

Tanzimat Dönemi'nde Golos Kazası'nda İmar Faaliyetleri¹

Merve YÖRÜKOĞULLARI²

Öz

19. yüzyılda meydana gelen Sanayi Devrimi'nin ardından dünya genelinde büyük bir değişim ve dönüşüm yaşanmıştır. Bu dönemde yaşanan değişimlerin en somut örneği kentlerin alt ve üst yapılarında meydana gelen gelişmelerdir. Avrupa'da meydana gelen bu gelişmeler Osmanlı'ya yansımakta gecikmemiştir. Nitekim, Tanzimat'ın ilanıyla uygulanan reform çalışmaları çerçevesinde başlayan imar faaliyetleri liman kentlerinde daha belirgin bir şekilde ortaya çıkmıştır.

Tesalya Bölgesi'nin önemli limanlarından biri olan Golos Kazası'nda bu dönemde önemli imar faaliyetleri gerçekleşmiştir. Şehir, Yunanistan'ın Doğusu'nda Ege Denizi kıyısında bulunmaktadır. Tırhala Sancağı'na bağlı küçük bir yerleşim birimi olan şehir, Tanzimat ile birlikte hızlı bir şekilde modernleşme sürecine girmiştir. Bu denli hızlı gelişme ve modernleşme şehrin coğrafi yapısından kaynaklanmaktadır. Kaza'nın bulunduğu Tesalya toprakları oldukça verimli olup, başta tarım olmak üzere elde edilen ürünlerin ihraç edilmesinde Golos Limanı önemli bir işlev görmüştür. Ticari faaliyetlerin gelişmesiyle birlikte şehrin fiziki yapısı değişmiştir. Karayolları modernize edilmiş ve demir yollarının yapımı ile iç bölgelerdeki ürünlerin kıyı kentlerine taşınması sağlanmıştır. Telgrafın gelmesiyle birlikte farklı bölgeler arasında ticari faaliyetler artmıştır. Aynı zamanda savunma açısından da önemli bir konumda bulunmasından dolayı şehirde askeri amaçlı yerler tamir ve inşa edilmiştir. Gerçekleştirilen imar faaliyetleri sonucu kısa bir zamanda büyük bir gelişme göstererek modern bir liman kenti haline gelmiştir.

Anahtar Kelimeler: Golos, Tanzimat, Modernleşme, Osmanlı Devleti

¹ Bu çalışma "Tanzimat Döneminde Golos Kazasının Sosyal ve Ekonomik Durumu" isimli yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

² MA. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Felsefe Doktoru Adayı. E-Posta: mrvcyd19@gmail.com. ORCID: 0000-0002-4450-2518

Reconstruction Activities In The Golos District During The Tanzimat Period

Abstract

After the Industrial Revolution that took place in the 19th century, there has been a great change and transformation throughout the world. The most concrete example of the changes experienced in this period was the developments in the infrastructure and superstructure of the cities. These developments in Europe were not delayed to reflect on the Ottoman Empire. As a matter of fact, the zoning activities that started within the framework of the reform efforts implemented with the proclamation of the Tanzimat have emerged more clearly in the port cities.

In this period, important development activities took place in Golos, one of the important ports of the Thessaly Region. The city is located on the Aegean Sea coast in Eastern Greece. The city, which is a small settlement connected to the Tırhala Sanjak, entered a rapid modernization process with the Tanzimat. Such rapid development and modernization are due to the geographical structure of the city. The lands of Thessaly, where Kaza is located, are very fertile, and the Port of Golos played an important role in the export of agricultural products. With the development of commercial activities, the physical structure of the city has changed. Highways were modernized and with the construction of railways, products in the inner regions were transported to coastal cities. With the arrival of the telegraph, commercial activities between different regions increased. At the same time, since it is in an important position in terms of defense, places for military purposes were repaired and built in the city. As a result of the reconstruction activities carried out, it has become a modern port city by showing great development in a short time.

Keywords: Golos, Tanzimat, Modernization, Ottoman Empire

Giriş

Tesalya, bugün Yunanistan sınırları içerisinde bulunup kuzeyinde Makedonya, batısında Arnavutluk, doğusunda Ege Denizi, güneyinde ise Golos ve Zeyton körfezleri ile çevrili olup Balkan Yarımadasının güneyinde yer almaktadır (Sami, 1308: 1652). Bu bölge verimli iki ovasıyla birlikte Yunanistan'ın tahıl ambarı görevini üstlenmiştir (Kiel, 2011: 522). Tesalya'da buğday, pamuk, ipek kozası,

yapağı, deri, zeytin, zeytinyağı gibi ürünlerin yanı sıra 18. ve 19. yüzyılın ortalarında ipekli, yünlü ve pamuklu dokumalar da ihraç edilmeye başlanmıştır (Serbestoğlu, 2014: 1075).

Tesalya'nın oldukça verimli topraklarında yer alan Golos ile ilgili yapılan kazılar, kentin yedi bin yıllık zengin bir geçmişe ve kültüre sahip olduğunu ortaya koymaktadır. (Athanassiou & Christodouou, 2015: 6). Kentin en eski adı “*Pagase*” ya da “*Kure*”dir (Tuğlacı, 1985: 347; Sami, 1314:3284-3285). Bugünkü adının ise antik dönemdeki “*Lolkos*” tan geldiği kabul edilmektedir (Akyay, 2001: 53). Atina'ya 327 km, Selanik'e 207 km uzaklıkta olup, Yenişehir'in 50 km güney doğusunda bulunmaktadır (Çiftçioğlu, 2018: 92- 93).

19. yüzyılın ortalarına kadar Tırhala Sancağına bağlı küçük bir yerleşim birimi olan Golos, 1830'lu yıllardan sonra hızlı bir şekilde modernleşme sürecine girmiştir. (Yerolympos, 2010: 9). 1850'lerden itibaren ticari faaliyetlerin artmasıyla birlikte Golos'un kent yapısında da değişim başlamıştır. Ayrıca, Tanzimat'ın etkileri ve Yunan sınırına yakınlığı nedeniyle Avrupa'daki her türlü teknik gelişim burada yankı bulmuş ve kentin modernleşmesinde etkili olmuştur (Θεοδωροπούλου, 2016: 14).

