

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

Cengiz KESKİN*

ÖZ

Dedeoğaç, Edirne'ye olan yakınlığından dolayı Osmanlı tarihi boyunca Edirne Vilayeti'nin bir parçası olmuştur. Dedeoğaç, Edirne Vilayeti gibi önemli bir vilayete bağlı olmasına rağmen 19. yüzyılın sonlarına kadar pek ön plana çıkamamıştır. Dedeoğaç'ın 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'na kadar küçük bir kasaba görünümünde olduğu söylenebilir. Bahsedilen savaş sonunda Osmanlı Devleti için stratejik bölgelerden biri haline gelen Dedeoğaç'ta büyük bir dönüşüm başlamıştır. Balkanlarda yeni bir yapılanmaya giden Osmanlı Devleti, Dedeoğaç'taki mevcut limanı genişletme kararı almış, kıyı şeridinde kadar uzatılan demiryolu hattı da bu gelişimi hızlandırmıştır. Bu liman sayesinde bölgenin kaderi değişmiş, ulaşım ağı genişleyen Dedeoğaç'ın deniz ticareti ve demografik yapısında değişimler yaşanmıştır. Bu durum bahsedilen limanda yeni inşaa faaliyetlerine zemin hazırlamış, küçük bir balıkçı kasabası görünümündeki Dedeoğaç önemli bir ticaret merkezine dönüşmüştür. Bununla beraber limanın büyütülmesiyle geniş bir sahaya yayılan Dedeoğaç limanında yeni sorunlar ortaya çıkmıştır. Maddi kaynakların yetersizliği, bu çalışmaların kim tarafından ve nasıl yapılacağı gibi sorunlar çalışmaların yıllarca sürüncemede kalmasına yol açmıştır.

Anahtar Kelimeler: 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, Edirne Vilayeti, Dedeoğaç'ın İdari-Demografik Yapısı, Dedeoğaç Limanı, İnşaa ve Onarım Masrafları.

* Dr. Öğretim Üyesi, Kırklareli Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Kırklareli, ORCID: orcid.org/0000-0002-1919-1981, E-posta: cengizkeskin@klu.edu.tr



**CONSTRUCTION AND DEVELOPMENT ACTIVITIES IN
DEDEAĞAÇ PORT AFTER THE OTTOMAN-RUSSIAN WAR OF
1877-1878**

ABSTRACT

Due to its proximity to Edirne, Dedeağaç was a part of the Edirne Vilayet throughout Ottoman history. Although Dedeağaç was part of an important province like Edirne Province, it did not come to the fore until the end of the 19th century. It can be said that Dedeağaç appeared as a small town until the Ottoman-Russian War of 1877-1878. At the end of the mentioned war, a great transformation began in Dedeağaç, which became one of the strategic regions for the Ottoman Empire. The Ottoman Empire, which was undergoing a new restructuring in the Balkans, decided to expand the existing port in Dedeağaç, and the railway line extended to the coastline accelerated this development. Thanks to this port, the fate of the region changed, and the transportation network expanded, and changes occurred in the maritime trade and demographic structure of Dedeağaç. This situation paved the way for new construction activities in the mentioned port, and Dedeağaç, which appeared as a small fishing town, turned into an important trade center. However, with the expansion of the port, new problems have emerged in the Dedeağaç port, which spreads over a wide area. Problems such as insufficient financial resources, who will do this work and how, have caused the work to drag on for years.

Keywords: Ottoman-Russian War of 1877-1878, Edirne Province, Administrative-Demographic Structure of Dedeağaç, Port of Dedeağaç, Construction and Repair Costs.

EXTENDED ABSTRACT

Dedeağaç was incorporated into the country's territory together with Edirne during the early years of the Ottoman Empire. With Edirne becoming the capital, the importance of the region increased even more. Even though Istanbul became the new capital after the conquest of Constantinople in 1453, Edirne never lost its importance. Since Dedeağaç was a settlement connected to Edirne, it benefited from this situation as much as possible. This administrative structure did not change from the first period of the Ottoman Empire to the last period, and Dedeağaç remained a part of Edirne in every period.

It can be said that Dedeağaç did not gained prominence mong the settlements affiliated to Edirne until the end of the 19th century. The main reason for this is the demographic data of Dedeağaç. The importance of a

residential area is directly proportional to its population. It is thought that the higher the population of a settlement, the greater its importance. The population of Dedeagaç is much lower than the other districts of Edirne. However, the Ottoman-Russian War of 1877-1878 paved the way for some developments that would change the fate of Dedeagaç. The Ottoman Empire, which lost significant lands at the end of the war that resulted in a great defeat, was forced to go for a new administrative structure in the Balkans. Dedeagaç, which has a strategic and geopolitically important position, was brought to the forefront in this process, and this led to a rapid increase in the population of the region.

The Ottoman Empire, whose maritime trade was in danger and whose incomes were decreasing due to the lost lands, tried to solve this problem to some extent by building a new port in Dedeagaç. Essentially, the construction activities carried out by the Ottoman Empire in Dedeagaç were not designed to build a new port. Because there is already a port in Dedeagaç that has existed since ancient times. However, this port is only a small boat port and does not have the potential to handle the sea trade that the Ottoman Empire wanted. For this reason, the small port was expanded and new works were come through around the port as needed. Works such as the construction of breakwaters, the construction and repair of breakwaters, and the cleaning of the sea coastline and docks are the products of these efforts.

The biggest problem encountered in the construction works followed up in the port area is the lack of funds. The lack of financial resources has disrupted the construction activities and caused the works to last for years. There was generally correspondence between the Ottoman Government and local administrations on how these works would be accomplished. The Ottoman Government wanted these works were executed out by local administrations due to the inadequacy of resources and the general financial situation of the country. However, local governments stated that there were not enough resources for the construction of these large-scale works. The other alternative for construction activities was foreign companies. In fact, the construction of the port and the railway line were completed in this way.

Except for works such as railway line construction and port construction, which required large sums of money, it took many years to complete even seemingly easy construction activities. In fact, processes such as the construction of breakwater dams in the port area, cleaning of the coastal area, and purchasing dredgers suspended. This situation caused a decrease in income in maritime trade and transportation, as well as delays in sea voyages.

Another development that increased the importance of Dedeğaç towards the end of the 19th century was the railway line built in the region. The connection of Dedeğaç to Istanbul and Thessaloniki by railway line can be considered a milestone. This situation has created an alternative to maritime transportation and provided a comfortable and safe transportation service for civilians. Thus, Dedeğaç, which is connected to the Istanbul-Edirne-Thessaloniki line by a railway, is connected to important cities such as the capital Istanbul and Thessaloniki without interruption. This train line was built for military purposes as well as for commercial profit. In fact, this line provided significant benefits for the controlled and systematic transfer of troops. Especially in the face of the demonstrations and actions of the Bulgarian separatists, the Ottoman Empire was able to quickly transfer troops to the region thanks to this line.

With the construction of the railway line and the port, significant changes occurred in the administrative and demographic structure of Dedeğaç. These construction activities enabled Dedeğaç, which had the appearance of a town, to evolve into a large city. As a matter of fact, Dedeğaç, which had the status of a district before the Ottoman-Russian War of 1877-1878, gained the status of a sanjak at the end of the war due to its special importance. When the demographic data of Dedeğaç is taken into consideration, it is understood that the Muslim and non-Muslim population lives together in the region. It can be said that the demographic structure of Dedeğaç at the end of the 19th century was at a balanced level. It is seen that roughly 55% of the population was Muslim and 45% was non-Muslim. The largest group among the non-Muslim population is the Greeks. However, there are also significant numbers of Bulgarians and Armenians living in Dedeğaç. Although the Jews are not as densely populated as the Greeks, Armenians and Bulgarians, they have a considerable population in the region. Due to this characteristic, the region resembles a cultural mosaic.

Muslim immigrants who came to Dedeğaç from the lands lost in the Ottoman-Russian War of 1877-1878 gave the region a new identity. The immigrants who were settled in Dedeğaç in groups after the war were settled in various regions of Dedeğaç. The immigrants who were kept within the borders of Edirne Province to be settled in another region were sometimes settled where they were because the necessary conditions could not be met. This situation caused a rapid population growth in Dedeğaç. Indeed, the population data of Dedeğaç in the late 19th century and early 20th century show that the demographic structure in the region was changing rapidly.

The population of Dedeğaç, which was around 50,000 in 1885, reached almost 90,000 by 1905, and it is not possible to explain this increase

with a normal population increase. These statistical data show that there was an increase of around 80% in the 20-year period between 1885 and 1905. The main reason for this increase is of course the Ottoman-Russian War of 1877-1878. Both during and after the war, the immigrants who came to the region changed the demographic structure of the region. Another reason is that the region became strategically and geopolitically important after the war. The railway line built in Dedeagaç and the work in the port were also effective in increasing the population of the region.

The population of Dedeagaç has changed over the years, but its administrative structure has never changed. Dedeagaç has always remained a region of Edirne Province. The region's location on the coastline has made it an important and strategic location. However, the region has not been able to benefit from this feature for a long time and has remained in the shadow of the surrounding big cities. The construction of a wide port strip in Dedeagaç was the most important factor that changed the fate of the region. However, this construction activity was delayed for a long time due to financial difficulties. With the completion of the port construction and the extension of the railway line to the coast, trade in the region has been revived. The coastline, which had been unvisited in previous years and had the appearance of a fishing town, has become a large port and a center of attraction, frequently visited by foreign ships.

The constant exposure of the Dedeagaç port to strong storms also posed a significant problem. Due to the effects of the storms in the port area, difficulties and delays were experienced in loading or unloading the crops produced in the region onto ships. This situation disrupted the port trade and also caused problems in the transportation of ships approaching the port. Due to the constant stormy weather, the ferries could not leave the port and their departures were constantly postponed. These delays were sometimes relatively short-lived, such as 1-2 days, and sometimes they could extend over a long period of time. Such that these delays reached a week, 10 days, or even two weeks. Apart from this, due to the dangers in the port of Dedeagaç, the ferries were kept waiting in the relatively safer Samothrace Island during the postponement period.

As a result, the combination of many factors has been effective in changing the administrative and demographic structure of Dedeagaç. The impact of the Ottoman-Russian War of 1877-1878 on Dedeagaç is an undeniable fact. The migrations from the lost lands to the region changed not only the demographic structure but also the administrative structure. Since it was not possible for Dedeagaç to meet these needs in its old state, these developments paved the way for new construction processes in Dedeagaç.

There is a feverish construction activity in the port area of Dedeğaç, which has reached a different point in maritime trade. The importance of Dedeğaç has increased even more with the extension of an external line from the Edirne location of the Thessaloniki-Edirne-Istanbul railway line to the Aegean Sea. Because this line was brought to the seashore, the exit point of the line was Dedeğaç port. Thus, Dedeğaç, which gained alternative opportunities in maritime and railway transportation, evolved towards becoming an important city.

