

OSMANLI ARAŐTIRMALARI
XX

NeŐir Heyeti — Editorial Board

Halil İNALCIK — Nejat GÖYÜNÇ
Heath W. LOWRY — İsmail ERÜNSAL
Klaus KREISER — A. Atilla ŐENTÜRK

THE JOURNAL OF OTTOMAN STUDIES
XX

İstanbul - 2000

Sahibi : **ENDERUN KİTABEVİ** adına İsmail **ÖZDOĞAN**

Tel : + 90 212 528 63 18 Fax :++ 90 212 528 63 17

Yazı İşleri Sorumlusu : Nejat **GÖYÜNÇ**

Tel : + 90 216 333 91 16

Basıldığı Yer : **KİTAP MATBAACILIK San. ve Tic. Ltd. Şti.**

Tel : + 90 212 567 48 84

Cilt : **FATİH MÜCELLİT Matbaacılık ve Ambalaj San. ve Tic. Ltd. Şti.**

Tel : + 90 501 28 23 - 612 86 71

Yazışma Adresi: **ENDERUN KİTABEVİ**, Büyük Reşitpaşa Cad.

Yümni İş Merkezi 22/46 Beyazıt - İstanbul

BİR TEKNOLOJİK TRANSFERİN DEĞİŞİM BOYUTU:
KÖSTENCE DEMİRYOLU ÖRNEĞİ*

Ali AKYILDIZ

...tezyîd-i ticaret ve servet ise turuk ve ma'abirin tanzimiyle nakl ve mübâdele-i mahsûlât ve ma'mûlâta mütevakki' olup Rumeli ve Anadolu timuryollarının tanzim ve teksrine teşebbüs buyurulduğu misillü derân-ı memâlik ve büldanda mevcut olan nehirlerin dahi ıslahatına bakılarak ve bunların derunlarında vapurlar işletilmeğe mü'sâ'id olanları muktedir mühendisler vesâtetleriyle keşf ve tahkik-birle heman lüzûmu kadar vapurlar tedâriik olunarak ve memâlik-i mahrûse-i şâhâne nakliyatına nehirlerden dahi teshîlât gösterilerek...nev-be-nev vücûde getirilecek şimendüferlerin nehirlere iltisakı esbâbının dahi bi'l-etraf derhal düşünülmesi ve bir de memâlik-i mahrûse-i şâhâne mahsûlât-ı sînâ'yyesinin nefâseti gayr-i münker olmasıyla beraber ma'mûlâtın tehvîn-i masârîf-ı imâliyyesine ve bu yolda çalışacak ahaliye sermaye i'tası ve her nev' teshîlât irâesi gibi mü'sâ'adâta bi'l-i'tinâ mülkün kıta'ât-ı adîdesinde ma'mûlât ve mensûcât-ı nefise ehven yapıp her tarafca ziyade sürülmesine ve bu nev' ma'mûlât-ı mülkiyyenin kesret-i isti'mâlâtına muktezi olan tedâbirin seri'an ittihaziyle ahali ve teb'anın dâimen müstefid ve mütemetti' olacakları hiref ve sanayi'in ilerletilmesi esbâb ve vesâilinin tehyie ve teshîl olunması...

(28 Şaban 1288, BOA, İrade, Dahiliye, nr. 44588).

Osmanlı Devleti, dünyada meydana gelen bazı teknolojik ilerlemeleri, Batı ile aşağı yukarı eş zamanlı olarak takip ve transfer çalışmalarına başlamıştır. Bunların başında demiryolu gelmektedir. Dünyada modern demiryolculuğun başlangıcı olarak 1830'ların başları kabul edilmektedir. Osmanlı Devleti'nde de

* Bu metin 3-5 Haziran 1994 tarihleri arasında İstanbul'da toplanan *Türk ve İslâm Dünyasında Bilim ve Teknoloji Uluslararası Sempozyumu*'na tebliğ olarak sunuldu.

aşağı yukarı o tarihlerde demiryolu inşa girişimlerinin varlığını biliyoruz¹. Bu teşebbüs ve projelerin kuvveden fiile çıkması ise, imtiyazı Abbas Paşa tarafından bir İngiliz şirketine verilen ve imtiyaz konusu iki devlet arasında siyasî bir sorun ve hatta krize dönüşen İskenderiye-Kahire demiryolu ile oldu. Bunu İzmir-Aydın, Köstence-Çernovada (Boğazköy) ve İzmir-Kasaba demiryolları inşa imtiyazları takip etti. Yine İngiliz sermayesi ve şirketleri tarafından yapımı üstlenilen son iki hattın Köstence-Boğazköy demiryolunun çevresinde yapmış olduğu sosyal, kültürel, iktisadî, fizikî ve idarî değişiklikler çalışmanın ana konusunu teşkil etmektedir. Yani, burada, bu yörenin seçilme nedenleri, hattın inşa aşamaları ve karşılaşılan güçlükler değil, sadece demiryolunun bölge üzerinde meydana getirdiği etkiler ele alınacaktır².

64.675 m uzunluğunda olan ve Köstence ile Çernovada'yı birbirine bağlayan hat³, Osmanlı Avrupasında ilk demiryoludur. Hattın inşa imtiyazı, Osmanlı Devleti tarafından, 9 Şubat 1857 tarihinde bir İngiliz grubun kurmuş olduğu şirkete verildi. Teminatsız olarak inşa edilen demiryolunun imtiyaz süresi, işletmeye açıldığı tarihten itibaren 99 seneydi⁴. 4 Ekim 1860 tarihinde

¹ İngiliz albayı Chesney'in Doğu Akdeniz kıyılarındaki Süveydiye'den Birecik'e bir demiryolu inşa ve oradan da Fırat üzerinden nehir gemileriyle Basra Körfezi'ne ulaşım Hindistan yolunu kısaltmayı plânladığı proje 1836 tarihini taşımaktadır. Bu tarih, Amerika'da demiryolunun başlangıcına tekabül etmektedir (Yaqub Nasif Karkar, *Railway Development in the Ottoman Empire: 1856-1914, An Economic Interpretation*, Michigan 1975, mikrofilmden çoğaltılmış nüsha, s. 2, 108). Bundan yaklaşık bir yıl önce, Mısır'da daha somut bir adımın atıldığı görülür. Ancak, imtiyaz sahibi İngiliz uyruklu Galloway Bey, İskenderiye ile Süveyş arasında bir demiryolu inşa etmek için gerekli malzemeyi Mısır'a götürmesine rağmen, bu proje de gerçekleştirilemedi (Y. N. Karkar, *Aynı eser*, s. 108-109).