Bu makalede, Tırhala Sancağı'na bağlı bir liman kenti olan Golos Kazası'nın 19. yüzyılda yaşamış olduğu fiziki değişimler incelenmiştir. İlgili dönemdeki imar faaliyetlerinin kentin yapısına yansımaları ele alınmıştır.

Golos Kazası'nda Ulaşım

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

Ulaştırma faaliyetlerinin geliştirilmesi mesafelerin kısalmasında önemliydi. Ulaştırma imkânları sayesinde insanlar ihtiyaçları olan bir şeyi diğer bölgelerden kolaylıkla temin edebilmiştir. Fakat tüm dünyadaki insanlar ulaşım araçlarından eşit şekilde faydalanamamıştır. Genellikle zengin ve kalkınmış ülkelerde iyi bir ulaşım

ağı bulunurken, henüz kalkınmasını tamamlayamamış ülkelerde ise eksiklikler yaşanmıştır (Engin, 1992: 1).

Golos İskelesi ve Ulaşımı

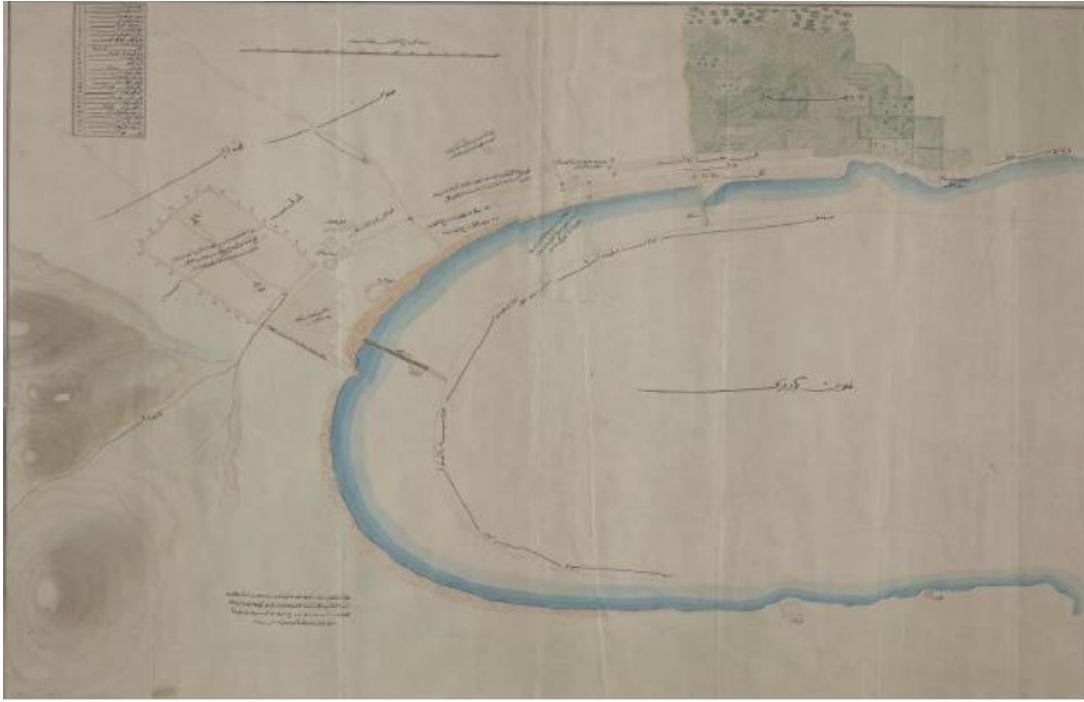
19. yüzyılda deniz yolu, taşınan yükün büyüklüğü, coğrafi erişim, ülkeler ve kıtalar arası taşıma gibi özellikleriyle ulaşımda en fazla tercih edilen yol olmuştur. Ülkelerin giriş ve çıkış kapıları olarak kabul edilen limanlar kara ve deniz ulaşımını birbirine bağlamalarından dolayı ön plana çıkmışlardır.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

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

Zaman içerisinde liman ve çevresindeki çeşitli etkinliklere bağlı olarak da limana sahip olan şehirler büyümeye başlamıştır. Artık liman, şehrin dış dünya ile bağlantısını sağlar duruma gelmiştir (Nemlioğlu, 2017: 160). Liman kentlerinin önem kazanmasıyla birlikte, kapitalist toplumlarda liman kentleri vazgeçilmez bir unsur haline gelmiştir. Böylece devletler limanlara sahip olabilmek amacıyla politikalar geliştirmişlerdir. Bu durum liman kentlerinin gelişiminde ve sayılarının artmasında etkili olmuştur (İpek, 2006: 111).

Konumu itibarıyla kuruluşundan beri ticari faaliyetlerin gerçekleştiği bir yerleşim yeri olan Golos'ta da aynı durum geçerli olmuştur. Tesalya bölgesinin buğdayı Golos İskelesi'nden ihraç edilmiştir. Yanya Eyaleti'nde bu iskeleden başka yakın ve işlek iskelesi bulunmadığından ticari faaliyetler burada yoğunlaşmıştır. Golos İskelesi'nden tüccarların işlerinin görülmesi için 1852 yılında Tırhala Meclisi tarafından Tersane-i Amire vapurlarından birinin en azından İstanbul ve Golos arasında işletilmesi talep edilmiştir (BOA, A.MKT. MHM, 48/ 45). Ancak Golos'ta mal ve yolcu azlığından dolayı devletin vapurunun oraya işlemesinin

yapılan masrafı karşılamayacağı bildirilmiştir. Bu yüzden tüccarların kendi aralarında bir şirket kurarak küçük bir vapur alıp işlerini görmeleri Meclis-i Vala tarafından tavsiye edilerek Golos İskelesi'nden hareket etmek üzere kumpanya vapurlarından birisi burada göreve başlamıştır (BOA, A.MKT, 110/71-1 /BOA, A.MKT. MHM, 48/ 72).