Giriş

Dedeğaç, Osmanlı Devleti'nin ilk fethettiği bölgelerden biridir. Çimpe Kalesi'nin alınmasıyla Rumeli'de fetihlere başlayan Evrenos ve Hacı İlbey komutasında birlikler, Dedeğaç ve çevresini 1360 yılında Osmanlı topraklarına katmışlardır. Bu fetihler Edirne'nin 1361'de ele geçirilmesiyle taçlandırılmıştır.¹ Edirne fethedildikten kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'nin yeni başkenti olmuş, devlet artık bu noktadan idare edilmeye başlamıştır. Edirne'ye Rumeli Beylerbeyliği statüsü verilerek yüzyıllar boyunca bu yapılanma sürdürülmüştür.²

İstanbul'un fethiyle beraber Edirne başkent statüsünü yitirse de değerinden bir şey kaybetmemiştir. Yaklaşık bir asır boyunca Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapmış olan bu şehir, ayrıcalıklı bir pozisyonda kalmaya devam etmiştir.³ 19. yüzyıl sonlarında Edirne vilayetinin Dedeğaç ile birlikte Edirne Merkez, Gümülceine, Tekfurdağı, Kırkkilise ve Gelibolu sancakları bulunmaktadır. Dedeğaç'ın Edirne'ye olan yakınlığı, onu her daim Edirne'nin idari yapılanmasındaki parçalarından biri olmasını sağlamıştır. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine kadar da bu sistem hiç değişmemiştir. Dedeğaç nüfus bakımından Osmanlı tarihinin hiçbir döneminde önemli bir konumda olmamış, ancak Edirne vilayeti her zaman önem arz eden ve yoğun nüfuslu bir şehir olmuştur.⁴ Şehrin nüfusu 19. yüzyıla

¹ Halil İnalcık, "Edirne'nin Fethi (1361)", *Edirne, Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*, TTK. Yay., Ankara 1993, s. 137-159.

² Orhan Kılıç, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin İdari Taksimatı-Eyalet-Sancak Tevecihâtı*, Ceren Matbaacılık, Elazığ 1997, s. 45.

³ M. Tayyib Gökbilgin, "Edirne", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 10, İstanbul 1994, s. 425-431.

⁴ Besim Darkot, "Edirne, Coğrafi Giriş", *Edirne, Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*, TTK. Yay., Ankara 1993, s. 11.

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

gelineceye kadar büyük değişimler geçirmiştir. Edirne vilayetinin 20. yüzyıl başlarındaki nüfusu ise 1.000.000 civarındadır.⁵

Edirne vilayetine bağlı Dedeağaç sancağının coğrafi konumu, bu bölgede bazı denizcilik faaliyetlerine de zemin hazırlamıştır. Özellikle 19. yüzyılın son çeyreğinde Dedeağaç Limanı'nda yoğun bir inşaa faaliyeti söz konusudur. Dedeağaç Limanı'ndaki bu inşaa faaliyetlerine giriş yapmadan önce, Osmanlı denizciliğinin gelişimine kısaca değinmek faydalı olacaktır. Bilindiği gibi Fatih dönemine gelinceye kadar Osmanlı denizciliği tedrici bir gelişme göstermiş, İstanbul'un fethinden sonra ise bu faaliyetler hız kazanmıştır. Özellikle Fatih tarafından devletin ana donanma üssünün Gelibolu'dan İstanbul'a taşınması bu konuda bir milat sayılabilir.⁶ 1770 Çeşme bozgununa kadar Akdeniz'de en önemli gücü oluşturan Osmanlı donanması, bu bozgunundan sonra eski gücüne ulaşamamış,⁷ altın çağ olarak bilinen 16. yüzyıldaki yapılanmayı tekrar sağlayamamıştır.

İlerleyen süreçte Kırım, Mora, Cezayir, Tunus, Mısır ve Kıbrıs gibi stratejik noktalar kaybedilmiştir. Bununla beraber Osmanlı Devleti'nin toprakları halen Trabzon'dan Trablusgarb'a, Cidde'den Selanik'e, Girit'ten Çanakkale'ye kadar uzanan uzun bir kıyı şeridini kapsamaktadır.⁸ Kısacası Osmanlı Devleti eski gücünü kaybetmiş olmakla beraber, 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde dahi binlerce kilometrelik kıyı şeridine sahip olan büyük bir deniz devletidir.⁹ Böyle bir devletin denizcilik alanında farklı çalışmalar içinde olması, yeni limanlar inşaa etmesi veya mevcut olan limanların onarılması gibi faaliyetleri yürütmesi doğaldır.

Osmanlı Devleti'ndeki liman ve tersanelerin genel durumunu, esasen Tersane-i Amire'nin yapısı özetlemektedir. Çünkü Tersane-i Amire, Osmanlı

⁵ BOA, A.MTZ.(04), 132/40.

⁶ Ali İhsan Gencer, *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1985, s. 8-12; Hüsnü Tengüz, *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yay., İstanbul 1995, s. 2.

⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Yayınları, Ankara 1984, s. 502.

⁸ Cengiz Keskin, *1892-1900 Dönemi İrade-i Seniyyelerine Göre Osmanlı Bahriyesi*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Atilla Çetin, Sakarya 2007, s. 33-48.

⁹ Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, Kastaş Yayınları, İstanbul 1998, s. 131-132; Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, Ankara 2006, s. 246.

donanmasının merkez üssü olması bakımından ayrı bir öneme sahiptir. Bahsi geçen tersanenin 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde eski gücünden uzak ve fiziki anlamda yetersiz bir halde olduğu göze çarpmaktadır. Devletin ana tersanesindeki bu durum, doğal olarak ülke genelindeki diğer tersane ve limanlara da sirâyet etmiştir. Bu olumsuz durum ülke genelindeki diğer limanların bakım, onarım ve inşa faaliyetlerinde aksaklıklara neden olmuştur. Bu nedenle liman yapımı, yeni mağazaların inşası veya bu yapıların onarımı gibi konularda bir hayli sıkıntı çekilmiştir.¹⁰

Dedeâğaç Limanı'nın inşa ve onarımları da bu minvalde değerlendirilebilir. Maddi imkânsızlıklar sebebiyle Dedeâğaç'taki yeni limanın yapımı uzun süre sürüncemede kalmış, onarım faaliyetleri istenilen seviyede gerçekleştirilememiştir. Büyük bir darboğazda olan Osmanlı Devleti, Dedeâğaç'ta inşa edilecek liman için yeterli bütçeyi ayıramamıştır. Büyük meblağlar gerektiren bu işi alternatif yollarla halletmeye çalışan Osmanlı hükümeti, sorunu kumpanyalar eliyle çözmeye çalışmıştır. Limanın inşasından sonraki problem ise limanın bakım ve onarım masrafları olmuştur. Bu sorunu da kumpanya veya mahallî idarelerin öz kaynaklarıyla gidermeye çalışan Osmanlı Devleti, mümkün mertebe bu masrafların devlet bütçesine ek maliyet getirmeden çözülmesini istemiştir.¹¹

1. Dedeâğaç'ın İdari Taksimatı ve Demografik Verileri

II. Mahmud döneminden itibaren Osmanlı idari yapılanmasındaki klasik sistem terk edilerek köklü değişimlere gidilmiştir. 1864 ve 1871 yıllarında çıkarılan vilayet nizamnameleriyle vilayetler sancak, kaza, nahiye ve köy şeklinde alt kategorilere ayrılmış ve Osmanlı idari taksimatına yeni bir düzen verilmiştir.¹² II. Abdülhamid'in tahtta çıktığı 1876 yılında Edirne vilayeti; Edirne, Tekfurdağı, Gelibolu, İslimye ve Filibe olmak üzere 5 sancaktan oluşmaktadır.¹³ Ancak patlak veren 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve kaybedilen topraklar Edirne vilayetinin idari taksimatının yeniden

¹⁰ Keskin, "19. Yüzyıl Sonlarında Tersane-i Amire'de Yapılan İnşaat, Bakım ve Onarım Faaliyetleri", III. Uluslararası Osmanlı İzleri Sempozyumu, (ed.) Selin Arabulan, Banu Gökmen Erdoğan ve Tuba Hatipler Çibik, Edirne 2023, s. 100; BOA, *İ. DH*, 1006/79455.

¹¹ Abdülkadir Erçin, *II. Abdülhamid Döneminde Edirne Vilayeti (1876-1909)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Selda Kılıç, Ankara 2021, s. 346-352.

¹² Roderic. H. Davison, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform, 1856-1876*, (çev.) Osman Akınhay, Angora Kitaplığı, İstanbul 2005, s. 152-159; İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, TTK Yayınları, Ankara 2020, s. 56-64.

¹³ Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye, *Hicri 1293 (M.1876)*, s. 171.

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

dizayn edilmesini zorunlu kılmıştır. Çünkü Filibe ve İslimye'nin elden çıkmasıyla birlikte Edirne vilayetinin yüzölçümü bir hayli küçülmüştür.¹⁴

Büyük bir bozgunla biten savaşın şoku atlatılınca hızlı bir yapılanmaya gidilerek Edirne, Gelibolu, Tekfurdağı, Kırkkilise, Gümülcine ve Dimetoka sancaklarından oluşan Edirne vilayeti tekrar ihya edilmiştir.¹⁵ İlerleyen yıllarda vilayette küçük bir değişikliğe daha gidilmiş, Dimetoka sancak statüsünden çıkarılıp Edirne Merkez sancağına bağlanmıştır. Dedeagaç ise idari yapılanma içinde bir kaza iken sancak statüsüne yükseltilmiştir.¹⁶ Bu durum doğal olarak Dedeagaç'ın çok daha hızlı bir şekilde gelişmesine zemin hazırlamıştır. Böylece 19. yüzyılın sonlarında Edirne vilayeti Merkez Edirne sancağı ile birlikte, Kırkkilise, Tekfurdağı, Gelibolu, Gümülcine ve Dedeagaç sancaklarından müteşekkil bir hale gelmiştir. Bu dönemde Dedeagaç'a bağlı 2 kaza, 9 nahiye, 155 köy bulunmaktadır. Dedeagaç merkezine bağlı 3 nahiye ve 38 köy mevcut iken, Sofulu kazasına bağlı 98 köy ve 6 nahiye, İnöz kazasına bağlı 19 köy bulunmaktadır. Dedeagaç'ın Edirne vilayetindeki sancaklarla sağlıklı bir şekilde mukayese edilebilmesi açısından diğer sancaklara bağlı kaza, nahiye ve köy sayılarını da belirtmekte fayda vardır. 1889 yılına ait devlet salnamesindeki verilere göre Edirne vilayetine bağlı diğer sancaklardaki idari yapılanma şu şekildedir; Edirne Merkez'e bağlı 6 kaza, 26 nahiye ve 456 köy mevcut iken, Kırkkilise'ye bağlı 6 kaza, 4 nahiye, 226 köy, Tekfurdağı'na bağlı 3 kaza, 12 nahiye, 226 köy, Gelibolu'ya bağlı 3 kaza, 11 nahiye, 117 köy, Gümülcine'ye bağlı 5 kaza, 29 nahiye, 533 köy bulunmaktadır.¹⁷ Bu verilerden de anlaşılacağı gibi Edirne vilayetine bağlı sancaklar içinde en az kazaya Dedeagaç sahip iken, Edirne Merkez sancağı ve Kırkkilise sancağı ise en çok kazayı içinde barındırmaktaydılar.

II. Abdülhamid döneminin sonuna kadar Edirne vilayetinin idari yapılanmasında bazı küçük düzenlemeler dışında kayda değer bir değişim olmamıştır. Dedeagaç sancağı içindeki en büyük değişimin 1891 yılında olduğu söylenebilir. 1891 yılına kadar Cezayir-i Bahri Sefid vilayetine bağlı olan Semadirek Adası, bu tarihten sonra Dedeagaç'a bağlanmıştır.¹⁸ 1901-

¹⁴ Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye, *Hicri 1296 (M. 1879)*, s. 148.

