



**T. C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİH BİLİM DALI**

19.YÜZYILDA KALAS (GALATI) İSKELESİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Hadis SÜT

BURSA - 2015



**T. C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİH BİLİM DALI**

19.YÜZYILDA KALAS (GALATI) İSKELESİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Hadis SÜT

Danışman

Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ

BURSA - 2015

T. C.

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Tarih Anabilim/Anasanat Dalı, 701042003 numaralı Hadis SÜT'ün hazırladığı
"19.yüzyılda Kalas (Galati) iskelesi" konulu Yüksek Lisans Tezi ile ilgili tez savunma
sınavı, 13.07/2015 günü 11:00 - 12:00 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara
alınan cevaplar sonunda adayın tezinin/çalışmasının
(başarılı/başarısız) olduğuna (... BAŞARILI) (oybirliği/oy çokluğu) ile karar
verilmiştir.

C. Çiğ

Prof. Dr. Cafer GİFTÇİ
Uludağ Üniversitesi

Üye (Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu
Başkanı)
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Zamir

Doç. Dr. Zeynep Dörtok ABALI
Uludağ Üniversitesi

Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Uğur

Prof. Dr. Yusuf Oğuzoğlu
Düzce Üniversitesi

Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Üye

Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Üye

Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

13/07/2015

ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı : Hadis Süt
Üniversite : Uludağ Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı : Tarih
Bilim Dalı :
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı :
Mezuniyet Tarihi : / / 13.07.2015
Tez Danışman(lar)ı : Cafer Çiftçi

19.YÜZYILDA KALAS (GALATI) İSKELESİ

Kalas (Galati) Osmanlı arşiv belgelerinde kasaba olarak geçmektedir. Romanya’da, aşağı Tuna nehri sahilinin sol tarafında, Bükreş’in kuzeydoğusunda yer alır. Kasaba Seret (Siretu) nehrinin Tuna’ya döküldüğü yerde bulunur. Aynı isimle bir limanı vardır. 19. yüzyılda kalas’ın idari yapısı dönemin idarecileri tarafından hazırlanan nizamnamelerle şekillenmiştir. Kalas’ın idaresinde etkili olan kurum şebenderhanelerdi.

Kalas; Avrupa komisyonunun Tuna Nehri üzerinde oluşturduğu idarenin merkeziydi. Kalas 19. yüzyılın son çeyreğinde yaşanan kolera salgınında ciddi kayıplar vermiştir. Boğdan’a bağlı bir kaza olan Kalas, Eflak ve Boğdan’ın, Tuna civarındaki üretim bölgelerinin hububatını ihraç eden en önemli iskeledir. Kalas’ın, Tuna’nın Karadenize dökülen ağzında yer alan Sünne limanıyla büyük çapta bir ticareti vardı. Avusturya ve İngiltere’nin Kalas’ın ticaretinde önemli bir hakimiyeti görülmektedir. Özellikle Avusturya gemi taşımacılığında söz sahibiydi.

Kalas 19.yüzyıl azınlık isyanlarından etkilenmiş, Rumlar ve Ermenilerin çalışmalarına sahne olmuştur. Rusya’nın Kalas’taki bu hareketlenmelere destek vererek hakimiyet kurmaya çalıştığı görülmektedir. Rusya’nın Kırım savaşı ve 1877-1878 Osmanlı Rus savaşları öncesi Kalas’taki çalışmaları hakimiyet kurma çabasının sonuçlarıydı.

Bu çalışmada Tuna Nehri üzerinde bulunan Kalas iskelesinin 19.yüzyılda sahip olduğu idari ve ticari konumu açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler

Osmanlı İskele Nehir Kalas Tuna

ABSTRACT

Name and Surname : Hadis Süt
University : Uludağ University
Institution : Social Science Institution
Field : History
Branch :
Degree Awarded : Master
Page Number :
Degree Date : / / 13.07.2015
Supervisor (s) : Cafer Çiftçi

HARBOUR GALATI IN THE 19TH CENTURY

Galati has been mentioned as a town in Otoman archives. It is located at the left side of down the river Danube and in northeast of Bucharest in Romania. The town is located in where river Siret flows into river Danube. It has a harbour with the same name. In the 19th century, administrative structure was organized with regulations prepared by administrators. The organizations which have a impact on the administration of Galati were the embassies.

Galati was the center of the administration that European Comission assembled on river Danube. Galati, had serious losses because of cholera epidemic in the last quarter of the 19th century. Galati as a town connected to Moldavia, was the most important port of Wallachia and Moldavia which had exported cereals of the production regions around river Tuna. Galati used to have a large amount of trade with harbour Sulina in where river Danube flows into Black Sea. It is obviously seen that Austria and England had an important dominance on the trade of Galati. Especially Austria used to have influence on shipping.

Galati was affected by the minority riots in the 19th century, and had witness to activities of Greeks and Armenians. It is seen that Russia had tried to provide a domination supporting these activities in Galati. The attempts of Russia in Galati before Crimea war and 1877-1878 Ottoman - Russian wars, were the results of effort of establishing dominance.

In this study, it is intended to explain the administrative and commercial situation of harbour Galati located on the river Danube in the 19th century.

Keywords

Ottoman Harbour River Galati Danube

ÖNSÖZ

Tarih boyunca şehirlerin kurulması ve gelişmesinde farklı etkenler rol oynamıştır. Bazı yerlerde ırmak, deniz, göl vb. etkenler şehrin kurulması için yeterli olmuştur. Bununla birlikte şehirleri sadece saydığımız coğrafi şekillerle sınırlandırmak yetersiz kalacaktır. Kimi şehirlerin dinî bir yapı, ticarî bir güzergâh üzerinde bulunması da önemli bir şehir olması adına yeterli bir sebep olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kent veya kentsel yerleşimlerin ortaya çıkışları, gelişmeleri insan kitlelerinin yer değiştirmeleriyle olur. Şehirlerin insan kitlelerini çekebilmesi için geniş ticarî ve sosyal olanaklara sahip olmalıdır. Göç hareketleri kent veya kır yerleşimlerinde toplumsal, kültürel ekonomik, siyasi birçok sonucun ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Balkan coğrafyası tarihin her döneminde göç almış karma yapılı bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yapının ortaya çıkmasında birçok sebep vardır. Bu konuda nüfusun karmaşık hali bölge için bir zenginlik kaynağı olduğu kadar, süregelen bütün sorunların da ana kaynağı olmuştur.

Türklerin Balkanlar'a çok eski dönemlerden beri göç ettikleri biliniyor. Balkan coğrafyasında Türkler kimi zaman büyük devletler kurmuşlardır. Türk boyları bazı dönemlerde paralı asker olarak Balkan devletlerinin ordularında görev almışlardır. Türk toplulukları Balkanlar'da varlıklarını farklı konumlarda yüzyıllar boyu sürdürmüşlerdir. Ancak her dönemde millî varlıklarını muhafaza edememişlerdir.

Türklerin Balkan topraklarına yaptıkları göçlerin belli başlı amaçları arasında cihan hâkimiyeti ana sebep olarak dururken bununla bağlantılı olarak yeni yerler keşfetme arzuları, bağımsızlıklarına düşkün olmaları gibi ayrı sebepler de gösterilebilir.

Türkler İslâm dinine girince cihat anlayışını benimsemiş, İslâmiyet'i yayabildikleri en uç noktaya götürmeye çalışmışlardır. Göçler, ulusal amaçların dini amaçlarla örtüşmesi ile daha da sistemli ve etkili hale gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin kurulduğu bölgeye

bakıldığında cihat anlayışını yerine getirebilecek bir konumda bulunuyordu. Bizans ile yaptığı savaşlar hem millî hem de dinî karakterlere bürünebiliyordu. Ayrıca Osmanlı geriden gelen Türk göçlerini de bu amaçla kendi düzeni içine sokmuştu. Osmanlı Devleti iskân politikasını uygulamaya sokarak Balkan tebaasının İslamlaşmasını hızlandırmıştı.

Tuna Nehri Osmanlıların Balkanlar'daki en önemli sınır noktalarından biriydi. Osmanlı Devleti'nin Tuna'dan bağı kopana kadar bu böyle devam etmiştir. Doğal olarak güvenlik duvarı olarak var olmasının yanında zengin havzası sayesinde bereketli bir bölgedir. Tuna Nehri'nin üzerinde taşımacılığın da yapılması ile gelişmiş bir ticaret ağı kurulmuş ve üzerinde çok büyük mücadelelerin olduğu dönemler yaşanmıştır. Bu çalışmada Tuna Nehri üzerinde kurulan iskelelerden Kalas İskelesi ele alınmıştır.

Danışman hocam Prof. Dr. Cafer Çiftçi bu tezin hazırlanmasında rehberliği ve önerileriyle çalışmalarımı yönlendirdiği için kendisine saygı ve şükranlarımı sunarım.

Bursa, 2015

Hadis SÜT

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
ÖZET	III
ABSTRACT	V
ÖNSÖZ.....	VI
KISALTMALAR VE SİMGELER	X
TABLO LİSTESİ	XI
ŞEKİL LİSTESİ	XII
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	15
19.YÜZYILDA KALAS'IN İDARİ YAPISI.....	15
I. KALAS KASABASI'NİN NÜFUS DURUMU	15
II. VİLAYET NİZAMNÂMELERİ VE TUNA VİLAYETİ'NDE UYGULANMASI. 16	
A. 1864 Vilayet Nizamnâmesi.....	16
B. 1871 Vilayet Nizamnâmesi'nde Tuna Vilayeti'nin Durumu.....	19
III. OSMANLI DEVLETİ'NDE ŞEHBENDERLİK KURUMU, KALAS'TAKİ OSMANLI ŞEHBENDERLERİ VE ŞEHBENDERLERİN KALAS'TAKİ FAALİYETLERİ	20
A. Şehbenderhanelerde Görevli Memurlar	23
1.Başşehbender.....	23
2.Şehbender	23
3.Şehbender Vekilleri.....	24
4.Kaçılar Memurları	24
5.Fahri Şehbenderler	24
IV. TUNA NEHRİ ÜZERİNDE GÜVENLİĞİN SAĞLANMASI VE KALAS İSKELESİ'NİN GÜVENLİĞİ	27
A. Avrupa Komisyonu'nun Kalas'taki İdarî Düzenlemeleri.....	28
B. Avrupa Komisyonu'nun Hazırladığı İlk Nizamnâmenin Kalas'ta İlan Edilmesi .	29
V. KALAS'TA 1871-1873-1893 YILLARINDAKİ KOLERA SALGINLARI	35
A. 1872 Yılı Kolera Salgınının Kalas'taki Etkisi.....	35
B. 1873 Yılı Kolera Salgınının Kalas'taki Etkisi.....	36
C. 1893 Yılı Kolera Salgınının Kalas'taki Etkisi	38
İKİNCİ BÖLÜM	40
19. YÜZYILDA KALAS'IN TİCARİ DURUMU.....	40
I. 19. YÜZYILDA KALAS'TA TİCARET	40

II. KALAS İSKELESİ VE SÜNNE İSKELESİ ARASINDAKİ TİCARİ İLİŞKİ	47
III. KALAS'TA YABANCI DEVLETLERİN TİCARETİ	50
A. Avusturya'nın Kalas'ın Ticaretindeki Etkisi	50
B. Avusturya'nın Kalas'a Gemi Seferleri Başlatması	52
C. İngiltere'nin Kalas'ın Ticaretinde Var Olmaya Başlaması	55
D. Kanal Projelerinin Kalas'ın Ticaretine Etkisi	58
E. Kırım Savaşı Sonrası Kalas'ta Ticaretin Artması	59
F. Osmanlı'nın Kalas'ta Ticaret Odası Kurması	60
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	63
19. YÜZYILDA KALAS'TA RUSYA'NIN HAKİM OLMA ÇABALARI VE ERMENİ, RUM AZINLIK HAREKETLERİ	63
I. OSMANLI DEVLETİNDE İSYANLARIN KALAS'TAKİ YANSIMALARI	63
A. Kalas'taki Rumların Faaliyetleri	64
B. Kalas'taki Ermenilerin Faaliyetleri	66
II. KALAS İSKELESİNDE RUSYA'NIN ETKİN OLMA ÇABALARI	72
A. Kırım Savaşının Kalastaki Yansımaları	76
B. 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşının Kalas'a Etkisi	79
SONUÇ	82
KAYNAKÇA	86
I. ARŞİV BELGELERİ	86
II. SALNÂME VE GAZETELER	87
III. KİTAPLAR	87
IV. SÜRELİ YAYINLAR	90
V. ANSİKLOPEDİ MADDELERİ	92
VI. TEZLER	92
VII. SÖZLÜKLER VE DİĞER KAYNAKLAR	93

KISALTMALAR VE SİMGELER

MKT. MHM	: Mektubî Mühimme Kalemî
A.Ü. D.T.C.F.	: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi
a.g.e.	: Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adı Geçen Makale
BEO A.DVN.MKL	: Bâbîâli Evrak Odası Mukavele Kalemî
BEO A.DVN.NMH	: Bâbîâli Evrak Odası Nâme-i Hümayun Kalem
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C	: Cilt
HH	: Hattı Hümayun
HR TO	: Hariciye Nezareti Tercüme Odası
HR SYS	: Hariciye Nezareti Siyasi Kalemî Belgeleri
İA	: İslâm Ansiklopedisi
İ.DH	: İrade Dahiliye
İ.HUS	: İrade Hususi
İH	: İrade Hariciye
İ.MM	: İrade Meclis-i Mahsus
İ.MV	: İrade Meclis-i Vâlâ
İÜİFM	: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası
İÜEFTD	: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi
km	: Kilometre
m	: metre
ML.VRD	: Maliye Varidat Defterleri
Nr	: Numara
TDVİA	: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
TTK	: Türk Tarih Kurumu
S	: Sayı
s	: Sayfa
YKY	: Yapı Kredi Yayınları
yy	: yüzyıl
Y.A-HUS	: Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı

TABLO LİSTESİ

Tablo 1.1. Şehbenderhane görevlilerinin Müslim-Gayrimüslim dağılımı	23
Tablo 1.2. Kalas'taki Şehbenderler	26
Tablo 3.1. Viyana'dan Kalas'a Vapur Seferleri	54
Tablo 3.2. Kalas'tan Viyana'ya Vapur Seferleri.....	54



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1. Tuna Nehri'nin kıyısında bulunan iskele ve şehirler 8



GİRİŞ

Kalas (Galati) Osmanlı arşiv belgelerinde kasaba olarak geçmektedir. Romanya’da, aşağı Tuna nehri sahilinin sol tarafında, Bükreş’in kuzeydoğusunda yer alır. Kasaba Seret (Siretu) nehrinin Tuna’ya döküldüğü yerde bulunur. Aynı isimle bir limanı vardır. Tuna üzerindeki limanı büyük gemilerin yanaşabilmesine imkân verecek kadar büyük ve sağlamdır. Liman ticareti çok canlıdır¹. Osmanlılar ilk defa Çelebi Mehmed (1413-1421) zamanında Eflak vergiye bağlandıktan sonra Boğdan topraklarına girmişler fakat alamamışlardır. İstanbul’un fethinden sonra Osmanlı Devleti’ne tâbi olan bu prenslik yıllık olarak verdiği 2000 altın vergiyle varlığını sürdürmüş fakat II. Mehmed (1451-1481) prensliğin iç işlerine karışmamıştır. 1484 yılında Kili ve Akkirman’ın alınmasıyla beraber Boğdan birliği ve civar topraklar da Osmanlı hâkimiyetine girdi¹. II. Bayezid (1481-1512) zamanında Osmanlı Devleti’ne bağlanan ve Boğdan’a bağlı bir kaza olan Kalas, İbrail iskelesiyle birlikte Eflak ve Boğdan’ın, Niğbolu’dan Hırışova’ya kadar Tuna civarındaki üretim bölgelerinin hububatını ihraç eden en önemli iskeledir². Kalas İskelesi üzerinden Avusturya’dan gelen keresteye de ülkemizde “kalas” denmiştir³.

Kalas Boğdan bölgesinde yer almaktadır. Ama bazı kaynaklarda konumundan dolayı Osmanlı döneminde Dobruca bölgesinde gösterilmiştir. Kalas ve İbrail şehirleri Tuna’nın karşı kıyısında bulunduğundan bu şehirler Dobruca içinde sayılmıştır. Bu iki iskele Eflak ve Boğdan prensliklerinden başta İstanbul olmak üzere imparatorluğun başka şehirlerine gönderilecek (zahire, kereste, yağ, bal vb.) emtiyanın sefinelere nakledildiği limanlardı. Bu iki liman prensliklere değil, Osmanlı’ya bağlı yerlerdi. Kalas adına ilk kez 1445 yılı itibariyle rastlanıyor. Kalas XVI. yüzyılın başlarında sadece bir köydü ve 1700’e doğru da henüz büyük bir iskele değildi. Fakat XIX. yüzyıldan itibaren bölgede artan ticaretle birlikte şekillenmeye ve büyümeye başladı⁴.

¹ Abdülkadir Özcan, “Boğdan”, **DİA**, C. VI, İstanbul 1992, s. 269-27.

² Lütfi Güçer, “XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul’un İâşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, **İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt XI, No.1-4, İstanbul, 1952, s.405

³ Tahir Sezen, “Osmanlı Yer Adları”, **T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü**, Ankara, 2006, s. 272.

⁴ Cezmi Karasu, “Romanya Dobrucası’ndaki Osmanlı Eserleri”, **Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Eskişehir, 2009 , s.1-2.

Kalas İskelesi'nin üzerinde bulunduğu Tuna Nehri ve nehrin bulunduğu Balkan topraklarını incelemek Kalas İskelesi'nin misyonunu daha net gösterecektir. Balkanlar Avrupa Kıtası'nın güneyinde ve güneydoğusunda bulunan yarımada şeklinde bir coğrafyadır⁵. Balkanlar, Doğu ile Batı arasında sürekli hâkimiyet sahası olmuştur. Balkan toprakları Roma, Bizans ve Osmanlı hâkimiyeti altında bulunduğu sürece bir bütünlük içinde kalmıştır. Balkan toprakları hem Kuzey Avrupa hem de Anadolu için dengeyi sağlayabilecek kilit nokta olmuştur. Ancak Balkan topraklarında ne zaman egemen güç zayıflamışsa, Anadolu ve Avrupa için sıkıntılı bir dönem yaşanacak demektir. Bu nedenledir ki her iki bölgenin geçiş noktası olan Balkan coğrafyasının güvenliği son derece önem arz etmiştir⁶.