² İskenderiye-Kahire, İzmir-Aydın ve Köstence-Çernovada demiryolları; yani, üç kıtadaki Osmanlı topraklarında inşa edilen ilk demiryolları esas alınarak Osmanlı Devletinde ulaşımın modernleştirilmesini ve söz konusu teknolojik transferlerin çevrelere yaptığı sosyal, iktisadî, kültürel, fizikî, idarî vs. etkilerini geniş olarak ele aldığımız bir monografi üzerinde çalışmalarımız devam etmektedir.

³ Mihail Guboğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 241.

⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade, Meclis-i Mahsus (İ. MM.), nr. 410. İmtiyazın verilmesine dair irade, zikredildiği gibi 9 Şubat 1857 tarihini taşımasına rağmen, her iki tarafın tasdik etmiş olduğu orijinal mukavele 2 Eylül 1857/12 Muharrem 1274 tarihidir (BOA, A. DVN. MKL., 1/7). Mukavelenamenin suretleri için bkz. BOA, *Mukavele-name Defteri*, nr. 1, s. 26-30; *İmtiyazat ve Mukavelât Mecmuası*, I, İstanbul 1302, s. 39-47.

işletmeye açılan hat⁵, 1877-78 Osmanlı-Rus savaşından sonra Romanya sınırları içinde kaldı ve 1 Aralık 1882 tarihinde de Romanya hükümeti tarafından 1.560.000 franka satın alındı. Daha sonra Tuna nehri üzerinde yapılan bir köprü ile Avrupa demiryolu ağına bağlandı⁶.

Yörede meydana getirdiği değişiklikleri açıklayabilmek için, öncelikle Köstence'nin demiryolundan önceki durumunun tespiti gerekir. Köstence'nin bilinen tarihi M.Ö. VI. yüzyıla kadar dayanır. Şehir, bir ara Cenevizlilerin önemli liman şehirlerinden birisi olur. Bölge, XV. yüzyılda Osmanlı hâkimiyetine girdi⁷. Köstence, XIX. yüzyıla gelindiğinde artık tamamen bir Müslüman şehridir. Buna mukabil, özellikle Osmanlı-Rus savaşlarının yoğunlaştığı mekânlardan birisi olması hasebiyle⁸, geçmişteki ekonomik canlılığını kaybetti. *Cerîde-i Havâdis*'te çıkan bir yazıda şehrin durumu *mukaddema mu'tenâ olup bir müddetten beri zillette bulunan Köstence şehri* cümlesiyle⁹ tanımlanır. Şehrin uzun zamandan beri bu durumda olduğu, demiryolunun işletmeye açılması tarihinden yaklaşık 74 yıl öncesine ait bir belgeden de anlaşılmaktadır. Vesikada Köstence'nin 60-70 evden mürekkep bir yerleşim yeri olduğu belirtilmektedir¹⁰. Bunun demiryolu açılıncaya kadar da çok fazla değişmediği, Ekim 1860'da, yine *Cerîde-i Havâdis* muhabirinin demiryolunun açılışı münasebetiyle bölgeye yapmış olduğu gezi müşahedelerinden anlaşılmaktadır. Muhabirin, Köstence'nin, limanın kuzeyinde düzensiz olarak yapılmış 50-60

⁵ M. Guboğlu, *Aynı mak.*, 233, 239; Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 40. *Ceride-i Havadis*'te demiryolunun açılış tarihi 5 Ekim 1860 olarak verilmektedir (26 Rebiülevvel 1277/12 Ekim 1860, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1008, s. 1-2). Ancak biz, dönemin gazetelerinin haber alma kaynaklarının sıhhatini ve Rumen kaynaklarının konuya yakın olmasını göz önünde bulundurarak Guboğlu'nun verdiği tarihi esas aldık.

⁶ V. Engin, *Aynı eser*, s. 40.

⁷ "Köstence", *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*, İstanbul, (tarihsiz), XIV, 7066.

⁸ 1862 ve 1864 yıllarında bölgeyi iki kere ziyaret eden Hayrullah Efendi (Ercümen Kuran, "Tanzimat Devri Osmanlı Aydını Hayrullah Efendi[1820-1866]'nin Yolculuk Kitabı Adlı Eseri" *Prilozi za Orijentalnu Filologiju*, Vol. 30, Sarajevo 1980, s. 300), şehrin Ruslar tarafından yakıldığını belirtir (*Yolculuk Kitabı*, A. Ü., Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Abdülhak Hamid Tarhan Kitaplığı, s. 20).

⁹ 11 Safer 1274/1 Ekim 1857, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 854, s. 3-4.

¹⁰ 11 Receb 1203/7 Nisan 1789, BOA, Cevdet-Askeri, nr. 46183.

haneden ibaret bir yerleşim yeri olduğu¹¹ şeklindeki gözlemleri belgeler tarafından da doğrulanmaktadır. Nitekim, şehrin durumu vesikada *cümlenin bildiği vechile Köstence kasabası bir harabe-müşrif küçük kasaba olup yalnız İslâm'dan mürekkep olduğu*¹² şeklinde tarif edilmektedir. Bu ifadelerden de anlaşıldığı üzere, demiryolu inşa edildiği sıralarda Köstence, ekonomik faaliyetlerin çok sınırlı olduğu -tabir caizse- orta büyüklükte bir müslüman köyüdür.

Demiryolunun çevresine yapmış olduğu etkiler bahsine, hattın tamamlanıp işlemeye başlamasıyla beraber halkın bu yeni teknolojiyle karşılaşmasını ve tepkilerini tespit ederek başlamak yararlı olacaktır. Bu hususta bazı ipuçları bize halkın önceleri demiryoluna şüpheyile baktığını ve özellikle insan nakliyatına pek itibar etmediğini göstermektedir. İnsanlar kısmen taşıma ücretinden kaçındıklarından ve büyük bir çoğunlukla da *yeni* karşısında duydukları şaşkınlık ve güvensizlikten dolayı, bir yerden bir başka yere giderken yine -eskiden olduğu gibi- araba, at, katır ve eşek gibi geleneksel nakliye araçlarını kullanmakta veya yaya olarak gitmeyi tercih etmektedirler¹³. Bu itibarla demiryolu başlangıçta daha ziyade eşya ve emtia naklinde kullanıldı¹⁴.