¹⁵ Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye, *Hicri 1301 (M. 1884)*, s. 483-487.

¹⁶ BOA, ŞD, 1912/32.

¹⁷ Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye, *Hicri 1306 (M.1889)*, s. 638-654.

¹⁸ Bu değişimin Osmanlı hükümeti tarafından değil, Semadirek halkı tarafından istenildiği anlaşılmaktadır. Cezayir-i Bahri Sefid Vilayeti'nin Limni Sancağı'na bağlı olarak yaşayan ada sakinleri, Edirne vilayetine bağlı olmanın Semadirek Adası'nın gelişimine daha fazla katkı

1902 yıllarında Dedeağaç'a bağlı köy ve nahiye sayılarında da bazı değişiklikler görülmektedir. Ancak Dedeağaç Sancağı'na bağlı İnöz ve Sofulu kazalarının yapısı değişmemiş, II. Abdülhamid döneminin sonuna kadar Dedeağaç'ın statüsü aynı şekilde kalmıştır. Değişen tek şey kaza, nahiye ve köy sayıları olmuştur. 20. yüzyılın başında Dedeağaç Sancağı 3 kaza, 12 nahiye ve 158 köyden müteşekkildir. Diğer sancaklarda da benzer şekilde kaza, nahiye ve köy sayıları değişmiştir. Kaza, nahiye ve köy sayılarındaki bu artış ise muhacirleri yerleştirmek için yeni yerleşim alanlarının açılmak zorunda olmasından kaynaklanmıştır.¹⁹ Benzer sayısal değişikliklerin II. Abdülhamid döneminin sonuna kadar devam ettiği görülmektedir. 1908 yılına ait devlet salnamesindeki veriler, Edirne vilayeti dâhilinde önceki yıllara göre bazı değişimler yaşandığını göstermektedir. Doğal olarak Dedeağaç da bu değişimden nasibini almıştır. Bu dönemde Dedeağaç'a bağlı nahiye sayısı 6'ya, köy sayısı ise 110'a yükselmiştir.²⁰

Dedeağaç'ın demografik yapısına bakıldığında ise kültür mozaikini andıran bir durumun söz konusu olduğu söylenebilir. Bölgede Müslüman, Bulgar, Rum, Ermeni ve Yahudi gibi farklı etnik kökenden binlerce insan bir arada yaşamaktadır.²¹ 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı da bölgenin demografik yapısını fazla değiştirmemiştir. Bununla beraber kaybedilen topraklardan Dedeağaç'a gelen Müslüman muhacirlerin bu bölgeye yeni bir kimlik kazandırdıkları açıktır. Muhacirlerin bölgeye iskân edilmesine her geçen yıl devam edilmiş, savaş akabinde Dedeağaç'a göç kabileleri gelmeye devam etmiştir. Başka bölgeye yerleştirilmek için Edirne vilayeti sınırları içinde bekletilen muhacirler de bazen gerekli şartların sağlanamaması yüzünden oldukları yerlere iskân edilmişlerdir.²² Bu durum Edirne vilayeti dâhilindeki tüm sancak ve kazalarda hızlı bir şekilde yaşanmıştır. Edirne vilayetine ait 1870 ve 1888 tarihli veriler bu değişimi açıkça ortaya koymaktadır.²³

vereceği kanaatindedir. Bu sebeple bölge halkı Edirne vilayetinin Dedeağaç sancağına bağlanmak için arzuhalere kaleme almış, Osmanlı hükümeti de bu talepleri uygun görmüştür. BOA, *İ. MMS*, 118/5082.

¹⁹ Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye, *Hicri 1319 (M. 1901)*, s. 680-694.

²⁰ Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye, *Hicri 1326 (M. 1908)*, s. 896-913.

²¹ Salname-i Vilayet-i Edirne, *Hicri 1305 (M. 1888)*, 261-266.

²² BOA, *ŞD*, 1911/31.

²³ 1870 Edirne Vilayet Salnamesi, vilayetin genel nüfusunun 954.636 olduğunu göstermektedir. Bu nüfusun 520.326'ı Müslüman, geri kalan kısmı ise gayrimüslimlerden oluşmaktadır. Görüldüğü gibi 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı öncesinde bölgedeki Müslümanlar ile gayrimüslimler arasındaki nüfus dengeli bir vaziyettedir. Ancak savaş sonrasında Edirne vilayetinin bir kısmı elden çıkınca şehrin nüfusu bir hayli azalmıştır.

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİİNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

Bu açıklamalardan sonra Dedeağaç'ın ve bağlı olduğu Edirne vilayetinin farklı yıllardaki demografik verilerine değinmek faydalı olacaktır. Çünkü bir bölgenin nüfusu, o bölgenin önemi hakkında da bilgi vermektedir. Nüfus yoğunluğu fazla olan bölgelerin stratejik önemi de artmakta, yapılan yatırım miktarı ve inşaa faaliyetleri hızlanmaktadır. Edirne vilayetinin genel nüfusu 1885 yılı itibariyle 754.832'dir. Vilayete bağlı sancaklara bakıldığında ise en az nüfuslu sancağın Dedeağaç olduğu göze çarpmaktadır. Dönem itibariyle Dedeağaç'ın nüfusu sadece 51.817'dir. Vilayete bağlı diğer sancakların nüfuslarına bakıldığında 214.899 nüfusuyla Gümülcine ön plana çıkmaktadır. Gümülcine sancağını nüfus yoğunluklarına göre sırasıyla Edirne Merkez sancağı, Kırkkilise, Tekfurdağı ve Gelibolu takip etmektedir. Edirne Merkez sancağında 185.648, Kırkkilise'de 118.249, Tekfurdağı'nda 92.901, Gelibolu'da ise 91.319 kişi yaşamaktadır.²⁴

1888 yılı verilerine bakıldığında, Dedeağaç'taki nüfus artışının 1885 verilerine göre çok farklı olduğu görülmektedir. Dedeağaç'ın nüfusu 58.033'e ulaşmıştır ki bu durumu normal bir nüfus artış hızıyla izah etmek mümkün değildir. Dedeağaç'ın nüfusu 3 yıl önceki nüfusa göre 6.216 kişi fazladır. Bir diğer ifadeyle Dedeağaç'ın nüfusu 3 yıl içinde %11,9 oranında artmıştır. Tabi ki bu durum sadece Dedeağaç'a has bir özellik değildir. Benzer gelişmeler Edirne vilayetinin diğer sancaklarında da yaşanmıştır. Gelibolu sancağı dışındaki tüm sancakların nüfusu önceki yıllara göre artmıştır. Gümülcine'nin nüfusu 215.643, Edirne Merkez sancağının nüfusu 201.206, Kırkkilise'nin 119.584, Tekfurdağı'nın ise 96.634'e çıkmıştır. Vilayetin toplam nüfusu ise 778.677'e ulaşmıştır.²⁵ Ancak nüfus artış hızının en yüksek olduğu bölge Dedeağaç sancağı'dır. Öyle ki Dedeağaç'ın nüfus artış oranı %11,9 iken, bu oran Gümülcine'de %0,34, Edirne Merkez sancağı'nda %8,3, Kırkkilise'de %1,1, Tekfurdağı'nda ise %4,01'de kalmıştır. Bunun farklı sebepleri olabilir. Ancak en makul çıkarım, Dedeağaç'ın Edirne vilayetinin en az nüfuslu sancağı olması sebebiyle Osmanlı hükümetinin muhacirleri bu bölgeye sevk ettiği'dir. 1888'de 778.677 olan Edirne vilayetinin toplam nüfusu 1892 yılında

Nitekim vilayetin genel nüfusu 1888 yılı itibariyle 778.677'dir. Bu yıllarda Müslümanların nüfusu ise 375.000 civarındadır. Bu bilgiler vilayetin genel nüfusunun azaldığını, ancak bölgedeki nüfus dengesinin aynı şekilde devam ettiğini göstermektedir. Salname-i Vilayet-i Edirne, *Hicri 1287 (M.1870)*, s. 249; Salname-i Vilayet-i Edirne, *Hicri 1305 (M.1888)*, s. 261-266.

²⁴ Salname-i Vilayet-i Edirne, *Hicri 1302 (M. 1885)*, s. 254-256.

²⁵ Salname-i Vilayet-i Edirne, *Hicri 1305 (M.1888)*, s. 261-266.

836.045'e ulaşmıştır.²⁶ Bu durum 4 yıl gibi kısa bir zaman zarfında vilayet nüfusunun 57.368 kişi daha arttığını göstermektedir. Bir diğer ifadeyle vilayet nüfusu %7,3 oranında artmıştır.

1897 yılına gelindiğinde vilayet nüfusu 1.002.543'e ulaşmıştır. Bu durum 5 yıl içinde müthiş bir nüfus artışıyla karşı karşıya kalındığını göstermektedir. Öyle ki vilayet nüfusu kısa zaman içinde 166.498 kişi daha artarak %19,9 oranında büyümüştür. Vilayet dâhilindeki erkek nüfus 511.456 iken, kadın nüfus 491.087'dir. Bu orandan da anlaşılacağı üzere kadın-erkek nüfusu arasında dengeli bir dağılım söz konusudur. Erkekler vilayet nüfusunun %51'in tekabül ederken, kadınların nüfusu %49 seviyesindedir. Kadınlar ve erkekler birlikte hesaplandığında vilayetteki Müslüman nüfusun 554.031 olduğu anlaşılmaktadır. Bu oran Müslüman ve gayrimüslim nüfus arasında da bir denge olduğunu göstermektedir. Müslümanlar vilayet genelindeki nüfusun %55,2'sini oluştururken, gayrimüslimler ise 448.512 nüfus ile vilayetin %44,8'sini oluşturmuşlardır. Gayrimüslim cemaat arasında en büyük sayıya ise Rumlar sahiptir. Rumların kadın-erkek toplam nüfusu 289.039'a ulaşyordu ki, bu rakam gayrimüslimler arasındaki nüfusun %64,4'üne tekabül etmekteydi. Rumların vilayet genelindeki toplam nüfusa oranı ise %28,8 idi. Rumlardan sonra en büyük nüfusa ise Bulgarlar sahipti. Bulgarlar 123.426 nüfus ile gayrimüslimler arasında %27,5'lik bir kesimi oluşturuyorlardı. Bulgarların vilayet genelindeki nüfusa oranı ise %12,3 idi. Dedeagaç'taki Ermeni ve Yahudi nüfus ise neredeyse eşit bir dağılıma sahipti. Ermeniler 17.426 nüfusa sahip iken, Yahudilerin nüfusu da 17.213 idi. Ermeni ve Yahudi cemaatin gayrimüslim nüfus arasındaki payı %7,6'ya tekabül ediyordu. Edirne vilayeti dâhilindeki toplam nüfusa oranları ise ancak %3,4 idi. Geri kalan gayrimüslim nüfusu ise Katolik ve Protestan gibi küçük azınlıklar oluşturuyorlardı.²⁷

20. yüzyıla gelindiğinde nüfus artış hızının eski yıllara oranla bir miktar yavaşladığı söylenebilir. 1905 yılına ait nüfus verileri bu gerçeği ifade etmektedir. 1905 yılında Edirne vilayetindeki nüfus 1.032.106 olmuştur.²⁸

²⁶ BOA, *Y.PRK.DH*, 5/28.