Tuna Nehri, Avrupa'nın Volga Nehri'nden sonra en uzun ikinci nehri olup 2857 km'dir. Tuna Nehri Almanya'nın Karaorman bölgesinde doğar. Kaynağını Karaorman bölgesinden aldıktan sonra Almanya, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Bulgaristan, Romanya, Moldova ve Ukrayna'dan geçmektedir. Tuna Nehri Romanya'nın Chilia (Kili), Sfântul (Hızırilyas), Sulina ağzlarından Karadeniz'e dökülür⁷. Tuna Nehri geçtiği ülkeler için bir doğal sınır olarak kabul edilmiştir. Yatağında daima bol su bulunur. Tuna Nehri'nin her kısmı için aynı akış rejiminden söz etmek pek mümkün değildir. Nehrin yukarı kesimleri Alp dağlarının buzullarından beslenirken, aşağı kesimleri Doğu Avrupa'nın kar sularıyla beslenir. Tuna Nehri'nin oldukça fazla beslenme kaynağı vardır. Nehrin geniş bir havzaya sahip olduğu 300'ü aşkın kolundan anlaşılmaktadır. Tuna iki boğazla ayrılmış üç büyük havzanın topladığı sularla beslenir. Yukarı Tuna, Viyana'nın aşağısındaki bir boğazla ayrılır ve Macaristan'a kadar olan kısmını içerir. Buradan, Bulgaristan ve Romanya sınırına kadar uzanan kısmı ise Orta Tuna olarak adlandırılmaktadır. Belgrat ile Vidin arasındaki Demirkapılar'a gelinceye kadar Tuna, kollarının da yardımıyla suladığı birçok oviden geçer. Başlıca kolları olan Drava, Tisza ve Sava'yla Demirkapılar'a girmeden önce birleşir⁸.

Demirkapılar, Tuna'nın Macaristan ovasından Karadeniz çöküntü hendeğine girerken Güneybatı Karpatlar'la Balkan Dağlarını birleştiren yükseltiyi derin boğazlarla

⁵ Kemal H. Karpat "Balkanlar", **TDVİA**, C. 5, TDV Yayınları, İstanbul, 1992, s. 25.

⁶ Karpat, a.g.m, s. 26-27.

⁷ "Tuna", **Ana Britannica**, C.XXI, İstanbul, s. 211-212.

⁸ Maxim Mihai "Tuna", **TDVİA**, C. 41, TDV Yayınları, İstanbul, 1992, s.372.

geçtiği mevkidir. Burası Orta Avrupa, Adriyatik, Balkanlar, Karadeniz ve Doğu Avrupa steplerinden gelen yolların kavuştuğu bir yer ve nehir suyunun akış hızının fazla ve ulaşımın en zor olan bölümlerinden birisidir. Buraya kadar genelde nehrin sağ kıyısı düz, sol kıyısı ise yüksektir⁹.

Tuna Nehri Viyana, Bratislava, Budapeşte, Belgrad, Giurg (Yergöğü), Brailla (İbrail), Galati (Kalas), Tulça, Sünne gibi liman ve iskelelere sahiptir. Balkanlar'ın büyük bir kısmını içine alan bu çok büyük havzada gerek Tuna'nın gerekse Tuna'ya karışan nehirlerin suladığı ovalarda büyük miktarda zahire üretimi yapılıyordu¹⁰. Tuna kıyısındaki bu şehirler hinterlandlarındaki ziraat ve sınaat ürünlerin ihraç noktaları olduğu gibi aynı zamanda ithal malların iç bölgelere girişini sağlayan iskele görevlerini de görmekteydiler¹¹.

Yılda birkaç kez taşan nehrin yatağı 750 metre ile 1600 metre genişliğinde, derinliği ise en az 3,5 metredir. Nehir kabardığı zaman bu genişlik bazı yerlerde 10 kilometreye, derinlik ise iki katına çıkmaktadır. Bu özellikleri ile aşılması çok güç, tabii bir engel teşkil eder. Bu engel tarih boyunca kendisine karışan büyük nehirler dolayısıyla da nehir boyunca etnik, kültürel, ekonomik, siyasî farklılıkların belirleyicisi olmuştur. Tuna Nehri Balkanlar'da ve Avrupa'da birçok devletin ve şehrin sınırlarının çizilmesinde etkili olmuştur. Tuna Nehri Balkan topraklarının kuzey sınırı olarak kabul edilir. Ayrıca geniş bir coğrafya olan Orta ve Doğu Avrupa'yı Balkanlar'dan ayıran sınır olarak da kabul edilmektedir¹².

Tuna Nehrinin akış hızı saate 2 - 2,5 mildir. Nehrin derin oluşu ve çok su taşıması üzerinde gemilerin hareketini kolaylaştırmıştır. Bunun yanında nehir sert iklimden dolayı bazı kışlar donmaktadır. Demirkapılar'dan Boğazköy'e kadar batı-doğu doğrultusunda aktıktan sonra kuzeye yönelir. Kalas'tan sonra yön değiştirerek tekrar doğuya doğru akar. Tulça'dan sonra geniş bir delta oluşturur. Daha sonra delta üzerinde üç ana kola ayrılarak Karadeniz'e dökülür. Bu kollar kuzeyden güneye sırasıyla Kili (Kilya), Sünne (Sulina) ve Hızır İlyas (St. Georges)'tır. Ulaşımın en zor olduğu bölümlerden birisi de bu boğazlardır.

⁹ Decei Aurel, "Demirkapı" **İslâm Ansiklopedisi**, C.3, MEB, İstanbul, 1993, s. 522.

¹⁰ Osman Nuri Peremeci, **Tuna Boyu Tarihi**, Resimli Ay Matbası, İstanbul, 1942, s. 7.

¹¹ 1286 Tarihli Tuna Vilayet Salnâmesi, Def'a 2, Tuna Vilayet Matbaası, Rusçuk, 1286, s. 122.

¹² Nihat Engin, Osmanlılarda İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1984, s. 59-68.

Nehrin üç ana kola ayrılması boğazlardaki suyun derinliğini azalttığı gibi getirdiği alüvyonları da deltada bırakmakta, bu da kumdan adacıklar oluşmasına ve suyun yayılarak derinliğinin azalmasına sebep olmaktadır.

Roma döneminden beri Tuna Nehri, Balkanlar'ın kuzey sınırı olarak belirlenmiştir. Kuzeyden çizilen bu hudut, Eflak ve Boğdan'ı dışarıda bırakıyorsa da burası bütün tarihi boyunca; mukadderatı, siyaseti ve ekonomisi ile Balkan memleketlerinden ayrılmamıştır.

Tuna nehri güneyde, İstanbul ve Çanakkale boğazları gibi ordular için aşılması güç bir su engeli oluşturuyordu. Tuna'ya akan nehirler ve bölgenin coğrafi yapısı kuzeyden gelen orduların kuvvetlerini bölmelerine, dolayısıyla güç kaybına sebep oluyordu¹³. Ayrıca Tuna, Karadeniz'e inen en önemli ticaret yolu olduğundan ve iki kıyısı arasında hareketli bir ticaret ağı olması dolayısıyla Tuna aşılmaz bir engel olmamıştır. Balkanlar'a hâkim olan devletler daima Tuna'nın kuzeyindeki yerleri kendi hâkimiyetleri altında tutmayı istemişlerdir. Fakat kuzeyde tam bir hâkimiyet olmadığı için kültürel ve sosyal yapı bakımından Tuna'nın kuzeyi ile güneyi önemli farklılıklar göstermiştir. Tuna tarih boyunca özellikle askerî bakımdan Balkanlar coğrafyasının kuzey sınırı olarak kalmıştır¹⁴.

Eflak ve Bulgar yaylasındaki büyük şehirler nehir vadisinin dışındadır. Tuna'nın güneyindeki Vidin, Lom, Rahova, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Tutrakan, Silistre, Boğazköy, Hırsova, Maçın, Potbaşı, Tulçı, Sünne ve kuzeyindeki Kalafat, Turnu Magurele, Zemniça, Yergöğü, Oltenitza, Kalarası, İbrail, Kalas, İsmail, Kili gibi şehirler genellikle Tuna'ya karışan nehirlerin ağzında bir iskele şehri veya karşılıklı olarak önemli yollar üzerinde, köprübaşlarında kurulmuşlardır.

Su kaynakları, ticaret yolları ve önemli kültürel merkezler, şehirlerin kurulmasında ve gelişmesinde önemli etkenler olmuştur. Tuna Nehri de hem bölge için önemli bir su havzası hem de önemli bir dışa açılma kapısı olarak Balkan yarımadası için hayati bir değere sahiptir. Bu nedenle Tuna Nehri'ni yukarıdaki kentlerin varlığının önemli bir kaynağı olarak görmek hiç de yersiz olmayacaktır.

¹³ İsmail Selimoğlu Osmanlı Devleti'nde Tuna Vilayeti (1864-1878), (Yayımlanmamış Doktora Tezi), A.Ü.Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1995, s. 24.

¹⁴ Halil İnalçık, "Türkler ve Balkanlar", **Balkanlar**, Eren Yayınları, İstanbul, 1993, s. 12.

Ortaçağ boyunca Tuna boyunca sürüp giden mücadelelere Osmanlı hâkimiyeti son vermişti. Bu dönemde Tuna'nın doğuya doğru akan suları Avrupa için hemen hemen terk edilmiş bir ticaret yoluydu. Avrupa devletlerinin kontrolündeki yollar Kalas'a, İbrail'e kadar gitse de daha da uzaklara ulaşabilen Tuna, Türklerin hâkimiyetinde bir iç ulaşım nehri olmuştu¹⁵.

Balkan coğrafyasının dağlık ve ilerlemeye elverişsiz olması Balkan topraklarına hâkim olmak isteyen devletler için olumsuz bir durumdu. Yapılan seferlerde zorluklarla karşı karşıya kalmak ilerlemeyi zorlaştırmış ya da geciktirmiştir. Fakat geniş bir nehir havzasına sahip olması ordular için bir avantaj oluşturmuştur. Nehir boylarında ilerlemek avantajlı bir durum ortaya çıkarmıştır. Osmanlı Devleti de Balkan ve Tuna coğrafyasında ilerlerken bu avantajı kullanmıştır. Önemli yollar ve geçiş noktaları ele geçirilerek ilerlemek çok etkili bir yoldu. Osmanlılar Meriç, Drina ve Morova nehirleri boyunca aşama aşama ilerleyerek Tuna ve Avrupa dolaylarına ilerlemişlerdi¹⁶.

Osmanlı Devleti Balkan topraklarına adım attığında, dağlık ve birlikten yoksun Balkan milletleriyle karşılaşmıştır. Osmanlı Devleti'nin kuvvetlerine karşı koyabilecek bir güç Balkan uluslarında mevcut değildi. Nitekim Sırp sındığı Savaşı'nda Balkan uluslarının oluşturduğu orduların mağlup edilmesi Osmanlı kuvvetlerine karşı koyulamayacağını göstermiş, yapılan diğer karşı koymalar da sonucu değiştirmeye yetmemiştir¹⁷.

Osmanlı kuvvetleri Sırp sındığı galibiyeti sonrasında Tuna Nehri'nin aşağı kısımlarına ulaşmayı başarmışlardı. Bulgar Krallığı'nın Osmanlı topraklarına dâhil olmasıyla aşağı Tuna kıyıları Osmanlı denetimine girmiştir. Murad Hudâvendigâr zamanında Bulgar Krallığı'ndan Niğbolu, Silistre Rusçuk, Hezargrad ele geçirildi (1389). Kosova'da kazanılan zafer, Tuna hâkimiyetini daha da kuvvetlendirdi ve Tuna üzerinde hâkimiyet sağlandıktan sonra Türk akıncıları Eflak üzerine akınlar yapmaya başladı¹⁸.

Osmanlı Devleti Tuna üzerinde bu denli emin adımlarla ilerlerken, Macarlarla aralarında Tuna hâkimiyeti konusunda çekişmeler yaşanmaya başladı. Özellikle Tuna üzerinde bulunan Demirkapılar mevki önemli bir mesele oldu. Osmanlı kuvvetleri Avrupa

¹⁵ İlhan Ekinci, Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Samsun, 1998, s. 12

¹⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, C.1, 8. b., TTK Yayınları, Ankara, 2003, s. 187-193.

¹⁷ Uzunçarşılı, a.g.e., C. 1, s. 195.

¹⁸ Uzunçarşılı, a.g.e., C. 1, s. 252.

üzerine yapılacak seferler için Tuna Nehri'ne ve kollarına sahip olmak istiyordu. Ayrıca Balkan toprakları çok önemli bir hububat kaynağıydı. Osmanlı bu nedenlerle Balkanların ve Tuna Nehri'nin hâkimiyetinden vazgeçmek istemiyordu¹⁹.

Osmanlı Devleti Balkanlar'da Tuna Nehri'ne kolay egemen olmamıştı. Eflak ve Boğdan taraflarından şiddetli karşı koymalar oldu. Eflak ve Boğdan kuvvetlerinin önceliği Osmanlı kuvvetlerini Tuna'ya yaklaştırmamak iken daha sonraları Osmanlı ordularının Tuna'dan ileri gitmelerine engel olmak oldu. Fakat Osmanlı Devleti'nin sağlam duruşu ve Avrupa'daki Katoliklerin baskıları Balkan güçlerine Osmanlı Devleti ile anlaşmaktan başka çare bırakmamıştı²⁰ ve böylece de Osmanlı hâkimiyeti gerçekleşti.

Osmanlı XVI. - XVII. yüzyıllarda "Tuna Kaptanlığı" denen bir askeri teşkilat oluşturmuştu. Esas itibariyle Osmanlı Devleti'nde tek bir Tuna Kaptanlığı yoktu. Askeri açıdan üç adet kaptanlık vardı. Bunlar Beylerbeyinin emri altında idi. Buda Kaptanlığı; Buda Beylerbeyi'nin, Semendire Kaptanlığı; Rumeli veya Temeşvar Beylerbeyi'nin, Aşağı Tuna Kaptanlığı da Silistre-Özü Beylerbeyi'nin emri altında bulunmaktaydı. Ayrıca Demirkapı'dan Karadeniz'e kadar olan bölgenin güvenliğinden Eflak ve Boğdan voyvodaları sorumluydu²¹.

Askeri bakımdan Tuna Nehri Osmanlı Devleti için son derece önemliydi. Osmanlı Devleti; Avusturya, Macaristan, Lehistan ve Balkan topraklarına yapılacak seferler için asker, mühimmat ve erzak taşıma işini Tuna Nehri üzerinden yapmaktaydı. Bu nedenle nehrin güvenliği de çok önem kazanıyordu. Karadan çok uzun süren bir yol ve bu yol esnasında birçok tehlikenin olması nehir taşımacılığını önemli hale getirdi. Nehir, hem güvenli hem daha kısa süren bir yolculuk olması nedeniyle siviller için de çok uygun bulunuyordu²².

Tuna'da seyreden gemilerin türleri diğer iç denizlerde seyreden gemilerle aynı türdendir. Bunlar (Kadırğa, Başarda, Kalyon, Kalayta, Şayka) XVI. yüzyıl kayıtlarına göre Tuna şaykaları 2,70 m yüksekliğinde, 3,60 m genişliğinde ve 7,20 m uzunluğundaydı. XVI. - XVII. yy'da Tuna'nın en büyük tersanesi Rusçuk'ta bulunuyordu. Fakat zamanla

¹⁹ Uzunçarşılı, a.g.e., C. 1, s. 238.

²⁰ Uzunçarşılı, a.g.e., C. 1, s. 215-216.

²¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı,, **Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, 3.b., TTK Yayınları, İstanbul, 1998, s. 403.

²² Uzunçarşılı, a.g.e, s. 404.

Ruşuk tersanesi yetersiz kalınca Niğbolu, Vidin, İbrail, Yergöğü, Kalas (Galati) Belgrad ve Budin gibi yerlerde hasar gören gemiler tamir ediliyordu²³.

II. Viyana Kuşatması sonrası Osmanlı Devleti hem yukarı Tuna'yı hem de aşağı Tuna'nın bir bölümünü kaybedince Tuna Nehri uluslararası bir statü, bununla birlikte Avusturya'nın ve Rusya'nın ilerlemesinin yanında İngiltere ve Fransa da olaya müdahil olunca nehir hem ekonomik hem de siyaseten uluslararası bir nitelik kazanmış oldu²⁴.

Osmanlı Devleti için Balkanların bir önemi de Anadolu'dan gelen Türk göçlerini yerleştirecek bir yer olmasıydı. Bu sayede hem fetihler kalıcı kılınacak hem de Anadolu'nun yükü hafifletilecekti. Osmanlı, himayesi altına aldığı Balkan topraklarını kendisine tam bağımlı veya yarı bağımsız hareket etmelerine izin veriyordu. Bu sayede hem yerel halk ile çatışma olmayacak hem de Osmanlı Devleti gerektiğinde asker ihtiyacını karşılayacak bir merkez oluşturuyordu. Bir başka nokta da şu ki, Osmanlı Devleti hâkim olduğu topraklarda halka din, dil, ırk veya mezhep baskısı yapmadan, asimile etme politikası izlemeden hâkim olmuştur²⁵.

²³ Maxim, a.g.e, s. 374.

²⁴ Nicolae Jorgae, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, Çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2009, s. 230.

²⁵ Halil İnalçık, "Osmanlı Fetih Yöntemleri", **Cogito, Osmanlı Özel Sayısı**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999, s. 115-117.



Şekil 1.1. Tuna Nehri'nin kıyısında bulunan iskele ve şehirler²⁶

Tuna Nehri üzerinde sırasıyla şu iskeleler bulunmaktadır: Vidin, Lom, Rahove, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Tutrekan, Silistre, Boğazköy, Hırsova, Maçın, Potbaşı, Tulça, Sünne, Kalafat, Turnu, Magurele, Zeminiça, Yergöğü, Oltenitza, Kalarashi, İbrail, Kalas, İsmail ve Kili'dir. Tuna üzerindeki şehirler genellikle Tuna'ya karışan nehirlerin ağzında bir iskele şehri veya karşılıklı olarak önemli yollar üzerinde, köprübaşlarında kurulmuşlardır. Kalas (Galati) Tuna Nehri'nin Karadeniz'e döküldüğü yol üzerinde bulunmaktadır. Kalas kasabası Tuna Nehrinin Karadeniz'le bağlantısının kurulduğu Tulça'dan önce gelmektedir²⁷.

Balkanlarda Osmanlı hâkimiyetinin gerçekleşmesi ile Ortaçağın sonlarına doğru Tuna-Ren yöreleri ile Avrupa karasının orta ve kuzey yöreleri tarihlerinde ilk kez uluslararası ticarete katılmaya başladılar. En elverişli kara ve su yolları Osmanlı Devleti'nin eline geçmişti. Marsilya, Venedik, Ceneviz, Balkanlar; Tuna yolu üzerinden Türklerle ticarete başlamıştı. Avusturya, Avrupa ve Baltık yöresi Türk ticaret kollarının

²⁶ <http://elifmar.com/images/tuna-harita-B.jpg>. (23.04.2015).