Demiryolunun bölgeye ilk etkisi, emlak ve arazi fiyatlarını yükseltmek şeklinde oldu. Nitekim, demiryolunun yapılması fikrinin gündeme gelmesi ve çalışmaların başlamasından sonra, önceleri son derece düşük olan arazi fiyatlarında büyük bir artış görüldü. Bu durumu önceden farkedenden bazı kişiler, hemen arazi satın almak için devreye girdiler. Silistre tapu memuru da, sahipsiz devlet arazilerini parselleyip bunlara sattı. Ancak, kurallara aykırı olarak yapılan bu uygunsuz satışların tamamı, devlet tarafından daha sonra iptal edildi. İptalin gerekçesi, *inşasına mübâşeret olunan timuryollarının menâfi'-i kesîresinden birisi dahi civarında bulunan arazinin husûl-i ma'mûriyyetiyle terakki-i kıymeti olarak timuryolu etrafında bulunup sâhipsiz olan ve mirî tasarrufunda bulunan arazinin timuryolu münâsebetiyle husûle gelecek kıymet-i sahîhası anlaşılmaksızın öyle mahallince alınıp satılmasının caiz*

¹¹ 26 Rebiülevvel 1277/12 Ekim 1860, *Ceride-i Havâdis*, nr. 1008, s. 1,

¹² 4 Rebiülâhîr 1281/6 Eylül 1864, BOA, İrade, Meclîs-i Vâlâ (İ. MV.), nr. 23218.

¹³ 29 Rebiülâhîr 1277/14 Kasım 1860, *Ceride-i Havâdis*, nr. 1013.

¹⁴ 2 Receb 1277/14 Ocak 1861, *Ceride-i Havâdis*, nr. 1022.

görülmemesiydi¹⁵. Kurallara göre arazinin gerçek fiyatını bulabilmesi için taliplileri arasında yapılacak müzayede ile satılması lâzımdı. Meclis-i Tanzimat, bu yüzden, arazinin, keşif plânlarının ve haritasının hazırlanmasından ve gerçek değerinin anlaşılmasından sonra satılmasını kararlaştırdı. Müzayede suretiyle yapılacak olan satışların tarihi ve şekli daha sonra gazetelerle halka duyurulacaktı. Bütün bu kurallar, hem Köstence'de, hem de demiryolunun her iki yanında 10 saatlik mesafede bulunan topraklar için geçerliydi¹⁶.

Arazinin keşfi ve değer tespit plânları tamamlandıktan sonra, satılacak topraklara toptan talip olan kişilere de rastlanmaktaydı. Ancak, bu tür satışlara olumlu bakmayan devlet, parselleyip satmayı siyasetine daha uygun buluyordu¹⁷. Öte yandan, mülk arazi sahipleri de fahiş fiyatlar istemekteydiler. Bu yüzden, arazilerin gerçek kıymetini tespit etmek ve satın alıp şirkete teslim etmek üzere, şirketle yapılan ana sözleşmeye uygun olarak bir komisyon

¹⁵ Meclis-i Tanzimat mazbatasında, benzer durumun Aydın demiryolunda da yaşandığı belirtilerek, burada ihalenin ertelenmiş olması emsal olarak gösterilmektedir (11 Rebiülevvel 1274/30 Ekim 1857, BOA, İ. MV., nr. 16831).

¹⁶ 11 Rebiülâhîr 1274/29 Kasım 1857, BOA, İ. MV., nr. 16831. Satışların -arazinin plânlarının çıkartılması ve değerinin tespiti işlerinin bitirilmesinden sonra- müzayede ile yapılmak üzere gazetelerle halka ilân edilmesi kararlaştırıldı. Hükümet yetkilileri, bir yandan da Ruscuk ile Varna arasında yapılması düşünülen demiryolunun Köstence'de arazi fiyatlarını düşürmesinden ve bu noktada hazineyi zarara uğratmasından endişe etmekteydi (Gurre-i Şaban 1278/1 Şubat 1862, BOA, İ. MV., nr. 20847). Bu yüzden müzayedenin ilkbaharda yapılacağı hemen gazetelerle ilân edildi (26 Şaban 1278/26 Şubat 1862, *Tercüman-ı Ahvâl*, nr. 149, s. 2). Halkın ve sermaye sahiplerinin ilgisini sağlayabilmek için de bu işin Karasu Yaz Panayırının hemen öncesinde yapılması plânlanıyordu (8 Zilhicce 1278/6 Haziran 1862, BOA, İ. MV., nr. 21095).

Gazetelerle halka ilân edilmesine (5 Rebiülevvel 1279/31 Ağustos 1862, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1107, s. 1; 20 Rebiülevvel 1279/15 Eylül 1862, nr. 1109; 7 Receb 1279/29 Aralık 1862, nr. 1124) ve bir ara tüccar ve sermaye sahiplerinin ilgi göstermesi neticesinde arazilerin hayli değer kazanmasına (20 Rebiülâhîr 1280/4 Ekim 1863, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1161, s. 2) rağmen, arsaların çoğu uzun süre satılmadı ve müzayedeler tekrarlandı. Bölgeyi gezen Midhat Paşa, bu durumun arazilerin mülkiyet üzere satılmamış olmasından kaynaklandığını belirtmekteydi. Çünkü, sermaye sahipleri rakabesi devlete ait olan mirî araziye satın almaktan çekiniyorlardı. Hükümet, Paşanın bu görüşlerinden hareketle gerekli çalışmaları başlatmış ve Şeyhülislâm'dan alınan fetva doğrultusunda söz konusu mirî arazilerin mülk olarak satılmasına dair iradeyi çıkardı (1 Rebiülevvel 1282/25 Temmuz 1865, BOA, İ. MV., nr. 24134).

¹⁷ 8 Zilhicce 1278/6 Haziran 1862, BOA, İ. MV., nr. 21095.

oluşturuldu¹⁸. Komisyon bunun dışında arazi sahipleriyle şirket arasında çıkan görüş farklılıklarını ve anlaşmazlıkları çözmekle de yükümlüydü¹⁹.

Arazi değerinin yanında emlak fiyatları da arttı. Nitekim, arazi satışlarında olduğu gibi, özel bina sahipleri de yüksek fiyatlar talep ettiler. Bunlara demiryolu söylentisi çıkmadan önceki fiyat üzerinden ödeme yapılması durumunda haksızlık olabileceği düşüncesiyle, devlete ait arazilerden binalarının arsası kadar bir yerin kendilerine tahsisine karar verildi. Binalar, gösterilen arsalar üzerinde şirket tarafından yeniden inşa edilecek ve böylece eski yerler demiryoluna kalacaktı²⁰. Bu suretle hem şirket fazladan bir ödeme yapmaksızın araziye sahip, hem de mülk sahibi fazla bir maddî kayba uğramamış oluyordu.