²⁷ BOA, *DH.TMIK.S*, 1/26.

²⁸ Veçerna Posta isimli Bulgar gazetesi, Edirne dâhilinde Bulgar nüfusu hakkında bir haber yapmıştır. Bu gelişme üzerine Bulgaristan Komiserliği ile Osmanlı hükümeti arasında Edirne'deki Bulgar nüfusu ile ilgili yazışmaların yapıldığı anlaşılmaktadır. Osmanlı hükümeti tarafından gönderilen cevabi yazıda, Edirne vilayeti dâhilindeki nüfus verileri ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır. Buna göre bölgede 1905 yılı itibarıyla toplam 127.750 Bulgar nüfus yaşamaktadır. BOA, *A.MTZ.(04)*, 132/40.

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

Ancak 1906 yılındaki veriler, 1 yıl içinde vilayet dâhilinde 100.000 civarında bir nüfus artışının yaşandığını göstermektedir. Nitekim 1906 yılı itibariyle vilayetin toplam nüfusu 1.133.796'a ulaşmıştır. Dedeağaç'ın nüfusu bu dönemde 89.033 iken, Gelibolu'nun 95.822, Tekfurdağı'nın 159.002, Kırkkilise'nin 181.204, Gümölcine'nin 292.120, Edirne Merkez sancağının ise 316.615 nüfusu mevcuttur.²⁹

Görüldüğü gibi Dedeağaç, 19. yüzyılın sonları itibariyle Edirne vilayetinin nüfus olarak en küçük sancağı konumundadır. Bu durum Dedeağaç'ın Edirne vilayetine bağlı sancaklar içinde önemsiz bir pozisyonda olduğuna dair bir izlenim uyandırmaktadır. Nitekim Dedeağaç 19. yüzyılın sonlarına kadar özel bir konumu olmayan sıradan bir Osmanlı kasabası görünümündedir. Dedeağaç'ta sadece küçük bir kayık limanının mevcut olup, bu liman da ihtiyacı karşılama noktasında yetersiz kalmaktaydı.³⁰ Ancak 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve savaştan sonraki gelişmeler Dedeağaç'ta hızlı bir dönüşüme zemin hazırlamıştır. Dedeağaç'ın sancak statüsü kazanması ile demografik yapısı da değişmeye başlamış, liman bölgesinde yapılan inşa faaliyetleri bölgenin gelişimini hızlandırmıştır.

2. Dedeağaç Limanı'nda Yapılan İnşa ve Yenileme Çalışmaları

Bir bölgenin kıyı şeridinde olması o bölgenin gelişimi için önemli avantajlar sağlayabilmektedir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı akabinde bu özelliğinden dolayı kıymet kazanan Dedeağaç, Osmanlı Devleti'nin önemli bir ticaret merkezi konumuna ulaşmıştır. Osmanlı hükümetinin Edirne'den Dedeağaç'a kadar uzanan bir demiryolu inşa etmesi bu gelişimin ilk adımı olmuştur. Akabinde bu hattın sahil şeridine kadar uzatılması, bölgede büyük bir liman inşa edilmesini zorunlu hale getirmiştir. Çünkü Dedeağaç Limanı'nın mevcut yapısı gayet küçük ve mütevâzi olup, demiryolu ve deniz ulaşımına uygun değildir. Buradaki ulaşımın sağlıklı bir şekilde icra edilebilmesi için yeni bir yapılanmaya ihtiyaç duyulmuş, bu işin nasıl ve ne şekilde yapılacağı tartışma konusu olmuştur.³¹ Esasen Dedeağaç'ta gerçek manada bir liman tesis edilmesi düşüncesi ilk olarak Abdülaziz döneminde gündeme gelmiştir.³² Bu düşünce daha sonra gerçeğe dönüşmüş ve

²⁹ Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu 1830-1914*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 346-347.

³⁰ BOA, A.MKT.MHM, 470/60.

³¹ BOA, ŞD, 2883/12.

³² BOA, A.MKT.MHM, 470/60; BOA, ŞD, 2883/12.

Dedeagaç'ta eskisine oranla daha büyük bir liman Şark Demiryolu Kumpanyası eliyle ve 200.000 frank bedelle inşa edilmiştir.³³

Böylece küçük bir kasaba görünümünde olan Dedeagaç'ın kaderi değişmeye başlamış, 19. yüzyılın sonlarında bölgeye büyükçe bir liman yapılmıştır. Önceki yıllarda sadece küçük bir kayık limanına sahip olan Dedeagaç, bu sayede bir ticaret limanı olmaya doğru evrilebilmiştir. Dedeagaç Limanı'na kadar uzatılan demiryolu hattı da bölgenin kaderini değiştiren diğer önemli unsurdur. Bu sayede İstanbul ve Selanik arasında önemli bir güzergâh haline gelen Dedeagaç, deniz ve demiryolu taşımacılığında önemli bir uğrak noktası olmuştur.³⁴

Balkanların önemli bir bölümünün kaybedildiği 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın bu konuda bir milat olduğu söylenebilir. Bu bölgede önemli ve stratejik noktaları kaybeden Osmanlı Devleti deniz, kara ve demiryolu hatları üzerinde yeni bir yapılanmaya gitmek zorunda kalmıştır. Bu noktada öne çıkan noktalardan biri de Dedeagaç olmuştur. Ancak limanın mevcut haliyle bu yeni yapılanmayı kaldırması, özellikle deniz ticaretinde söz sahibi olması mümkün değildir. Küçük bir limanı olan Dedeagaç'ın büyük gemilerin yanaşabileceği bir iskele ve rıhtımı da olmadığından mevcut küçük limanın genişletilerek yenilenmesi gerekmiştir.³⁵ 19. yüzyılın sonlarına kadar Dedeagaç'ta neden büyük bir limanın olmadığı bilinmemektedir. Bu konuya, böyle bir limana o döneme kadar gerek görülmediği şeklinde bir açıklama getirilebilir. Esasen Dedeagaç'ta küçük kayıkların kıyıya yanaştığı küçük bir liman da mevcuttur.³⁶ Bu limanın ihtiyacı karşıladığı ve büyük bir limana ihtiyaç duyulmadığı aşîkârdır. Ancak gelişen şartlar altında Dedeagaç'ın stratejik önemi artmış, bölgeye büyükçe bir liman inşa etmek bir zorunluluk halini almıştır. Nitekim Dedeagaç'ın bahsedilen savaş sonrasındaki yeni konumu, onu askeri bakımdan da önemli bir hale getirmiştir. Şehirdeki hızlı nüfus artışı ve liman bölgesindeki ticari potansiyel ise her geçen gün artmaya devam etmiştir. Konjektürel yapıdaki bu değişimler ticaret yollarını da değiştirmiştir. Bu gelişmeler üzerine 1880 yılında bölgeye eskisine oranla büyük bir liman ve deniz feneri inşa edilmiş, Dedeagaç'taki değişim ve dönüşüm süreci başlatılmıştır.³⁷

³³ Erçin, *a.g.t.*, s. 349.

³⁴ BOA, *İ.ŞD*, 69/4091.

³⁵ BOA, *MV*, 55/53.

³⁶ BOA, *A.MKT.MHM*, 455/54.

³⁷ Harun Halil, "Sultan II. Abdülhamid Döneminde (1876-1908) Dedeagaç", *Rumeli İslam Araştırmaları Dergisi*, Sayı 2, Sonbahar 2018, s. 107-108.

Dedeagaç-Edirne arasındaki demiryolunun yapım sürecinde 1872-1873 yılları ön plana çıkmaktadır. Bahsedilen hattın önemli bir kısmı bu yıllarda tamamlanmıştır.³⁸ Bu hat yaklaşık 148 km. uzunluğunda olup, Edirne'den sonra Dimetoka üzerinden Dedeagaç'a ulaşmaktadır. Böylece İstanbul'dan Edirne'ye ve oradan da Dedeagaç'a kadar uzanan hat ile Dedeagaç, fasılasız bir şekilde başkente bağlanmıştır.³⁹ Bununla beraber hattın bütün eksikliklerinin giderilerek tam manasıyla hizmete açılması ancak 1896'da mümkün olabilmektedir. Bu gecikmenin temel sebebi maddi kaynakların yetersizliğidir. Bununla beraber, hattın yapım işini üstlenen Şark Demiryolu Kumpanyası ile Osmanlı hükümeti arasındaki anlaşmazlıklar da gecikmede etkili olmuştur. Anlaşmazlığın temel nedeni yapılacak işlerde sorumluluğunun kime ait olacağı meselesidir. Osmanlı hükümeti ile bahsi geçen kumpanya arasında imzalanan 18 Mayıs 1872 tarihli mukaveleinin bazı maddeleri hayata geçirilememiş, ihtiyaca göre yeni düzenlemeler yapmak gerekmiştir. Örneğin bahsedilen mukaveleinin 5, 12 ve 17. maddelerinin yenilenmesine ihtiyaç duyulmuştur. 20 Temmuz 1894 tarihinde yenilenen anlaşma ile bu zamana kadar çeşitli sebeplerle yapılamayan işlemler tekrar ele alınmış, yaşanan veya yaşanması muhtemel olan zarardan sorumlu tutulacak taraflar netleştirilmiştir.⁴⁰

Bahsedilen anlaşmadaki bazı maddelerinin tartışmaya açılarak yenilenmesi, esasen çalışmaların aksatılmadan hızlandırılmasını sağlamak ve işin bir an evvel bitirilmesi içindir. Öyle anlaşıyor ki Osmanlı hükümeti gecikmesinde sakınca bulunan işlerin ilerleyen yıllarda problem oluşturmaması için erkenden önlem almak istemiştir. Bu nedenle 5, 12 ve 17. maddelerindeki yükümlülükleri ilgili kumpanyaya tartışmaya gerek bırakmayacak şekilde hatırlatmış ve yaptırımlarını açıkça belirlemiştir.⁴¹ Diğer taraftan Şark Demiryolu Kumpanyası tarafından Dedeagaç'ta yapılan

³⁸ Vahdettin Engin, "Rumeli Demiryolu", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 35, İstanbul 2008, s. 235-236; BOA, *Y.PRK.HR.*, 19/61.

³⁹ Erçin, *a.g.t.*, s. 333-336.

⁴⁰ BOA, *Y.PRK.HR.*, 19/61. Bahsi geçen maddeler döşenecek demiryolu güzergâhının bakımlı tutulması, biriken su tahliyesinin yapılması ve menfezlerin düzenlenmesi gibi belediye hizmetleri ile ilgilidir. 1872 yılında imzalanan anlaşmada bu hizmetler esasen Dedeagaç Belediyesi'nin sorumluluğundadır. Ancak bu hizmetlerin bir kısmı yerine getirilememiş, bu durum işlerin aksamasına neden olmuştur. Bu nedenle Osmanlı hükümeti bu hizmetlerin de kumpanya tarafından yerine getirilmesi istemiş, bu durum bazı anlaşmazlıklara yol açmıştır.

