişti. Maden kırk hisseden oluşarak, beş hissesi padişaha ait olup kalan hisselerden ikişer hissesi ölmüş olan Serasker Reşit Paşa, birer hissesi Halil Paşa ile Zaptiye müşiri Mehmet Paşa ve Meclis-i Vala azasından Hamdi Paşa, Behçet Paşa, Abdülkerim ve Necip Bey'in uhdelerindeydi. Bu madenin yirmi dört hissesi de İzzet Paşa'da olup eğer talibi çıkarsa verilecekti. On beş seneliğine verilen imtiyazın dört senesi bitmiş olup sonradan buna yirmi sene daha eklenmiştir. 1856 yılında madenin beşte birinin bedeli gümrük resminden muaf olup buna karşılık hazineye yıllık yetmiş bin kuruş ödeme yapılmıştır. Bununla birlikte sözleşmede halkın görmüş olduğu zarar ve ziyanın kumpanya aracılığıyla karşılanması gerektiği açıkça beyan edilmişti (BOA, MVL, 914/ 41- 5).

3.5. Vergi

Vergi, devletin kamu giderlerini karşılamak üzere kişilerden cebren ve karşılıksız olarak topladığı ekonomik değeri ifade etmektedir. Kaynaklarda genellikle “*virgü*” olarak

geçen kelime 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bugünkü hali ile kullanılmaya başlanmıştır. Vergi devletin mali gücünü meydana getiren temel kaynaklardan birisidir (Kenanoğlu, 2013: 52- 56).

Osmanlı Devleti kuruluşundan beri gerçekleştirdiği fetih hareketleri neticesinde çok geniş coğrafyaya hâkim olmuştur. Bundan dolayı tek bir vergi düzeni konulamamıştır. Fethedilen her bölgenin coğrafi yapısı, kültürü, ırkı, sosyal ve ekonomik yapısı dikkate alınarak vergi toplanmasında farklı uygulamalara gidilmiştir (Altundağ, 1947: 189). Bu doğrultuda Tanzimat Dönemi'ne kadar Osmanlı Devleti'nde vergiler şer'i vergiler ve örfi vergiler olmak üzere iki ana başlık altında tahsil edilmiştir (Türklü, 2016: 131).

Tanzimat Dönemi'nde vergi sisteminde, zihniyetinde ve uygulanmasında değişikliklere gidilmiştir (Kenanoğlu, 2013: 56). Tanzimat ile birlikte ülkenin vergi kaynakları yeniden gözden geçirilmiştir. Bu amaçla kazalarda "muhassıl" adı verilen maliye memurları görevlendirilerek vergi olanakları yeniden belirlenmiştir. Bu şekilde iltizam usulü kaldırılarak herkesin gelirine göre vergi verebileceği bir düzene geçiş planlanmıştır (Cezar, 1985: 932; İncılık, 1964: 612).

Osmanlı vergi sisteminde, Tanzimat Dönemi'nde gerçekleştirilen en önemli değişiklik örfi vergilerin kaldırılarak ancemaatin vergi olarak adlandırılan uygulamanın getirilmesidir. Bu şekilde kazadan tahsil edilecek vergi tespit dilerek ahalinin ileri gelenleri tarafından toplanmıştır (Çakır, 2001: 75).

Golos Kazasının sağlanan vergi gelirleri de çeşitli kalemlere ayrılıyordu. Bunlar içerisinde ağnam vergisi önemli yer tutuyordu. Golos'ta İsmail Ağa tarafından toplanan ağnam vergisi 1836 yılında 1.958 kuruş, 1837'de ise 1.995 kuruştur (Çiftçioğlu, 2018b: 226- 227).

1847'de tüccar Bortariyalı Tanaşaki Golos kazası ipek aşarının kendisine beş seneliğine ihale edilmesi halinde burada bir ipek fabrikası ve bir sabunhane açacağını belirtmiştir. Ancak Golos Kazası aşarı Tırhala Sancağının diğer kazaları ile birlikte bir bütün halinde ihale edildiğinden Maliye Nezareti tarafından olumsuz cevap verilmiştir. Tanaşaki Efendi isterse gümrük vergisini ödediği takdirde bir sabunhane açabilecektir (BOA, A. MKT. MHM, 55/ 6).