Demiryolunun meydana getirmiş olduğu en önemli etkilerden biri de, sosyo-kültürel değişim ve heterojenleşme; daha açık bir ifadeyle, köy kültüründen şehir kültürüne geçiş dolayısıyla ilişkilerin karmaşıklaşmasıdır. Demiryoluyla beraber, bölgede umuma açık yerler ve meyhaneler kurulmaya başlandı. Nitekim, daha önce tamamen Müslümanlardan mürekkep bir yerleşim yeri olduğunu belirttiğimiz Köstence'de, İngiltere'den getirilen işçi ve mühendislerin ihtiyaçlarına binaen gerek kasaba merkezinde ve gerekse yol inşaatı boyunca lokanta, kahvehane²¹ ve meyhaneler açıldı. Bu gibi müesseseler, şehir kültürünün, yani farklı düşünce, inanç ve üretim ilişkilerinin bir ürünüdür. Osmanlı Devletinin şirket nezdindeki komiseri İsa Efendi, özellikle meyhanelerle ilgili durumu merkeze bildirerek içip sarhoş olan yabancılarla yerli halk arasında çıkması muhtemel bazı sorunlar hakkındaki endişelerini dile getirdi. Ayrıca, bu konuda nasıl davranması gerektiğinin kendisine bildirilmesini merkezden talep etti. Meclis-i Tanzimat mazbatasında meyhane konusunun daha sonra ele alınıp gereğinin yerine getirileceği belirtilmekteydi²². Daha sonra ne gibi tedbirlerin alındığı hususunda -şimdilik- elimizde her hangi bir bilgi bulunmamasına rağmen, 1869 senesine kadar şehirde 10 tane meyhanenin inşa edilmiş

¹⁸ 28 Cemaziyelahir 1275/2 Şubat 1859, BOA, İrade. Dahiliye (I. Dah.), nr. 27965; 23 Muharrem 1276, BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 9235, s. 142.

¹⁹ 26 Rebiülâhir 1276/22 Kasım 1859, BOA, İ. MV., nr. 18626.

²⁰ 28 Cemaziyelahir 1275/2 Şubat 1859, BOA, İ. Dah., nr. 27965.

²¹ 20 Cemaziyelahir 1278/23 Aralık 1861, *Ceride-i Havâdis*, nr. 1071.

²² 28 Cemaziyelahir 1275/2 Şubat 1859, BOA, İ. Dah., nr. 27965.

olmasından²³, hükümetin bu hususta herhangi bir engelleme ve müdahaleye yeltenmediği ve olayların tabii gelişiminde seyrettiği sonucu çıkarılabilir. Meyhane örneği, demiryolunun ve bunun sonucunda nüfusun heterojenleşmesinin neden olduğu son derece önemli bir sosyo-kültürel değişimi simgelemektedir.

Demiryolundan gerekli faydanın sağlanabilmesi ve bölgede ticaretin gelişebilmesi, Köstence limanında vapurların güvenlik içinde olmasına ve eşya ve emtianın kolayca yüklenebilmesine bağlıydı. Çünkü, liman, demiryolunun *rûh-ı cesîmi makamında ve üss ü esas-ı ticaretidir*²⁴. Limanı genişletme ve düzenleme imtiyazı da demiryolunun işletmeye açılmasından itibaren 99 sene müddetle aynı şirkete verildi²⁵. Yol çalışmaları başladıktan sonra Köstence limanına vapurlar uğramaya başladı. Bu durum, değişik ülke ve yerlerden gelen gemilere karantina uygulanması ve şehirde bir karantinanın kurulması gibi bazı düzenlemeleri ve görevlilerin atanmasını zorunlu hale getirdi. Gelen vapurların karantina muameleleriyle ilgilenmek üzere şehre bir karantina müdür vekili atandı²⁶. Ayrıca ticaretin gelişmesine paralel olarak, gümrük işleriyle ilgilenmek üzere dil bilen bir gümrük müdürü tayin edildi²⁷. Liman, yaklaşık iki senelik bir çalışma sonucunda 20-30 geminin rahatlıkla içinde barınabileceği bir konuma getirilerek buradan zahire nakline başlandı²⁸. Bu ise tüccarların bölgeye olan ilgisini daha da arttırdı. Nitekim, bir kısmı Köstence'de acente ve mağazalar açtı²⁹. Tüccar gemilerinin sıklıkla limana uğramaya başlamaları

²³ *Sâl-nâme-i Vilâyet-i Tuna*, sene 1286, Defa 2, s. 11.

²⁴ 8 Rebiülâhir 1277/24 Ekim 1860, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1044.

²⁵ 25 Şevval 1273/18 Haziran 1857, BOA, İrade. Meclis-i Mahsus (İ. MM.), nr. 409. Limanın imtiyaz nizamnamesinin her iki tarafın imzasını taşıyan 12 Muharrem 1274/2 Eylül 1857 tarihli orijinali için bkz. BOA, A. DVN. MKL., 1/6. Suretleri için bkz. BOA, *Mukavele-name Defteri*, nr. 1, s. 31-32; *İmtiyazat ve Mukavelât Mecmuası*, İstanbul 1302, I, 47-49.

²⁶ 8 Rebiülâhir 1276/4 Kasım 1859, BOA, İ. Dah., nr. 29483; 24 R 1278, nr. 32265.

²⁷ 15 Receb 1278/16 Ocak 1862, BOA, İ. MV., nr. 20705. Demiryolunun işlemeye başlamasından sonra Köstence gümrüğünde uygulanacak kurallara dair bir nizamname hazırlanarak yürürlüğe konuldu (8 Ramazan 1277/20 Mart 1861, BOA, İ. MV., nr. 19905; 3 Zilkade 1277, BOA, A. DVN. MKL. 8/27; *İmtiyazat ve Mukavelât Mecmuası*, İstanbul 1302, I, 220-225; BOA, *Mukavele-name Defteri*, nr. 1, s. 387 [Defterdeki sûret eksiktir]).

²⁸ 28 Cemaziyevvel 1278/1 Aralık 1861, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1068, s. 1.

²⁹ 9 Muharrem 1279/7 Temmuz 1862, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1099, s. 1. Gün geçtikçe artmakta olan zahire nakliyatına, ne demiryolunun mevcut lokomotif ve katarları, ne de

üzerine, demiryolu şirketi, sözleşmeye aykırı olarak yabancı uyruklu birisini, görevi gemilerin limana yerleştirilmesini sağlamak olan liman reisliğine atadı. Reisin, Osmanlı uyruklu kayıkçılara iş vermemesi ve gemilere yüklenen zahireyi kendi kayıklarıyla taşıması üzerine hükümet duruma el koydu ve yabancı dil bilen bir kişiyi liman reisliğine atadı³⁰.

Bazı Avrupa devletleri, bölgede iktisadî ve ticarî ilişkilerin gelişmesine paralel olarak kendi tüccarları ve ticaret gemileriyle ilgili işlerle ilgilenmek üzere Köstence'ye konsolos vekilleri atama gereği duydular. Konsolos vekillerinin atanması, Avrupa ülkeleriyle daha önce yapılan ticaret ahidnamelerine de uygundu. Bu amaçla ilk olarak Avusturya³¹, ardından biraz gecikmeyle de olsa Fransa³² ile İsveç ve Norveç gibi ülkeler³³ konsolos vekillikleri açtılar. Nihayet, 1869 senesine gelindiğinde konsolos vekilliği açan ülkelerin arasına İngiltere, Rusya, Prusya ve Yunanistan'ın da katıldığı görülmektedir³⁴.