⁴¹ Şark Demiryolu Kumpanyası ile Osmanlı hükümeti arasında imzalanan anlaşma, 1885 ve 1888 yıllarında revize edilmiştir. Bahsi geçen anlaşmanın bazı maddeleri ise değişen şartlar gereğince 1894 yılında tekrar düzenlenmiştir. BOA, *Y.PRK.HR.*, 19/61.

liman ve rıhtım ile Sirkeci'den Bakırköy'e kadar uzanan hattın masrafları toplamda 400.000 lira civarındadır. Bununla beraber asker sevkiyatı ve benzeri işlerden dolayı kasada 200.000 lira civarında para olduğu, bu meblağ üzerinden de %4,5 faiz oranının da indirildiği ifade edilmiştir.⁴²

Dedeagaç'ta inşa edilen rıhtım ile demiryolu hattının özellikle Bulgar eşkıyasının ayrılıkçı hareketlerine karşı koyma konusunda sağladığı ve sağlayacağı faydalardan bahsedilmiş, Dedeagaç limanının olası Bulgar propagandaları ve isyanlarına karşı Osmanlı Devleti'nin elini güçlendirdiği vurgulanmıştır. Çünkü bu limanın mevcudiyeti asker sevkiyatında büyük bir hızlanmayı da beraberinde getirmiştir.⁴³

Dedeagaç'ın sahil şeridinde olması liman, liman dairesi, deniz feneri, rıhtım, tarak dubası gibi birçok çalışmanın bölgede yapılmasını zorunlu kılmıştır. Yapılan çalışmalardan biri de mendireklerin devamlı surette temizlenmesi olmuştur. Mendirek temizliği işinin aktarılmasıyla deniz ulaşımının olumsuz etkileneceğinden endişe edilmiş, ancak bu çalışmalar bütçeye ilave bir yük getirmiştir. Osmanlı Devleti'nin büyük masraflara sebep olan ve düzenli olarak temizlenmesi gereken mendireklerin sorumluluğunu almaktan kaçındığı görülmektedir. Nitekim bu hizmetlerin belediye eliyle yapılması ve masrafların belediye bütçesinden karşılanması istenilmiştir. Dedeagaç Belediye Meclisi ise mendireklerin bakım işlerinin Osmanlı hükümetinin sorumluluğunda olduğunu, bu nedenle hasılatı doğrudan devlet bütçesine giden mendireklerin devlet tarafından temizlenmesinin gerektiği düşüncesindedir.⁴⁴

Dedeagaç Belediyesi mendireklerin temizlenmesi işinin kendi uhdesinde olması hususunda istekli değildir. Çünkü mevcut kaynaklar belediye idaresine bu işi üstlenmeye yetecek maddi gücü vermemiş, masrafların karşılanması için ilave bir bütçe gerekmiştir.⁴⁵ Ancak Osmanlı hükümetinin direktmesiyle temizlik görevini Dedeagaç Belediyesi üstlenmek zorunda kalmıştır. Bu durum Dedeagaç Belediyesi'ni yeni gelir kaynakları bulmak için arayış içine itmiş, bu nedenle liman üzerinde yeni düzenlemeler yapılmıştır. İlk olarak Liman Dairesi yakınında ahşaptan bir iskele yapılmış

⁴² İlgili kumpanya inşaat, tamirat, yenileme çalışmalarından sonra elde kalan meblağın 14.280.000 frank olduğunu ileri sürmüştür. Elde kalan meblağ göz önüne alındığında senelik gelirin bir hayli yüksek olduğu söylenebilir. BOA, *İ.HUS*, 51/4; BOA, *MV*, 87/49.

⁴³ BOA, *Y.PRK.BŞK*, 49/14.

⁴⁴ BOA, *DH.MKT*, 2275/73.

⁴⁵ BOA, *ŞD*, 1916/22.

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

ve bölgeye gelenlerden iskele vergisi adı altında bir vergi alınması kararlaştırılmıştır. Ayrıca liman şeridi üzerinde bölgeye gelen misafirlerin zaman geçirebileceği bir kahvehane de inşa edilmiştir.⁴⁶

Bu uygulama sadece Dedeağaç özelinde yapılan bir durum değildir. Gelir sağlayabilmek adına bazı liman şehirlerinde de benzer vergilendirmelere başvurulmuştur. 19. yüzyılın sonlarına doğru ekonomik olarak büyük bir çökünde içinde olan Osmanlı hükümeti de bu konuya sıcak bakmıştır. Nitekim İzmir, Beyrut, Cidde gibi bazı liman şehirlerinde de farklı isimler altında yeni vergiler ihdas edilmiştir.⁴⁷ Dedeağaç Belediyesi tarafından yapılan yeni düzenlemenin bu doğrultuda yapıldığı anlaşılmaktadır. Osmanlı hükümetinden mali destek göremeyen, hatta sorumlu olmadığı alanlarda dahi çalışma yapmak zorunda kalan mahalli yönetim, bu vergilendirmeyi kendine bir hak olarak görmüştür.

İlerleyen yıllarda limana yeni eklemeler yapılmış, bununla birlikte bu inşa faaliyetlerinin olabildiğince az masrafla yapılması istenmiştir. Öyle ki Dedeağaç'ta yapılması planlanan büyük liman için ilk etapta 5.100.000 frank keşif bedeli çıkarılmasına rağmen, bu meblağ ilerleyen süreçte minimal düzeye indirilmiştir. Liman üzerine yapılan incelemelerde şimdilik Dedeağaç'ın büyük bir limana ihtiyacının olmadığı ve zaten mevcut olan küçük kayık limanının rıhtım ile birleştirilmesi suretiyle meselenin çözülebileceği ifade edilmiştir. Böylece bu iş, 1.000.000 frank gibi nispeten düşük bir bütçe ile bitirilebilecektir. Ayrıca Şark Demiryolu Kumpanyası tarafından yapılacak rıhtımın hasılatı ve bu rıhtım üzerine indirilecek eşyadan alınacak vergiler de düşünüldüğünde bu inşa faaliyetinin 500 lira gibi bir masrafla çözülebileceğine dair bir çıkarım yapılmıştır. Hatta buradan elde edilecek gelirlerle bölgeye sevk edilecek askerlerin nakliyat bedellerinin de karşılanacağı beyan edilmiştir. Bu sebeple Osmanlı hükümeti 500 lira masrafla bu işi tamamlayabilecek olan Şark Demiryolu Kumpanyası'na küçük kayık limanının temizlenmesi ve limanın büyütülmesi işini tevdi etmiştir.⁴⁸

⁴⁶ BOA, *DH.MKT*, 2332/53; BOA, *DH.MKT*, 1381/102. Mahalli idare tarafından yapılarak işletilen bu kahvehanede içki satışı yapıldığına dair şikâyetler de mevcuttur. Bu şikâyet üzerine bölgede inceleme yapılması istenmiş, şayet şikâyet doğruysa bu işyerinin kapatılmasının gerektiği bildirilmiştir. BOA, *DH.MKT*, 1401/89.

⁴⁷ BOA, *Y.A.HUS*, 279/200; BOA, *MV*, 75/56.

⁴⁸ BOA, *MV*, 55/53.

Deniz ve demiryolu ağının başlangıç ve bitiş noktası haline gelen Dedeoğaç Limanı'nın genişletilmesi artık bir mecburiyettir. Stratejik konumda olan bu liman, Edirne-Dedeoğaç demiryolu hattının tamamlanmasıyla çok daha önemli bir hale gelmiştir. Esasen bu limanın sadece ticari olarak değil, askeri olarak da çok fayda sağlayacağı düşünülmüştür. Bölgedeki Bulgar ayrılıkçıların yaptıkları eylemlere karşı Anadolu'dan veya Arabistan bölgesinden Rumeli'ye sevk edilecek askerlerin bu liman vasıtasıyla çok daha hızlı bir şekilde taşınabileceği öngörülmüştür.⁴⁹ Selanik'e kadar uzanan demiryolu hattının açılmasıyla tüm Osmanlı coğrafyasındaki askerlerin ihtiyaç halinde bölgeye intikallerinin hızlanacağı aşîkârdır. Askerlerin demiryolu hattıyla görevlendirildikleri kıtalara ulaşması, oradan da vapurlara bindirilerek Anadolu'ya, Rumeli'ye veya Arabistan'a nakledilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca bölgede üretilen mahsullerin hızlı bir şekilde nakli de bu hat ve liman sayesinde sağlanabilecektir. Bu hattın bir diğer faydası da eşkıya tehlikesinin asgari düzeye indirilmesidir. Dedeoğaç Limanı'nda vapurdan inen yolcuların Dedeoğaç'ta trene bindikten sonra konforlu, hızlı ve tehlikesiz bir şekilde yolculuk yapabilmesi beklenmiştir.⁵⁰

Maddi kaynakların yetersizliği yüzünden 1900 yılına gelindiğinde dahi Dedeoğaç Limanı'nın genişletilmesi adına yapılmış kayda değer bir faaliyet söz konusu değildir. Osmanlı hükümeti bu masrafların bir bölümünü Tersane-i Amire bütçesinden karşılanmasını kabul ederken, bir kısmının ise Şark Demiryolu Kumpanyası tarafından yüklenilmesini istemiştir.⁵¹ Asker sevkiyatı açısından çok önemli olmasına rağmen bu limanın temizliğine de yeteri kadar özen gösterilememiştir. Bu durum ticari kayıplara neden olduğu gibi, asker sevkiyatını da yavaşlatmıştır. Limanın dolması sebebiyle aksaklıklar oluşmuş, durumun çözülmesinin elzem olduğu Edirne Vilayeti'ne bildirilmiştir.⁵² Bu istek üzerine Edirne vilayeti ile Bahriye Nezareti arasında bu konuya dair yazışmalar yapılmıştır. Bahriye Nezareti'nden Dedeoğaç Limanı'nın temizlenmesi için bir tarak dubası istenmiş, ancak Tersane-i Amire'nin elinde şimdilik mevcut tarak dubasının olmadığına dair bir cevap alınmıştır. Bu sebeple limanın temizlenmesi işi askıya alınarak temizliğin ileri bir tarihte yapılması kararlaştırılmıştır.⁵³

⁴⁹ BOA, Y. MTV, 150/5.

⁵⁰ BOA, Y. MTV, 139/79.

⁵¹ BOA, DH.MKT, 2450/102.

⁵² BOA, DH.MKT, 1369/19.

⁵³ BOA, DH.MKT, 1375/95.