Tüccar Tanaşaki'ye verilen cevabın üzerinden beş yıl sonra Golos Kazasının ihalesinin sancağın diğer kazalarından ayrı ihale edildiği görülmektedir. 1852 yılında aşar

vergesi 8.681.666 kuruş karşılığında tüccar Baltacı'nın taahhüdü ile mültezim Ahmed Efendiye ihale edilmişti. Bir önceki yıla göre artış iki katına çıkmıştı. Bu durum kazanın gelirinin arttığına da göstergesidir (BOA, I. MVL, 241/ 8640).

Tanzimat'ın hedeflerinden birisi her ne kadar vergi adaletini sağlamak olsa da zaman zaman vergilerin yüksek olduğundan şikâyetler duyuluyordu. Golos Kazasındaki reayadan bazıları vergilerden dolayı topraklarını terk etmek zorunda kalmıştı. Onlardan alınması gereken vergi miktarları da geride kalanların üzerine yüklenmişti. Ahali bu durumdan şikâyetle, vergilerin ödeyebilecekleri sınıra çekilmesini istiyordu. Yerel idarecilerle Arnavut mültezimlerin işbirliği yaptığından iddiaları üzerine bir memur gönderilerek durumun incelenmesi isteniyordu. Yüksek vergiler karşısında halk tefecilerden borç para almak zorunda kaldıkları belirtiliyordu. Bu borçların faizsiz olarak ödenebilmesi için ferman yayınlanmasını talep ediliyordu. Bundan önce müstakil muhassıllık olan kazada ahali daha rahat iken Tırhala'ya bağlandıktan sonra artık baskı ve zulmün arttığı söyleniyordu. Eski muhassıllık sistemine dönülmesiyle sorunun büyük oranda çözüleceği ve bin kişinin memleketlerine döneceği ifade ediliyordu. Bu iddialar üzerine Meclis-i Vala, Golos Kazasının önemine binaen dirayet sahibi birinin muhassıl olarak görevlendirilmesi tavsiye ediyordu (BOA, MVL, 55/ 23).

Mültezimlere dair bir başka şikâyet de mültezimlerin üzüm ve diğer ürünlerin öşür vergisini üçte bir oranında toplamalarıydı. Meclis-i Vala'ya akseden konu hakkında yapılan müzakerelerde daha öncede benzer bir şikâyetin geldiği tespit edilip gerekli tedbirlerin alınması için yetkililere emir verildi (BOA, A. MKT. UM, 302/ 71).

Kıtlık döneminde normal dönemlerdeki gibi toplanmaya çalışılan zeytin öşrü de halkın tepkisine yol açan bir diğer konuydu. Zeytin Golos'un önemli zirai ürünlerinden birisiydi (BOA, A. MKT. MHM, 398/ 32). Fakat 1864 yılında Golos'ta kıtlık yaşanmıştı. Bu yüzden insanlar topraklarını terk etmek zorunda kalmışlardı. Kalanlar da zeytin öşrünü ödeme imkânlarının olmadığını belirtiyorlardı (BOA, A. MKT. UM, 512/ 80).

1874 yılında ise zeytin üretimi ağaçlara musallat olan hastalıktan dolayı yok denecek orandaydı. Emaneten idare edilen zeytin öşründen elde edilecek hâsılatın tespit edilerek İstanbul'a bildirilmesi isteniyordu (BOA, İ. DH, 693/ 48484).

Vergi konusunda yapılan bir başka şikâyetle gümrükten çıkartılan ürünlerden alınan vergilerle ilgiliydi. Golos gümrüğündeki tütünler ortalama iki kıyye kurduğu halde buna

dikkat edilmeyip normal usul vergi alınıyordu. Tütün Gümrüğü Emni bu konuda uyarılarak, gelen tütünün kantarda tartıldıktan sonra her dengine iki kıyye indirim yapılarak kalanından vergi alınması gerektiği söylenmiştir (BOA, A. MKT. DV, 25/ 62).

Golos'taki diğer önemli bir tartışma da limana gelen ticaret gemilerinden alınan vergiler hakkındadır. 1897 Türk- Yunan Savaşı sonrasında Golos'ta kısa bir süre Osmanlı idaresi kuruldu. Bu süreçte Golos Limanı'na gelen yabancı ticaret gemilerinden fener vergisi alındığına dair İngiliz ve Alman temsilcilerinden şikâyet gelmeye başladı. Konu Yunan hudut komutanı Ethem Paşa ile müzakere edilmiştir. Ethem Paşa, Golos Limanı'na gelen gemilerden fener resmi alınmadığını yalnızca tonaj başına yirmişer para liman vergisi tahsil edildiğini bildirmiştir (BOA, BEO, 1116/ 83629).