Köstence'deki bir diğer gelişme de, bölgedeki bir imar faaliyetiyle ilişkili olarak meydana geldi. Şöyle ki, Varna-Tulca telgraf hattının tamamlanmasından sonra, bununla bağlantılı olarak Köstence'de de bir telgrafhane açıldı³⁵. Bununla, bölge ile kolay ve hızlı haberleşme ve irtibat kurulabildi.

Demiryolu sayesinde kazandığı önemle beraber³⁶ Köstence'nin idarî yapısında da bazı düzenlemelerin yapılması zorunlu hale geldi. Zira, sayıları

zahirenin stok edildiği ambar ve depoları yeterliydi (15 Rebiülevvel 1280/30 Ağustos 1863, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1156).

³⁰ 18 Cemaziyelahir 1278/21 Aralık 1861, BOA, İ. Dah., nr. 32528.

³¹ *mahall-i mezkûre [Köstence] gelip giden devlet-i müşârinileyhâ [Avusturya] teb'a ve tüccâr ve adamlarının umûr ve hususât-ı vâkıa-i ticaretlerini rûyet eylemek ve konsolos-ı mûmâileyhin [Avusturya'nın Kalas konsolosu] zîr-i nezâretinde olmak üzere bir konsolos vekili tayin edildi (28 Cemaziyelevvel 1276/23 Aralık 1859, BOA, İrade. Hariciye [İ. Har.], nr. 9421).*

³² 11 Cemaziyelevvel 1279/4 Kasım 1862, BOA, İ. Har., nr. 11142.

³³ 25 Safer 1282/20 Temmuz 1865, BOA, İ. Har., nr. 12412.

³⁴ *Sâl-nâme-i Vilâyet-i Tuna*, sene 1286, Defa 2, Tuna Vilâyeti Matbaası, s. 60. İki yıl sonranın salnamesinden İtalya'nın da buraya konsolos vekili atadığı anlaşılmaktadır (*Sâl-nâme-i Vilâyet-i Tuna*, sene 1288, Defa 4, Tuna Vilâyeti Matbaası, s. 94).

³⁵ 8 Zilhicce 1276/27 Haziran 1860, BOA, İ. Har., nr. 9690.

³⁶ *...bu kere inşa ve ikmâl olunmuş olan timuryolu münâsebetiyle gün-be-gün kesb-i cesâmet ve cem'iyet etmekte olduğu misillü mu'âmelât-ı ticâret ve mürûr u ubûr-ı ecânib*

gittikçe artan yabancıların yanında, bu dönemde Kırım'dan yapılan göçler de bölgeyi nüfus açısından beslemekteydi³⁷. Nitekim, sözkonusu göçmenlerin istihdam edildiği yeni bir yerleşim yeri olarak kurulan Mecidiye, kısa süre içinde kaymakamlığa dönüştürüldü³⁸. Sadece muhacirlerden müteşekkil olması cihetiyle yeni kaymakamlığın özel bir idaresi vardı. Köstence ise bu dönemde kazandı. Demiryolunun açılışı merasimine katılan ticaret nazırı, mahallinde yapmış olduğu incelemeler ve gözlemler neticesinde kaza müdürünün, konumu ve memuriyetinin küçüklüğü dolayısıyla demiryolu memurlarına söz geçiremediğini gördü. Bu doğrultuda hükümete verdiği raporla Köstence'nin idarî yapısının güçlendirilmesini gündeme getirdi. Nitekim, Kabail kaymakamlığından ayrılan Mecidiye ve Mankaliye kazaları ile demiryolunun iki yanında mevcut yerli halkla meskûn köyler de buraya bağlanarak Köstence kaymakamlığı oluşturuldu. Merkezî hükümetin burada önemle göz önünde bulundurduğu husus, demiryolunun iki ucunun aynı idarî birime bağlı olmasıydı. Bu değişiklikle atanacak olan kaymakamda görevinin gerekleriyle mücehhez olmasının yanında; lisan bilmesi ve *mu'âmelât-ı ecnebiyye ve ticâriyyeye vâkıf* olması şartları aranmaktaydı. Kaymakam, olağan vazifeleriyle beraber, demiryolu sözleşmesinin şartlarını aynen icra etmek ve ettirmekle de yükümlüydü. Bu değişikliğe uygun olarak hükümet konağı olmayan Köstence'de eski konağın yerine yeni bir meclis ile hükümet binasının yaptırılması karar altına alındığı gibi³⁹, kaymakamlığa ihtiyacı kadar yeni memur ve zaptiye

dahi tekessür eylemekte olduğuna... (4 Cemaziyelahir 1277/18 Aralık 1860, BOA, İ. Dah., 31072).

³⁷ İngiltere'nin Varna konsolos yardımcısı F. Sankey'in 14 Şubat 1861 tarihli raporuna göre Köstence bölgesinde yaklaşık 3.000 Türk, 12.884 Tatar, 3.530 reaya, 1.160 Eflâk-Boğdanlı, 630 Rum ve 600 İngiliz, Alman, İtalyan ve Fransız olmak üzere toplam, 27.296 kişilik nüfus vardı (Public Record Office, Foreign Office [FO], 195/689).

³⁸ Mecidiye'nin kuruluşu ve gelişmesi için bkz. Kemal H. Karpat, "Ottoman Urbanism: The Crimean Emigration to Dobruca and the Founding of Mecidiye, 1856-1878", *International Journal of Turkish Studies*, III/1, Madison 1985.

³⁹ Kaymakamlığa, sözkonusu özellikleri taşıyan Ahmed Rasim Efendi atandı (23 Rebiülâhir 1277/8 Kasım 1860, BOA, İ. MV., nr. 19469; 14 Cemaziyelevvel 1277, *Takvim-i Vekayi*, nr. 600; Ahmed Lütfî Efendi, *Tarih*, İstanbul 1984, IX, 166). Ahmed Rasim Efendi'ye memuriyetine dair verilen talimat için bkz. 4 Cemaziyelahir 1277/18 Aralık 1860, BOA, İ. Dah., nr. 31072. Kaymakamın maiyetine mal kâtibi, tahrirat kâtibi vs. görevliler tayin edildi (5 Receb 1277/17 Ocak 1861, BOA, İ. MV., nr. 19616). Ayrıca kaymakamlık merkezi olmasından dolayı şehrin yeniden düzenlenmesi çalışmaları başladı ve buraya bir mühendis gönderildi (16 Zilkade 1277/24 Mayıs 1861, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1041, s. 1). Bir

kadroları tahsis edildi⁴⁰. Ayrıca, demiryolunun işlemeye başlamasından sonra biri Köstence'ye, diğeri de Boğazköyü'ne olmak üzere iki pasaport memuru atandı⁴¹.