Resim 1: Golos Limanı ve Körfezi (BOA,HRT.h, 60)

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa'da tahıl talebinin artması üzerine Golos Limanı'na gelen yabancı gemi sayısı artmıştır. Avrupa'nın önemli limanları ile Golos arasında düzenli gemi seferleri başlamıştır. Lloyd, Messagerie Maritime gibi büyük gemi acenteleri şehre yerleşmiştir. Avusturya, Fransa, Almanya ve İngiltere ile ticari ilişkiler başlamıştır (Ünlü, 2016: 156).Osmanlı Devleti 1873 yılında limanın geliştirilmesi adına, kıyıyı gelgitlerden korumak amacıyla bir set çekilmesi ve ana iskelenin genişletilmesine yönelik düzenlemelerde bulunmuştur (Ünlü, 2016: 156).



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

Golos'ta ticaretin gelişmesi komşu ülkelerin dikkatini çekmiştir. Avrupa ile ticari ilişkilerin sağlanması üzerine Avusturya da Golos İskelesi'ne vapur işletmek istemiştir. Avusturya'nın vapurları diğer bütün Osmanlı limanlarına işlediği halde Golos'ta yasak getirilmesi yapılan anlaşmalara aykırı olacağından Avusturya konsoloslukuna olumlu cevap verilmiştir (BOA, A.MKT. MHM, 110/ 48). Bu amaçla 1852 yılında Golos'ta Avusturya'ya ait bir vapur acentesi kurulmuştur (ΑΓΛΑΙΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 45).

Osmanlı Devleti'nde ticaretin gelişmesi için yabancı tüccara bazı kolaylıklar sağlanmıştır. İngiltere, Avusturya ve diğer devletler Golos ile ticari ilişkilerde bulunmuşlar ve ortaya çıkan bazı zararları devlet tarafından karşılanmıştır. Böylece gelişen ticaret sayesinde Golos Limanı'nın işlerliği de artmıştır (Çiftçioğlu, 2018: 188).

Golos Limanı'nda ticari faaliyetlerde sağlanan artış ile beraber yasa dışı olaylar da görülmeye başlanmıştır. Golos ve çevresinde ticaret fazla olduğundan kayıklar ile deniz hırsızlığı yapılmıştır. Golos Limanı'nda da korvet bulunduğu halde bu korvetin söz konusu gemileri takip edemeyeceğinden dolayı hırsızlar kaçmıştır. Korvet büyük bir gemi olduğu için kıyıya yanaşamamıştır. Bunun üzerine durum

Rumeli Ordusu Müşiri Seraskeri'ye bildirilerek Midilli'den Golos'a bir koter gönderilmesi kararı alınmıştır (BOA, A. MKT, 24/ 15).

Golos Limanı ile Osmanlı sahilleri arasında yaşanan kaçakçılık faaliyetleri Golos'un Yunanistan'a geçmesinden sonrada devam etmiştir. Golos'taki Osmanlı Şehbenderliği Ege Denizi'ndeki tütün ve barut kaçakçılığı konusunda Atina Sefaretine gerekli tedbirlerin alınması için bilgi vermiştir (BOA, DH. MKT, 1571/27). Tüm bunların yanı sıra Golos'ta piyasada deniz yoluyla getirilen sahte paraların kullanıldığı da görülmüştür. Atina Sefareti Hariciye Nezaretine gönderdiği yazıda kaçakçılığın ve sahtekârlığın önlenmesi için Osmanlı Devleti'nin Golos hududu boyunca memur istihdam etmesini istemiştir (Çiftçioğlu, 2018: 191).

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

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

Kara Yolu

Yol, tarihin her devrinde ekonomik, askeri ve sosyal bakımdan büyük bir öneme sahip olmuştur. Ticari ve ekonomik faaliyetler, ordunun bir yerden bir yere sevki, merkezin taşradaki idari birimlerle irtibatı düzenli yol ağları sayesinde sağlanmıştır. Bundan dolayı, Osmanlı Devleti kendisinden önce hüküm sürmüş olan

Roma, Bizans ve Selçuklu Devleti gibi memleketin her yerine bir yol ağı kurmuştur (Sak ve Çetin, 2004: 181).

Osmanlı Devleti Balkanlarda Romalıların yaptığı ulaşım ağı üzerinde pek fazla değişiklik yapamamıştır. Kendisine miras kalan yolları onarmakla birlikte ihtiyaç duyulan yerlerde yeni yollar ve köprüler inşa ederek ulaşım ağını geliştirmiştir. Devletin özellikle yollar üzerinde bulunan kervansaray ve köprü gibi bayındırlık tesislerini çoğaltmıştır (Ekin, 2002: 75).

Osmanlı Devleti'nde tarım ürünlerinin bir bölgeden başka bir bölgeye taşınması daha önceleri at ve öküz arabaları ile sağlanmıştır. Ancak genel olarak Osmanlı Devleti'nin yolları iyi olmadığı için söz konusu araçlarla sağlanan taşımacılığın da maliyeti artmıştır. 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş sürecine girmesi ile birlikte ekonomideki sıkıntılar ulaşım ağına da yansımış ve ulaşım ağlarını yenileyememiştir (Yazıcı, 1992: 357; Safa, 2017: 70).

19. yüzyılın ortalarına doğru Tesalya bölgesinin önemli merkezi olan Golos'ta da ticaretin gelişmesi ile birlikte yolların modernize edilmesi kaçınılmaz olmuştur. Bu nedenle Golos'un çevresindeki kazalarla olan yolların yeniden düzenlenmesi gündeme gelmiştir. İlk olarak Golos yakınındaki Yenişehir arasındaki yol güzergahı programa alınmıştır. Bölgedeki taşlı yolun düzenlenmesi gerektiği Tırhala Valisi'ne bildirilerek durum Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'de görüşülmüştür. Tartışmalar sonucunda yolun tesviyesi için karar çıkmış olsa da uzun süre çalışmalara başlanamamıştır (Çiftçioğlu, 2018: 202). 1866 yılına gelindiğinde Mösyö Piri adında bir mühendis görevlendirilerek Golos ve Yenişehir arasındaki yolun yapımına başlanmış olup bu yolun Golos tarafında altı saatlik kısmı tamamlanmıştır. Ayrıca inşası ve temizlenmesi düşünülen Paldon Köprüsü ve Narda bataklıklarının keşfi, haritalarının hazırlanması ve masraflarının tespiti için Yenişehir'den bir başka mühendis daha gönderilmesi talep edilmiştir. Yapılacak olan yolun masraflarının belediye bütçesinden karşılanması planlandığı halde bu harcamaya yönetmeliğe aykırı olduğundan dolayı merkezi idare onay vermemiş ve yolun yapımı ertelenmiştir (BOA, ŞD, 2087/ 39- 3/ - BOA. A.MKT. MHM, 351/ 89-7).