SONUÇ

19. yüzyılda meydana gelen Sanayi Devrimi'nin ardından Avrupa, hammadde ve pazar arayışı içerisinde girmiştir. Bu süreçten en fazla etkilenen ülkelerden birisi de Osmanlı Devleti olmuştur. Bunun nedeni ise, Osmanlı Devleti'nin yabancı devletlerle imzalamış oldukları ticaret anlaşmalarıdır. Çünkü yapılan ticaret anlaşmaları ile yabancı devletler çeşitli imtiyazlar elde ederek Osmanlı topraklarında düşük gümrük vergileriyle ticaret yapma hakkını elde etmişlerdir.

Ticaretin gelişmesiyle birlikte kentler önem kazanmaya başlamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı kentleri modernleşmeye başlamıştır. Özellikle liman kentleri değişim ve dönüşümün en belirgin yaşandığı yerler olmuştur. Bu bağlamda liman kentleri diğer kentlere göre daima ön planda olmuşlardır.

Doğu Akdeniz Bölgesi'nde bir liman kenti olan Golos, 19. yüzyıl başlarına kadar henüz küçük bir yerleşim birimi idi. Ancak Tanzimat Dönemi'nden itibaren hızlı bir kentsel gelişim geçirmiştir. Bu gelişimde Tanzimat'ın etkilerinin yanı sıra bölge halkının talepleri de etkili olmuştur. Golos'ta modern anlamda yeni binalar inşa edilmeye başlanmıştır. Özellikle ticaretin artmasıyla tarım ürünlerinin taşınması ve depolanmasında yeni mekânsal düzenlemeleri zorunlu kılmıştır. Kentin planlanmasında 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı kentlerinde uygulanan ızgara doku esas alınmıştır. Yeni yapılan binalarla birlikte kent büyümeye başlamıştır. Kentin, 19. yüzyılda gösterdiği bu gelişim coğrafi yapısından kaynaklanmaktadır.

Golos, Tesalya bölgesinin tek iskelesi konumunda bulunmaktadır. Tesalya bölgesi için önemli bir merkez olan Golos'ta ticaretin gelişmesiyle birlikte yollarda modernize edilmeye başlanmıştır. Ulaşım faaliyetleri gelişme göstererek demiryolu çalışmalarına başlanmış, bölgenin kalkınmasında önemli adımlar atılmıştır. Demiryolu sayesinde bölgesel ulaşım kolaylaşmıştır. Tesalya bölgesinin ürünleri başta Avusturya, Fransa ve İtalya gibi Avrupa'nın çeşitli yerlerine Golos Limanı aracılığı ile ihraç edilmiştir. Öte yandan Golos, aynı zamanda bir ithalat limanı işlevi de görmüştür. İzmir, Selanik, Girit, İskenderiye, İstanbul ile ticari ilişkiler kurulmuştur. Dolayısıyla kentin ekonomik anlamda geçim kaynağında ticaret ağırlık kazanmıştır.

19. yüzyıldan itibaren yaşanan ekonomik gelişmelere paralel olarak Golos nüfusu hatırı sayılır oranda artmıştır. Golos özellikle tüccarların yerleştikleri bir liman kenti haline gelmiştir. 1830 yılı nüfus sayımlarına göre Golos'un nüfusu 3.918'dir. 1843'te yapılan

sayımında 14.544 Müslüman, 1847'de ise 17.204 Gayrimüslim nüfus tespit edilmiştir. 1859 yılında yapılan nüfus sayımında Golos'ta 16.490 Müslüman bulunmaktaydı. Bu bağlamda Tırhala Sancağının Yenişehir- i Fenar'dan sonraki en fazla Müslüman nüfusun bulunduğu kazası olmuştur. Demografik alanda meydana gelen bu gelişmeler Golos'un bir liman kenti olarak sahip olduğu sosyal ve ekonomik çekim gücünden kaynaklanmaktadır. Golos'ta Müslüman, Yahudi ve Rum'ların yanı sıra Katolik nüfus da bulunmaktadır. Genel olarak nüfusun büyük bölümünü gayrimüslimler oluşturmaktadır. Kozmopolit bir yapıya sahip olan şehirde her millet kendi kültürünü devam ettirmiştir. Böylesine kültürel farklılığa rağmen halk uzun yıllar barış içerisinde yaşamıştır.