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

İlerleyen süreçte Dedeağaç Limanı'nın dolan kısmının temizlenmesi işini yönetmek ve çalışmaları yerinde takip etmek amacıyla yetkili bir kişinin Dedeağaç'a gönderilmesi düşünülmüştür. Nitekim bu düşünce hayata geçirilmiş, Dedeağaç'a Erkan-ı Harbiye Kolağası Zühtü Bey sevk edilmiştir.⁵⁴ Yapılan incelemede Dedeağaç Limanı'ndaki kirliliğin artık dayanılmaz derecede arttığı, temizlik işinin tehir edilemeyecek noktaya geldiği ifade edilmiştir. Anlaşılan odur ki Erkan-ı Harbiye Kolağası Zühtü Bey'in İstanbul'dan Dedeağaç'a gönderilmesi de işleri hızlandıramamıştır. Bahsi geçen sorunun bildirilmesi üzerinden 4-5 ay geçmesine rağmen henüz limanın temizlenmesiyle ilgili bir teşebbüs söz konusu değildir.⁵⁵ Edirne vilayeti ile Bahriye Nezareti arasındaki yazışmalardan bahsedilen memurun bu konuda kapsamlı bir rapor hazırladıktan sonra tekrar İstanbul'a döndüğü anlaşılmaktadır. Zühtü Bey'in hazırladığı rapor doğrultusunda iyileştirme ve temizlik işinin yapılacağı ifade edilmiştir.⁵⁶ Bununla beraber bu problemin hiç vakit kaybetmeden yapılması gerekmektedir. Çünkü mevsim itibarıyla deniz suyu iyice çekilmeye başlamış, limanındaki suların çekilmesiyle kayıklar karaya oturur hale gelmiştir. Problemin çözülmemesi, deniz ticaretini sekteye uğratmaya başlamıştır.⁵⁷

Osmanlı hükümeti, yerel idare tarafından yapılması gereken bazı inşaa faaliyetlerini de Dedeağaç liman inşasını yapan şirkete havale etmek istemiştir. Bunun temel nedeni, anlaşma yapılan kumpanyaya mümkün olduğunca fazla iş yüklemektir. Böylece belediye idaresinin yaptığı masraflar azalacak, dolayısıyla devlet hazinesinden bu çalışmalar için ilave bir meblağ çıkmayacaktır. Dedeağaç Limanı'ndaki inşaat, bakım ve onarım süreçlerinde buna dair bazı örnekler göze çarpmaktadır. Nitekim Edirne vilayeti ile Ticaret ve Nafia Nezareti arasındaki bir yazışmada esasen Dedeağaç Belediyesi'nin sorumlu olduğu altyapı hizmetlerinin nasıl ve ne şekilde kumpanyaya yüklenebileceği tartışılmıştır. Örneğin kumpanya ile yapılan anlaşma maddelerine kanalizasyon çalışmalarına dair bir maddenin eklenip eklenemeyeceği konusu dahi gündeme gelmiştir.⁵⁸

Dedeağaç Limanı'nda meydana gelen kuvvetli rüzgâr ve fırtınalı havalarda limanda yeni onarımlara zemin hazırlamıştır. Nitekim limanın bazı kesimleri tamire muhtaç hale gelmiş, bu masraflar Şark Demiryolu

⁵⁴ BOA, *DH.MKT*, 1628/80.

⁵⁵ BOA, *DH.MKT*, 1668/88.

⁵⁶ BOA, *DH.MKT*, 1676/69.

⁵⁷ BOA, *DH.MKT*, 1680/115; BOA, *DH.MKT*, 1697/99.

⁵⁸ BOA, *DH.MKT*, 1851/10.

Kumpanyası ve Osmanlı hükümeti tarafından hızlıca karşılanmıştır. Yapılan keşif bedeli sonucu bu masrafın 43.777 kuruş olduğu tespit edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin kendi hissesine düşen masrafları karşılamaya hazır olduğu ve onarım masraflarını kabul ettiği bildirilmiştir. Sahildeki rıhtım ve iskelelerin tamirâtı işinin ise kumpanyaya ait olduğunu bildiren Osmanlı hükümeti, bu masrafa ortak olmayı reddetmiştir. Bahsedilen kumpanyaya tebliğ edilen yazıda, Şark Demiryolu Şirketi'nin hissesine düşen onarım masrafının 29.369 kuruş olarak hesaplandığı ifade edilmiştir. Görüldüğü gibi Osmanlı hükümeti, Şark Demiryolu Şirketi ile yapılan anlaşma metninin hükümlerine titizlikle bağlı kalmıştır. Kendi üzerine düşen sorumluluğu yerine getiren Osmanlı Devleti, sorumlu olmadığı kısımların ise takipçisi olmuştur. Osmanlı hükümeti kendi sorumluluğu dışındaki masrafların, bu işten mesul olan kumpanya tarafından yapılmasını istemiştir.⁵⁹

Benzer bir anlaşmazlık da Dedeğaç mendireğinin temizlenmesi hususunda yaşanmıştır. Giriş kısmı dolan limanın Osmanlı hükümeti, Şark Demiryolu Kumpanyası veya belediye tarafından yapılması temizlenmesi konusunda tartışmalar ortaya çıkmıştır. Mendireğin Osmanlı hükümetinin malı olduğunu ve gelirinin devlete aktarıldığını iddia eden Dedeğaç Belediyesi, bu masrafların devlet tarafından karşılanmasını istemiştir. Osmanlı hükümeti ise bahsi geçen mendireğin Şark Demiryolu Kumpanyası tarafından inşa edildiğini, ayrıca şimdiye kadar yapılan tamirat ve temizlik hizmetlerinin dahi bu kumpanya tarafından finanse edildiğini beyan etmiştir. Osmanlı hükümetinin yaptığı ilave açıklamada; mendirek işletmesinin belediyeye havale edildiği ve bu güne kadar liman vergisi dışında herhangi bir vergi de alınmadığı hatırlatılmıştır. Bu nedenle Osmanlı hükümeti, bu masrafın mendireği işleten belediye tarafından icra edilmesinin daha doğru olacağını ifade etmiştir.⁶⁰

⁵⁹ Şark Demiryolu Kumpanyası, iskelenin muhafaza duvarları ve kayık limanının doğrudan doğruya kendileri tarafından inşa edildiğini, yine bu yerlerin onarım masraflarının da evvelce kendileri tarafından yapıldığını hatırlatmıştır. Bu limandan Osmanlı hükümetine 10 milyon frank civarında bir gelir geldiği de ifade edilmiştir. Bu sebeple Osmanlı hükümetinin bu konuda üzerine düşen sorumluluğu yerine getirmesi beklenmiş ve vurgulanmıştır. Osmanlı hükümeti de bu masrafı karşılamayı esasen kabul etmiştir. Ancak 3 ay zarfında cevaplanması gereken yazı, ilgili kumpanyaya bir türlü gönderilememiştir. Nezarete yazışma işini yürütmekle görevli olan Mektubi Kalemi Cemal Bey hastalığından dolayı vefat etmiş, cevabi yazı da bu süreçte bu şahsın nezdinde kalmıştır. Bu gecikmeden dolayı özür mahiyetinde bir açıklama yapan Osmanlı hükümeti, daha fazla vakit kaybı olmadan gerekli çalışmaların başlatılacağını taahhüt etmiştir. BOA, *İ.ML*, 35/38.

⁶⁰ BOA, *DH.MKT*, 2275/73.

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİİNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

1898 yılına gelindiğinde Dedeagaç Limanı'ndaki aksayan kısımların yenilenmesi gerekmiştir. Bunlardan biri de liman boğazının temizlenerek yenilenmesi işidir. Yapılan ön incelemede bu çalışmanın toplam 59.029 kuruşa mal olacağı tespit edilmiş, bu meblağın Şark Demiryolu Kumpanyası tarafından karşılanması kararlaştırılmıştır.⁶¹ Bu karara rağmen Osmanlı hükümeti ile bahsedilen kumpanya arasında birtakım anlaşmazlıklar yaşanmıştır. Çalışmalara başlamak isteyen kumpanya, Bahriye Nezareti tarafından gönderilen yazıdan dolayı hemen çalışmalara başlayamamıştır. Bahsedilen yazıda henüz bu konuyla ilgili bir kesin bir karar çıkmadığı, kendilerine bu konuyla ilgili bir tebliğ yapılmadığı ifade edilmiştir. Halbuki Dedeagaç kayık limanı çamurla dolmuş, kötü hava koşulları nedeniyle mendirekler hasar görmüştür. Limanın girişi ve iç kısmının temizlenmesi ve etkin kullanılabilmesi için ivedilikle hareket edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle Şark Demiryolu Kumpanyası, Osmanlı hükümeti ile yapılan anlaşma metninin Bahriye Nezareti'ne iletilmesini istirham etmiştir. Böylece Bahriye Nezareti'nin yukarıda zikrolunan eksiklikleri hızlıca gidermesi sağlanabilecektir.⁶²

Dedeagaç Limanı'nın nasıl ve ne şekilde temizleneceği konusunda bir neticeye ulaşmak kolay olmamış, bunun için Edirne vilayeti, Ticaret ve Nafia Nezareti, Dâhiliye ve Bahriye nezaretleri arasında iki yılı aşan yazışmalar yapılmıştır. Esasen Bahriye Nezareti, Edirne vilayetine tebliğ ettiği yazıda bu masrafın Belediye tarafından yapılmasını istemiştir. Edirne Vilayeti ise bu masrafı karşılayabilecek bir geliri olmadığından bahisle, mezkûr limanın deniz ticaretinden istifade etmekte olan Şark Demiryolu Kumpanyası eliyle yapılmasını istirham etmiştir. Bahriye Nezareti ise cevabi yazısında liman temizliği ve onarımı gibi işlerin belediyeye ait olduğu konusunda diretmiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti ise bu masrafların hazine hesabına geçirilmek üzere bahsedilen kumpanyaya verildiğini, liman hasılatının da Bahriye Nezareti'ne aktarıldığından bahisle temizlik masraflarının ya alınan vergilerden ya da Tersane-i Amire bütçesinden yapılması gerektiğine işaret etmiştir. Bir başka çare de masrafların hükümet hesabına geçirilmek üzere Şark Demiryolu Kumpanyasına tarafından karşılanmasıdır ki, Dâhiliye Nazırı Mehmed Memduh Paşa'nın 25 Kasım 1900 tarihli onayıyla bu işin ilgili kumpanya tarafından yapılması kesin olarak kararlaştırılmıştır.⁶³

⁶¹ BOA, Y.A.RES, 108/84; BOA, BEO, 1657/124209; BOA, ŞD, 1216/15; BOA, DH.MKT, 2450/102; BOA, DH. MKT, 2495/38.

⁶² BOA, BEO, 1607/120510.

⁶³ BOA, İ.TNF, 9/42.

İlerleyen yıllarda temizlenen liman tekrar dolarak temizliğe muhtaç hale gelmiştir. Dedeagaç kayık limanı ve boğazının dolması nakliyatla zorluklar yaşanmasına sebebiyet verdiği gibi, bazı vapur kazalarına da neden olmuştur. Bu durumdan etkilenen vapur acenteleri ve tüccarlar Osmanlı hükümeti nezdinde şikâyetlerde bulunmuşlar ve zararlarının tazmin edilmesini istemişlerdir. Bahsi geçen temizleme işleri için ilk etapta 45.068 kuruş, son olarak da 12.078 kuruş harcanmıştır. Böylece Dedeagaç limanının tekrar temizlenebilmesi için bütçeden toplam 57.146 kuruş çıkmıştır. Bu harcama, hükümet hesabına geçirilmek üzere kumpanya marifetiyle yaptırılmıştır.⁶⁴ Limandaki temizlik sorunu dışında limanın dalgakıran bölgesinde de problemler mevcuttur. 1902 yılında kuvvetli lodosun tesiriyle Dedeagaç Limanı'nın dalgakıran seddi yıkılmış, bu seddin onarımı için çareler aranmıştır. Sorunun çözülmesi için yine Şark Demiryolu Kumpanyasına müracaat edilmiş, bu onarım masrafinin 16.735 kuruş bedelle tamamlanabileceği beyan edilmiştir.⁶⁵

Dedeagaç'taki dalgakıran tamiri de uzun bir müddet sürüncemede kalmıştır. Dalgakıranların onarımı için gereken bütçenin kim tarafından ve nasıl sağlanacağı sorun teşkil etmiştir. 1906 yılının sonlarına gelindiğinde dahi limandaki dalgakıran problemi tam manasıyla çözülememiştir. Esasen Osmanlı hükümeti, Dedeagaç'ın ithalat ve ihracat noktasında oldukça faydalı görevler üstlendiğini belirtmiştir. Bu bağlamda dalgakıran için yapılacak masrafların limandan elde edilen gelirlerle karşılayabileceğini açığa çıkarır. Buna rağmen bu sorun bir türlü çözülememiştir. Bu işin mahalli yönetim tarafından yapılmasının gerektiğini düşünen Osmanlı hükümeti, ilerleyen süreçte bu düşüncesinden vazgeçmiştir. Belediye Meclisi marifetiyle bu işi yapmanın mümkün olmadığını anlayan Osmanlı hükümeti, farklı bir müessese eliyle veya devlet hazinesiyle bu işi halletmenin daha doğru olacağını düşünmeye başlamıştır. Dalgakıran seddi inşası için lazım olan bütçenin ithalat ve ihracattan alınacak vergilerle karşılanabileceği hususu üzerinde durulmuştur.⁶⁶

⁶⁴ BOA, ŞD, 1222/43.