²⁷ Ekinci, a.g.e., s. 9.

Tuna Nehri ve Karadeniz limanları üzerinden kolayca uzanabileceği yerler haline gelmişti²⁸. Aşağı Tuna da, Karadeniz gibi XV. asrın sonlarına doğru tamamen Osmanlı hâkimiyetine girince buradaki uluslararası ticaret önemini kaybetti ve bu nehirde sadece Osmanlı bandıralı gemilerle ticaret yapılmaya başlandı²⁹.

Tuna Nehri önceki asırlarda olduğu gibi Osmanlı Devleti zamanında da ve sonrasında da Avrupa ticareti için önemini hiç kaybetmemiştir. Orta Avrupa'yı Balkanlara, burayı da Karadeniz'e ve oradan da Akdeniz'e yani sıcak denizlere bağlayan çok hayati bir noktada bulunmaktadır. Osmanlı kaynaklarında "Orta Yol", Balkan kaynaklarında "İmparator Yolu" diye geçen bu güzergâh İstanbul-Sofya-Niş-Belgrad-Budin-Viyana yoludur. Tuna Nehri hem Belgrad'dan hem Budin'den ve hem de Viyana'dan geçen hat üzerinde bulunmaktaydı. Osmanlı topraklarında yer alan Budin ve Belgrad çok önemli askeri ve ekonomik noktalardır. Tuna nehrine komşu ülkelerde sıkı iktisadî münasebetler mevcuttu. XVI. yüzyılda Tuna ve Karadeniz kıyısındaki Trabzon, Sinop, Kefe, Samsun, İstanbul ve çeşitli kıyı şehirlerinden birçok ticaret gemisi; Tuna üzerinden Eflak ve çevrelerine geliyordu³⁰.

Osmanlılar, Tuna iskelelerinin gümrük gelirlerini Roma ve Bizans gibi bir araya getirerek bir kalemde topladılar. Bu amaçla 1585 yılında Tuna Defterdarlığı kuruldu. Osmanlı Devleti'nin kurmuş olduğu bu defterdarlık, Vidin'den Karadeniz'e, Varna'dan Özü'ye kadar Tuna İskeleleri gümrük ve resmi vergileriyle ilgili muamelelere bakardı³¹.

Osmanlı, Balkan fetihleri sonrası, Balkanlarda daha önce mevcut gelişmiş bir ticarî hayatın olmadığını fark etti ve Balkan topraklarındaki şehirleşmenin yetersizliğinden, tarım ekonomisinin olmayışından dolayı Anadolu'daki imar sistemini ve tarım ekonomisini bu topraklara da uygulamaya başladı. İmparatorluk düzeninin bu topraklarda sağlanması ile o döneme dek küçük devletlerin oluşturduğu sınır ve gümrükler kaldırıldı. Balkanlar'da düşük gümrük tarifesi uygulayan, güçlü bir imparatorluk düzeni geldi ve

²⁸ Mustafa Akdağ, **Türkiye'nin İktisadî ve İctimaî Tarihi**, C. II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1995, s. 163.

²⁹ İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", **Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi**, İstanbul, 1990, s. 6, 21.

³⁰ Maxim, a.g.e, s. 373.

³¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, C. 4, 6. b., Türk Tarih Kurumu Yayınevi, Ankara, 2003, s. 331.

ticarî gelişme hızlandı. Özellikle şehirleşme arttı. Balkanlar'da Osmanlı döneminde büyüyen ve gelişen şehirler başlangıçta idarî ve askerî merkezlerdi. Zamanla bu şehirler ticarî ve sınaî merkezler haline geldi. Gelişen bu merkezler ticareti ve ticaret yollarını canlandırdı³². Osmanlı, doğu mallarının merkezi olan Bursa'yı orta Avrupa'ya bağlamıştı. Tuna Nehri ve üzerindeki iskelelerinin oluşturduğu ticaret yolu bu bağlantının en önemli uzantısıydı. Tuna ve iskelelerinin, bu dönemin en önemli ticaret yollarından olan Bursa-Braşov hattının üzerinde büyük önem taşıdığı görülmektedir³³.

Yoğun bir deniz ve nehir ticareti trafiğine sahip olan Balkanlar'da, Osmanlı, fetih siyaseti gereği eski ticari gelenekler ve ticarî örgütlenmeleri reddetmemiş, ticari sistemine uygun olanları kabul etmiştir. Ekonomik hayat açısından Tuna, önemini korumaya devam etti. Nehir vasıtasıyla Osmanlının Balkan eyaletleri yalnızca nehrin öbür yakasında bulunan Eflak ve Boğdan ile değil, merkezî Avrupa ülkeleriyle de aktif ticarî ilişkiler kurdular³⁴.

Tarıma dayalı imparatorluklar tabii olarak önce kendi sınırları içinde yoğun bir iş bölümü paylaşımını yerleştirmek amacındaydılar³⁵. Devlet, nehir kıyısında olup iskeleleri olan kasabaların halkına, iskelelere bağlı hizmetler (arabalarla taşıma, yükleme, tamir işleri, fırtınalı havalarda kayıkçılara yardım, gümrük vergileri toplama) mukabili vergi muafiyetleri tanımıştı³⁶. Ayrıca devlet, nehirlerden geçişleri de çeşitli şekillerde kolaylaştırmıştı. Geçişler küçük nehirlerde genellikle devrin ileri gelenleri tarafından vakfedilen kayıklarla yapılırdı. Bazı yerlerde sancakbeyi ve diğer memurlara gelir temini için para karşılığı geçişler yapılırdı. Tuna gibi büyük nehirlerde hükümetin tesis ettiği ve çoğunlukla askerî gaye için kullanılan nehir donanmaları vasıtasıyla yine belli bir ücret karşılığı geçiş hizmeti verilirdi³⁷.

³² İncelik, a.g.e, 1993, s. 22-24.

³³ Halil İncelik, **Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)**, 10. b., Çev. Ruşen Sezer, YKY Yayınları, İstanbul, 2008. s. 295-297.

³⁴ Bistra Cvetkova, "X ve XVI. Yüzyıllarda Balkan Topraklarındaki Bazı Limanların Rejimi", **Toplum ve Bilim**, İstanbul, 1979, s. 3-4-8.

³⁵ A. Üner Turgay, "Trabzon", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)**, Ed. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quartet, İstanbul, 1994, s. 121.

³⁶ Osman Nuri Peremeci, a.g.e, s. 125.

³⁷ Cengiz Orhonlu, "Gemicilik", **Türkiyat Mecmuası**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1969, s. 158-159.

XV. ve XVI. yüzyılda Balkan ticaretinde etkili olan gruplar vardı. Ragüza tüccarlarının Sofya, Filibe, Pravadi, Varna, Silistre, Rusçuk, Razgrad, Şumnu, Tırnova, Niğbolu ve Vidin'de önemli kolonileri vardı. Eflâk'ta koloni kurmadılar ancak münferit olarak Tuna'nın öteki kıyısına geçiyor ve oradaki pazarlardan haberdar oluyorlardı. Hatta Musevileri, XVI. yüzyıl başlarında Balkanlar'da gelişen canlı ticarî hareketliliğin önemli bir unsuru olarak görünmektedir. Bunların faaliyetleri, Ragüza, Venedik ve diğer yabancıların ticarî faaliyetlerinden de fazlaydı. Museviler yalnız ithalat ve ihracatla meşgul olmuyorlar, üreticilerle sıkı bağ kurup geniş bir iç ticaret de yapıyorlardı. XVII. yüzyıl sonuna kadar Balkanlar'da; Ragüzalılar, Venedikliler, Museviler, Ermeniler ve İstanbul Rumları en önemli tüccar gruplarındandı. Hatta Rus tüccarları da Balkan şehirlerinin ziyaretçilerindendi³⁸. Özellikle Eflâklı tüccarlar Tuna'da Merkezi-Doğu Avrupa ile Osmanlı Devleti arasındaki ticareti neredeyse tekellerine almışlardı³⁹. Nitekim O.Bediz'e göre XVI. asır sonlarında Belgrad ile Budapeşte arasında nehir ticaretinin % 90'ı Osmanlı gemi ve tüccarları vasıtasıyla yapılmaktaydı. XVI. yüzyılda yalnızca Tuna'da değil, Tuna'ya akan nehirlerde de canlı bir ticaret olduğu görülüyor. Devletin içerideki değişime önem verdiğinin bir göstergesi olarak Orta Tuna'da bir nehir sancağı olan Sirem'de görmek mümkündür. Sancağın iki tarafını çevreleyen ve sonra da birbirine karışan iki nehirden küçüğü olan Sava'da nehir trafiği yoğun şekilde işliyordu. Özellikle Sava Nehri'nin aşağı çıkışında, Tuna Nehri'nin bazı kısımlarına oranla iki kat daha fazla ticari hareketlilik görünüyordu. Ayrıca Sava'daki iskelelerden toplanan vergiler bazı dönemlerde Tuna iskelelerinde toplanan vergiden daha fazla oluyordu. Sava'nın en batı bölgelerinden ırmak boyunca çok az mal gelmesine rağmen, Drina'dan aşağı giden seyru sefer de hesaba katılırsa nehrin aşağı çıkışında oldukça geniş bir ticarî faaliyet görülüyordu⁴⁰.

XVI. yüzyılda Anadolu ile Rumeli pamuklularının geniş ölçüde ihraç edildikleri yerler arasında Tuna'dan Kafkasya'ya kadar kuzey memleketleri de geliyordu. Bu, Orta-Kuzey Anadolu bölgesiyle, Kırım, Eflak ve Boğdan arasında XIII. yüzyıldan beri var olan siyasî, kültürel ve ekonomik bağların bir devamı niteliğindedir. 1500 tarihinde Kefe'den Semendre'ye kadar Tuna ve Karadeniz iskelelerine güneyden giden mallar arasında pamuklular, miktar ve değer bakımından başta geliyordu. Akdeniz ürünleri zeytin,

³⁸ Virginia Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupa'lı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı(1700-1850)", *İ.Ü.İ.F.M.*, C. XXVII, S. 1-2, İstanbul 1968, s. 37-43.

³⁹ İnalçık, a.g.e, 2008, s. 290.

⁴⁰ Danyal Bediz, "Osmanlı Türklerinde Denizcilik", *Önasya Mecmuası*, C. XI, 1966, s. 6-7.

zeytinyağı, turunçgiller, kuru üzüm ve meyveler, Arabistan ve Hint malları, baharatlar bu ithal listesini tamamlamaktaydı. Bu mallar Osmanlı sınırları ötesine Tuna limanları aracılığı ile Lehistan, Erdel ve Macaristan'a kadar gidiyordu⁴¹.

Fakat Tuna ülkelerinin Osmanlı için asıl ekonomik önemi İstanbul'un iâşesi için gereken hububatın sağlandığı yer olmasıydı. Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olarak İstanbul'un tarihi boyunca barındırdığı kalabalık halkın iâşesini temin etmekle mükellef kişiler için büyük bir mesele olmuştur⁴². Sonraki yıllarda bu ayrımın daha da kesinleştiği ve sık sık İstanbul haricine hububat taşınmasının önlenmesine çalışıldığı anlaşılıyor. Yalnız, savaşlar sırasında, özellikle Rus savaşları sırasında ordunun iâşesini sağlamak için Doğu Karadeniz'e ve Kafkas sahillerine hububat sevki yapılıyordu. Bazen de Tuna kıyılarının zahiresi ordunun iâşesine yetmiyor ve Anapa, Samsun, Sinop veya Akdeniz iskelelerinden takviye yapılması gerekiyordu⁴³.

XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Balkanlar'da ticarî mübadeleler hacminde bir fark olduğu ortaya çıkmaktaydı. Bu fark ani bir yükselme olmayıp sadece Batı Avrupa'dan Osmanlı İmparatorluğu'na yapılan ithalat ve Osmanlı İmparatorluğu'ndan Batı Avrupa'ya yapılan ihracatın artması şeklinde görülen tedrici, ticarî bir canlılıktır. İngiltere, Fransa, Hollanda, kısmen ve de yavaş olarak Orta ve Doğu Avrupa'da meydana gelen iktisadî, içtimaî ve siyasî değişme ve gelişmeler bu ticaretin artmasında etkili olmuştur. Doğal olarak bu etki Balkanlar'da da kendisini gösterdi⁴⁴.

Osmanlı Devleti Tuna sahilinde yapılan zahire alım-satımını ve diğer hususları denetlemek ve buralara nezaret etmek için Tuna Tüccar Nazırı unvanıyla bir görevli bulunduruyordu. Bu kişi gerektiğinde Tuna'nın Eflak sahilindeki Kalas, İbrail, Oltenitza, Zemniça ve Kalafat gibi iskelelerde de kendisine bağlı kişileri görevlendirme yetkisine sahipti. Kendisi ve görevlendirdiği kişiler masrafına karşılık olmak üzere Osmanlı tüccar gemilerinden diğer konsoloslar ve liman reisleri gibi vergi tahsil ediyorlardı. Tuna tüccar nazırının merkeze olağanüstü durumlarda hemen, normal şartlarda her ay düzenli rapor göndermesi isteniyordu. Tuna'da hareket eden gerek Osmanlı gerekse yabancı devlet

⁴¹ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere", **Osmanlı İmparatorluğu, Toplum ve Ekonomi**, İstanbul, 1993, s. 263-265.

⁴² Çiftçi Cafer, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü", **Ankara Üniversitesi Otam Dergisi**, S.16, Ankara, 2004, s. 154.

⁴³ Ahmed Cevdet Paşa, **Tarih-i Cevdet**, C. II, İlgı Yayınları, İstanbul, 2011, s. 987.

⁴⁴ Paskaleva, a.g.m., s. 44.

bandıralı gemi ve kayıkların tezkereleri yazılacak tayfalar da dahil olmak üzere tüm bilgiler işlenecekti. Rekoltenin düşük veya yüksek oluşu ve Kırım Savaşı gibi sebepler, 1840-1861 yılları arasında İngiltere'ye yapılan hububat ihracında dalgalanmalara sebebiyet vermişti. 1860 yılından sonra ise bu ihracat artarak devam edecekti. Tuna İskeleleri, Eflak ve Boğdan, İngiltere'ye yapılan hububat ihracında Mısır'dan sonra ikinci sırayı almaktaydı⁴⁵. Tuna'nın İngiltere için taşıdığı önem, bu nehirin Karadeniz'e açılıyor olması Tuna politikasının en önemli nedeniydi.

1856 Paris Kongresi de Tuna hakkında atılan başka bir adım oldu. Burada Tuna Komisyonu kuruldu. Osmanlı Devletinin Tuna üzerindeki etkinliği gün geçtikçe zayıflıyordu. Bu durumun önüne geçmek için bazı önlemler alındıysa da istenilen amaca ulaşılamadı. Öncelikle Tuna Vilayeti kuruluyor (1864), buradaki azınlıklara çeşitli tavizler veriliyor, ancak 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi neticesinde imzalanan Berlin Antlaşması ile Osmanlı'nın Tuna ile olan organik bağı kesin bir şekilde kopmuş oluyordu⁴⁶.

Kalas'ın idaresinde şehbenderlik kurumu nasıl bir idare ortaya koymuştur? Şehbenderhanelerden yeterince verim alınamamasının sebebi ne olmuştur? Kalas İskelesi'nin Tuna Nehri üzerinde yapılan ticarete katkısı nasıldır? Tuna Tüccar Nazırının Kalas İskelesi'ne nasıl bir etkisi olmuştur? Kalas'ta yapılan ticarete hangi yabancı devletler söz sahibidir? Tuna Komisyonunun Kalas iskelesinde ne gibi faaliyetleri olmuştur? Kalas İskelesi 1871-1893 yılları arasında meydana gelen kolera salgınlarından nasıl etkilenmiştir? Osmanlı'da meydana gelen azınlık isyanlarından Kalas kasabasında yaşayan Ermeni ve Rum azınlıkların tepkisi nasıl olmuştur? Osmanlı ile Rusya arasında yapılan Kırım ve 1877-78 savaşları Kalas İskelesi açısından ne gibi olumsuz sonuçlar meydana getirmiştir? Bu çalışma, tüm bu sorulara cevap verebilmek için hazırlanmıştır.

Giriş kısmında Tuna'nın coğrafi ve fizikî yapısı, Kalas İskelesi'nin Tuna Nehri üzerindeki stratejik konumu, Osmanlı öncesi Balkan coğrafyası, Tuna Nehri'nin Osmanlı hâkimiyetine girişi, Osmanlı hâkimiyetinin Tuna'da zayıflamasıyla ilgili süreçler ve Tuna Nehri üzerindeki iskeleler hakkında bilgi verildi.

⁴⁵ Kütükoğlu, a.g.e, C. II, 1976, s. 37-38.

⁴⁶ Enver Ziya Karal, **Büyük Osmanlı Tarihi** C. 4, 8. B., TTK. Yayınevi, Ankara, 2003, s. 76-77.

Birinci bölümde Kalas Kasabası'nın nüfusu, idari yapısı hakkında bilgi verildi. Osmanlı Şehbenderlik Kurumu incelendi. Şehbenderlerin Kalas'taki faaliyetleri ve burada görevli memurların durumları ele alındı. Kalas İskelesi'nin güvenliği ve Tuna Nehri'nin güvenliği üzerinde duruldu. Avrupa komisyonunun nehir idaresindeki etkisi üzerinde duruldu. Avrupa komisyonunun hazırladığı ilk nizamnamenin uygulanması ve Kalas İskelesi'nin nizamnamedeki yeri irdelendi. Kolera salgınlarının Kalas kasabasında meydana getirdiği olumsuz etki üzerinde duruldu.

İkinci Bölümde 19. yüzyılda Kalas'ın Tuna ticaretindeki rolü incelendi. Kalas İskelesi'ne gelen ticaret gemilerinin Tuna ticaretindeki rolü açıklanmaya çalışıldı. Kalas İskelesi'nde uygulanan gümrük kuralları ve Kalas İskelesi üzerinden ticareti yapılan mallar hakkında bilgi verildi. Yabancı devletlerin Kalas'ta yapmış olduğu ticarî faaliyetler üzerinde duruldu. Özellikle Avusturya'nın yapmış olduğu yoğun ticari çalışmalara, Kanal projelerinin Kalas İskelesi'ne ne gibi etkilerinin olduğuna, Kırım Savaşı sonrası Tuna Nehri'ndeki ticari gelişmelerin Kalas'a nasıl yansıtıldığına değinildi. Osmanlı'nın Kalas'ta ticaret odası kurma süreci ele alındı.