Golos'ta sancağın diğer kazalarına göre eğitime daha çok önem verilmektedir. Sancak dâhilinde okula en çok giden öğrenci sayısı burada bulunmaktadır. Bu durum kazanın gelişmiş bir yer olduğunun kanıtıdır.

Golos Kazasında her alanda yaşanan gelişmeler 1881 yılında bölgenin elden çıkışına kadar devam etmiştir. Bu tarihten sonra kısa bir süre Osmanlı hâkimiyetinde kalan şehir 1897 Türk-Yunan Savaşı'ndan sonra tamamen Yunanistan'a bırakılmıştır. Böylelikle Osmanlı Devleti önemli bir ticaret kentini kaybetmiştir.

Bu çalışma sonucu elde edilen veriler daha önce Golos üzerine olan çalışmalar ile karşılaştırılmalıdır. Bu karşılaştırma sonucunda eksik bulunan taraflar araştırmacıya aktarılmalıdır.

Araştırmacı çalışma yaptığı sahayı elinden geldiğince inceleyerek çalışması için gerekli olan notları almalıdır. Elde edilen veriler ve sonuçlar ışığında incelenen dönem ile günümüz arasındaki benzerlikler ve değişimler ortaya konmalıdır.

KAYNAKLAR

CUMHURBAŐKANLIĐI OSMANLI ARŞİVİ

Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO)

Cevdet Maliye (C. ML)

Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemî (DH. MKT)

Hariciye Nezareti Mektubi Kalemî Evrakı (HR. MKT)

Hariciye Nezareti Siyasi (HR. SYS)

Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR. TO)

Haritalar (HRT. h)

Hatt-ı Hümayun (HAT)

Hariciye Tahrirat (HR. TH)

İrade Dâhiliye (İ. DH)

İrade Hariciye (İ.HR)

İrade Hususu (İ. HUS)

İrade Meclis-i Vala (İ. MVL)

Meclis-i Vala Evrakı (MVL)

Sadaret Amedi Kalemî Evrakı (A.AMD)

Sadaret Divan Kalemî Evrakı (A. DVN)

Sadaret Divan Mukavelenamer (A. DVN. MKL)

Sadaret Mektub Kalemî Umum Vilayet Evrakı (A. MKT. UM)

Sadaret Mektubi Kalemî Deavi Evrakı (A. MKT. DV)

Sadaret Mektubi Kalemî Evrakı (A. MKT)

Sadaret Mektubi Kalemî Nezaret ve Deva'ir Evrakı (A.MKT. NZD)

Sadaret Mektubi Mühimme Kalemî Evrakı (A. MKT. MHM)

Sadaret Mektubu Kalemî Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT. MVL)

Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD)

Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik (Y.PRK. EŞA)

Yıldız Perakende Evrakı Posta Telgraf Nezareti Maruzatı (Y.PRK. PT)

SALNAMELER

Yanya Vilayet Salnameleri

YAYINLANMIŞ BELGELER

Parliamentary Papers, Commercial Reports Recivet at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls Between July 1st, 1862, and June 30th,1863.

Paliamentary Papers, Reports relative to British Consular Establishments: 1858 & 1871, Part III,1871.

Parliamentary Papers, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &., of their consular Districts, Part IV, 1874.

Paliamentary Papers, Reports from Her Mjesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &., of their Consular Districts, Part VI,1875.

Paliamentary Papers, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce of their Consular Districts, Part IV, 1880.

TETKİK ESERLER

Alver, K. (2012). Kent İmgesi. K. Alver (Ed.), *Kent Sosyolojisi* (9-32). Ankara: Hece Yayınları

Arslan, İ. (2010). 19. Yüzyılda Balkanlarda Bir Liman Şehri: Kavala. *History Studies Dergisi*, 2 (3), 25-38).

Athanassiou, E. & Christodouou, C. (2015). The City of Volos in the Network of Meditteranean. Cities. Museums in Motion, Symposium Proceeding, University of Thessaly Press.