Kazada inşası planlanan ikinci yol güzergâhı Golos- Tırhala arasında idi. Şose olarak yapılacak yol bölgenin kalkınmasına ve mahsulâtının taşınmasında katkı

sağlayacaktı. Nafia Nezareti, vilayetin haritasını ve yol planını incelemiş, yolun inşasına başlanılmasını uygun görmüştü. Çalışmalar için İstanbul'dan bir mühendis ve bir kondüktör gönderildi. Yolun inşa masraflarının yüz on bin kuruşu zengin kişiler tarafından iki yüz bin kuruşu da belediye tarafından karşılanacaktı. Ayrıca yol yapımında ahali istihdam edilecekti. Bununla birlikte belediye bütçesinin kaza merkezi haricinde yol yapımına ödenek sağlamaması önemli bir sorun oluşturuyordu. Yani belediyeden karşılanması düşünülen iki yüz bin kuruşun verilmesi kanunlara aykırıydı. Üstelik Nafia Nezaretince yol tahsisatı yetersiz kaldığından Golos'a ödeme yapmasının mümkün olmadığı bildirildi. Ancak nezaret bütçesinden vilayetler için belli bir para ayrılmakta olup bundan Yanya Vilayetine yüz bin kuruş düşmüştü. Dolayısıyla bu yol, Yanya Vilayetine genel inşaat için tahsis edilen ödeneğin bir miktarının yol yapım için ayrılması ve ahali tarafından yapılacak yardımın artırılması ile gerçekleştirildi (BOA, ŞD, 2087/ 29- 1-5).

Demir Yolu

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

Osmanlı Devleti'nin hemen her alanda geri kalmasının en önemli nedenlerinden birisi de sağlam bir ulaşım ağına sahip olamamasıdır. Devletin savaş ve isyan bölgelerindeki olayları kısa zamanda ortadan kaldırılabilmesi ancak iyi bir ulaşım ağına sahip olmakla mümkün olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu geniş topraklara sahip olduğundan ulaştırmanın kötü olduğu zamanlarda yönetimde zorluklar yaşanmıştır. Ulaştırma savunma açısından önemli olduğu kadar ekonomik gelişme yönünden de son derece önemlidir. Bir bölgede üretilen fazla ürünlerin

ihtiyaç duyulan başka yerlere ulaştırılması için de yolların geliştirilmesi gerekmektedir (Kaynak, 1982: 137- 138).

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

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

Rumeli Demiryollarının Osmanlı Devleti'nde özel bir yeri bulunmaktadır. Özellikle Sadrazam Ali Paşa, Rumeli'de demiryolu yapımına çok önem vermiştir. Çünkü bu sayede, Avrupa ile bağlantı sağlanarak verimli Rumeli topraklarında ticaret ve sanayinin geliştirilmesi sağlanmıştır. Rumeli Demiryollarının İstanbul'dan Edirne yolu ile Balkanları aşıp Avrupa hatlarıyla birleştirilmesi düşünülmüştür. Osmanlı Devleti Balkan milletleri arasında çıkan isyanlara zamanında müdahale edememiştir. Demiryolları Rumeli'deki bu isyanların önlenmesinde de yararlı olmuştur (Engin, 1992: 41- 42: Akyıldız, 2019:182).

Tesalya Bölgesinde yapılan ilk demiryolu hatları genelde kırsal bölgeleri kıyı kentlerine bağlamayı amaçlıyordu. Böylece iç kesimlerdeki tarım arazileri ticari faaliyetlerin kaynağına dönüştürülmüştür. Diğer bir ifadeyle verimli ovalarda hasadı yapılan tarım ürünleri demiryolu ile liman kenti olan Goloş'a taşınmıştır (Hastaoğlu-Martinidis, 2015: 2: Beaver, 1941: 283). Bu doğrultuda 1870 yılında Yenişehir'den geçerek Tırhala'dan Goloş'a geçecek bir demiryolu inşası planlanmıştır. Hattın ticari öneminin yanında Yunan sınırına yakınlığından dolayı askeri açıdan da önemi bulunmaktadır (BOA, HR. TO, 5/78-1). Tırhala'dan başlayıp Malakas bölgesine geçerek Goloş'a ulaşacak demiryolunun yapımına Fransız mühendis Mösyö Joj keşif

için talip olmuştur. Yap işlet devret modeliyle yapılacak olan demiryolu güzergâhı için Bab-ı Ali Fransız mühendise yardımcı olunmasını yerel makamlardan istemişti (BOA, A. MKT. MHM, 446/1-1).

1873 yılında Mr. Censo adındaki mühendis Tırhala, Yenişehir ve Golos Limanı arasında tahminen 120 km uzunluğunda iki taraflı demir çubukların araları dar surette bir demir yolunu elli sene işletme imtiyazını istemiştir. Mr. Censo demiryolu imtiyazı dışında yol üzerinde bulunan emlak ve arazinin satın alınmasına müsaade edilmesini, hattın inşası için gerekli yolun verilmesi ve bu yol için gerekli malzemelerin gümrük resminden muaf tutulmasını, yolun iki tarafından yirmi kilometre mesafede bulunup şimdiye kadar işletilmemiş olan madenlerinde işletme hakkının da kendisine verilmesi talebinde bulunmuştur. Hatta Yanya ve Venedik Körfezi'ne kadar olan demiryolu uzatılırsa onun dahi işletme imtiyazının verilmesini teklif etmiştir (BOA, ŞD, 240/ 44). Aynı yıl mühendis Bohnesvi tarafından Tırhala, Yenişehir ve Golos taraflarında bir demiryolu inşasına müsaade olunmasına dair talepte bulunulmuştur. Konu Şûra-yı Devlet'te görüşüldükten sonra Bohnesvi'nin demiryolu inşasına müsaade edilmiştir (BOA, A.MKT. MHM, 448/ 71).