Üçüncü bölümde ise Osmanlı Devleti'ndeki azınlık isyanlarının Kalas'taki yansımalarına, Kalas'taki Rum ve Ermeni azınlıklarının faaliyetlerine değinildi. Son olarak Rusya'nın Kalas İskelesi'ndeki etkin olma çabalarına değinildikten sonra genel bir değerlendirme yapıldı.

Bu tezde genel olarak Tuna Nehri üzerindeki Kalas İskelesi ile ilgili arşiv belgeleri incelenerek araştırma yapıldı. Genel olarak Tuna Nehri ile ilgili bir çok çalışmaya rastlamaktayız. Fakat Tuna Nehri üzerindeki iskelelerden Kalas İskelesi ile ilgili yaptığım araştırmada herhangi bir çalışmanın yapılmadığı görülmüştür. XIX. yüzyılda Kalas İskelesi başlığını taşıyan bu tez Kalas ile ilgili yapılan ilk çalışmadır. Bu çalışmada görülecek boşluk ve eksikliklerin bundan sonra yapılacak çalışmalara bir başlangıç olmasını temenni ederim.

BİRİNCİ BÖLÜM

19.YÜZYILDA KALAS'IN İDARİ YAPISI

I. KALAS KASABASI'NİN NÜFUS DURUMU

Kalas ve çevresine Osmanlı orduları ulaştığında çoğunlukla Slav halkından gruplarla karşılaşmışlardı. Eflak ve Boğdan çevreleri sadece Slav Ortodoks gruplardan ibaret değildi. Önceki yüzyıllarda yapılan Türk göçlerinden kalma az da olsa varlıklarını muhafaza eden gruplar mevcuttu. Osmanlı İdaresi altındaki Balkan topraklarına sistemli olarak uygulanan iskân politikası sonucunda bölge kısa zamanda Türk ve Müslüman nüfusunun yoğunlaştığı bir yer oldu. Özellikle Bulgaristan coğrafyası tamamen Türk-İslâm yurdu haline gelmiştir. Tuna havzasına yapılan bu iskân politikası sadece gönüllü yerleşenlerden oluşmamaktadır. Buldukları bölgelerde huzursuzluk çıkaran gruplar denizaşırı yerlere sürgün yoluyla zorunlu iskâna tâbi tutulmuşlardır. Sonraları Türkler dışında diğer etnik grupların da bu bölgeye göç ettikleri görülmektedir. İktisadi, siyasi, dini sebepler bu göçlerin temel sebeplerini oluşturmaktaydı.

XIX. yy'a gelindiğinde Kalas ve çevresi dini olarak Müslüman, Hıristiyan, azınlıkta olsalar da Musevilerden oluşmaktaydı. Dini olarak böyle harmanlanan bu toplum özelde de Hıristiyan tebaanın Ortodoks, Katolik ve yok denecek kadar az olan Protestanlardan oluşuyordu. Müslümanlar ise Osmanlı Devleti'nin iskân politikasıyla Balkanlar'a yerleştirdiği gruplardan oluşuyordu. Bir başka grup da muhtedilerdi, bunlar İslâm dinine geçmiş yerel nüfustu¹.

Tuna Nehri uluslararası ticarete açıldıktan sonra Kalas'ın nüfusunda ciddi bir artış görülmektedir. Kalas'ın nüfusu 1829'dan önce yaklaşık 3000 ile 4000 arasındaydı. 1839'a gelindiğinde 30.000'e ulaştığı görülmüştür. Kalas'ta 1850'ye gelindiğinde nüfusun 80.000'e

¹ İnalçık, a.g.e, 1993 s. 42-45.

ulaştığı görülmekteydi². Kalas'ta 20 yıl gibi bir zaman diliminde nüfusun bu kadar artması Kalas İskelesini Tuna İskeleleri içinde önemli bir konuma getirdi.

Osmanlı Devleti'nde gerek savaşlar gerekse de dış kaynaklı sebeplerden kaynaklanan büyük göç dalgaları yaşanmıştır. Yaşanan göçler sonucunda Rusya'daki Müslüman Tatarlar, Türkler ve diğer etnik gruplar Kalas'a gelip yerleşmişlerdi. Bu grupların iktisadi uğraşlarına bakıldığında, Müslümanlar daha ziyade tarım ile uğraşırken Rumlar, Ermeniler ve Museviler daha ziyade ticaretle uğraşıyorlardı. Müslüman tüccarların sayısı çok azdı; ticaretle uğraşanlar ya tarıma yönelmiş ya da ticari varlığını koruyamamışlardı.

XIX. yy'a gelindiğinde Kalas'ta özellikle yabancı devletler, Gayrimüslim vatandaşları kendi himayelerine alarak onlara ticaret yapma hakkı ve güvencesi tanıyorlardı. Bu durumda Müslüman tüccarlar istedikleri şekilde ticaret yapma imkânı elde edemiyorlardı. Osmanlı düzeninde Müslümanlar hanedan için tehlike oluşturma şüphesinden dolayı klasik dönemden beri devletin desteğini tam anlamıyla alamamışlardır. Yerlerine iktidar için tehlike oluşturmayan ve herhangi bir teşebbüste bulunamayacak gayrimüslimlere daha fazla rağbet edilmiştir. Bu grup içinde de Rumlar da arka plana itilmiştir çünkü Rum nüfusun güçlenmesi durumunda tekrar Bizans'ı kurma düşüncesine kapılacağı endişesi vardı. Bu nedenle Ermeni ve Museviler, bunlar içinde de daha ziyade Museviler ön plana çıkarılmıştır. Klasik dönemin bu düzeni devlet güçlü olduğu takdirde Osmanlı yararına iken, devlet zayıflamaya başladığı zamanda aleyhte bir duruma dönüşmüştür.

II. VİLÂYET NİZAMNÂMELERİ VE TUNA VİLÂYETİ'NDE UYGULANMAS

A. 1864 Vilâyet Nizamnâmesi

19. yy, Osmanlı Devleti'nde büyük oranla köklü ıslahatların yapıldığı bir yüzyıldır. İdari anlamda atılan her türlü adıma rağmen bir türlü istenilen başarı sağlanamıyordu. Vergi tahsili başta olmak üzere birçok konuda aksaklıklar devam ediyordu. 1849'da yeni

² Süleyman Uygun , Aşağı Tuna'da Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası Ve Ticari Faaliyetleri, **Osmanlı Devleti'nde Nehirler Ve Göller 1**, Not Yayınları, Kayseri 2015, s 351.

bir düzenleme daha yapılmış ve Eyalet Meclisleri kurulmuştur. Bu bağlamda vali, defterdar, kaymakam ve kaza müdürlüklerinin görevleri yeniden belirlenmiştir. Fakat istenilen başarı yine gelmemiştir. Bunu takip eden sürede 1858 ve 1860'ta yeni düzenlemeler yapılmasına rağmen yine de istenilen başarı bir türlü yakalanamamıştır. Fakat sadece 1864 yılındaki Vilayet Nizamnâmesi ile sınırlı kalmayacak olan bu yenilik hareketi, birbirini takip eden veya tamamlayıcı düzenlemeler serisiyle devam edecektir. Ancak 1864 Vilayet Nizamnâmesi adlı düzenleme kendinden sonraki nizamnâmelere ışık tutması bakımından ayrı bir yere sahiptir. İdari alandaki bu düzenleme tek yönlü ortaya çıkmış bir düzenleme değildir. Hem iç hem de dış etkenlerin etkisiyle meydana gelmiştir³.

Sürekli arayışlar içinde olan Osmanlı idarecileri Sadrazam Fuat Paşa'nın önderliğinde çalışmalara koyulmuştur. Valilerin liyakatli insanlar arasından seçilmesi amaçlanıyordu. Valilerin yetkilerinin genişletilmesi düşünülüyordu, bu sayede merkeze her konuda danışmadan bazı konularda insiyatif olarak pratik çözümler üretmeleri en önemlisi zaman kaybı yaşamamaları sağlanacaktı. Önemli konularda hızlı çözümler üretilecekti⁴.

Sadrazam Fuat Paşa eyalet ve sancaklarda daha çaplı birimler şeklinde yapılanmanın gerekliliğine inanıyordu. Balkanlar dışarıdan gelen tahriklerle kazan gibi kaynıyordu. Bu kadar zor bir dönemde Niş'e vali olarak atanan Mithat Paşa çok faydalı işler yaparak liyakatini ispatladı ve başarılarından dolayı başkente çağrıldı⁵.

Mithat Paşa'nın Niş'teki uygulamalarını temel alarak yeni vilayet modeli için pilot uygulama olarak Niş, Vidin, Silistre eyaletleri birleştirilip Tuna adı altında bir vilayet kuruldu. Oluşturulan bu yeni vilayetteki başarılarla göre idari sistem ülke genelindeki diğer vilayetlere de uygulanması konusunda karar verilecekti. Mithat Paşa da idealindeki yönetim tarzında bir ilk örnek olarak Rusçuk merkezli ve seçimle belirlenen Vilayet Meclisi kurulması şartıyla görevi kabul etti⁶.

³ Selda Kaya Kılıç, "1864 Vilayet Nizamnamesinin Tuna Vilayetinden Uygulanması ve Mithat Paşa", **A.Ü DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi**, C. 24, Ankara, 2005, ss. 37-99.

⁴ Kılıç, a.g.e. , s. 100

⁵ İbnülemin Mahmud Kemal, Son Sadrazamlar C. 4, 3. Baskı, **Dergâh Yayınları**, İstanbul, 1982, ss. 149-196.

⁶ Mehmet Çelik, Balkanlar'da Tanzimat: Mithat Paşa'nın Tuna vilayeti valiliği (1864-1868), Bilkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Y. Lisans Tezi), Ankara, 2007, ss. 20-26.

1864 yılında hazırlanan Vilayet Nizamnâmesi ile Tuna için hazırlanan nizamnâme birbirinden farklı nizamnâmelerdir. Vilayet Nizamnâmesi'nin 2. maddesinde her vilayetin idaresinin sancaklara bölünüp sancakların başında mutasarrıf olacağı belirtilmiştir. Ancak Tuna Nizamnâmesi'nin aynı maddesinde vilayetin yedi sancağa ayrıldığı, her sancakta bir kaymakam bulunacağı belirtiliyordu. Vilayet Nizamnâmesi'nin 3. maddesinde kazaların başında kaymakamların, Tuna Nizamnâmesi'nde ise kazaların başında müdürlerin bulunacağı ifade ediliyordu. Nizamnâmelerdeki bir başka farklılık da mali işlerin takibi ile ilgilidir. Vilayet Nizamnâmesi'nde mali işleri sancaklarda muhasebecilerin, vilayetlerde ise vilayet defterdarlarının sorumluluğunda olacağı belirtiliyor. Tuna Nizamnâmesi'nde ise sancakta mal müdürleri, vilayetlerde ise muhasebeciler sorumlu tutulmuştur. Farklılıklar bu kadarla da sınırlı değildir 30, 31, 32 ve 33. maddelerde de farklılıklar vardır⁷.

Tuna Vilayeti'nde başlayan uygulamada alınan başarılı sonuçlar neticesinde Osmanlı Devleti'nde uygulamanın ülke geneline yayılmasına karar verilmiştir. Bu amaçla ülke 12 vilayete bölündü. Tuna, Bosna, Edirne, Halep, Suriye, Trablusgarp, Erzurum, Hudavendigar gibi vilayetlerle ülke idari olarak bölgelere ayrılmıştır. Fransız idare teşkilatı esas alınarak düzenlemeler yapılmıştır. Eyaletten vilayetlere geçiş yapılmış vilayetler livalara, livalar kazalara, kazalar nahiyelere ayrılmıştır. Vilayetlere valiler, sancak yönetimi mutasarrıflara, kazalar kaymakamlara bırakılmıştır⁸.

Tuna Vilayeti üç eyaletin birleşmesinden oluşmuştur. Valiliğine de Mithat Paşa getirilmiştir. Göreve gelir gelmez kendisine engel olacak, çıkarları zedelene grupları bertaraf etmiştir. Bu sayede görevini en iyi şekilde yerine getirebilecektir⁹.

Tuna Vilayet Nizamnamesi'nin ilanından çok kısa bir süre sonra "*Tuna Vilayetin'in Usulü İdaresi Hakkında Talimat*" adı altında bir talimatname yayınlanmıştır (26 Eki 1864). Burada uygulamanın nasıl yapılacağı hakkında ayrıntılı bilgiler veriliyor. Ayrıca talimatname uygulamaya konulurken uyulması gereken meselelerde ısrar ediliyordu. Bu yeni talimatname uygulanırken eskisi tamamen ortadan kaldırılmamış yeni uygulamalar

⁷ Kılıç, a.g.e. , s. 102.

⁸ Erkan Tural, "Habsburg ve Osmanlı İmparatorluğu'nun En Uzun Asrı ve 1864 Tuna Vilayet Nizamnameleri", *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, C. 13, S. 3, 2004, s. 109.

⁹ Tural, a.g.e. , s. 110.

duruma tamamen hâkim olana kadar eski uygulamalardan faydalanılmaya devam edilmiştir¹⁰.

B. 1871 Vilayet Nizamnâmesi'nde Tuna Vilayeti'nin Durumu

Vilayet nizamnâmelerinde asıl büyük düzenleme 1864 yılındaki düzenlemede olmuştur. Fakat gerek 1871 gerekse de 1876 yıllarındaki düzenlemelerde aslını korumakla birlikte bazı ilavelerle nizamnâmeler devam etmiştir. 1864 yılındaki nizamnâmenin başarısı üzerine ülke geneline yaygınlaştırıldığını daha önce söylemiştik. 1864 Nizamnâmesi'nin kısa süredeki başarısı ile birlikte 1867 yılında *Vilayet-i Umumiye Nizamnâmesi*'nin ülke geneline yayılması konusunda çalışmalara başlandı. Asıl itibarıyla 1864 Tuna Vilayet Nizamnâmesi ile ortak özellikleri bulunan 1871 Nizamnâmesi birkaç farklı nokta haricinde aynıydı. 1871 düzenlemesi ile birlikte ülke 27 vilayet 123 sancağa bölünüyordu. 10 vilayet ve 44 sancağı Rumeli'de, 16 vilayet 74 sancak Anadolu'da, 1 vilayet 5 sancak da Afrika'da olmak üzere ülke idarî anlamda bölünmüştür. Bunların dışında *Elviye-i Gayr-i Mülhaka* olarak adlandırılan bazı livalar idarî olarak doğrudan merkeze bağlanmış durumdaydı. Bunlar; Lübnan, Mısır, Bosna, Girit ve Osmanlı için ayrı bir önemleri olan Hicaz, Yemen ve de başkent İstanbul idarî olarak ayrı bir yönetmeliğe sahip merkezlerdir¹¹.

Nizamnâmelerde esas amaç devletin kötü gidişatına son vermek, sonrasında uluslararası rekabete girebilecek bir devlet yapısını yeniden tesis etmektir. Bu amaçla ülke içinde yaşanan ulusalcı ayaklanmalara son vererek toplumsal birlikteliği yeniden kurmaktır. Tanzimat Fermanı'nın esas amacı da bu politikaya hizmet etmektir. Bu amaçlardır ki her kesimden insanları temsil edebilecek kişiler vilayet dâhilindeki meclislerde yer almıştır. Vilayet Nizamnâmeleri de bu konuda birçok faydayı sağlamıştır. 1871 Nizamnâmesi İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin devlet idaresini ele almalarına kadar uzun bir süre yürürlükte kalmıştır¹².

¹⁰ Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Yerel Yönetim Metinleri III (Tuna Vilayet Nizamnamesi)", **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, C.V, S. 2, 1996, s. 69.

¹¹ Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Yerel Yönetim Metinleri (IV) 1871 Vilayet Nizamnamesi ve Getirdikleri", **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, C. V, S. 5, 1996, s. 89-90.

¹² Seyitdanlıoğlu, "Yerel Yönetim Metinleri (IV) 1871 Vilayet Nizamnamesi ve Getirdikleri", a.g.e. , s. 91.

Bu bölümde Osmanlı Devleti'nde idari olarak son dönemde yapılan yenilikler hakkında incelemelerde bulunduk. Bu incelemeler ışığında Tuna Vilayeti'nin durumunu ortaya koymaya çalıştık. Esas itibariyle Tuna Vilayeti bu konuda Osmanlı Devleti'nde yapılacak yeniliklerde öncü rolü oynarken Mithat Paşa'nın bu büyük katkıları da belirtmeden geçemeyiz. Osmanlı Devleti'nin yıkılış sürecinde yapılan kurtarma adımları içinde bu konu çok önem arz ediyor. Tuna Vilayeti gibi karma yapılı bir bölgede bu yeniliği uygulamak ne kadar zor olabileceği aşikârdır.

Devletin içinde bulunduğu kötü durumun yanında, iç dinamiklerin birer birer sarsıldığı bu süreçte, alınması gereken önlemleri almak, yapılması gerekenleri yapmak kadar bunları sürdürmek de bir o kadar önem taşımaktadır. Ancak Osmanlı Devleti'nin yaşadığı bunalımlı süreç ne yazık ki bu yeniliğin de ömrünü belirlemiştir. Gerek dış etkenler gerekse de iç etkenler bu konuda yaşanan aksaklıkların temel sebepleri arasındadır.

Kalas örneğinde Vilayet Nizamnamesi'nin uygulanması ve sürdürülmesi pek de uzun olmamıştır. Romanya'nın 1878'de bağımsızlığını kazanması ile birlikte nizamnamenin bu bölge ve Kalas için de sonu demektir.

III. OSMANLI DEVLETİ'NDE ŞEBBENDERLİK KURUMU, KALAS'TAKİ OSMANLI ŞEBBENDERLERİ VE ŞEBBENDERLERİN KALAS'TAKİ FAALİYETLERİ

Şebbender, bir devletin başka bir devletin ticaret merkezlerinde veya iskelelerinde bulunan, kendi vatandaşlarının haklarını korumak ve ticaret işlerini takip edip merkeze rapor vermek üzere görevlendirilmiş memur, konsolostur¹³. Bir yerde birden fazla şebbender varsa aralarındaki düzenli çalışmayı sağlayacak bir başşebbender seçilir¹⁴. Ayrıca şebbenderhanede başka görevliler de bulunmaktadır. Şebbenderlik, Osmanlı Devleti'nde Ticaret Nezareti kurulmadan önce kurulmuş bir kurumdur. Ancak nezaret kurulduktan sonra da varlıklarına nezaretin bünyesinde devam etmişlerdir. Kuruluş amaçları tüccarların haklarını korumaktır. Ayrıca gündem takip edip tüccarları

¹³ Şemseddin Sami, **Kamus-ı Türki**, Çağrı Yayınları, İstanbul, 2006, s. 790.