⁶⁵ BOA, DH.MKT, 617/3; Halil, *a.g.m.*, s. 108.

⁶⁶Yapılan açıklamada boğaz iskelesinde vücuda getirilmiş olan limanın ticaret açısından çok önemli olduğu, deniz nakliyatının büyük bir kısmının bu liman vasıtasıyla yapıldığı, bahsi geçen limanın ithalat ve ihracat noktasındaki önemine vurgu yapılmıştır. BOA, DH.MKT, 1126/91.

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

Dalgakıran seddi için lazım olan meblağ ise bazı yazışmalarda farklı şekilde zikredilmiştir. Nitekim inşaat için gerekli bütçe 220.000, bazen de 200.000 lira olarak ifade edilmiştir. Bu durum, rakamlardan birinin hatalı olduğunu göstermektedir. Ancak 200.000 lira sadece ilgili yazışmalarda birkaç yerde ifade edilirken, çoğunlukla 220.000 lira üzerinde durulmuştur. Buradan bir çıkarım yapacak olursak şunu ifade edebiliriz ki, dalgakıran seddi için lazım olan meblağ esasen 220.000 liradır. Zikredilen 200.000 liranın belgelere sehven kaydedilmiş olması kuvvetle muhtemeldir.⁶⁷

Dedeagaç'a bağlı Semadirek Adası'nda da bazı inşaat çalışmaları yapılmıştır. Bu inşaa faaliyetlerinin temel nedeni Dedeagaç limanı ile irtibatın daha sağlıklı bir şekilde yürütülmesidir. Çünkü Semadirek'te bulunan mevcut liman dairesi bölgedeki deniz ticareti için yeterli gelmemiştir. Bu nedenle bahsi geçen liman dairesinin yeniden inşa edilmesi gerekmiştir. Mezkûr adanın Kamaryoca iskelesinde hizmet veren ancak ihtiyacı karşılayamayan liman dairesinin yenilenmesi için 9.500 kuruşa ihtiyaç duyulmuştur. Bununla beraber liman dairesi inşası için gereken meblağın büyük bir kısmı 1908 yılı itibariyle tesviye edilememiştir. Bu inşaat için gerekli olan 6.305 kuruşun halen sağlanamadığı, bir diğer ifadeyle sadece 3.195 kuruşun tesviye edilebildiği ifade edilmiştir.⁶⁸ Bu durumun yenileme çalışmalarını sekteye uğrattığı açıktır. Kamaryoca iskelesindeki liman dairesinin yenilenmesi için ihtiyaç duyulan meblağın %66'lık kısmı henüz karşılanamamıştır.

Dedeagaç Limanı'nın devamlı surette kuvvetli fırtınalara maruz kalması da önemli bir sorun teşkil etmiştir. Liman bölgesinde oluşan fırtınaların etkisiyle bölgede üretilen mahsullerin gemilere yüklenmesi veya tahliyesi aşamasında zorluklar ve gecikmeler yaşanmıştır. Bu durum liman ticaretini sekteye uğrattığı gibi, limana yanaşan gemilerin nakliyatında da sorunlara neden olmuştur. Vapur seferlerindeki gecikmeler değişkenlik göstermekle beraber, bazı gemilerdeki gecikmeler iki haftayı aşmıştır. Fırtınalı havalardan kesilmemesi nedeniyle vapurların limandan kalkışı bir türlü gerçekleşmemiş, vapurların kalkışı devamlı olarak tehir edilmiştir. Bu gecikmeler bazen 1-2 gün gibi nispeten kısa süreli olmuş, bazen de uzun bir zamana yayılabilmektedir. Öyle ki bu gecikmeler bir hafta, 10 gün, iki hafta ve hatta 16 günü bulmuştur. Bunun dışında Dedeagaç Limanı'ndaki tehlikelerden dolayı vapurlar tehir süresi boyunca Semadirek Adası'nda

⁶⁷ BOA, *BEO*, 3068/230078.

⁶⁸ BOA, *DH.MKT*, 2755/42.

bekletilmiştir.⁶⁹Anlaşılan o ki Dedeagaç'a bağlı olan Semadirek Adası, Dedeagaç'a oranla daha korunaklı bir sahil şeridinde sahiptir. Bu sebeple vapurlar bekleme sürelerini burada geçirmişlerdir.

Sonuç

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ile Osmanlı Devleti önemli ve stratejik topraklarını kaybetmiştir. Bu durum ulaşım ağını sekteye uğratmış, ticari gelirleri de bir hayli azaltmıştır. Ancak bu olumsuz gelişmelerin Dedeagaç'ı Balkanlarda farklı bir konuma getirdiği söylenebilir. Osmanlı Devleti'nin savaş sonunda yeni bir yapılanmaya gitmek zorunda kalması Dedeagaç'ı ön plana çıkarmıştır. Dedeagaç'ın 19. yüzyılın sonlarında hızlı bir gelişim göstermesi bu savaşın getirdiği yeni yapılanmanın bir sonucudur. Dedeagaç, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başı itibarıyla Edirne vilayetinin 6 sancağından biridir. Edirne Merkez sancağı, Gümülcine, Tekfurdağı ve Kırkkilise yoğun nüfusa sahip sancaklardır. Gelibolu ve Dedeagaç ise diğer sancaklara nispeten daha az nüfusludur. Bu iki sancak arasında ise Dedeagaç, en az nüfusu barındırmaktadır.

Dedeagaç'ın farklı etnik kökenden milletleri bir arada barındırdığı görülmektedir. Bölgede Müslüman nüfusun yanında, yoğun bir gayrimüslim nüfus yaşamaktadır. Bu iki kesim arasındaki oran zaman zaman değişmekle beraber, nüfus ortalaması %55 Müslüman, %45 gayrimüslim şeklindedir. Gayrimüslim nüfus içindeki en büyük payı Rumlar oluşturmuştur. Rumlardan sonra en yoğun nüfuslu millet ise Bulgarlar'dır. Bulgarları, Ermeniler ve Yahudiler takip etmektedir. Diğer küçük etnik unsurlar da dâhil edildiğinde Edirne Vilayeti'nin nüfusu 20. yüzyıl başlarında 1.000.000 kişiyi aşmış görünüyordu. Dedeagaç'ın bu dönemdeki nüfusu ise 80.000-90.000 civarındaydı.

Dedeagaç'ın nüfusu yıllar içinde değişmiş, ancak Edirne vilayetine bağlı en az nüfuslu sancak olma özelliği hiç değişmemiştir. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyılın başlarındaki veriler bu durumu teyid etmektedir. Bununla beraber bölgenin kıyı şeridinde yer alması, önemli ve stratejik bir konumda olmasını sağlamıştır. Özellikle Dedeagaç'ın demiryolu hattıyla İstanbul ve Selanik'e bağlanması bir milat sayılabilir. Bu tren hattı ticari kar amacının yanında, askeri bir gereksinim olarak hayata geçirilmiştir. Böylece Bulgar

⁶⁹ BOA, BEO, 1919/143861.

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

komitecilik ve terör faaliyetlerine karşı yapılacak askeri sevkiyatın hızlandırılması hedeflenmiştir. Dedeagaç'ta geniş bir liman şeridi inşa edilmesi ise bölgenin kaderini değiştiren en önemli unsur olmuştur. Ancak bu inşa faaliyeti maddi imkânsızlıklar yüzünden uzunca bir zaman sürüncemede kalmıştır. Liman inşasının tamamlanması ve demiryolu hattının sahile kadar uzatılmasıyla bölgedeki ticaret canlanmıştır. Önceki yıllarda kimsenin uğramadığı ve adeta bir balıkçı kasabası görünümünde olan sahil şeridi, yabancı uyruklu gemilerin sıklıkla uğradığı büyük bir liman ve cazibe merkezi haline gelmiştir.

Liman şeridi üzerinde yapılan inşa ve onarım çalışmalarına göz atıldığında, bu masrafların nasıl ve kim tarafından yapılacağı konusunda çokça tartışmaların yaşandığı görülmektedir. Osmanlı hükümeti, mahalli yönetim ve Şark Demiryolu Kumpanyası arasında masrafların paylaşımı konusunda bir anlaşmazlık söz konusudur. Birbirinin kopyası gibi görünen sorunlar yıllarca devam etmiş, sorunların çözümü konusunda kayda değer bir ilerleme olmamıştır. Liman bölgesinde yapılan inşa faaliyetleri kategorize edildiğinde, bu çalışmaların çok farklı alanlarda olmadığı görülmektedir. Genellikle Dedeagaç limanında benzer nitelikte inşa çalışmaları yapılmıştır. Kıyı şeridinde biriken kumları temizlemek için tarak dubası satın alınması, mendireklerin tamir edilmesi, dalgakıran seddi yapılması veya tamir edilmesi gibi benzer istekler yıllar boyunca tekrar edilmiştir. Bu durum sorunların çözülemediğini ve problemlerin artarak devam ettiğini kanıtlar niteliktedir.

Dedeagaç Limanı'nın genişletilmesi ve demiryolu hattının limana kadar uzatılması liman bölgesinde yapılan başarılı çalışmalar içinde gösterilebilir. Ancak bu çalışmalar da uzun yıllara yayılmış ve ancak yabancı şirketler eliyle mesafe alınabilmiştir. Çünkü bu dönemde Osmanlı hükümetinin bu inşa faaliyetlerini yürütebilecek bir maddi gücü yoktur. Yerel idarelerin durumu daha da vahimdir. Yerel idareler merkezden gerekli yardımı alamadıkları gibi, yetki alanlarındaki bazı işlere de memur edilmişlerdir. Bu durum Dedeagaç Belediyesi'ni yeni gelirler elde etmek için alternatif yollara sevk etmiştir. Nitekim liman bölgesinde yapılan hizmetler için çeşitli vergiler adı altında halktan para toplandığı anlaşılmaktadır. Liman şeridinde yapılan inşa faaliyetleri uzun yıllara yayıldığı için, bunların toplam maliyeti konusunda net bir açıklama yapmak zordur. Bununla birlikte elimizdeki veriler ışığında bazı çıkarımlar yapılabilir.