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

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

1883'te Selanik Vilayeti'nden Golos'a bir demiryolu hattı planlanmıştır. Yunanistan için çalışan Fransız mühendislerin keşif yapması için Yunan sefaretini

Osmanlı Devleti'ne başvurmuştur. Hattın Osmanlı topraklarından geçecek bölümü için keşif yapmalarına müsaade edilmesi istenmiştir (BOA, HR. TO, 311/87).

1884- 1886 yılları arasında Tesalya demiryolunun 61 kilometrelik bölümü Golos- Yenişehir arasında yapılmıştır. Daha sonra, Tesalya Demiryolları Şirketi'nin, National Bank'ın Finansmanı ile 1894 yılında tamamlanan 13 kilometrelik Golos- Agria- Lechonia hattı 1895 yılında kullanıma açılmıştır. Bu hat Golos'u Pelion Dağı'ndaki yerleşimlere de bağlamaktadır. Demiryolu eski ve yeni şehir arasında gelişen ticari alandaki istasyondan, Dimitriados Caddesi boyunca doğu yönünde devam ederek 1892'de Agria, 1896'da da Lechonia'ya kadar uzatılmıştır (Ünlü, 2016: 163-164).

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



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

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

1. Madde: Golos'tan başlayıp Yenişehir ve Salomarya Sahrasından Tırhala'ya uzanacak demir yolunun inşa ve işletilmesi imtiyazı Atina sefiri olup bu yolu yapacak kişiler ile yolun geçeceği arazinin sahipleri arasında Fotiyadis Bey ile sarraflardan İstanbul'da bulunan ortağı Konstantin Karaponas Efendiye verilmiştir. İmtiyaz sahipleri eğer gerek görürlerse Yol Avlonya'ya kadar uzatılacaktır.

2. Madde: Yol Fransız usulüne uygun olarak yapılacaktır. Bu usul mahalli menfaatleri dikkate alan bir projedir.

3. Madde: Yolun işletilmeye başlandığı andan itibaren imtiyazın müddeti 99 senedir.

4. Madde: Yolun yapımı eğer bir aksilik çıkmazsa 30 ayda tamamlanacaktır.

5. Madde: Anlaşmanın imzalandığı an itibariyle bir sene içerisinde yolu yapacak kişiler hattın geçeceği yeri kesin olarak belirleyerek bunu beyan edeceklerdir. Bu beyandan sonra bir ay içerisinde hükümet tarafından kabul edilip edilmediği bildirilmez ise imtiyaz sahipleri bunu kabul edilmiş sayacak ve çalışmalara başlanacaktır. Eğer hükümet yardım etmek ister ise yine bu müddet zarfında bunu bildirecektir. İmtiyaz sahipleri gerekli incelemeyi bu müddet içerisinde bildirmezse o zaman bu imtiyaz geçersiz sayılacaktır.

6. Madde: Demiryolunun yapımı yerel usul ve adetlerine uygun olacaktır. Fransız kanunları iki tarafın görüşmesi sonucu eklenecektir.

7. Madde: Demiryolu inşası için imtiyaz sahiplerine yıllık % 10 kar garantisi verilmektedir. Hattın her kilometresi 100.000 frank masraf ile yapıldığından garanti edilen kar kilometre başı 10.000 franktır. Eğer 10.000 frank kar edilemez ise aradaki fark devletçe karşılanacaktır.

8. Madde: Gar, bina gibi tasarrufu devlete ait araziler imtiyaz sahiplerine ücretsiz verilecektir.

9. Madde: Demiryolu güzergâhında bulunan satın alınması gerekli arazinin bedeli demiryolu imtiyaz sözleşmesi imzalanmadan altı ay önceki kıymetinden hesaplanacak ve satın alınacaktır.

10. Madde: Hattın yapımında kullanılacak olan inşaat malzemeleri ve amelenin ücreti işin görüldüğü mahalde rayiç bedelden tespit edilecektir. Bu inşaat malzemeleri imtiyaz sahipleri denetimi altında bulunacaktır.

11. Madde: Demiryolu inşasına başlanacağı gün imtiyaz sahipleri kefalet akçesi namıyla hazineye 15.000 Osmanlı lirası verecektir. Sonradan bu meblağ kendilerine iade edilecektir.

12. Madde: İmtiyaz sahipleri anlaşmanın kabulü tarihinden itibaren altı ay içinde bu hattın inşası ve işletilmesi için bir şirket kuracaklardır. Bu şirket Osmanlı şirketi olacak ve merkezi İstanbul'da bulunacaktır. Şirketin malzemeleri, rehin gösterilmesi ile tedarik edilecektir.

13. Madde: Bu şirket, demiryolu hattının iki tarafından 10 kilometre içerisinde hükümete ait ocaklardan taş, kum ve kil çıkarabilecektir.

14. Madde: İmtiyaz sahiplerine demiryolu hattının iki tarafından 10 km içerisinde maden çıkarma ve kereste kesme hakkı verilecektir.

15. Madde: Her kilometrede 10.000 franktan fazla hâsılat elde edildiğinde fazlası teminat tamamlanıncaya kadar devlet ile imtiyaz sahipleri arasında paylaşılacaktır.

16. Madde: Şirket bu demiryolu ile birleştirmek üzere tramvay, şose, küçük ve adi yollar yapabilecektir. Bunları yaparken de devlete sorularak devletten bilgi alınacaktır. Eğer bir ay içerisinde cevap gelmezse kabul edilmiş sayılacaktır.

17. Madde: Hükümet İmtiyazın sonuna kadar devlete ait olan yolların (Tramvay, şose, demir ve adi yol) geçeceği yerleri de imtiyaz sahiplerine vermiştir.