¹⁴ Sami, Şemseddin, a.g.e. , s. 791.

bilgilendirerek çalışmalarında yardımcı olmaktır. Devletin üstün menfaatlerini korumakla da görevlidirler¹⁵.

18. yy'da özellikle Lale Devri'nde Osmanlı Devleti Batı'nın üstünlüğünü kabul etmişti. Osmanlı açtığı elçilikler vasıtasıyla Avrupa'daki gelişmeleri takip etmeye başlamıştı. Ancak elçilikler yetersiz kalınca şebbenderlik kurumu gündeme geldi. III. Selim bu konuda en ileri adımları atan padişah'tır. Osmanlı iktisat anlayışı ile birlikte kapitalizme ayak uydurmanın zorunluluğu böyle bir adımı beraberinde getirdi. İlk olarak Kefalonya Adası ileri gelenlerinden Angelo Facetin adlı gayrimüslim Napoli'ye şebbender olarak tayin edildi(1802)¹⁶.

Birinci dönem (1802-1836) şebbenderleri tamamen gayrimüslimlerden oluşmuştur. Yunan isyanına kadar 16 şehre toplam 25 şebbender tayin edilmiştir. II. Mahmud döneminde kısmî olarak yavaşlayan başşebbender sayısı 1850'li yıllarda hızla artarak devam etmiştir. 1850'li yıllarda şebbenderlerin Müslüm ve gayrimüslim oranlarına baktığımızda gayrimüslimlerin ezici üstünlükleri göze çarpıyor. Söz konusu tarihlerde %10 Müslim, %90 gayrimüslim oranları ortaya çıkmıştır. 1860'lı yıllarda da çok fazla bir değişiklik olmamış oran %15 Müslim, %85 gayrimüslim olarak değişmiştir. Şebbender sayısında ise %6 Müslim, %94 gayrimüslim görünmektedir. Dış ülkelerdeki gayrimüslimlerin etkinliklerinden yararlanılmak istenmiştir. Bu durumun en büyük nedenlerinden biri Müslümanların ticaretten uzak kalmalarıdır. Fakat ilerleyen zamanlarda Müslüman başşebbender ve şebbender oranlarında artış olmuştur. Özellikle XIX. yy'ın son çeyreğinde bu değişim net olarak gözlenebilmektedir¹⁷.

1877 yılı itibariyle başşebbenderlerin %39'u Müslüman, %61'i Gayrimüslim, şebbenderlerin %9'u Müslüman, %91'i Gayrimüslim, kaçıllara memurlarının %28'i Müslim, %72'si Gayrimüslim olarak atanmıştır. Başka bir değişme de şebbender ve başşebbender seçiminde tüccarların yerine mülkî, adlî, idarî, ilmî, haricî ve diplomatik asker kökenli devlet adamları da bu görevlere atanmışlardır¹⁸.

¹⁵ Tuğrul Arık, "20. Yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nde Şebbenderlerin Ticaret Raporları", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2009, ss. 10-11.

¹⁶ Mahmut Akpınar, "Osmanlı Devleti'nde Şebbenderlik Müessesesi", Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Sivas, 2011, s. 21.

¹⁷ Akpınar, a.g.e., s. 22.

¹⁸ Akpınar, a.g.e., s. 23.

XX. yy bu konuda en ileri seviyeye ulaşılan yzyıdır. Bu yzyıda fahri şebenderlikler dâhil olmak üzere başşebenderlerin tamamı, şebender'lerin %74'ü, vekillerinin %50'den fazlası, kaçılary memurlarının %65'i Müslümanlardan oluřmaktadır¹⁹.



¹⁹ Akpınar, a.g.e., s. 24.

Tablo 1.1. Şehbenderhane görevlilerinin Müslim-Gayrimüslim dağılımı

TARİH	Başşehbender		Şehbender		Şehbender Vekili		Kaçlılara Memuru	
	M.	G.M.	M.	G.M.	M.	G.M.	M.	G.M.
1265 H	1	9	-	15				
1283 H	4	22	2	35				
1302 H	10	16	24	54	6	73	9	23
1328 H	12	-	35	11	7	6	13	7
1328 H	-	16	6	63	7	531	-	6
1333-34 H	11	3	14	5	1	10	4	1
1333-34 H	1	6	-	15	-		2	-

M: Müslim G.M: Gayrimüslim F: Fahri H: Hicri

Tablo 1.1’de görüldüğü gibi şehbenderlikte çalışan görevliler daha çok gayrimüslimlerden tercih edilmiştir. Her ne kadar son zamanlarda müslümanların sayısı artmış olsa da beklentilerin karşılığı tam anlamıyla alınmamıştır. Şehbenderlik kurumu ortaya çıktığı zamanın şartlarının elverişsizliği nedeni ile kurumsal olarak beklentileri karşılayamamıştır.

A. Şehbenderhanelerde Görevli Memurlar

1. Başşehbender

Başşehbender, memurların üst sınıfını oluşturan görevlilerdir. Genellikle Osmanlı Devleti’nde vilayet kabul edilen yerlerde veya birinci derecede öneme sahip yerlere atanırlardı. Başşehbenderler buldukları yerin amiri konumunda olup, görev yerleri içinde alt kademelerde görev yapan şehbenderler olursa bu memurlar onlara tabii olmak zorundadır. Başşehbender uygulaması ilk defa 1840 yılında başlamıştır. Başşehbenderlik Batı’daki Başkonsolosluk kurumunun Osmanlı Devleti’ndeki karşılığıdır²⁰.

2. Şehbender

Şehbender’in devlet memurluğu içindeki konumu orta sınıfını oluşturan devlet memurları arasında sayılır. Liva olarak adlandırılan ikinci derecede öneme sahip idari birimlere atanmışlardır. Görevleri bakımından, başşehbenderlerin görevleri arasında pek de

²⁰ Akpınar, a.g.e., s. 27.

fark yoktur. Ancak başşehbenderlere göre daha az maaş ve ödenek alırlardı. İlk şehbender 1802 yılında atanmıştır. Batı'daki konsoloslarla aynı konumdadırlar²¹.

3.Şehbender Vekilleri

Şehbender memurlarının alt sınıfını oluşturan şehbender vekilleri livalar dışında daha geri planda kalmış yönetim birimlerinde görev alırlar. Bu birimlerde bir nevi stajyer olarak görev yapan bu görevliler şehbenderlerin sorumluluklarını buldukları yerlerde yerine getirirler. Batı'daki viskonsolosluk derecesine eşdeğer görevleri yerine getirirler. İlk olarak 1820 yılında bu mevkiye atama yapılmıştır²².

4.Kaçılar Memurları

Şehbenderhanelerdeki yazı işleri memurlarıdır. Esas vazifeleri şehbenderhanelerde yazı işleri olsa da zaman zaman şehbender vekillerin görevlerini üstlendikleri de olmuştur. Kaçılara memurları XIX. yüzyılın son çeyreğinde görev almaya başlamışlardır²³.

5.Fahri Şehbenderler

Osmanlı Devleti'nin şehbenderlik ağını genişletmeye başladığı süreçte daha geri planda görev verilen kişilerdi. Görevleri bakımından şehbenderlerle aynı iseler de statü olarak onlarla eşdeğer değillerdi. Bir nevi yarı resmi görevlilerdi. Bunlar vazifeli şehbender memurları gibi devletten maaş almazlar, yaptıkları resmi işlemlerden kazandıkları gelirlerden maaşları ödenirdi. Buldukları şehrin elçilerinin önerileriyle padişah tarafından atanırlardı. Resmi görevleri dışında ticaretle uğraşırlar, ancak iflas ettikleri takdirde görevleri sona ererdi. XIX. yüzyılın son çeyreğinde görev almaya başlamışlardır²⁴.

Osmanlı Devleti'nin mevcut siyasi ve ekonomik durumu göz önüne alındığında şehbenderlerin görevleri hayati önem taşımaktaydı. Kalas İskelesi'nin arşiv belgelerine baktığımızda bize şehbenderlerin nasıl çalışmalar yaptıkları hakkında bilgi vermektedir. Şehbenderlerin ticari faaliyetlerdeki antlaşmazlıkları çözüme kavuşturdukları görülüyor. Komşu Rus tüccarlarla yapılan kömür, zahire, deniz ticareti gibi ticari faaliyetleri kontrol

²¹ Akpınar, a.g.e., s. 28.

²² Akpınar, a.g.e., s. 29.

²³ Akpınar, a.g.e., s. 29.

²⁴ Akpınar, a.g.e., ss. 29-30.

ettikleri görülüyor. Ayrıca Gayrimüslim tüccarlar ile Müslüman üreticiler arasındaki sıkıntılara müdahil oldukları da anlaşılıyor.

Toplumsal olarak, şebenderlerin Kalas'taki Hilal-i Ahmer Cemiyeti için gerek yurtiçinden gerek yurtdışından yardım toplanması hususunda ve toplanan yardımların gerekli yerlere ulaştırılması konusunda bilgilendirmeler vardır. Özellikle yapılan yardımlar dikkate değerdir. Amerika kıtasından; ABD'den çeşitli eyaletlerden toplanan yardımlar (Washington²⁵, New York²⁶), Kolombiya²⁷, Arjantin²⁸, Avrupa Kıtasından; Almanya²⁹ ve Köstence³⁰, Golos³¹, Sofya,³² gibi farklı ülke halklarından toplanan temel ihtiyaç ve nakdi yardımların Kalas'taki şebenderler aracılığıyla gerçekleştirildiği anlaşılıyor.

Balkanlar'da Fransız İhtilalı sonucu yayılan ayrılıkçı fikirler neticesinde meydana gelen azınlık isyanları ile ilgili bilgiler şebender yazışmalarında görülmektedir. Özellikle Ermeni olayları ile ilgili birçok belge mevcuttur. Bilhassa Ermeni asıllı Osmanlı Başşebenderi Maksim Efendi'nin bu konuda çok hizmetleri görülmüştür. Romanya sınırları içinde yakalanan ve Osmanlı Devleti için birçok ayrılıkçı fikirler yayan, bunlarla da sınırlı kalmayan Osmanlı Devleti sınırları içinde bulunduğu süre zarfında kışkırtma hareketlerinde aktif olarak bulunmuş veya bu tür hareketlere gönüllü olarak katılmış şahısları Romanya Hükümeti tarafından serbest bırakılmaması için birçok girişimlerde bulunmuş. Maksim Efendi Osmanlı Devleti'ne iade edilmelerini dahi teklif etmesine rağmen maalesef başarılı olamamıştır.

Bir başka konu da Osmanlı tebaasının Kalas'ta ihtiyaç duyduğu mezarlık için arazi temini konusunu şebenderler aracılığıyla çözmüşlerdi. Bu konunun çözülmesinden sonra halkın Kalas'ta bir camiye ihtiyacının olduğu ilgili makamlara bildirilmişti. Padişahın maddi desteğiyle camii yapılmıştı. İlgisinden dolayı Sultan Abdülhamid Han'a şükranlarını bildirmesi konusunda teşekkür mektupları gönderilmişti. Bu camiye Sultan Abdülhamid'e atfen "*Hamidiye Camii Şerifi*" adı verilmiştir. Şebenderlerin

²⁵ BOA, HR. SYS, Nr. 78758-.2172-12.

²⁶ BOA, HR. SYS, Nr. 78751-.2172-12.

²⁷ BOA, HR. SYS, Nr. 78758-.2172-12.

²⁸ BOA, HR. SYS, Nr. 78762-.2172-12.

²⁹ BOA, HR. SYS, Nr. 78864-.2170-3.

³⁰ BOA, HR. SYS, Nr. 78755- 2172-12; 78757- 2172-12.

³¹ BOA, HR. SYS, Nr. 78818-.2172-11; 78819-.2172-11.

³² BOA, HR. SYS, Nr. 78753-.2172-12.

yazışmalarına baktığımızda Kalas kasabasında yaşanan hadiselerle çözüm merkezli bir anlayışla yaklaşıldığı görülmektedir.

Şehbenderlerin askeri konularda da birçok hizmetleri vardır. Özellikle 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi sırasında birçok istihbarat bilgisi edinerek vatani hizmetlerini en iyi şekilde yerine getirmeye çalışan devlet görevlileri olarak tarihteki yerlerini almışlardır. Tabii ki tek başlarına bu hizmetlerini yerine getirmemişlerdir. Görevlerini yerine getirmelerine yardımcı olacak nitelikte uygun ve tecrübeli kişiler temin ederek yüklerini hafifletmeye çalışmışlardır. Nihayetinde bir tek görevleri istihbarat bilgileri toplamak değildir. Bunun yanında birçok görevleri mevcuttur. Bu nedenle liyakatli insan temin etmek kendileri açısından da yararlı olmuştur.

Şehbenderler Kalas İskelesi'ndeki ekonomik, askerî, siyasî ve toplumsal gelişmeleri takip ediyorlardı. Şehbender gerektiğinde ilgili makamlara bilgi verilmesi, bilgileri zamanında ve güvenilir bir şekilde gerekli yerlere ulaştırması gerekirdi. Devlete çok yararları dokunan şehbenderlik kurumunun zayıf tarafı kuruldukları zamanda devletin siyasî gücünü yitirmiş olmasıdır. Nitekim toplanan bilgiler gerekli yerlere ulaştırılmasına rağmen gerekli adımlar atılamamış ve istenen sonuçlar da elde edilememiştir.

Tablo 1.2. Kalas'taki Şehbenderler

BAŞŞEHBENDER	ŞEHBENDER	ŞEHBENDER VEKİLİ	KANÇILARYA MEMURU
Maksim Efendi	Şakir Cemal	Emin Bey	Kifork Efendi
Haydar Bey			Mösyö Asto, Dimiraki Efendi
İhsan Hüsnü Bey			Polat Tahtacıyan

Ele alınan belgelerde Maksim Efendi ile Haydar Bey'in Kalas İskelesi'ndeki faaliyetleri üzerinde yoğunluk mevcuttur. Adı geçen görevlilerin Kalas şehrinde yaptıkları hizmetler üzerinde duruluyor. Askerî, idarî, sosyal, ekonomik ve birçok alanda topladıkları bilgileri bütün ayrıntılarıyla gerekli yerlere ulaştırmışlardır.

IV. TUNA NEHRİ ÜZERİNDE GÜVENLİĞİN SAĞLANMASI VE KALAS İSKELESİ'NİN GÜVENLİĞİ

Tuna Nehri üzerinde güvenlik kuvvetleri barışta ve savaşta olmak üzere iki duruma göre dizayn edilmişti. Savaş halleri dışında, nehir ticaretinin güvenliği amacıyla iki askerî vapur Kalas ve çevresinde bulunan iskelelerin güvenliğini sağlıyordu. Bu iki vapur, Kalas iskelesinden Sırbistan sınırına kadar olan iskeleler arasında sefer yapıp, kereste ve odun nakli yasağını kontrol edecekti. Ayrıca asker ve mühimmat nakillerinde bu vapurlar kullanılacaktı. Kalas'dan Sırbistan sınırına kadar olan kısım için ihtiyaç duyulan vapur sayısı daha fazlaydı. İhtiyaç duyulan vapur sayısı 5'ti ve bu beş vapurun beşer tane de şilep çekebilecek büyüklükte olması gerekiyordu. Sadece nakliye yapacak 12 şilebe ihtiyaç duyuluyordu. Kalas ve Sırbistan sınırı arasındaki boğaz ve iskelelerde hem karakol hizmeti verecek hem de bahriye hizmetinde kullanılmak üzere 11 adet dubaya ihtiyaç duyuluyordu. Böylece Tuna Nehri'nin bu hattı için 7 vapur 12 şilep ve 11 dubaya ihtiyaç duyulduğu anlaşılıyordu. İhtiyaç böyleyken kullanılır halde olan yalnızca 1 vapur ve 11 duba olduğu belirtiliyor ve bu durum güvenlik zâfiyetine yol açıyordu³³.

Tuna Nehri'ndeki bu güvenlik sıkıntısı Avrupa komisyonunun gözünden kaçmamıştı. Avrupa devletleri Viyana Kongresi'nde ve daha sonraki konferanslarda Tuna Nehri'nde güvenliği sağlayacak kararlar aldılar. Avrupa devletlerinin çıkarlarına uygun olarak Tuna Nehri'nin taşıma yapılabilir kısımlarının denize ulaşan yerine kadar olacak seferlerin güvenliğini sağlayacak ortak ve bağlayıcı bir mutabakat sağlandı. Bu amaçla her bir devleti temsil eden delegenin katıldığı bir komisyon oluşturuldu. Komisyon Tuna Nehri üzerindeki Kalas İskelesi ile Karadeniz arasında bulunan bölgenin güvenliğine engel olan fizikî veya diğer problemleri çözmek için, yapılacak uygulamalara ve işlerin ne kadar sürede yapılacağına karar verecekti. Avrupa komisyonu, ortak bir antlaşmayla nehrin akıntısı yönünde nehir zabıtası oluşturacaktı. Ayrıca komisyon nehir taşımacılığı ile ilgili bir de tüzük hazırlayacaktı³⁴. Avrupa komisyonunun aldığı bu kararları uygulamaya yetkili olacak bir sahil komisyonu oluşturuldu. Sahil komisyonu tam anlamıyla görevini yapabilmesi için gerekli olan güç ve yetkiyle donatılacaktı³⁵. 1855 Martı'ndaki bu projenin tam olarak uygulaması mümkün olmadı.

³³ BOA, İD, Nr. 39430, 18 Şubat 1867.

³⁴ Ekinci, a.g.e., s. 123.

³⁵ Ekinci, a.g.e., s. 123.

A. Avrupa Komisyonunun Kalas'taki İdarî Düzenlemeleri

Avrupa Komisyonu'nda Osmanlı Devleti'ni Ömer Paşa temsil ediyordu. Ömer Paşa'ya verilen talimatnamede; Paris Antlaşması'nın Viyana Konferansı kararlarının Tuna Nehri için olan maddelerin uygulanmasını sağlamasıydı. İlk olarak boğazlarda bir hayli vakitten beri biriken ve ticaret gemilerinin giriş çıkışına engel olan problemlerin çözülmesi gerekiyordu. Daimî Komisyon göreve başlayana kadar Avrupa Komisyonu'nun görevi, Tuna'da gemi seferlerini engelleyen problemlerin ne olduğunu tetkik ederek gerekli tedbirlerin alınmasını sağlamaktı. Komisyonun ikâmetgâh edeceği yerin Kalas şehri olmasına karar verildi. Komisyon başkanlığı Osmanlı delegesinde olacağından dolayı görev son derece hassastı. Tuna iskelelerinin her iki tarafı da Osmanlı toprağı olduğundan, uygulanması gereken işlerin de Osmanlı tarafından yapılması isteniyordu³⁶.