Örneğin Şark Demiryolu Kumpanyası eliyle Dedeagaç'taki liman yapım işinin ilk etabı 200.000 frank bedelle inşa edilmiş, ilerleyen yıllarda

limana yeni eklemeler de yapılmıştır. Bu ilave inşa faaliyetleri ile birlikte sadece liman genişletilmesi çalışmalarına 1.200.000 frank civarında harcama yapıldığı tespit edilmiştir. Ancak limandan elde edilen gelirler ve vergiler dikkate alındığında, harcanan bedelin çok düşük kaldığı açıktır. Nitekim ilgili kumpanya tarafından Mayıs 1896'da hazırlanan raporda, liman bölgesinde yapılan tüm inşa faaliyetlerinden sonra elde 14.280.000 frank kaldığı ifade edilmiştir. Bu durum yapılan harcamanın çok üzerinde gelir elde edildiğini göstermektedir. Elde kalan meblağ göz önüne alındığında limanın senelik gelirinin bir hayli yüksek olduğu söylenebilir. Kuvvetli rüzgâr ve fırtınalı havalarda limanda yeni onarımlara zemin hazırlamıştır. Şark Demiryolu Kumpanyası ve Osmanlı hükümeti tarafından bu onarımların yapılması için çalışmalar yapılmıştır. 1898 yılında Şark Demiryolu Kumpanyası bu işler için 59.029 kuruş bedel ayırırken, Osmanlı hükümeti ise Ocak 1900 itibarıyla bu hizmetler için 43.777 kuruş harcamıştır. Şark Demiryolu Şirketi'nin bu onarım hizmetleri için ilaveten 29.369 kuruşluk bir destek paketi daha sunduğu görülmektedir.

Liman bölgesindeki inşa faaliyetleri için 1902 yılında 16.735 kuruş, 1905 yılında ise 57.146 kuruşluk harcamalar yapılmıştır. Bu çalışmalar da yine Osmanlı hükümeti ve bahsedilen kumpanyanın ortak çalışması ile hayata geçirilmiştir. Ancak bu meblağların bir anda değil, yıllara yayılarak ve peyderpey yapıldığı, bazı hizmetlerin ise bitirilemediği anlaşılmaktadır. Nitekim aynı sorunlar ve şikâyetler uzun yıllar boyunca devam etmiştir. Bütün iyi niyetli çabalara rağmen liman bölgesinde yapılan inşa çalışmaları beklenen sonucu verememiştir. Dedeoğlu'na bağlı olan Semadirek Adası'nda yapılacak faaliyetler için ise 9.500 kuruşa ihtiyaç duyulmuştur. Ancak 1908 yılı itibarıyla bahsedilen adada 3.195 kuruşluk bir harcama yapılmış, geriye kalan meblağ tahsis edilememiştir.

Liman bölgesinde karşılaşılan problemlerden biri de liman bölgesinin devamlı olarak kumlarla doluyor olmasıdır. Bu durum bölgenin çok fazla dalgaya maruz kaldığını göstermektedir. Öyle ki birkaç yıl önce tarak dubalarıyla temizlenen kıyı şeridi gemilerin manevra kabiliyetini dahi yok edecek derecede kumlarla dolmuş ve aksaklıklara sebep olmuştur. Deniz sularının bazı mevsimlerde geri çekilmesiyle problemin daha da belirgin bir hale geldiği anlaşılmaktadır. Zaten kumla dolan deniz tabanı, suların çekilmesiyle birlikte gemilerin tamamen karaya oturur vaziyete gelmesine sebebiyet vermiştir. 1902 yılında kuvvetli lodos nedeniyle yıkılan dalgakıran seddinin bir türlü yenilenememesi, bu sorunların yaşanmasındaki temel saiklerden biridir. Bu durum bölgedeki deniz ticareti ve nakliyatını da

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE İMAR FAALİYETLERİ

olumsuz etkilemiştir. Gemilere mal yüklenmesi esnasında sorunlar ortaya çıkmış, gemilerin kıyıya yanaşması veya kalkışında gecikmeler yaşanmıştır. Dedeağaç'a bağlı Semadirek Adası böyle durumlarda yardımcı bir liman olarak kullanılmıştır. Bahsi geçen ada ve çevresi bu tarz gecikmelere maruz kalarak beklemek zorunda kalan gemilerin sığındığı bir barınak haline gelmiştir.

Netice itibarıyla 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'nın Dedeağaç'ın gelişimine etkisi büyüktür. Bununla birlikte bölgedeki dönüşümü sadece bu savaşa bağlamak doğru ve gerçekçi bir yaklaşım değildir. Dedeağaç'ın tedrici gelişimi esasen birçok faktörün bir araya gelmesiyle yaşanmıştır. 19. yüzyılda limanların ön plana çıkmasında konjektürel yapıdaki değişimler de etkili olmuştur. Bu değişim limanlardaki dönüşümü de zorunlu kılmıştır. Yeni gelişmeler limana sahip olan kentleri fazlasıyla etkilemiştir. Sanayi İnkılabı, ticaret yollarının değişmesi, liman şehirlerinin önem kazanması ve demiryolu taşımacılığı ilk akla gelen etkenlerdir. Bu gelişmeler Dedeağaç'ta yeni inşaa süreçlerine zemin hazırlamıştır. Bahsedilen savaş akabinde Dedeağaç'ın liman bölgesinde hummalı bir inşaa faaliyeti başlamıştır. Osmanlı Devleti askeri ve ticari bir üs noktası haline gelen Dedeağaç'taki mevcut limanı genişletmeyi ve işler hale getirmeyi amaçlamıştır. Selanik-Edirne-İstanbul demiryolu hattının Edirne mevkiinden Ege Denizi'ne harici bir hat çekilmesiyle Dedeağaç'ın önemi daha da artmıştır. Çünkü bu hattın denize çıkış noktası Dedeağaç Limanı'dır. Böylece deniz ve demiryolu taşımacılığında alternatif imkânlarla kavuşan Dedeağaç, önemli bir şehir olmaya doğru evrilmiştir.

KAYNAKÇA

A. Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Bab-ı Ali Evrak Odası: BEO, 1607/120510 (H-23-9-1318); 1657/124209 (H-19-1-1319); 1919/143861 (H-11-6-1320); 3068/230078 (H-20-4-1325).

Dâhiliye, Mektubi Kalemi: DH. MKT, 617/3 (H-23-8-1320); 1126/91 (H-17-9-1324); 1369/19 (H-1-1-1304); 1375/95 (H-6-2-1304); 1381/102 (H-4-3-

1304); 1401/89 (H-3-6-1304); 1628/80 (H-16-10-1306); 1668/88 (H-26-2-1307); 1676/69 (H-29-3-1307); 1680/115 (H-17-4-1307); 1697/99 (H-20-6-1307); 1851/10 (H-14-12-1308); 2275/73 (R-11-9-1315); 2332/53 (H-16-12-1317); 2450/102 (R-27-11-1316); 2495/38 (H-21-2-1319); 2755/42 (H-9-2-1327).

Dâhiliye, Muamelat: DH.TMIK.S, 1/26 (R-17-4-1313)

İrade, Dâhiliye: İ.DH, 1006/79455 (H-21-1-1304).

İrade, Hususi: İ.HUS, 51/4 (H-10-7-1314).

İrade, Maliye: İ.ML, 35/38 (H-16-9-1317).

İrade, Meclis-i Mahsus: İ.MMS, 118/5082 (H-1-7-1308).

İrade, Şura-yı Devlet: İ.ŞD, 69/4091 (H-11-10-1301).

İrade, Ticaret ve Nafia: İ.TNF, 9/42 (H-10-9-1318).

Meclis-i Vükela Mazbataları: MV, 55/53 (R-8-5-1306); 75/56 (H-5-1-1311); 87/49 (H-20-11-1313).

Sadaret, Bulgaristan: A.MTZ (04), 132/40 (R-25-5-1321).

Sadaret, Mühimme Kalemî Evrakı: A.MKT.MHM, 455/54 (H-2-4-1290); 470/60 (H-28-10-1290).

Şura-yı Devlet: ŞD, 1216/15 (H-29-4-1318); 1222/43 (H-12-7-1323); 1911/31 (H-11-1-1300); 1912/32 (H-26-11-1301); 1916/22 (H-12-9-1309); 2883/12 (H-5-11-1292).

Yıldız, Başkitabet Dairesi Maruzatı: Y. PRK.BŞK, 49/14 (H-10-7-1314).

Yıldız, Dâhiliye Nezareti Maruzatı: Y.PRK.DH, 5/28 (H-29-7-1309).

Yıldız, Hariciye Nezareti Maruzatı: Y.PRK.HR, 19/61 (H-25-2-1312).

Yıldız, Mütenevvi Maruzatı: Y. MTV, 139/79 (H-27-10-1313); 150/5 (H-2-8-1314).

1877-1878 OSMANLI-RUS SAVAŞI SONRASINDA DEDEAĞAÇ LİMANINDAKİ İNŞA VE
İMAR FAALİYETLERİ

Yıldız, Hususi Maruzat: Y.A.HUS, 279/200 (H-29-1-1311).

Yıldız, Resmi Maruzat: Y.A.RES, 108/84 (H-25-5-1318).

B. Salnameler

Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye, *Hicri 1293 (M.1876), Hicri 1296 (M. 1879), Hicri 1301 (M. 1884), Hicri 1306 (M.1889), Hicri 1319 (M. 1901), Hicri 1326 (M.1908).*

Salname-i Vilayet-i Edirne, *Hicri 1287 (M.1870), Hicri 1302 (M.1885), Hicri 1305 (M.1888).*

C. Araştırma ve İnceleme Eserler

DARKOT, Besim, “Edirne, Coğrafi Giriş”, *Edirne, Edirne’nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*, TTK. Yay., Ankara 1993.

DAVISON, Roderic H, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Reform, 1856-1876*, (çev.) Osman Akınhay, Angora Kitaplığı, İstanbul 2005.

ENGİN, Vahdettin, “Rumeli Demiryolu”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 35, İstanbul 2008, ss. 235-237.

ERÇİN, Abdülkadir, *II. Abdülhamid Döneminde Edirne Vilayeti (1876-1909)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Selda Kılıç, Ankara 2021.

GENCER, Ali İhsan, *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1985.

GÖKBİLGİN, M. Tayyib, “Edirne”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt 10, İstanbul 1994, ss. 425-431.

GÜLEN, Nejat, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, Kastaş Yayınları, İstanbul 1998.

HALİL, Harun, “Sultan II. Abdülhamid Döneminde (1876-1908) Dedeagaç”, *Rumeli İslam Araştırmaları Dergisi*, Sayı 2, Sonbahar 2018, ss. 99-118.

İNALCIK, Halil, “Edirne’nin Fethi (1361)”, *Edirne, Edirne’nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*, TTK. Yay., Ankara 1993.

KARPAT, Kemal H, *Osmanlı Nüfusu 1830-1914*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.

KESKİN, Cengiz, *1892-1900 Dönemi İrade-i Seniyyelerine Göre Osmanlı Bahriyesi*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Atilla Çetin, Sakarya 2007.

_____, Cengiz, “19. Yüzyıl Sonlarında Tersane-i Amire’de Yapılan İnşaat, Bakım ve Onarım Faaliyetleri”, *III. Uluslararası Osmanlı İzleri Sempozyumu*, (ed.) Selin Arabulan, Banu Gökmen Erdoğan ve Tuba Hatipler Çibik, Edirne 2023, ss. 97-108.

KILIÇ, Orhan, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti’nin İdari Taksimatı-Eyalet-Sancak Tevcihatı*, Ceren Matbaacılık, Elazığ 1997.

ORTAYLI, İlber, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, TTK Yayınları, Ankara 2020.

SANCAR, Erdinç, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, Ankara 2006.

TENGÜZ, Hüsnü, *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yay., İstanbul 1995.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Yayınları, Ankara 1984.