18. Madde: Bu yolları yapma hakkı sadece bu şirkete aittir. Başka hiçbir kumpanyaya verilmeyecektir.

19. Madde: Hükümet bu demiryolunun son yirmi beş senesi kaldığında Rumeli'nin diğer yolları ile birleştirmek istiyorsa bunu da şirkete teklif edecektir.

20. Madde: Kumpanya, yolun işletilmesi, ahalinin istek ve ihtiyaçlarını karşılanması için makine ve fabrikalarını istediği yerde kullanabilecektir. Yol boyunca otel, lokanta, kahvehane, mağaza gibi ticari yerler açabilecekler ve bunlar vergiden muaf tutulacaktır.

21. Madde: Hükümet elli sene sonra hattı satabilecek ve hatta bağlı olan bütün alet ve eşyaların kıymetini tayin için son on senesinin ortalama geliri esas alınacaktır (BOA, A.DVN. MKL, 35/22)

1897 savaşının yaşandığı sırada Osmanlı Devleti Golos'ta bulunan demiryoluna el koymuştur. Ethem Paşa Golos ile Yenişehir arasındaki demiryolunun işletilmesi için bir makine mühendisi, makineci ve bir ateşçi talep etmiştir (BOA,

YPRK. PT, 12/3-1). Ancak Yunanlılar giderken hem yolu tahrip edip hem de lokomotifin bazı malzemelerini yanlarında götürmüşlerdir. Osmanlı Devleti bundan dolayı demiryolu tamiri için bir Alman mühendis göndermiştir (BOA, BEO, 957/ 717663-1). Golos demiryolu tamiri için gönderilen Kasaringo adlı mühendise aylık 200 lira maaş verilecektir. Bunun dışında bir defaya mahsus 200 lira da harcırah olmak üzere toplamda 140.000 lira nezaret bütçesinden verilecektir. Fakat bu harcırah ve maaşın nezaret bütçesinde karşılığı yoktur. Bu yüzden bu para Golos demiryolu işletilmeye başlandığında oradan gelecek kâr ile kapatmak üzere borç verilmiştir (BOA, BEO, 957/ 72497-1: BEO, 951/ 71316).

Savaşın bitmesiyle birlikte Osmanlı askerleri çekildikten sonra, Rus vatandaşı Theodore Mavrokordato Golos demiryolunun Osmanlı askerleri tarafından 90 gün boyunca işletildiği gerekçesiyle tazminat talep etmiştir. Mavrokordato demiryolundan askerin nakliyesine karşılık Osmanlı Devleti'nden 943.820 kuruş istemiştir. Meclis-i Vükela Yunanistan'dan savaş tazminatını Mavrokordato'nun talebine karşılık göstermiştir (BOA, İ.HUS, 76/13-1: BEO, 1091/81784-1). Meclis-i Vükela'ya göre devletlerarası hukuk gereğince Osmanlı ordusunun terk edilmiş halde bulunan nakliye araçlarını kullanma hakları vardır. Demiryolunun tamiri zaten Osmanlı askerleri tarafından yapılmıştır. Meclis sadece askerin nakliyesi ve malzemelerin kullanılmasından dolayı 195.000 kuruşun ödenmesine karar vermiştir (BOA, BEO, 1159/ 86894-1: Serbestoğlu, 2013: 234).

Haberleşme: Telgraf Hattı

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

Osmanlı Devleti çok geniş topraklara sahip olduğu için güvenli ve hızlı bir haberleşmenin sağlanmasına son derece önem vermiştir. Osmanlı kuruluşundan itibaren uzun bir süre menzil teşkilatı olarak adlandırılan sistem ile resmi haberleşmesini sağlamıştır. Ancak 19. yüzyılda tüm dünyada yaşanan gelişmelere bağlı olarak bu sistem yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu yüzyılda tüm kurumlarda

meydana gelen değişiklikler ile birlikte haberleşme sistemi de değişikliğe uğramıştır (Akbulut, 2010: 2).

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

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

Telgraf Osmanlı Devleti'ne ilk başlarda askeri ihtiyaçlar doğrultusunda girmiştir. Ama zamanla resmi ve özel haberleşme aracı olarak kullanılmıştır. Sonraki dönemlerde ulaşım ve ticaretin çoğu zaman deniz yolu ile sağlanması sonucu merkezler arası gönderilen gözlem ve hava raporlarının limanlara ulaştırılmasında önemli olmuştur. Eski iletişim araçlarının yerini telgraf almıştır (Hanılçe, 2017: 66).

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

gönderilmiştir. Böylece Golos'a telgrafın gelmesiyle birlikte diğer Rumeli merkezleri ile haberleşme sağlanmıştır (Çakılcı, 2019 : 113).

Tablo:1 1863 Golos Telgrafhanesi'ndeki Memur Maaşları (BOA,İ.HR. 204/11676-3)

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

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

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

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

Diğer İmar Faaliyetleri

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



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

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



Resim 5: 1840'lı Yıllarda Palaia Magazeia (Ünlü ve Göksu, 2018: 9)

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

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

Golos Limanı verimli Tesalya ovalarındaki ürünlerin ihraç edildiği yerd. Kentin ticari açıdan gelişimi özellikle tarım ürünlerinin taşınması ve depolanması sorunlarını ortaya çıkartmıştı. Eski tahıl ambarlarının harabe olduğundan 1795 yılında yeni ambarların yapımı için çalışmalara başlandı. Derviş Abdullah Bey, ambarların inşaatı için gerekli olan on bin kiremit İzdin taraflarından Golos'a getirtmiştir (BOA, C.ML, 269/ 11036).