Kalas'taki nâzırın doğrudan komisyona bağlı hareket etmesi gerektiği kararı verilmişti. Kalas'ın herhangi bir mahallesinde problem çıktığında nâzırın problemi çözmek için Osmanlı memurlarıyla ve şehirde olan yabancı konsoloslarla doğrudan istişare etmesi gerekiyordu. Osmanlı Devleti, nâzırın istisnasız gerektiğinde hepsiyle istişare edip çözülemeyen sıkıntıları komisyona iletmesini istemişti. Komisyonun bazı üyeleri, Kalas ve civarında bir savaş çıkacak olursa nazır ve diğer memurların tarafsız kalması gerektiğini teklif etmişlerdi. Osmanlı kendisine sorulup izin alınmadığı takdirde bu kararların uygulanmamasını istemişti³⁷.

Osmanlı Devleti'nin bu talebi elde ettiği hakları korumaya yönelik bir tepkiydi. Diğer devletlerin komiserleri, Osmanlı'nın bu talebini dikkate alacağı izlenimi vermişti. Aslında komisyonun üyeleri nazırın seçiminin komisyonun elinde olması gerektiğini söylemişlerdi. Çünkü nazırın maaş ve diğer masrafları seyri sefain sandığı tarafından ödeniyordu. Ayrıca nizamnâmeler komisyon tarafından yapılıyor ve bütün mesuliyet yine komisyondaydı. Avrupa Komisyonu nazırın kendi memurlarından birisinin olmasını talep ediyordu. Fakat daha sonra memuriyetin Osmanlı'dan birine ait olmasının yararlı olacağı kanaati oluşmuştu. Komisyon Osmanlı'dan bu alanda tecrübeli, yabancı dil bilen birisini talep etmişti. Ömer Paşa'nın emri altında, Osmanlı Devleti'ne dört yıldan bu yana hizmet

³⁶ BOA, İH, Nr. 7019, 8 Ekim 1856; 7124, 22 Kasım 1856.

³⁷ BOA, İH, Nr. 10349, 14 Haziran 1861.

eden Drigaliski nâzır seçilmişti. Drigaliski'nin seçilmesi meselenin Osmanlı lehine çözümlenmesini kolaylaştırmıştı³⁸.

B. Avrupa komisyonunun Hazırladığı İlk Nizamnâmenin Kalas'ta İlan Edilmesi

Avrupa komisyonu'nun Tuna Nehri üzerinde yapacağı ilk iş, Paris Antlaşması'nın 16. maddesi gereği Tuna Nehri üzerinde sefer yapan gemilerin trafiğini düzenlemek ve diğer problemleri çözüme kavuşturmaktı. Ayrıca Tuna Nehri üzerindeki iskele ve limanların nizam ve intizamını korumaktı. Komisyonun asıl amacı Tuna iskelelerinde yapılacak düzenlemelerin uygulanmasını kolaylaştırmaktı. Komisyon bu anlamda geçici bir nizamnâme hazırlayıp uygulamaya koymuştur. Nizamname 10 Haziran 1857'de hazırlanmış ve Osmanlı tarafından 16 Kasım 1857'de onaylanmıştır.

Nizamnâmede ele alınan maddeler:

1. Karadeniz'den ve nehrin yukarisından gelen tüccar gemileri, nehir idaresinin koymuş olduğu seyri sefain nizamatinin kurallarını ihlal etmeyecekti. Gemilerin nehir idaresi memurlarının emirlerine tabi olması zorunluydu.
2. Nehrin denize açılan boğazlarında bir numara ile deniz tarafında, iki numara ile içeri tarafında iki karakol sandalı bulunacaktı. Bu karakollar iskelelere giden gemi kaptanlarına hangi mahalleye demir atmaları gerektiğini söyleyecekti.
3. Nehrin Boğazında, denizden itibaren 1'den 5'e kadar numaralar verilerek 5 daireye ayrılmıştı. Bu daireler nehrin kenarına dikilmiş her biri farklı renkte kazıklarla belirtilmiş ve gemilere işaret vazifesi görecekti. Bu 5 dairenin kullanım amaçları şu şekildeydi.

Birinci Daire: Nehirde bulunması gereken savaş gemileri ve komisyona ait nakliye gemilerinin demirleyeceği alandı.

İkinci Daire: Yüklerini ihraç etmek üzere gemilere yüklemiş denize çıkmaya hazır olan tüccar gemileri ve bu gemilerin yüklerinin bir kısmını boşaltmış oldukları mavnalara tahsis edilmişti.

³⁸ BOA, İH, Nr. 10349, 14 Haziran 1861.

Üçüncü Daire: Gelen gemilerin yüklerinin bir kısmını mavnalara boşaltacağı alan olarak belirlenmişti.

Dördüncü Daire: Hava şartlarından dolayı Sünne'de demirlemiş nehre açılmak için müsait bir hava bekleyen gemilere ayrılmıştı.

Beşinci Daire: Boş mavnalara tahsis edilecek ve birinci daire ile fener arasında kalan mesafe daima boş kalacaktı.

4. Gemiler yukarıda belirtilmiş dairelere hilaf-ı nizam demir atamayacaktır. Bütün kaptanlar bir ve iki numaralı karakolların göstermiş olduğu demirleme alanına gitmek zorundaydı. Kaptanlar Bu kuralı ihlal ederler ise 19. maddede belirtilmiş olan 15-25 Macar altını ceza ödemeye mecburdular.
5. Gemilerin kaptanları limana demir attıktan sonra sıhhiye patentiyle diğer evraklarını liman reisine ibraz etmek zorundadır. Sünne limanında 24 saatten az kalacak olan gemilerin evrakı vize edildikten sonra kaptana hemen teslim edilecektir. Sünne limanında bir günden fazla kalacak gemilerin evrakı liman yöneticisinin odasında kalacaktır.
6. Bütün gemi kaptanları kararlaştırılmış olan vergiyi makbuz karşılığı ödemeye mecburdur. Kaptanlar ödediği verginin makbuzunu liman reisine ibraz edemezse vergi ödenmemiş muamelesi görecektir.
7. Sünne limanına gelen gemiler demir attıktan sonra, nehrin iki sahili boyunca dikilmiş kazıklara veya daha önce demir atmış büyük gemilere halat uzatacaklardır.
8. İskeleye yanaşan gemiler önceki maddenin hükümlerini uyguladıktan sonra sandal askılarını içeri alacaklardır. Gemiler limanda kaldıkları sürece yelkenleri baştan kıça doğru çekilmiş olacaklardır.
9. Liman yöneticisi üçüncü maddede belirtilmiş olan 5 dairenin birinde belirli vakitlerde gidip gelen gemilerin demirleyeceği yer ile ikâmet yerini olabildiğince değiştirmeyecektir.

10. Gemiler bağı olduğu devlet bayrağını çekmeyerek Sünne Boğazı'ndan girip çıkması yasak olacaktır. Bandırası olmayan hiçbir geminin liman memurları tarafından geçişine izin verilmeyecektir.
11. Gemilerin boğaza girip çıkma hareketlerini kontrol altına alıp düzene sokmak liman reisinin talimatlarıyla olacaktır. İlk olarak liman reisi tarafından fener üzerine giriş çıkış yapılabileceğini gösteren bir balon çekilmedikçe hiç bir gemi demir alıp hareket edemeyecektir. İkinci olarak gemiler sahilden birbirlerini takip ederek sırayla çıkacaklardır. Birinci numarada bulunan karakol sandalları, demir alacak gemilerin nehirde hareketlerini takip edeceklerdir. Karakol sandalları ayrıca gemilerin liman reisinin vergisini ödediğine dair vermiş olduğu makbuzu ibraz etmelerini isteyecek ibraz edemeyen gemilerin gitmesine engel olacaktır. Son olarak baş kılavuz kumsala gelerek, gemilerin aralarında kaza olmaması için gemiler demir alırken orada bulunacaktır.
12. Nehrin iskele dışındaki sahilinde bulunan ticari sefineler ve mal ihracı yapmaya tahsis edilmiş mavnaların gece limana girmeleri yasak olacaktır. Tüccarlara ait sandalların gece limanda fenersiz dolaşmaları da yasak olacaktır.
13. Liman ve iskelelerde bulunan gemilerin içinde zift ve katran gibi yangına sebep olacak yanıcı maddeleri kaynatmak yasaktır.
14. Akşam nöbet topu atıldıktan sonra gemilerde ateş kalmayacaktır. Sadece camlı lamba ve fenerden başka hiç bir ışık olmayacak ve bu durumun sorumluluğu kaptanlarda olacaktır.
15. İskele ve limanlarda kaza geçiren ya da yangın çıkan gemilerin mallarını boşaltmak için orada bulunan diğer gemilerin kaptanları tayfalarını yardıma göndermek zorundadır.
16. Hasar görmüş geminin tamirâtı için gemi trafiğinin aksamasına sebep olmayacak uygun bir alan tahsis etmek liman reisinin vazifesi dahilindedir.
17. Limanda bulunan Karakol gemilerinden akşam olduğuna dair işaret topu atıldıktan sonra bütün gemi tayfalarının gemilerine dönmeleri zorunludur.

18. Avrupa Komisyonu tarafından 28 Şubat 1857 tarihinde liman reisine tevdi edilen geçici talimatın 14. maddesi gereğince kaptanlar ile adamları arasında bir problem çıkarsa liman reisi bunları mensub olduğu milletten iki kaptanın yardımıyla problemi çözecektir. Aksi durumda diğer milletlerden iki kaptanın yardımıyla bu anlaşmazlığı çözüme kavuşturacaktır. Liman reisi, anlaşmazlık yaşayan taraflardan birinin talep etmesi ve ayrıca anlaşmazlık mahallinde davanın çözümünü sağlayacak başka bir memurun olmaması durumunda müdahale edebilecektir.
19. Nizamnamenin 7., 8., 10., 12. ve 14. maddelerinin hükümlerine aykırı hareket eden kaptanlardan beş düka ve zorluk çıkarmaları durumunda ceza ikiye katlanacaktır. Ayrıca 2., 3., 11. ve 13. maddelerinin hükümlerine aykırı hareket eden on beşten yirmi beş dükaya kadar zorluk çıkarması halinde iki katı ceza alınacaktır. Nizamnameye aykırı hareket eden gemi kaptanları kararlaştırılan cezayı ödemek zorundadır. Liman reisi cezasını ödemeyen gemiyi tutuklayıp talep olunan cezayı ödettirmeye ya da kaptanın mensub olduğu devlet memurlarından cezanın ödenmesini talep edebilecektir.
20. Genel olarak nizamnâmenin hükümlerine aykırı hareketlere dayanan suçlar liman reisi tarafından hükme bağlanacaktır. Liman reisinin verdiği hükmün aleyhinde dava olursa dava sonuçlanıncaya kadar alınmış olan ceza hükümlünün tâbi olduğu devletin memurlarında kalacaktır.
21. Birinci ve ikinci gemi kaptanlarıyla tayfaların nizamnameye aykırı hal ve hareketlerde bulunmaları durumunda şahsen mesul olacaklardır.
22. Liman reisi gereken hallerde talimat vererek karakol gemilerinden yardım isteyebilecektir.
23. Hazırlanan bu nizamnâme Sünne Limanı Kalas ve İbrail İskelelerinde ilan edildikten sonra geçerli olacaktır. Nizamnâme İngilizce, İtalyanca, Almanca ve Rumca'ya tercüme edilecektir. Tercüme edilen nizamname İstanbul, Kalas, İbrail ve Tulçı'da bulunan konsoloslara verilecektir. Ayrıca bir örneği de Kalas, İbrail, İsmail, Tulçı ve Reni'nin mahalli memurlarına dağıtılacaktır. Güvenlik açısından Paris Antlaşması'nın 19. maddesi gereğince Tuna Boğazlarında ve

iskelelerinde gemilerin seyir nizamâtını uygulamaya memur olan harp gemilerinin komutanlarına da ulaştırılacaktır³⁹.

Komisyon Tuna'nın iskele ve boğazlarındaki düzensizliğe bir son verebilmek adına bu nizamnâme-yi hazırlanmış ve ihtiyaç duyuldukça değişiklik yapılmıştır. Asıl kapsamlı ve düzenli çalışma 1865 yılında Kalas'ta hazırlanmıştır. Kalas'da hazırlanan nizamname 1871 Mart ayından itibaren yürürlüğe girmiştir⁴⁰.

Komisyon Tuna'nın yeniden dizayn edilebilmesi için gereken parayı Osmanlı'dan talep etmişti. Osmanlı Devleti Tuna'da amaçlanan değişimlerin masraflarının bir kısmını Memleketeyn'den gelecek vergiden ödenmesini istemişti⁴¹. Eflak idaresi'nin Osmanlı askerlerinin ihtiyaçları için harcamış olduğu 9 milyon kuruşu Osmanlı'dan tahsil edememişti. Bunun üzerine Eflak yönetimi komisyona verilmesi gereken parayı 1860 senesi Boğdan gelirinden ödenmesini istiyordu. Aksi durumda Osmanlı Devleti'nden kesin bir emir gelmezse paranın komisyona verilemeyeceği ilan edilmişti. Bu durum komisyondaki komiserlerin Tuna'daki çalışmanın devam etmesi için Osmanlı Devleti yetkililerini ikna etme çalışması başlamıştı. Osmanlı Devleti o ana kadar çalışmalara 301.559 altın ödeme yapmıştı. Komiserler, eğer çalışmalara destek verilmez veya ertelenirse şimdiye kadar yapılmış olan ödemenin heba olacağı ve bu durumdan ilk önce Osmanlı Devleti'nin zarara uğrayacağını söylemişlerdir. Bu problem Osmanlı Bankası'nın Kalas Şubesi'nden borç alınarak çözülmüştü. Alınan borca Karşılık olarak Tuna'da seyir yapan gemilerden alınan vergi hâsılatı gösterilmiştir. Osmanlı Bankası Kalas şubesi borç ödenmediği takdirde Osmanlı Devleti'nden, Boğdan'ın 1860 senesi vergisini veya başka bir gelirin taahhüdünü talep ediyordu⁴². Borç meselesi Tuna boğazlarından geçecek olan gemilerden alınacak vergi teminat gösterilerek Osmanlı Bankası Kalas Şubesi ve Kuzey Alman Bankası'ndan borç alınarak çözülmüş oldu. Borçların geri ödemesi 1866 Temmuzuna kadar sürmüştür⁴³.

Kalas'da 2 Kasım 1865'de imzalanıp, 28 Mart 1866'da Paris Konferansı'nda onaylanan sened-i umumîdir. Senedi umumî kararlarına göre Sünne limanında yapılan

³⁹ BOA, İH, Nr. 7892, 10 Haziran 1857

⁴⁰ Tuna Avrupa Muhtelit Komisyonu Seyr-i Sefaini ve Zabıtası Hakkında Nizamnâme, Çeviren: Ahmed Efendi, İstanbul 1287.

⁴¹ BOA, İMM, Nr. 616, 16 Nisan 1859.

⁴² BOA, İH, Nr. 9693, 24 Haziran 1860.

⁴³ Ekinci, a.g.e., s. 146.

geçici ıslah daimî bir ıslah çalışması haline getirilecekti. Islah inşaatının masrafını komisyon tarafından belirlenen bir vergiyle komisyon yapacaktı. Bu kararlar komisyonun 2 Kasım 1865, 12 Ekim 1866 ve 25 Nisan 1867 tarihlerinde yapmış oldukları toplantılarında karara bağlanmıştı. Paris Konferansı'nda 28 Mart ve 24 Nisan 1866 tarihinde bazı kararlar alınmıştı. Bu kararlar Osmanlı Devleti tarafından 9 Mayıs ve 16 Ekim 1866 tarihlerinde onaylandı. Osmanlı Devleti başlangıçta ıslah inşaatı için harcanmak üzere bir miktar peşinatı vermişti. Osmanlı ıslah inşaatının tamamlanması için yeni borçlanmalara izin vermişti. Bu yeni borçlanmanın eski borçlar bitmeden geri ödemesini talep etmeyeceğini bildirerek, sermaye sahiplerine güvence vermişti⁴⁴. Islah mevsimi geçmemesi için bir an önce tahvillerin satışa çıkarılması gerekmekteydi. Borçlanma için satışa çıkarılan tahviller %10 faiz ve dört sene içinde geri ödenme şartıyla satışa çıkarılmıştı. Tahvillerin 5350 altınlık kısmı Kalas'ta, 1500 İngiliz liralık kısmı Londra'da ve 20.000 altınlık kısmı da Viyana'da olmak üzere borçlanma amacıyla satılmıştı. Islah çalışmaları için komisyona gerekli olan 30.000 altındı. Satılan tahviller yetmediği takdirde 15.000 altınlık yeni bir tahvil satışı planlanmıştı.⁴⁵.

Osmanlı Devleti Tuna'da 1857 senesinden 1863 senesine kadar ıslah için komisyona borç para vermişti. Komisyon aldığı parayla Sünne-Tulçı-İsmail ve Kalas arasına telgraf hattı çekmişti. Çekilen bu hat Osmanlı Devleti'ne alınan paralar karşılığı olarak komisyon tarafından terk edilmişti. Komisyon verdiği bu telgraf hattının masrafını toplam borçtan düştüktan sonra geri kalan meblağın ödenmesine karar vermişti⁴⁶. Osmanlı Devleti Tuna Komisyonu'na 1857'den 1860'a kadar geçen sürede toplam 316.975, 31 Aralık 1863'de 11.827 ve toplamda 328.802 altın borç vermişti. Komisyonun Sünne, Tulçı, İsmail, Kalas arasındaki telgraf hattı için harcadığı 14.555 altın bedeli çıkınca geriye 314.247 altın borcu kaldığı anlaşılmıştır⁴⁷.

⁴⁴ BOA, BEO. A. DVN. NMH, Nr. 18/1, 12 Mayıs 1866.

⁴⁵ BOA, İH, Nr. 13239, 11 Ağustos 1867.

⁴⁶ BOA, İH, Nr. 14442, 14 Nisan 1870.

⁴⁷ BOA, BEO. A. ADVN. MKL, Nr. 8/14, 2 Kasım 1869, BOA, İH, Nr. 14442, 29 Nisan 1870.