Kabail ve Mecidiye gibi sadece muhacirlerle meskûn alanların özel bir statü ile yönetilmesi uygulamasına son verilerek bunların bir kısmının Köstence kaymakamlığına bağlanmasında etkili olan zihniyet son derece önemlidir. Bu, Osmanlılık zihniyeti olup, belgede, hükûmetce asıl i'tinâ olunacak kazıyye bu makule akvam ve kabâil-i muhtelifeyi idâre-i vâhîde ve kavmiyyet-i müttehîde dâiresine almak olduğu şeklinde⁴² ifade edilmekteydi. Görüldüğü gibi muhtelif kavim ve kabilelere mensup insanları bir idare ve kavmiyet, yani, Osmanlılık kimliği ve idaresi altında bir arada tutmak, Osmanlılık düşüncesinin temelini teşkil etmekteydi.

Burada ilginç olan bir hususa daha temas etmekte yarar vardır ki, o da, Kırım muhacirlerinden zengin (erbâb-ı iktidâr) ve sanatkâr olanlardan bir kısmının Köstence'de iskân ettirilmek istenmesidir. Bundan amaç, zenginlerin şehrin îmarına katkıda bulunmalarını sağlamaktır. Bu şahıslara şehrin çok pahalı olmayan yerlerinden bedava ev arsası da verilecekti⁴³. Gerçekten de kararlaştırıldığı gibi şehrin îmar plânı çıkarıldığı zaman muhacirlerin yerleştirilmesi için bir miktar arazi ayrıldı⁴⁴. Buraya yaklaşık 10.000 muhacirin yerleştirilmesi düşünülmekteydi⁴⁵. Söz konusu mahallede bir cami ve bir de

süre sonra burada sözü geçen hükûmet konağı ile harem dairesi, hapishane vs. müstemilâtın keşifleri gerçekleştirildi (29 Şaban 1279/19 Şubat 1863, BOA, İ. MV., nr. 21851).

40 6 Zilkade 1278/5 Mayıs 1862, BOA, İ. MV., nr. 20991. Bu kararlar, atanan zaptiyelerin sayısı çoğaltıldı. Yoksa, bu tarihten yaklaşık iki sene önce, şehrin nüfusunun gittikçe kalabalıklaşması ve heterojenleşmesi neticesinde, güvenliği sağlamak için buraya zaten zaptiye memurları atanmıştı (8 Zilhicce 1276/27 Haziran 1860, BOA, İ. MV., nr. 19222).

41 2 Muharrem 1279/30 Haziran 1862, İ. MV., nr. 21154.

42 25 Muharrem 1278/2 Ağustos 1861, BOA, İ. MV., nr. 20128.

43 4 Cemaziyelahir 1277/18 Aralık 1860, BOA, İ. Dah., nr. 31072.

44 8 Zilhicce 1278/6 Haziran 1862, BOA, İ. MV., nr. 21095.

45 18 Zilhicce 1278/16 Haziran 1862, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1096, s. 1.

rüştiye mektebinin inşa edilmesi plânlandı⁴⁶. Rüştiye daha sonra tamamlanarak eğitim-öğretime açıldı⁴⁷.

Gerek muhacirlerin, gerekse yabancı ve Osmanlı uyrukluların yerleşmesi neticesinde kozmopolit bir şekil alması üzerine burada bazı istenmeyen olayların ve cinayetlerin meydana geldiği görülmektedir. Şehrin bu kadar âni büyümesi ve homojen bir yapıdan, değişik inanç ve değerlere sahip insanların yaşadığı heterojen bir yerleşim yeri haline gelmesi, doğal olarak bir takım sosyal sıkıntılara neden olacaktı. Bu sıkıntıların hangi nedenlerden kaynaklandığı hakkında belgelerde her hangi bir ipucuna rastlanmamasına rağmen, cinayetleri araştırmak üzere bir komisyon kurulması, söz konusu problemin boyutu hakkında bir fikir verebilir. Bunda bilhassa Kırım'dan gelen muhacirlerin yerleştirilmesinde yaşanan kargaşanın rolü olduğu⁴⁸ inkâr edilemez.

Burada dikkati çeken bir diğer nokta da, plânlı şehircilik ve imar faaliyetleriyle ilgilidir. İmtiyazın verildiği sıralarda, demiryolunun çevrenin gelişmesine yapacağı olumlu etkiler göz önünde tutularak hesapların ona göre yapıldığı anlaşılmaktadır. Demiryolu inşaatının başlamasından hemen sonra mağazalar, yolcuların ikameti için menzilhane, fabrikalar⁴⁹, şirket amele ve memurlarının kalmaları için pek çok kârgir evlerin inşa edilmesi⁵⁰, bu endişelerin ve hesapların haklılığını ortaya koymaktadır. İdareciler, şehrin kısa sürede büyüyeceğinin farkındaydılar. Bu açıdan hükümetten demiryolu komiseri İsa Efendi'ye gönderilen talimatla eski kasabanın mevcut şeklinin mümkün mertebe korunarak sokak ve meydanların düzenlenmesi ve *usûl-i muntazamada bir şehir olmak üzere* bir haritasının çıkarılması istendi. Şehrin îmar ve inşası bu haritaya uygun yapılacaktı⁵¹. Bu ifadelerden de anlaşılacağı gibi, kasabanın mevcut durumuna fazla müdahale edilmemesi ve yeni eklenecek mahallelerin de

⁴⁶ 27 Zilhicce 1278/25 Haziran 1862, BOA, İ. Dah., nr. 33294. Caminin adı padişahın ismine izafeten Aziziye Camii olarak tespit edildi (4 Rebiülâhîr 1281/6 Eylül 1864, BOA, İ. MV., nr. 23218; 27 Cemaziyelevvel 1284, nr. 25944).

⁴⁷ 25 Rebiülevvel 1280/9 Eylül 1863, BOA, İ. Dah., nr. 34950.

⁴⁸ 4 Muharrem 1279/2 Temmuz 1862, BOA, İ. MV., nr. 21163.

⁴⁹ Burada kullanılan fabrika teriminden, kelimenin bugünkü anlamını çıkarmak biraz güç görünüyor. Bu, herhalde demiryolunun inşa ve tamir işlerinin görüldüğü atelye manasında kullanılmış olsa gerektir.

⁵⁰ 26 Rebiülevvel 1277/12 Ekim 1860, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1008, s. 1-2.