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

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

Golos kalesinin dışarısındaki inşa çalışmaları da tüm hızıyla devam etmiştir. Eski binalarının taşları ahali tarafından alınarak kargir mağazalarında kullanılmaya başlanmıştır (BOA, DVN, 121/13-1). 1858 yılında Rum ahali kalenin yedi yüz arşın mesafesinde ve deniz kenarında boş yerler alarak inşaata başlamışlardı. Birçok bina, ev, dükkân ve mağaza yapılmıştı. Eski kaymakam Zeki Efendi ise burada bina inşasını yasaklamıştı. Bu yasağa gerekçe olarak da kale nizamnamesini göstermişti. Fakat Golos Meclisi'ne göre yasağın kale nizamnamesiyle ilgisi yoktu (BOA, HR. MKT, 209/ 49-4). Golos'ta inşasına başlanmış olan bu mağazalardan bir takımının men edilmesinden dolayı inşaat sahipleri mağdur olmuştu. Bu yüzden mağazalardan tamamlanmamış olanların tamamlanmasıyla beraber boş arsalar da yeni

mağazalar yapılması ve Müslüman ahali içinde ayrıca bir yerin yapılması hususunda talepte bulunulmuştu. İnşası talep olunan yeni binaların mevki için yasak olan bölgede gösteriliyordu. Golos kasabası dar olduğu için ister istemez kalenin sınırlarına tecavüz edileceği belirtiliyordu. Zamanla Müslüman mahallesine dönüşmesi muhtemel yapıların kale nizamına aykırı olduğuna dikkat çekiliyordu. Bununla birlikte şehrin gelişmesi için mağazaların yapımı elzem görüldüğünden kale nizamının tekrar gözden geçirilmesi istenmiştir (BOA, İ.MMS, 26/ 132-1).

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

Tablo 2: 1863 Golos Gümrüğü'ndeki Eski ve Yeni İskele Tamir Masrafları (BOA, İ. MVL, 510/ 23025- 1)

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

Golos'taki eski ve yeni gümrük iskelelerinin tamirinde harcanacak para gereksiz masraf olarak görülmüştür. Bunun yerine iki iskele arasına büyük bir rıhtım yapmanın daha doğru olacağına karar verilmiştir. Yapılması planlanan rıhtım, iki tarafı taş duvarlar ile çevrili 180 zira uzunluğunda 12 zira genişliğinde olacaktı. Duvarların arası taşla doldurulacaktı. İskelenin masrafı 303.080 kuruş 14 para hesaplanmıştı. İnşaatın bitirilmesiyle hem gümrük hem de tütün daireleri için binaların kiralanmasına gerek kalmayacaktı. Dolayısıyla hem kira bedellerinden hem de burada çalıştırılan kâtip, hademe ve memur bunların maaşından üç bin kuruş

tasarruf edilecekti. Golos'un bir önceki yıl gümrük geliri iki milyon altı yüz kuruş olduğu için yapılacak bu masraf önemli görülüyordu. Devlet bu modern yapılaşmayla birlikte geliri artırmayı hedefliyordu (BOA, İ.MVL, 510/ 23025- 1).

Ancak iskele ve gümrük dairesi inşaatı başlayınca yeni masraflar da ortaya çıkmıştır. Gümrük dairesi içinde yarım kalan kalem odasının tamamlanması için 63.948 kuruş masraf çıkmıştır. Bunların dışında kaldırım ve suyolu (lağım) tamiri için dahi 36.970 kuruş lazım olup toplamda 100.926 kuruşa daha ihtiyaç duyulmuştur (BOA, I. MVL, 549/ 24646-1).

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

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

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

binanın yarım bırakılması kabul edilebilir olmadığından ödenek çıkartılması talep edilmiştir (BOA, I. MVL, 508/ 22945-1).

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

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

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

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



Resim 6: 1882 Golos Planı (Ünlü, 2016: 159)

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

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

Sonuç

19. yüzyılda meydana gelen Sanayi Devrimi tüm dünyada değişimlerin yaşandığı bir dönüm noktası olmuştur. Avrupalı devletler ucuz hammadde bulabilmek için pazar arayışı içerisine girmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu

imzalamış olduğu ticaret anlaşmaların etkisiyle bu gelişmelerden fazlasıyla etkilenmiştir. Sanayi Devrimi'nin ardından buharlı gemilerin kullanımı deniz ticaretini artırmıştır. Ticari faaliyetlerin gelişmesiyle değişim kendisini en fazla kent yapılarında göstermiştir. Özellikle liman kentleri bu değişimin en belirgin yaşandığı yerler olmuştur.

Tesalya Bölgesi'nde bir liman kenti olan Golos henüz küçük bir yerleşim birimi iken, Tanzimat Dönemi'nden itibaren hızlı bir kentsel gelişim geçirmiştir. Golos'ta modern anlamda Avrupa tarzı binalar inşa edilmeye başlanmıştır. Ticari faaliyetlerin artmasıyla tarım ürünlerinin taşınması ve depolanmasında yeni mekânsal düzenlemeler yapılmıştır. Kentin planlanmasında 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı kentlerinde uygulanan ızgara tipi kent dokusu örnek alınmıştır. Yeni yapılan binalarla birlikte kent büyümeye başlamıştır.

Golos'un Tesalya Bölgesi'nin tek iskelesi olması ve ticaretin gelişmesiyle yollar modernize edilmeye başlanmıştır. Ulaştırma faaliyetleri gelişme göstererek demiryolu yapım çalışmalarına başlanmış, bölgenin kalkınmasında önemli adımlar atılmıştır. Demiryolu sayesinde iç bölgelerdeki ürünler kıyı bölgelere taşınmıştır. Avrupa'nın önemli limanları ile Golos arasında düzenli gemi seferleri yapılmıştır. Bölge ürünleri başta Avusturya, Fransa ve İtalya gibi Avrupa'nın çeşitli yerlerine Golos Limanı aracılığıyla ihraç edilmiştir. Golos'un hem ithalat hem de ihracat limanı olarak işlev görmesi ile İzmir, Selanik, Girit, İskenderiye ve İstanbul ile ticari ilişkiler artmıştır. Verimli Tesalya ovalarındaki ürünlerin ihraç edildiği yer olduğundan harabe halde bulunan iskeledeki ambarlar tamir edilmiştir. Çevresindeki yerlere göre ticari potansiyeli yüksek olmasından dolayı buraya telgraf hattının yapımı daha uygun görülmüştür. Haberleşme alanında önemli bir gelişme olan telgrafın şehre gelmesiyle birlikte ticaret canlanmıştır. Kentin giderek kalkınması ve zenginleşmesi güvenliği de n plana çıkarmıştır. Bu bakımdan kale içerisindeki cephanelikler tamir edilerek kışla inşasına başlanmıştır.