V. KALAS'TA 1871-1873-1893 YILLARINDAKİ KOLERA SALGINLARI

Arşiv belgelerinde “illet-i kolera, illet-i âdiyye, illet-i mahûf” isimleriyle belirtilen hastalıktır kolera. İnsanlarda akut başlangıçlı bulantısız kusma, karın ağrısız şiddetli ishal, kısa zamanda su kaybına bağlı olarak gelişen ve zamanında müdahale edilmediği takdirde ölümlü sonuçlanan bir hastalıktır. Çok farklı yollarla bulaşan kolera virüsü düşük sıcaklıkta barındığı gibi, ılık ve nemli ortamları daha çok seven bir hastalıktır. Kolera hijyen şartlarının kötü olmasından kaynaklanan bulaşıcı bir hastalıktır. Bu hastalıktan korunmanın tek yolu temiz olmak ve temiz ortamda yaşamaktır⁴⁸.

Kolera salgını 1873'te hızlı bir şekilde Osmanlı topraklarında yayılmıştı. Kolera salgını ihtimal 1871-1872 yıllarında meydana gelen vakaların devamıydı. Bu yıllarda Tuna iskelelerinde az da olsa kolera vakalarına rastlanmıştı. Salgının yayılmasını engellemek için karantina uygulaması başlatılmıştır. Kalas'ta kolera salgınıyla ilgili ilk ciddi vaka 1871'in sonuna doğru görülmüştür. Kalas'ta bazı insanların vefat etmesi üzerine Tuna vilayet yetkilileri tarafından Kalas'ın karantina altına alınması talep edilmiştir. Kalas'ta karantina uygulanmadığı takdirde Kalas'tan ve Eflak tarafından gelecek Tuna boyunca yol alacak gemilerin tamamı karantina altında bekletilecekleri vilayet makamlarınca ilan edilmiştir⁴⁹. Fakat bu vakalar sonrası yaklaşık bir aylık süreçte Kalas'ta yeni hastalara rastlanmaması üzerine hastalığın sona erdiği şeklinde kabul edilmiştir. Bu durum üzerine daha önce alınan sıhhiye tedbirlerinin kaldırılmasına ve Tuna iskelelerindeki karantina uygulamasına son verilmiştir⁵⁰.

A. 1872 Yılı Kolera Salgınının Kalas'taki Etkisi

Kolera salgını 1872 yılı ilkbaharına kadar sakin geçmiş vakalara rastlanmamıştı. Kolera salgını Haziran ayı başlarında Odessa merkezli olarak tekrar başlamış ve vefatlar olmaya başlamıştır. Odessa'da meydana gelen kolera salgınının Osmanlı topraklarına yayılma ihtimaline karşı tedbirler alınmıştır. Odessa'yla bir şekilde ilişkisi olan iskelelerden Osmanlı topraklarına gelen gemilerin karantinaya alınması kararı alınmıştır.

⁴⁸ Abdulkadir Gül, “XIX.Yüzyılda Erzincan kazasında salgın hastalıklar (Kolera, Frengi, Çiçek ve Kızamık)”, A.Ü.T.A.E.D, S.41, Erzurum, 2009, s. 241.

⁴⁹ Tuna Gazetesi , Nr.628,Haziran 1972.

⁵⁰ Tuna Gazetesi , Nr.632, 633.

Bunun için iskelelerde gereken sıhhi tedbirlerin alması istenmiştir⁵¹. Alınan bu kararlar Karadeniz'den Tuna'ya geçecek olan gemiler içinde geçerliydi. Deniz yoluyla gelecekler için bu önlemler alınmıştı. İnsanların Odessa'dan Kara yoluyla Eflak-Boğdan'a ulaşmaları Tuna kıyılarına kolera'nın ulaşması demektir. Bu nedenle Tuna Vilayeti yetkilileri ve Eflak-Boğdan yetkilileri arasında yapılan görüşmeler sonunda bazı tedbirler alındı. Böylece Eflak-Boğdan'ın Rusya ile olan sınırları boyunca karantinahaneler yapılmasına karar verilmiştir. Karantinahanelerin yapılmasıyla Rusya tarafından gelecek gemiler karantinaya alınarak, kolera'nın Eflak-Boğdan'a, ve Tuna vilayetinin diğer şehirlerine yayılması önlenmiş olacaktı⁵². Bu karantinahanelerin inşa edilmesi ve karantina uygulamaları etkili olmuş, Haziran ayı sonu itibarıyla Odessa'deki kolera vakaları da sona ermiştir. 1872 yılının son kolera vakaları Kalas'ta meydana gelmiştir. Kalas'taki bu salgın için ihtiyaç duyulan sağlık önlemlerini almak üzere İstanbul'dan bir sıhhiye komiseri gönderilmiştir. Salgın büyümeden 6 Kasım 1872 tarihi itibarıyla son bulmuştur⁵³.

B. 1873 Yılı Kolera Salgınının Kalas'taki Etkisi

1871-1872 kolera salgınları tam anlamıyla Tuna iskelelerinde bir hassasiyet oluşturmamıştı. Kalas gibi Eflak-Boğdan kıyılarındaki iskelelerde kolera konusunda titiz davranılmaması ve gelen yolcularla temas edilmesi nedeniyle Eflak-Boğdan kıyısındaki iskelelerde kolera bulaşmıştı. 1873'teki salgının kaynağı Rahova ve yukarısı olarak belirlenmiş ve tehlikeli bölge ilan edilmişti. Tuna'nın yukarı kısmından ve Eflak bölgesinden gelen yolcu ve gemilerin daha öncede yapıldığı gibi karantinaya tabi tutulacağı ilan edilmiştir⁵⁴.

Salgından dolayı Tuna Nehri'ndeki gemi seferleri tamamen iptal edilmemişti. Yolcu ulaşımını kontrollü bir şekilde yapmak için bazı önlemler alınmıştır. Avusturya şirketlerinin posta ve yolcu vapurları ile Tuna nehir idaresinin yolcu taşıyan iki vapurunda kolera tespit edilmesi üzerine bu gemilerin sefer yapmaları yasaklanmıştır. Yolcu ulaşımı için ihtiyaç duyulan kolera bulaşmamış gemiyi nehir idaresi tedarik etmişti. Bu gemi Eflak iskeleleriyle Vidin ve Lom'a sefer yapmayacaktı. Sefere başlayan bu gemi sadece

⁵¹ Tuna Gazetesi , Nr.680.

⁵² Tuna Gazetesi , Nr.683.

⁵³ Tuna Gazetesi , Nr.722, Mart 1873 .

⁵⁴ Tuna Gazetesi , Nr.721.

Tuna'nın güney kıyısındaki temiz iskelelere sefer yapacaktı⁵⁵. Bu arada Rusçuk'ta kolera vakaları görülmüş ancak şiddetli değildi, fakat tedbir almaya devam edilmiştir. Alınan tedbirler:

1. Bozulmuş ya da henüz olgunlaşmamış meyve ve sebzeler pazarlarda satılmayacak.
2. Sokak aralarında ve tezgâhlarda satılan kokmuş ve çürümüş gıdalar nehre dökülecek.
3. Balık pazarında satılan balıklardan kokmaya başlamış olanlar şehir dışında imha edilecekti⁵⁶.

Alınan bu önlemlerle hastalığın yayılmasını engellemek için temiz gıdalarla beslenmeye insanlar yönlendirilmiştir. Kolera vakalarının Silistre ile Eflak bölgesindeki Krayova, Kalas ve Kalafat gibi Tuna iskelelerinde görünmeye başladı. Buralarda görülen Kolera vakaları Sıhhiye Nezareti'nin karantina uygulamasını artırmasına neden olmuştur. Ek olarak tedbirlerin artırılmasına ve Eflak bölgesindeki kolera salgınının olmayan yerlerin karantinaya alınması yoluna gidilmiştir. Tuna nehri üzerinden gelen gemilerin içinde doktor olması durumunda bile kolera görülen limanlara uğramışsa geminin karantinaya alındığı görülmüştür⁵⁷.

5 Ekim 1973 tarihine gelindiğinde hastalığın devam ettiği yer yok denecek kadar azdı. Hastalığın devam ettiği yerler karantinaya alınmıştır. Hastalığın yerleşim yerlerinde azalması hastalığın kalktığı işareti gelmesiyle dağ geçitlerinde ve Varna'da icra edilen karantina uygulamasına son verilmişti. Bu dönemde Tuna iskelelerinden İstanbul'a giden yolculara İstanbul Boğazı'nda uygulanan karantinanın son bulacağı söylenmiştir. Eflak-Boğdan tarafında yer alan Kalas ve etrafında yer alan yerleşim yerlerinde vakalara rastlanılmaması hastalığın sona erdiği izlenimi vermiştir. Ancak tedbir amaçlı Kalas ve çevresinden gelenlere karantina işlemi devam edilmiştir⁵⁸. Kalas ve Sünne limanlarından İstanbul'a gidenlere karantina uygulaması devam ediyordu. Fakat 19 Ekim 1973 tarihi itibarıyla hastalığın sona erdiği düşüncesi hâkim olmuş Kalas ve Sünne kasabaları temiz

⁵⁵ Tuna Gazetesi , Nr.771.

⁵⁶ Tuna Gazetesi , Nr.782.

⁵⁷ Tuna Gazetesi , Nr.786,788.

⁵⁸ **BOA., A.MKT.MHM.**, 465/97.

yerler olarak kabul edilmişti⁵⁹. Tuna iskelelerinde alınan sıhhi tedbirler sayesinde 1973 yılı sonbahar sonlarında kolera salgının etkisi önemli ölçüde etkisini kaybetmişti⁶⁰. Hastalığın etkisinin kaybetmesiyle Tuna nehri üzerindeki yolcu, posta ve resmi gemilerin ana yolu kullanmalarına izin verilmişti⁶¹. Tuna nehrinin güneyine geçmek isteyenler için 21 Aralık 1973 tarihinde Eflak-Boğdan çevresinde kolera vakasına ait karantina işlemleri son verilmiştir. Tuna Vilayeti makamınca Tuna nehrinin güneyine geçmek isteyenler için doktor kontrol durum belgesi istenmiş ve bu durum ilgili makamlara iletilmişti⁶². Kolera vakalarının bitmesiyle bazı memurlara taltif için Osmânî ve Mecîdî nişanları verilmesi uygun bulunmuştur⁶³.

C. 1893 Yılı Kolera Salgınının Kalas'taki Etkisi

1893 yaz mevsiminde Avrupa'da başlayan kolera salgını Romanya'yı da etkiledi. Salgının belirtileri görülünce Romanya sağlık idaresi karantina uygulamasına başladı. Romanya daha sonra Osmanlı Devleti'nin uyguladığı bütün tedbirleri aynı şekilde uyguladı. Fakat Romanya'nın işni zorlaştırıcı bazı etkenler vardı.

1. Romanya'nın Rusya ile uzun bir sınırının olması.
2. Avusturya–Macaristan'la olan ticari ilişkilerinden dolayı yoğun gidiş geliş trafiği olması.
3. Tuna ile Prut nehirlerinin kolera vakalarının taşınmasını kolaylaştırıcı etkisi bu ülkenin dezavantajlarıydı⁶⁴.

Kalas'ta 29 Temmuz 1893'ten itibaren kolera salgını baş göstermiş ve ölüm vakaları görülmüştü. Kalas'ta ölümlerin meydana gelmesi Osmanlı devletini harekete geçirmiş, Romanya'dan, Karadeniz sahillerinden ve Tuna nehrinden gelen gemilere karantina uygulaması başlatılmıştı. Osmanlı aldığı bu kararı 4 Ağustos 1893'ten itibaren Kavak'ta uygulamaya başladı⁶⁵. Osmanlı Kalas ve İbrail iskelelerinden gelecek gemilerin Kavak'ta karantinaya alınacağını ilan etti. Kavak'ta karantinaya alınan gemilerin çevredeki

⁵⁹ Tuna Gazetesi , Nr.813, 816.

⁶⁰ BOA., İ.DH., 674/46977.

⁶¹ Tuna Gazetesi , Nr.825, 830.

⁶² Tuna Gazetesi , Nr.833.

⁶³ BOA., A.MKT.MHM., 468/57.

⁶⁴ Sabah, 1419, s. 3 29.07.1893.

⁶⁵ BOA, Y.A-HUS. 278/135.

yerlerle iletişime girme ihtimali hastalığı yayabilecek bir durumdu. Bu ihtimalden dolayı Osmanlı Kavak'a bir karakol gemisi, iki büyük filika ve bir istimbote göndermişti.

Romanya'da etkili olan kolera burada bulunan Osmanlı tebaası sıkıntılar yaşamaya başlamıştı. Romanya'da ticaretin durma seviyesine gelmesinden dolayı geçim ve ölüm korkusu nedeniyle, 3000 kadar Osmanlı vatandaşı Macaristan, Sırbistan ve Bulgaristan'a göç etmişti. Ancak, Sünne limanında yol parası bulamayacak kadar kötü durumda bulunan 300 kadar Osmanlı vatandaşı bulunuyordu. İmkânsızlık içinde bekleyen bu vatandaşlar Osmanlı topraklarına ulaşmak için yardım bekliyorlardı. Osmanlı kolera salgını olan bir şehirden bu sayıda nüfusun Osmanlı topraklarına kabulü uygun görülmedi⁶⁶. Kalas, İbrail ve Sünne'de koleranın etkisini devam ettirdiği günlerde bu iskelelerden Çanakkale ve İstanbul Boğazlarına gidecek gemilere daha sıkı bir denetim uygulama kararı alınmıştı. Bu karara göre sıhhi kontrollerin daha dikkatli yapılması için, İstanbul ve Çanakkale boğazlarına askeri doktorlardan oluşturulmuş bir heyet gönderilmişti⁶⁷. Kolera Salgını Romanya'ya 1893 Temmuz ayında kolerayla boğuşan Rusya'dan değil, aksine Akdeniz'den gelen bir İngiliz gemisinden bulaşmıştı⁶⁸. Bu İngiliz gemisinden Kolera ilk olarak İbrail iskelesinden yayıldı. İbrail'den yayılmaya başlayan hastalık hem İbrail hemde Sünne'de çok sayıda ölüme neden oldu. Kolera aynı yılın Kasım ayında Kalas'ta etkili olmuş 155 kadar vakaya rastlanmıştı. Kalas'ta görülen bu 155 vakanın 95'i ölümlerle sonuçlanmıştı⁶⁹. Romanya'da koleranın Aralık başında, bitmiş olduğu kabul edildi⁷⁰. Bu sebeple Osmanlı tarafından Aralık başında, bu ülkenin Karadeniz sahilleriyle Tuna nehri üzerinden gelenler hakkındaki karantina uygulamasına, tedbir olarak şartlar biraz hafifletilerek devam edildi⁷¹.

⁶⁶ BOA, Y.A-HUS. 278/141; İ.HUS. M-1311/80.

⁶⁷ Tercüman Hakikat, 4532, s. 1, 16.08.1893.

⁶⁸ Sabah, 1429, s. 2, 08.08.1893; 1448, s. 2, 26.08.1893.

⁶⁹ Sabah, 1524, s. 2, 12.11.1893.

⁷⁰ Sabah, 1431, 10.08.1893; 149614.10.1893.

⁷¹ BOA, Y.A-HUS. 285/101; 285/119.

İKİNCİ BÖLÜM

19. YÜZYILDA KALAS'IN TİCARİ DURUMU

I. 19. YÜZYILDA KALAS'TA TİCARET

Balkanlar'da Osmanlı hâkimiyetinin gerçekleşmesiyle birlikte Tuna Nehri'nin geçtiği yerler ilk kez uluslararası ticarete katılmaya başladılar. En elverişli kara ve su yolları Osmanlı Devleti'nin eline geçmişti¹. Ekonomik açıdan boğazlar, Karadeniz limanlarının ve Doğu ile Orta Avrupa mallarının sevkine imkân veren nehirlerin doğal taşınma güzergâhıydı². Tuna boylarını fetihten sonra Aşağı Tuna'da, Karadeniz gibi XV. asrın sonlarına doğru tamamen Osmanlı hâkimiyetine girince burada sadece Osmanlı bandıralı gemilerle ticaret yapılmaya başlandı. Bu dönemde Tuna Nehri'nin doğuya akan suları Avrupa için önemi olmayan bir ticaret yoluydu. Farklı devletlerin hâkimiyetindeki yollar Kalas'a kadar gitmekteydi. Osmanlı daha da uzaklara ulaşabilen Tuna Nehri'ni iç ulaşım yolu olarak kullanmaya başladı³.

Osmanlı'nın fethi sonrası, Balkanlar'da daha önce oluşmuş ticarî hayat, şehirleşme ve aşama kaydetmemiş tarımsal ekonomi, Osmanlı devlet anlayışını buralara getirmesiyle o döneme kadar gelmiş küçük krallıklara ait düzen kaldırıldı. Osmanlı kaldırdığı düzen yerine Balkanlar'da düşük gümrük tarifesi uygulayan, güçlü imparatorluk düzeni getirdi. Balkanlar'da ticarî hayat gelişmeye başladı. Gelen göçlerle birlikte şehirleşme arttı. Balkanlar'da Osmanlı hâkimiyetiyle birlikte ilk başta kentler idarî-askerî merkezler şeklinde iken zamanla şehirler, ticarî merkezler haline gelmişlerdi. Bu gelişmelerle birlikte ticaret ve ticaret yolları hareketli hale geldi⁴. Balkanlar hızlı bir deniz ve nehir ticareti trafiğine sahipti. Osmanlı, fetih anlayışının gereklerini burada da uygulamış; yerel geleneklerini ve ticarî anlayışlarını tamamen reddetmemiş ve kendi sistemine uygun olanları kabul edip uygulamaya sokmuştur. Ticari açıdan Tuna, bu dönemde daha da

¹ Akdağ, a.g.e., C. II, ss. 163-190.

² Erkin Feridun Cemal, **Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, Başnur Matbası, Ankara, 1968, s. 10.

³ İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", **Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi**, S. 6, İstanbul, 1990, s. 21.

⁴ İnalçık, a.g.m, 1993, ss. 22-24.

önemli hale geldi. Osmanlı, Tuna Nehri vasıtasıyla Balkan eyaletlerinin ticari bağlarını yalnızca Eflak ve Boğdan ile değil Avrupa'nın iç kısımlarına kadar kurdu⁵.

Kanunnâmelerde, Tuna'nın kuzeyi ile güneyi arasındaki ticarî değişimi düzenleyen esasların yanında, nehirdeki balık avını ve nehrin aşağısıyla yukarısı arasındaki ticareti düzenleyen esaslar da vardır. Dikkati çeken bir husus da kanunnâmede Karadeniz limanlarından Trabzon, Kefe, Sinop, Samsun ve İstanbul'dan gelen gemilerin Tuna ağzındaki Kalas İskelesi ile olan ticaretleridir. Denizden gelen gemilerin çifte vergilendirmeden kaçmaya çalıştıkları yine kanunnamelerin ifadesinden anlaşılmaktadır⁶.