Akyay, B. (2001). *Tesalya Meselesi (1881)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

- Akşit, B. (2016). *XIX. Yüzyıl Ortasında Uluborlu Kazasının Nüfusu Yapısı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Aybay, R. (2009). *Tarih ve Hukuk Açısından Konsolosluk*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Akkutay, Ü. (1984). *Enderun Mektebi*. Ankara: Gazi Üniversitesi Yayınları.
- Akyüz, Y. (2007). *Türk Eğitim Tarihi*. Ankara: Pegem Akademi Yayınları.
- Asan, H. (2017). Diyarbakır Vilayeti'nde Meydana Gelen Çekirge Afetleri (1886- 1919). *History Studies*, 9(4), 1-18.
- Ayar, M. (2005) *Osmanlı Devleti'nde Kolera Salgını: İstanbul Örneği (1892-1895)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Aydın, M. (2018). *1808- 1839 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nde Doğal Afetler*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Akbulut, U. (2010). Suriye'ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi. *History Studies*, 2, 1-11.
- Aker, E. Z. (1999). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayileşme Sorunları ve Kapitülasyonlar*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Altundağ, Ş. (1947). Osmanlı İmparatorluğu'nun Vergi Sistemi Hakkında Kısa Bir Araştırma. *AÜ DTCFD*, 2, 187-197.
- Ballı, E. (2015). Modernleşme Çağında Karadeniz'de Bir Liman Kenti: Bartın. *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmalar Dergisi*, 5 (12), 510-541.
- Bozkurt, N. (2007). Nüfus. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c.33, s.293-294). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Bardakoğlu, A. (1995). Eşkıyalık. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c.11, s.463-466). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

- Bayrak, Ş. (1998). *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Anadolu'da Eşkıyalık Olayları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.
- Baytal, Y. (2000). Tanzimat ve II. Abdülhamit Dönemi Eğitim Politikaları. *OTAM*, 11 (11), 23-32.
- Beaver, S.H. (1941). Ravilways in the Balkan Peninsula. *The Geographical Journal*, 97(5), 273- 294.
- Cezar, Y. (1985). Tanzimat'a Doğru Osmanlı Maliyesi. Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi (c.4, s.924-933). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Çakır, Ç. (2001). Tanzimat Dönem Vergi Uygulamalarında Karşılaşılan Güçlükler ve Vergi İhlalleri. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 52 (1), 71-95.
- Çelebi, A. (2018). *II. Abdülhamit Dönemi'nde Balkanlarla İlgili İstihbarat Raporları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi, Samsun.
- Çavdar, T. (1999). Osmanlı Döneminde Nüfus Bilgileri. *Osmanlı* (c.4, s.551-557).Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Çiftçioğlu, F. (2018). XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti İçin Balkanlarda Stratejik Bir Liman Kenti: Golos. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 5 (25), 2299-2305.
- Çiftçioğlu, F. (2018). *XIX. Yüzyılda Tırhala Sancağı (1821- 1881)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Çiftçioğlu, F. (2018). Tırhala Sancağı'ndan Yunanistan'a Terk Edilen Osmanlı Mirası. *Asia Minor Studies*, 6 (12), 72-90.
- Çiftçioğlu, F. (2014). *II. Abdülhamit Dönemi İzmir'de Salın Hastalıklar*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Damlıbağ, F. (2012). Osmanlı Devleti'nde Sanayi Finansman Metodu Olarak Fabrika İmtiyaz Sistemi. *İktisat Fakültesi Mecmuası*, 62 (2), 197-222.

- Ekinci, İ. (2006). Osmanlıda Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında. *Kebikeç*, 21, 73-96.
- Ercan, Y. (1999). Osmanlı Devleti'nde Müslüman Olmayan Topluluklar. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c.4, s. 197-207). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Engin, V. (1992). *Rumeli Demiryolları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Ertürk, V. (2012). XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında Vize Sancağında Eşkıyalık Hareketleri (1553- 1574). *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, 12, 97-107.
- Ekin, Ü. (2002). *XVII.- XVIII Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletişim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Efe, A. (2003). Osmanlı Dönemi'nde Eskişehir'de Çıkarılan Krom ve Magnezit Madeniz Üzerine Bir Değerlendirme. *KEBİKEÇ*, 15, 131-145.
- Gül, A. (2009). Osmanlı Devleti'nde Kuraklık ve Kıtık. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2 (9), 144- 158.
- Güven, A. (2016). Kent, Kentleşme ve Kentsel Yönetim İhtiyacı. *Journal of International Management*, 4 (1), 21-30.
- Güler, A. (1999). Osmanlı Devleti'nin Son Yıllarında Türkiye'nin Demografik Durumuna Genel Bir Bakış. *Osmanlı* (c.4, s. 568- 571). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Gülsoy, U. (1999). İslahat Fermanı. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c.19, s. 185-190). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Haniççe, M. (2017). Osmanlı Taşrasına Telgraf Hattı çekilmesinde yaşanan Zorluklar Niksar- Erbaa- Tokat Telgraf Hattı Örneği. *History Studies*, 9, 63-99.
- Hastaoglou- Martinidis, V. (2015). Doğu Akdeniz Kentlerinde Liman İnşaatının Kartografyası: 19. Yüzyıl Sonunda Teknik ve Kentsel Modernleşme. B. Kolluoğlu ve M. Toksöz, *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri* (s.95-120) içinde. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.