⁵¹ 28 Cemaziyelahir 1275/2 Şubat 1859, BOA, İ. Dah., nr. 27965.

plânlı ve belli kurallar dahilinde gerçekleştirilmesi, yani, modern bir şehircilik anlayışıyla kasabanın inşa edilmesi söz konusudur. İnşa faaliyetleri esnasında dikkat edilen bir diğer husus da, eski kasabadan geçen yolların mümkün mertebe mevcut binalara zarar vermeden geçirilmesidir⁵². Gayrimüslim nüfusun gün geçtikçe artması şehrin plânlarını da etkiledi. Plânlar hazırlanmadan önce gelenler -geçici olarak- karışık bir şekilde yerleştirildi. Daha sonra Hristiyan, Yahudî ve Müslüman yerleşim yerlerinin ayrılarak, müstakil mahalleler haline getirilmesi fikri gündeme geldi. Teşkil edilen mahallelerin birbirlerinin sınırlarına tecavüz etmemelerine ziyadesiyle özen gösterildi⁵³. Şehrin yapılan plâna uygun olarak îmar edilmesini sağlamak ve buradaki inşaat işlerine nezaret etmek üzere bir de mühendis atandı⁵⁴. Ayrıca arazinin konumunu incelemek ve muhacirlerin yerleştirilmesi çabalarına katkıda bulunmak üzere bir de topoğrafya kalemi kuruldu⁵⁵. Alış-veriş merkezleri, depolar, mahalleler, sokaklar ve caddeler bir plân dahilinde düzenlendi. Söz konusu cadde ve sokaklara isimler verilerek tahtalara yazıldı ve bunlar kolay görünür yerlere asıldı. Burada dikkat çeken bir diğer husus da, Aziziye Caddesi, Âlî Paşa Caddesi, Osmaniye Caddesi, Kâmil Paşa Sokağı⁵⁶ gibi cadde ve sokak isimleridir. Görüldüğü gibi caddeler ve sokaklar, padişahın ve Tanzimat'ın ileri gelen bürokratlarının isimleriyle anılmaktadır.

Şehre yerleşen gayrimüslimlerin gün geçtikçe artması, bunların mâbet, hastahane ve okul gibi zarûrî ihtiyaçlarının karşılanmasını gündeme getirdi. Rum Patriği, şehirdeki Ortodoks Rumların kendilerine mahsus ibadet yerleri olmadığı noktasından hareketle bir kilisenin inşa imtiyazı için hükümete başvurdu. Rum cemaati daha önce tahtadan yapmış oldukları kulübeyi ibadetlerini yerine getirmek için kilise olarak kullanmaktaydı. Hükümete verdikleri dilekçede, yeni kilisenin eski kilise arsasında inşa edileceği belirtilmekteydi. Hükümet de bu istek doğrultusunda kilise inşası için gerekli

⁵² 7 Cemaziyelevvel 1278/10 Kasım 1861, BOA, İ. MV., nr. 20458. Osmanlı devlet adamlarının genişleyen şehirlerde plân ve programı göz önünde tuttuklarına dair bir diğer örnek de, Mecidiye kasabasıdır. Burada da caddeleri geniş ve muntazam, plânlı bir şehir oluşturulmaktaydı (K. Karpat, *Aynı mak.*, s. 9-12).

⁵³ 8 Zilhicce 1278/6 Haziran 1862, BOA, İ. MV., nr. 21095, Lef 2.

⁵⁴ 20 Muharrem 1280/7 Temmuz 1863, BOA, İ. MV., nr. 22065.

⁵⁵ 28 Safer 1280/14 Ağustos 1863, BOA, İ. MV., nr. 22189.

⁵⁶ 4 Rebiülâhîr 1281/6 Eylül 1864, BOA, İ. MV., nr. 23218.

ruhsatı verdi (17 Haziran 1863). Oysa, mahallinde yapılan araştırmanın sonucunda burada eski kilisenin olmadığı anlaşıldı ve kendilerine yeniden inşa imtiyazı verildi. İmtiyaz, kilisenin yanında, bir hastahane ile bir okul inşasını da ihtiva ediyordu⁵⁷. Ortodoksların bu şekilde kilise inşa imtiyazını kazanmaları, Katoliklerin de aynı yolu denemelerine neden oldu. Nitekim, bu imtiyazı emsal gösteren Katolikler hükümete başvurarak kendilerine de kilise inşa izninin verilmesini istediler. Hükümet, -Rum milletine olduğu gibi- bunlara da kendi mahallelerinde bir arsa tahsis ederek kilise yapmalarına imkân tanıdı⁵⁸. Bu imtiyazdan bir hafta sonra, bu sefer de Hahambaşı burada bulunan Yahudîlere bir sinagog, bir mektep ve bir haham-hane inşa ruhsatı verilmesi ve söz konusu binalara arsa göstermesi için hükümete başvurdu. Hükümet, *Rumlarla Katoliklere verildiği misillü* Yahudîlere de tahsis edilecek uygun bir yerin olup olmadığını Köstence kaymakamından sordu. Gerek havra yapılmak için gösterilen arsanın hass-ı hümâyûn dahilinde olması, gerekse kaymakamın biraz gevşek davranması neticesinde bu imtiyazın uygulanması bir kaç sene gecikti (24 Safer 1284/27 Haziran 1867)⁵⁹. 1869 senesine gelindiğinde Köstence'de bir kilise ile bir havra mevcuttu⁶⁰. Katoliklerin kilise inşa etmesi, çıkan bazı sorunlar yüzünden bir süre tahakkuk etmedi. Zira, Katolikler tarafından kilise yapılmak üzere istenen arsa, hem Müslüman mahallesine yakın, hem de gerektiğinde şehrin savunması için istihkâm ve tabya yapılmaya müsait bir yerdeydi. Bu yüzden yeri hükümetçe uygun bulunmadığından, Katolik mahallesinde başka bir arsanın gösterilmesi gerekti. Bu da zaman aldı ve kilisenin yapımı bu yüzden biraz gecikti⁶¹.

Demiryolunun gelmesi sadece Köstence'yi değil Boğazköyü ve çevresini de olumlu yönde etkiledi. Nitekim, demiryolu gelmeden önce *bir kaç hâneli bir küçük karyeden ibâret*⁶² ve *gayr-i ma'rûf*⁶³ bir yer olan Boğazköyü'nün önemi

57 22 Rebiülevvel 1280/6 Eylül 1863, BOA, İ. Har., nr. 11572.

58 25 Zilkade 1280/2 Mayıs 1864, BOA, İ. Har., nr. 11898.

59 BOA, İ. Har., nr. 13403.

60 *Sâl-nâme-i Vilâyet-i Tuna*, sene 1286, Defa 2, s. 11.