Golos, gerçekleştirilen imar faaliyetleri sonucunda kısa zamanda gelişme göstererek büyük bir liman kenti haline gelmiştir. 1881 yılında Tesalya Bölgesi'nin elden çıkmasıyla Osmanlı Devleti önemli bir ticaret kentini kaybetmiştir. Bu tarihten sonra tekrar ele geçirilen Golos kısa bir süre Osmanlı Devleti'nin hakimiyetinde kalmasının ardından 1897 yılında tamamen elden çıkmıştır.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

- CUMHURBAŞKANLIĞI OSMANLI ARŞİVİ (BOA)
Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO)
Cevdet Maliye (C. ML)
Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT)
Hariciye Nezareti Siyasi (HR. SYS)
Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR. TO)
Haritalar (HRT. h)
İrade Hariciye (İ.HR)
İrade Hususu (İ. HUS)
İrade Meclis-i Vala (İ. MVL)
Sadaret Divan Mukavelenamer (A. DVN. MKL)
Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A. MKT. MHM)
Sadaret Mektubu Kalemi Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT. MVL)
Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD)
Yıldız Perakende Evrakı Posta Telgraf Nezareti Maruzatı (Y.PRK. PT)

Tetkik Eserler

- Akbulut, Uğur, “ Suriye’ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi”, *History Studies*, 2, 2010, s.1-11.
- Akyıldız, Ali, *Osmanlı’da Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2019.
- Akyay, Bülent, *Tesalya Meselesi (1881)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2001.
- ΑΓΛΑΪΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ. “ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥΔΗΜΟΥ ΠΑΓΑΣΩΝ (ΒΟΛΟΥ)”, 1881- 1944. Yanya Üniversitesi Doktora Tezi, Yanya 2003.
- Beaver, S.H., “Ravilways in the Balkan Peninsula”, *The Geographical Journal*, 97(5), 1941, s. 273-294.
- Çakılcı, Diren, *Rumeli Telgraf Hatları (1854- 1876)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2019.
- Çiftçiöğlü, Ferdi, “XIX. Yüzyılda Tırhala Sancağı (1821- 1881)”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa, 2018.
- Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 1992.
- Ekin, Ümit, *XVII.- XVIII Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaşım ve İletişim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2002.
- Hut, Davut, Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı, V. Engin ve A. Uçar (ed), *Osmanlı’da Ulaşım Kara- Deniz- Demiryolu* (s.71- 101) içinde. İstanbul: Çamlıca, 2011.

Hastaoglou- Martinidis, V, Depicting Volos Mediterranean Networks for the City Museum. *Museums in Motion*, 2015.

Haniççe, Murat, Osmanlı Taşrasına Telgraf Hattı çekilmesinde yaşanan Zorluklar Niksar- Erbaa-Tokat Telgraf Hattı Örneği. *History Studies*, 9, 2017, s. 63-99.

İpek, Nedim, Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838- 1900). *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1(1), 2006, s. 107- 121.

Koca Nemlioğlu, Yasemin, “Türkiye’de Liman Şehirlerinin Gelişimi: Ard Bölge ve Ticari Ağlar”, *Journal of Current Researches on Social Sciences*, 7 (3), 2017, s. 159- 180.

Kiel, Machiel, “Tesalya” *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, c.40, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2011.

Kaynak, Muhteşem, “Osmanlı Ekonomisini Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bakış” *Toplumsal Araştırmalar Dergisi*, 5, 1984, s. 66-85.

Kaynak, Muhteşem, “*Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara, 1982.

Kaçar, Mustafa, “*Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854- 1871)*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1986.

Subaşı, Turgut- Bal, E. Bengü, “ Tanzimat Dönemi’nde Osmanlı Devleti’nin Bosna Hersek’e Yaptığı Muhaberat ve Telgraf Hizmetleri”, *Pesa Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 1 (2), 2015, s. 37- 55.

Sami, Şemsettin, Tesalya. *Kamûsu’l- Alâm* , (c.3, s. 1652-1653). İstanbul: Mihran Matbaası,1308.

Sami, Şemsettin, Golos. *Kamûsu’l- Alâm* , (c.5, s. 3284). İstanbul: Mihran Matbaası, 1314.

Sak, İzzet- Çetin, Cemal, “ XVII- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 16, 2004, s. 179- 221.

Safa, Lina, *Osmanlı Döneminde Selanik*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2017.

Serbestoğlu, İbrahim, “Yunanistan’a Geçiş Sürecinde Tesalya Müslümanlarının Durumu”, *Belleten*, C. LXXVIII, S. 283, Aralık 2014, s.1075-1098.

Serbestoğlu, İbrahim, “1897 Türk-Yunan Savaşı’nda Ecnebilerin Zararlarının Tazmini Meselesi”, *OTAM*, 34, 2013, s. 223- 243.

Serbestoğlu, İbrahim- Temizer, Abidin, Amasya’da Telgraf Hatlarının Çekilmesi. Y. Atayeter ve İ. Avcı (ed.), *Uluslararası Akdeniz Medeniyetleri Sempozyumu* (s.83- 90) içinde. Ankara: Gece Kitaplığı, 2016.

Tuğlacı, Pars, *Osmanlı Şehirleri Tarihi*. İstanbul: Milliyet Yayınları, 1985.

Ünlü, Tülin Selvi- Göksu, Emel, “Osmanlı’dan Ulus-Devlete Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekâna Müdahale ve Kent Kimliğindeki Değişim- Mersin ve Volos Örneği”, *METU JFA*, 1(5), 2018, s. 1- 38.

Ünlü, Tülin Selvi, “*On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2016.

Yıldırım, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12 (1), 2002, s. 311- 324.

Yazıcı, Nesimi, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *OTAM*, 3 (3), 1992, s. 333- 377.

Yerolympos, Alexandra, Planning Reform in the European Provinces of the Ottoman Empire at the End of the 19th Century. *Economy and Society on Both Shores of the Aegean*, 2010, s. 1- 23.

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