- Hastaoglou- Martinidis, V. (2015). Depicting Volos Mediterranean Networks for the City Museum. *Museums in Motion*.
- Hut, D. (2011). Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı, V. Engin ve A. Uçar (ed), *Osmanlı'da Ulaşım Kara- Deniz- Demiryolu* (s.71- 101) içinde. İstanbul: Çamlıca.
- İnalcık, H. (2008). Rumeli. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c.35, s.232- 235). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- İnalcık, H. (2012). Tımar. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c.41, s.168- 173). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- İnalcık, H. (1964). Sened-i İttifak ve Gülhane Hatt-ı Hümayunu. *Belleten*, 28 (112), 603- 622.
- İlgürel, M. (1995). Osmanlılarda Eşkivalık Hareketleri. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c. 11, s. 467- 468). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- İpek, N. (2006) Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838- 1900). *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1(1), 107- 121.
- Kaypak, Ş. (2012). Kıyı ve Kent İlişkilerinde Gelişmeler ve Liman Kentleri (İskenderun Liman Kent Örneği). *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları, XI. Ulusal Kongresi*, 1-9.
- Koyuncu, A. (2013). Kimliğin İnşasında Kent: Konya Örneği. *Akademik İncelemeler Dergisi*, 8 (2), 155- 179.
- Kütükoğlu, M. (1976). Osmanlı- İngiliz İktisadi Münasebetleri (cilt 2). İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi.
- Keyder, Ç. vd. (hızl.). (1994). Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri: Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler. Keyder vd. (ed.) *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800- 1914* (s.121- 157) içinde. İstanbul Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Keyder, Ç. (1985). Osmanlı Devleti ve Dünya Ekonomik Sistemi. *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi* (c.3, s.642- 652). İstanbul İletişim Yayınları.

- Keyder, Ç. (2015). Belle Epoque ve Liman Kentleri. B. Kolluoğlu ve M. Toksöz, *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri* (s.17- 28) içinde. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Kenanoğlu, M.M. (2013). Vergi. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c.3, s.52-58). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Keskin, Ö. (2011). Osmanlı Devleti'nde Maden Hukukunun Tekâmülü, *OTAM*, 29(29), 125- 147.
- Keskin, Ö. (2007). Osmanlı Devleti'nde Yabancı Maden Mühendislerinin İstihdamı ve Osmanlı Madenciliğine Hizmetler. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 11, 79- 92.
- Koca Nemlioğlu, Y. (2017). Türkiye'de Liman Şehirlerinin Gelişimi: Ard Bölge ve Ticari Ağlar. *Journal of Current Researches on Social Sciences*, 7 (3), 159- 180.
- Kılıçaslan, E. (2013). Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Kaynak, M. (1984). Osmanlı Ekonomisini Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bakış. *Toplumsal Araştırmalar Dergisi*, 5, 66-85.
- Kaynak, M. (1982). *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara.
- Kaçar, M. (1986). *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854- 1871)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Küçükkalay, A. M. (1999). Osmanlı Toprak Sistemi Miri Rejimi. *Osmanlı* (c.3, s.53- 56). Ankara: Türkiye Yayınları.
- Keleş, A. (2005). *XIX. Yüzyılda Osmanlı Tarımının Modernleşmesi ve Tarımı Geliştirmek İçin Uygulanan Teşvik Politikaları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Kılıç, O. (2004). *EskiçağdanYakınçağa Genel hatlarıyla Dünyada ve Osmanlı Devleti'nde Salgın Hastalıklar*. Elazığ: Fırat Üniversitesi Basımevi.