61 17 Receb 1287/13 Ekim 1870, BOA, İ. Har., nr. 14642.

62 26 Rebiülevvel 1277/12 Ekim 1860, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1008.

63 Hayrullah Efendi, demiryolu sayesinde önem kazanan Boğazköy'de 1864'te müstakil bir iskele, istasyon, gümrük ve otel bulunduğunu belirtmektedir (*Aynı eser*, s. 23).

demiryoluyla beraber gittikçe arttı. Buna paralel olarak idarî açıdan kaza haline getirilmesi düşünüldü. Zira, belgede muhacirlerin yerleştirilmesiyle köyün, kısa bir sürede kasaba hüviyetine bürüneceği ve hatta *şimdiden dahi işlek ve kalabalıklı bir iskele olduğu* belirtilmekteydi. Bir ara Köstence ve Hırsova kazalarından 10-15'er köyün ayrılarak Boğazköyü'ne bağlanması ve buranın kaza haline getirilmesi tasarlandı⁶⁴. Ancak, bunun tahakkuk ettiğine dair elimizde herhangi bir bilgi yoktur. Mevcut bilgiler, 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşından sonra Osmanlı hâkimiyetinden çıkıncaya kadar Boğazköyü'nün nahiye olarak yönetildiğini göstermektedir⁶⁵.

Bu yerlerin nüfûs ve ticaret açısından gittikçe gelişmesi neticesinde, bölgede iktisadî ilişkiler değişti ve ekonomik faaliyetler de arttı. Üretilen ürün ve eşya pazarlar kurularak tüketiciye arz edildi. Nitekim, küçük bir köy olduğu yukarıda zikredilen Boğazköyü bile bu yeni ilişki ve üretim ağına dahil edildi ve burada her cuma günü pazar kurulmaya başlandı⁶⁶. Bölgede ticaret ve tarımın gelişmesi neticesinde, gerekse tüccar ile halk, gerek tüccarların kendi aralarında meydana gelen davalara bakmak üzere Köstence'de bir *ticaret mahkemesi* kuruldu (16 Temmuz 1868). Mahkemenin geçici üyeleri tüccar temsilcileri arasından seçildiler⁶⁷. Öte yandan, demiryolu inşaatında 50-60 İngilizin yanında çok sayıda yerli işçinin de istihdam edilmesi bölgede iktisadî faaliyetleri geliştiren bir diğer etkeni. Yerli işçilerin istihdamı, bunların demiryolu alanında yetişmelerini sağladı⁶⁸. İnşaatta Romen, Türk ve Kırım Tatarları çalıştırıldı. Ancak yine de, işçilerin büyük bir çoğunluğunu Türkler ve bilhassa Kırım'dan gelen Tatarlar oluşturuyordu⁶⁹. Yerli işçilerin yetişmesinden ve demiryolu alanında istihdam edilmesinden şirket de son derece memnundu. Çünkü, İngiltere'den pahalıya getirilen işçiler yerine, gece-gündüz demeden çalıştırılan ve maliyeti çok düşük olan yerli işçilerin kullanılması kendi

⁶⁴ 2 Muharrem 1279/30 Haziran 1862, BOA, İ. MV., nr. 21154.

⁶⁵ Boğazköyü 1286 (Defa 2, s. 100), 1288 (Defa 4, s. 101), 1289 (Defa 5, s. 102) ve nihayet 1293 (Defa 9) seneleri *Tuna Vilâyeti Sâlnâmelerinde* nahiye olarak görünmektedir.

⁶⁶ 20 Receb 1280/31 Aralık 1863, BOA, İ. Dah., nr. 35403.

⁶⁷ 25 Rebiülevvel 1285/16 Temmuz 1868, BOA, İrade, Şûrâ-yı Devlet (İ. ŞD), nr. 375.

⁶⁸ 26 Rebiülevvel 1277/12 Ekim 1860, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1008.

⁶⁹ M. Guboğlu, *Aynı mak.*, s. 239.

çıkarlarına daha uygundu. Öte yandan bu işçilere belli bir ücret değil, yapacakları işler götürü olarak verilmekteydi⁷⁰.

Demiryolunun bölgenin iktisadî yapısında ve ilişkilerinde yapmış olduğu değişiklikleri, Köstence'nin ihracat ve ithalat rakamları somut bir şekilde ortaya koymaktadır. Demiryolu gelmeden önceki durumu yukarıda ifade edilen Köstence'den 1871 senesinde 537.193 sterlini İngiltere'ye olmak üzere, toplam 734.036 sterlinlik ihracat yapıldı. Buna mukabil İngiltere'den toplam 14.187 sterlinlik ithalat gerçekleştirildi. İhraç edilen malların başında, buğday, mısır, arpa, darı, yulaf, keten tohumu, vs. tahıllar ve koyun, öküz, yün, peynir gibi hayvan ve hayvan ürünleri gelmekte; İngiltere'den ise, makine, demir, kömür, çimento, giysi, madenî eşya ve bakkaliye gibi mamul maddeler ithal edilmekteydi. Bu tarihte limana 216 nehir yelkenlisi ile 222 buharlı gemi uğradı⁷¹.

Sonuç olarak 1872 senesine gelindiğinde Köstence'de 4 cami, 1 kilise, 1 havra, 331 ev, 162 dükkân, 131 mağaza, 11 fırın, 1 debbağhane, 5 han, değirmen, 10 meyhane, 2 ambar, 2 medrese, 1 rüştiye, 8 gazino ve lokanta ve telgrafhane, hükümet konağı, mahkeme ve gümrüğün mevcut olduğu görülür⁷². Dolayısıyla küçük bir Müslüman köyü olan Köstence, demiryolu sayesinde iktisadî faaliyetlerin artmış olduğu plânlı, düzenli ve kozmopolit bir şehir haline geldi. Köstence limanı da Karadeniz'in en önemli limanlarından birisi oldu. Şehir gelişimini günümüze kadar sürdürdü ve 1989 sayımına göre 315.917 kişilik bir nüfusa ulaştı⁷³.

İşte bir teknolojik transferin çevresinde meydana getirdiği değişikliklerin öyküsü!

⁷⁰ 26 Rebiülevvel 1277/12 Ekim 1860, *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1008; M. Guboğlu, *Aynı mak.*, s. 239.

⁷¹ Varna konsolos yardımcısı Sankey'in 6 Mayıs 1872 tarihli Köstence ticareti ile ilgili raporu, *Accounts and Papers*, Vol. 58, London 1872, s. 833-834.

⁷² *Sâl-nâme-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1289, Defa 5, s. 110.

⁷³ "Köstence", *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*, İstanbul, (tarihsiz), XIV, 7066.