- Kılıç, O. (2002). Osmanlı Devleti'nde Meydana Gelen Kıtliklar. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2 (9), 1- 18.
- Kiel, M. (2011). Tesalya. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c.40, s.522- 526). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Kodaman, B. (1991). *Abdülhamit Devri Eğitim Sistemi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Kocabaşoğlu, U. (2004). *Majestelerinin Konsolosları*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Karal, E. Z. (1995). *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı 1931*. Ankara: DİE.
- Kayapınar, L. (2002). Yunanistan'da Osmanlı Hâkimiyetinin Kurulması. *Türkler*(c. IX. s. 187- 193). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Mazak, M. ve Doğan, A. (drl.). (2014). *Osmanlı Arşiv Vesikaları ve Fotoğraflarla Mersin Liman Tarihi*. İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Niray, N. (2002). Tarihsel Süreç İçinde Kentleşme Olgusu ve Muğla Örneği. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9, 1- 27.
- Okur, M. (2005). Türkiye'de Milli ve Modern Bir Eğitim Sistemi Oluşturma Çabaları (1920- 1928). *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4 (11), 93- 109.
- Önsoy, R. (1984). Tanzimat Dönemi Sanayileşme Politikası. *H. Ü. Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 2 (2), 5- 12.
- Öz. M. (1999). Osmanlı Klasik Döneminde Tarım. *Osmanlı* (c.3, s.66- 74). Ankara: Türkiye Yayınları.
- Öztürk, S. (2010). *Mühimme Defteri'nde Bolu Sancağı ve Bolu'da Eşkıyalık*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu.
- Özcan, S. (2007). *Tanzimat Döneminde Sinop'un Sosyal Ekonomik Durumu*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Pamuk, Ş. (1985). Osmanlı Devleti ve Dünya Ekonomik Sistemi. *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi* (c. 3, s. 642- 665). İstanbul: İletişim Yayınları.

- Sami, Ş. (1314). Golos. *Kamûsu'l- Alâm* (c.5, s. 3284). İstanbul: Mihran Matbaası.
- Sami, Ş. (1308). Tesalya. *Kamûsu'l- Alâm* (c.3, s. 1652- 1653). İstanbul: Mihran Matbaası.
- Serbestoğlu, İ. (2014). Yunanistan'a Geçiş Sürecinde Tesalya Müslümanlarının Durumu. *Belleten*, 78 (283), 1075- 1098.
- Serbestoğlu, İ. (2013). 1897 Türk-Yunan Savaşı'nda Ecnebilerin Zararlarının Tazmini Meselesi. *OTAM*, 34, 223- 243.
- Serbestoğlu, İ. ve S. Tümtaş (2017). II. Abdülhamit Döneminde Bir Liman Kenti: Dedeagaç. *Ubtas Bled*, Slovenya.
- Serbestoğlu, İ. ve A. Temizer (2016). Amasya'da Telgraf Hatlarının Çekilmesi. Y. Atayeter ve İ. Avcı (ed.), *Uluslararası Akdeniz Medeniyetleri Sempozyumu* (s.83- 90) içinde. Ankara: Gece Kitaplığı.
- Savaş, A. (2002). Konsolos. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (c. 26, s. 178- 180). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Soyucak, A.R. (1997). *Konya ve Çevresinde Eşkıyalık Hareketleri (1640- 1675)*. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Sancaktar, C. (2011). Balkanlarda Osmanlı Hâkimiyeti ve Sosyal Miras. *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 2 (2), 27- 47.
- Seyitdanlıoğlu, M. (2006). Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayi (1839- 1876). *AÜ Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 28 (46), 53- 59.
- Sak, İ. ve Çetin, C. (2004). XVII- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 16, 179- 221.
- Safa, L. (2017). *Osmanlı Döneminde Selanik*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Subaşı, T. Ve Bal, E. B. (2015). Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı Devleti'nin Bosna Hersek'e Yaptığı Muhaberat ve Telgraf Hizmetleri. *Pesa Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 1 (2), 37- 55.

- Sungur, M. (1999). XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Nüfus ve Nüfus Sayımları. *Osmanlı* (c.4, s.558- 566). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Şener, S. (2007). Osmanlı Sanayileşme Süreci ve Bu Süreçte Özel Girişimin Rolü. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9 (3), 56- 89.
- Şimşek, F. (2015). 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Liman Kentlerinde Karantina Uygulaması. Ş. Kantarcı, F. Şimşek (ed.), *Berna Türkdoğan Armağan Kitabı*(s.399-412) içinde. Ankara: Sonçağ Yayınları.
- Taş, N. (2015). *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Çukurova Bölgesinde Eşkıyalık Faaliyetleri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.
- Topuz, H. (2007). Cumhuriyet Dönemi Ekonomisinde Tarımsal Yapının İncelenmesi (1923- 1950). *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 12 (3), 377- 390.
- Turhan, S. (2013). *XIX. Yüzyılda Çukurova'da Doğal Afetler ve Salgın Hastalıklar*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Türklü, M. E. (2016). Tanzimat Döneminde Ancemaatin Vergi Uygulaması ve Yaşanan Usulsüzlükler Üzerine Bazı Şikâyetler (1841- 1865). *Current Research in Social Sciences*, 2 (3), 130- 142.
- Tuğlacı, P. (1985). *Osmanlı Şehirleri Tarihi*. İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Tekeli, İ. (1998). Kent Planlaması ve Kent Araştırmaları. *Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Bilim: Sosyal Bilimler II*. Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi, 302- 267.
- Uygun, S. (2015). *Osmanlı Sularında Rekabet (Mesajeri Maritim Kumpanyası (1851- 1914)*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Ulutürk, M. (2012). Osmanlı Devleti'nde Millet Sistemi. *Tefekkür Dergisi*, 51, 1- 4.
- Ürekli, F. (2002). Tanzimat Dönemi Osmanlı Eğitim Sistemi ve Kurumları. *Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3, 382- 406.
- Ürkmez, N. (2016). *Doğu Akdeniz'de Bir Liman Kenti: İskenderun (1914- 1919)*. Ankara: Pegem Akademi.

- Ünlü, T. S. ve Göksu, E. (2018). Osmanlı'dan Ulus-Devlete Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekâna Müdahale ve Kent Kimliğindeki Değişim- Mersin ve Volos Örneği. *METU JFA*, 1(5), 1- 38.
- Ünlü, T. S. (2016). *On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Yahyagil M. (1998). Kentlerin Kültürün Gelişmesindeki Etkileri, *Sosyoloji Konferansları*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayını, 25. Kitap, s. 105- 120
- Yılmaz, E. ve S. Çiftçi (2011). Kentlerin Ortaya Çıkışı ve Sosyal-Politik Açından Türkiye'de Kentleşme Dönemleri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10 (35), 252-267.
- Yerolympos, A. (2010). Planning Reform in the European Provinces of the Ottoman Empire at the End of the 19th Century. *Economy and Society on Both Shores of the Aegean*, 1- 23.
- Yerolympos, A. (2012). Urban Reform in times of Change, 1839-1881. Ottoman Town Planning and the Founding of a Border City in Thessaly. *Aristotle University*, 1- 13.
- Yerasimos, S. (2006). Doğu ve Güney Akdeniz Kentlerinin Batılılaşma Sürecinde Osmanlı Etkisi. K. Emiroğlu vd. (ed.), *Akdeniz Dünyası Düşünce, Tarih, Görünüm* (s. 167-185) içinde. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Yıldız, Ö. (2012). 20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti. *ÇTTAD*, 12 (24), 27- 46.
- Yazıcı, N. (1992). Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı. *OTAM*, 3 (3), 333- 377.
- Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12 (1), 311- 324.
- ΑΓΛΑΪΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ (2003). *ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΓΑΣΩΝ (ΒΟΛΟΥ), 1881- 1944*. Yanya Üniversitesi Doktora Tezi, Yanya.

Ιωάννα Θεοδωροπούλου (2016). “ΤΙΤΛΟΣ « Η ενσωμάτωση του Βόλου στο ελληνικό κράτος 1881-1922 και το ιδεολογικό πλαίσιο που τη χαρακτηρίζει, ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ, Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Ιστορίας.

Internet Kaynakları

<http://www.bakisaridakal.com/lozan.html>



ÖZ GEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı: Merve Caydı

Doğum Yeri: Çorum

Doğum Tarihi: 16.06.1993

EĞİTİM DURUMU

Lisans Öğrenimi: Ondokuz Mayıs Üniversitesi

Yüksek Lisans Öğrenimi: Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı

BİLİMSEL FAALİYETLER

Bildiriler: “İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Tesalya'nın Ticari Durumu” Uluslararası Multidisipliner Akademik Çalışmalar Sempozyumu (02-04 Şubat 2018) Kemer.

İLETİŞİM

E- posta Adresi: mrvcyd19@gmail.com