“Trabzon ile Eflak ve Boğdan arasındaki ticaret daha XIII. yüzyılda başladı ve sonraki yıllarda oldukça önemli düzeylere yükseldi. 1634'te Boğdan'a giden İtalyan bir keşiş olan Niccolo Barsi da Lucca, tereyağı, peynir ve diğer gıda maddeleri karşılığında İstanbul'dan ve Trabzon'dan gelen emtianın nicelik ve niteliğinin altını çiziyordu. Boğdan voyvodalarından Dimitri Kantemir, çoğu müslüman olan Trabzonlu tüccarları Kalas'taki etkin ticarî faaliyetlerini gıptayla anlatmaktadır. Hatta XVIII. yüzyılın ortasında Jassy'de Trabzonlu tüccarlar mallarını sergiledikleri sokağa adlarını vermişlerdi”⁷.

Osmanlı Devleti'nde Balta Limanı Antlaşması'na kadar hububat, ihracı yasak mallar arasındaydı. Hususî müsaade ile ancak çok azının ihracına izin verilen hububat, yedd-i vâhid usulünün kaldırılmasıyla yabancı tüccarın alımına açılmış oluyordu. Bununla birlikte rekoltenin düşük olduğu yıllarda hububat satılmaması için yasaklar konabiliyordu. Osmanlı, zaten zahire fiyatlarının yükselmesine sebep olan bu durumda rekoltenin düşük olduğu senelerde İngilizlerden zahire satın almamalarına dair yazılı taahhütte bulunmalarını isteyebilmişti. Fakat İngilizler şifahi olarak bu şartı kabul etmişlerdi⁸.

⁵ Cvetkova, a.g.e., ss. 3-4.

⁶ Akgündüz, a.g.e., C. III, s. 478.

⁷ Turgay, a.g.e., s. 46.

⁸ Mübahat Kütükoğlu, **Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri II (1838-1850)**, İstanbul, 1976, ss. 28-31.

Osmanlı Devleti, nehir kenarında olup iskeleleri olan kasabaların halkına, iskelelere bağılı hizmetler mukabili vergi muafiyetleri tanımıştı. Bu hizmetler:

1. Arabalarla nakliye yapmak.
2. Gemilere yükleme yapmak.
3. Gemilerin tamir işlerini yapmak.
4. Fırtınalı havalarda kayıkçılara yardım etmek.
5. Gümrük vergileri toplama gibi hizmetlerdi⁹.

Osmanlı nehir üzerindeki geçişleri de bir düzene sokmuş ve kolaylaştırmıştı. Geçişler küçük nehirlerde genellikle dönemin zenginleri ve makam sahipleri tarafından vakfedilen kayıklarla yapılırdı. Bazı yerlerde sancak beyi ve diğer memurların ihtiyaçları için parayla yapılırdı. İhtiyaç görüldüğü takdirde Tuna gibi büyük nehirlerde nehir donanmaları da yine belli bir ücret karşılığında geçişleri yapardı¹⁰.

Devlet ticarî faaliyetlerden alınacak vergileri ise zamanla daha da ayrıntılı bir şekilde düzenlemiştir. Kanunnameler bize Tuna üzerinde yapılan ticaretin durumu hakkında fikir vermektedir. İlk defa Yavuz Selim devrinde Tuna Nehri üzerindeki iskelelerle ilgili olarak “*Tuna İskeleleri Kanunnamesi*” yapılmıştır¹¹.

16. yy’da İstanbul, Trabzon ve Sinop limanlarından her yıl 70-80 geminin Karadeniz’i geçerek Kalas ve İbrail’e pamuk, ipek, incir, limon ve bunun gibi mallar götürüp, buradan hububat taşıdığı görülmektedir¹². II. Selim devrinde ise Tuna kıyısındaki Sancakların iskeleleri Kalas ve diğer iskeleler hakkında hepsi için müstakil iskele kanunnameleri hazırlanmıştır¹³. Kalas İskelesi’ndeki vergilendirme ve gümrük tarifelerini gösteren Osmanlı Kanunnamelerindeki maddeler şöyledir:

⁹ Mc. Gowan Bruce, **Sirem Sancağı Mufassal Tahrir Defteri**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara ,1983, s. XXXIX.

¹⁰ Orhonlu, a.g.e., ss. 158-159.

¹¹ Ahmet Akgündüz, **Osmanlı Kanunnâmeleri**, C. I, III, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 1990, ss. 433, 437, 594 ; ss. 475-482.

¹² İnalçık, a.g.e, 2008, s. 182.

¹³ Akgündüz Ahmet, **Osmanlı Kanunnameleri**, İkinci Selim Kanunnameleri, C, VII, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 1993, ss. 712-761.

1. Öküz satılsa, alandan ve satandan ikişer akçe alınur, gerek su sığırı gerek karasığır olsun. Ve atdan ve yonddan ve inekden alandan ve satandan ikişer akçe alınur. Ve koyun satılsa, satan yerlü olmayub yabandan ise, satan kim nesneden iki koyuna bir akçe alınur ve amma satan yerlü olsa, dört koyuna bir akçe verür.
2. Ve eğer arabayla tereke gelüb tamam yük ise ki bir müddi adet eylemişlerdir, arba başına sekizer akçe alınur ve eğer tamam yük olmayub onbir kileden eksük olsa her kile başına bir akçe alınur. Ve at yükiyle tereke gelse, her iki kile başına bir akçe verürler.
3. Ve hariçden bir kimesne fuçı götürse, her fuçı başına on beş akçe alınur, gerek yerlü olsun gerek taşradan bir kimesne olsun. Ve amma taşraya fuçı iletseler, yerlüden nesne alınmaz, yerlü olmayandan on beşer akçe alınur. Bir kimesne fuçı satun alub gemiye koymak istese, sekizer akçe verur. Ve reaya birbirinden fuçı satun alub gemiye koymak dilese, olduğu yerden sekizer akçe alınur; gemiye koyduğu vakit gümrük alınur.
4. Ve denizde avlanan mahiden onda bir öşür alınur ve iskele Eminine yirmi beşde bir akçe verürler.
5. Ve kanarede boğazlanan koyundan dört koyuna bir akçe alınur. Haricden gelüb boğazlayan iki koyuna bir akçe verür.
6. Ve araba ile tahta ve mertek ve padavra ve vereke gelse, her araba başına bir akçe alınur.
7. Ve bal fuçısı işlenüb arabaya tahmil olunsa, tamam yük olursa ki, on beş fuçı adet eylemişlerdir, araba başına sekizer akçe alınur. Amma on beşden eksük olursa, her iki fuçuya birer akçe alınur.
8. Ve kiremid ve çömlekçi furunu yandığı zamanda, ikişer akçe alınur.
9. Ve sığır ve inek boğazlansa, her sığır başına ikişer akçe alınur. Ve su sığırı derisi satılsa, her deri başına birer akçe alınur. Amma karasığır derisinden her iki deriye bir akçe alınur.

10. Ve sandal ile çanak ve çömlek ve yatak ve sair gelse, her sandal başına ikişer akçe alınur.

11. Ve deryada mahi sayd edenlerden kemakân makiriye alınur. Ve bağ bozlamağa gelen arabalardan ikişer akçe alınur¹⁴.

Kanunnâmelerde ismi açıkça yazılarak vergiye tâbi tutulmuş ürünler ise şunlardır: Buğday, arpa, darı gibi hububat, koyun, sığır, at, domuz, balık, peynir, yağ, pasdırma, ağaç ve ağaç ürünleri, halat, meyve, şarap, kösele, meşin, keçe, gön, keten, kiremit, çömlek gibi malzemelerden Kalas iskelesinde vergi alınırdı. Bu mallar Osmanlı sınırları ötesine Tuna Nehir iskeleleri aracılığı ile Lehistan, Erdel, Macaristan'a kadar gidiyordu. Giden mallara karşılık kuzeyden daha ziyade hammadde, tuz, öküz, inek, at, bal, balık, yünlü kumaşlar ve Osmanlı'ların Eflak bıçağı dedikleri bıçaklar gelmekteydi¹⁵.

Tuna Nehri'nin geçtiği yerlerin Osmanlı için öncelikli ekonomik yönü İstanbul'un iâşesi için gereken hububatın temin edildiği yer olmasıydı. İstanbul Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olarak tarihi boyunca barındırdığı kalabalık halkın iâşesini temin etmek bu işle ilgili vazifeli kişiler için büyük bir problem teşkil etmiştir¹⁶.

İstanbul'un iâşesi için Tuna iskelelerinden getirilmekte olan hububatın XIX. yüzyılda da önemini koruyarak devam ettiği görülüyordu. Mart 1817 ile Aralık 1817 arasında 118 gemi İstanbul'a hububat getirmek için Kalas İskelesi'ne gitmiş ve önemli miktarda hububat getirmişlerdi. 1817 yılında Eflak ve Boğdan mahsulatının Kalas İskelesi'nden İstanbul'a getirilen zahirenin İstanbul kilesi olarak miktarı şöyleydi: Kalas'tan 118 gemi ile 286.166 kile buğday, 41.875 kile arpa, 19.420 kile mısır İstanbul'a getirilmekteydi. Ayrıca Kalas'tan kalkan 118 gemiden 106'sı İstanbul'a ulaşmış, gemilerden 9'u Kalas ve İbrail, 3'ü Sinop olmak üzere toplam 12 gemi olumsuz hava şartları sebebiyle bu limanlara sığınmış ve İstanbul'a ulaşamamıştı¹⁷. 1829 yılında Kalas iskelesi ve diğer iskelelerden zahire almak için kapan tüccarı 200 gemi göndermişti.

¹⁴ Akgündüz, a.g.e., C, VII, s.750.

¹⁵ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere", **Osmanlı İmparatorluğu, Toplum ve Ekonomi**, İstanbul, 1993, ss. 263-265.

¹⁶ Lütü Güçer, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İâşesi İçin Luzumlu Hububatın Temini Meselesi", **İ.Ü.İ.F.M.**, C. XI, S. 1-4, İstanbul, 1949-1950, s. 397.

¹⁷ **BOA, HH**, Nr 29961-A.

Gemilerin gider gitmez yüklenilmesi için Eflak ve Boğdan voyvodalarına emirname yazılması isteniyordu¹⁸.

Osmanlı Devleti XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinde Tuna'daki ticareti daha esnek kurallara bağlamak zorunda kalmıştı. Devlet Edirne Antlaşması'nın yedinci maddesiyle ticari hükümlerinde esnek kararlar alarak uygulamak zorundaydı. Rusya'ya, tarifesine göre gümrüğünü verdikten sonra her türlü ticaret malını alma satma başka milletten tüccarlara devretme gibi haklar verilmişti¹⁹. Ayrıca Rusya Eflak ve Boğdan'da gelişen ticareti için Tuna'yı daha fazla kullanmaya başlamıştı. Boğdan Voyvodası'nın sadrazama takdim ettiği mektubunda Kalas İskeleyi'nin kereste ve çeşitli zahire için önemli bir ticari iskele olduğunu söylemiş. Devamında tüccarların ortak buluşma yeri olan Kalas şehrinin önemli bir merkez olduğunu belirttikten sonra yerli tüccarların kendilerine bir bayrak talep ettiklerini belirtmişti. Aslında bu tüccarların Tuna Nehri içinde dolaşacak bayrakları vardı. Ama bununla başka sulara açılmadıklarını yabancı sulara açılmaları gerektiğinde ecnebi bir devletin bayrağını çekmek zorunda kaldıklarını dile getiriyorlardı. Buna karşılık Boğdan tüccarlarına, kendilerine mahsus bayrakla her tarafa gidebilme müsaadesi verilmişti²⁰. 1830'dan itibaren de Eflâk'ın bütün Balkan yarımadasıyla olan ticareti de kayda değer bir şekilde yoğunlaşmıştı²¹. Eflak ve Boğdan da gelişen ticaret Kalas İskeleyi'nin ticaretini canlandırmıştı.

Kalas'ın gelişen ticareti 1845 yılına gelindiğinde ihracatı 9.290.000 frank olmuştu. Bu ihracatın 3.059.000'i İstanbul'a, 2.330.000'i Trieste ve Venedik'e, 1.551.000'i Marsilya'ya, 1.100.000'i Cenova'ya yapılmaktaydı²². Kalas'tan yapılan ihracatın büyük çoğunluğu hububattan oluşmaktaydı. İstanbul'un iaşesi için hububat Eflak, Boğdan eyaletleri, Tuna iskeleleri, Karadeniz ve Rumeli yakasındaki iskelelerin çevrelerindeki yerlerden karşılanıyordu²³. Zahire, gemilerle kalas gibi Tuna ağzlarındaki iskelelere oradan da İstanbul'a ucuz sayılabilecek bir nakliye masrafiyle kilesi 8 akçeye taşınabiliyordu²⁴. Kalas'tan İstanbul'a 1848-1867 yılları arasında istikrarlı şekilde durum

¹⁸ BOA, HH, Nr. 30746-B.

¹⁹ Nihat Erim, a.g.e., C. I, s. 282-283.

²⁰ Uzunçarşılı, a.g.e., C. IV/2, s. 86.

²¹ Paskaleva, a.g.m., s. 74.

²² Uygun, a.g.m., s.352.

²³ Lütfi Güçer, "XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Hububat Ticaretinin Tabii Olduğu Kayıtlar", İ.Ü.İ.F.M., C. XIII, S. 1-4, İstanbul 1954, s. 7-8.

²⁴ İnalçık, a.g.e, 2008, s. 182, 185.

buğdayı ve ekmeklik buğday sevkiyatı gerçekleşmiştir. Yine Kalas'tan İstanbul'a 1845-1865 yılları arasında kısa fasıllar haricinde sürekli şekilde mısır sevk edilmiştir²⁵.

Tuna iskelelerinden dışarıya zahire verilmemesi için sık sık emirler gönderiliyor ve tedbirler alınıyordu. Hatta Devlet, Kalas'tan İstanbul'a gönderilen hububat ile Trabzon'a gönderileni bir tutmamış ve farklı oranda vergilendirme yapmıştır²⁶. Osmanlı özellikle Kalas gibi iskelelerden toplanan hububatın İstanbul haricinde başka şehirlere gitmesini önlemeye çalışmıştır. Anadolu sefinelerine bir habbe zahire verilmemesi emrine rağmen çeşitli yollarla hububat götürdükleri görülüyordu. Özellikle Tuna'nın sakin olan güney kısmı ve Prut Nehrinin bilinmeyen yerlerinden yüklenen sefineler Anadolu'ya hububat çekiyorlardı. Sonraki yıllarda bu ayırımın daha da kesinleştiği ve sık sık İstanbul haricine hububat taşınmasının önlenilmeye çalışıldığı anlaşılıyor²⁷.

Tuna iskelelerinde ticarî mübadeleye tâbi en önemli ürünlerden birisi de Eflak tuzuydu. Eflak ve Boğdan voyvodalıkları arasında 17. yy'da yapılan antlaşmaya göre, Eflak tuzu Tuna yoluyla İbrâil'den daha aşağıya indirilemez, Boğdan tuzu ise Kalas'tan (Galati) daha yukarıya götürülüp satılamazdı. Bu anlayış 19. yüzyıla gelindiğinde değişmişti. Eflâk'ta ve Boğdan'da çıkarılan kaya tuzu Balkanlar'a hatta İstanbul'a kadar ulaştırılıyordu²⁸. Hayvancılık için de büyük değer taşıyan tuz Tuna üzerinde belirli iskelelere getiriliyordu. Hem Osmanlı Devleti hem de Eflâk ve Boğdan Voyvodalığı bu limanlara getirilen tuzdan gümrük vergisi alırdı. Osmanlı Devleti almış olduğu tuzu yaklaşık iki katı fiyata satarak büyük gelir elde ederdi²⁹. Devlet, önemli miktarda gelir elde ettiği bu ticareti kanunnamelerle düzenlemiş ve korumaya almıştır. Eflâk'tan tuzla yüklü arabaların Tuna'ya indikleri, teamül haline gelmiş tuz yolları diye adlandırılan güzergâhlar vardı. Tuz sevkiyatı daha çok kalas iskelesi üzerinden yapılırdı. Coğrafi konum olarak Kalas İskelesi'nin Boğdan sınırları içinde olması, iskele için bir avantaj olmuştu³⁰.

Osmanlı Devleti Tuna iskelelerinde yapılan zahire alım-satım ve genel ticari işlemleri denetlemek ve nezaret etmek için Tuna Tüccar Nazırı unvanıyla bir memur

²⁵ Lütü Güçer, *a.g.m.*, s. 397.

²⁶ Akgündüz, *a.g.e.*, C. VII , s. 734-735.

²⁷ **BOA, Cevdet İktisat**, Nr. 2210, 17 Aralık 1763. **BOA, Cevdet Dahiliye**, Nr. 8175, tarihsiz,

²⁸ Lütü Güçer, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Tuz İhisi ve Tuzlaların İşletme Nizamı", **İ.Ü.İ.F.M.**, C. XXIII, S. 1-2, ss. 17-22.

²⁹ İncelik, *a.g.e.*, 2008, s. 64.

³⁰ Lütü Güçer, *a.g.m.*, 1963, ss. 17-22.

bulunduruyordu. Bu kişinin gerektiğinde Tuna'nın Eflak ve Boğdan sahilindeki Kalas İskelesi ve diğer iskelelerde de kendisine bağlı memur görevlendirme yetkisi vardı. Tüccar Nazırı ve görev verdiği memurlar masrafları için Osmanlı tüccarlarına ait gemilerden vergi alırlardı. Vergiler gemilerin büyüklükleriyle orantılı olarak taşıdıkları emtiayı kile hesabı üzerinden alınır. 5000 kileye kadar olanlardan 100, 5000-8000 kile arası 150, 8000-10.000 kile arası 200, 10.000 kile ve daha yukarısı için 250 kuruş vergi alması kararlaştırılmıştı. Tuna tüccar nazırının olağanüstü hallerde anında, normal zamanda merkeze her ay düzenli rapor gönderme görevi vardı. Tuna'da seyir halinde olan gemiler ister Osmanlı isterse yabancı devlet bandıralı gemi olsun kayıt altına alınır. Kayıkların tezkereleri yazılıp tayfalar da dâhil olmak üzere tüm bilgiler işlenirdi³¹.

II. KALAS İSKELESİ VE SÜNNE İSKELESİ ARASINDAKİ TİCARİ İLİŞKİ

Tuna üzerinden gemilerle Sünne'ye gelen zahire Karadeniz üzerinden dışarıya gitmekteydi. İhraç edilen bu zahireden, gemilerin uğradığı iskelelerde gümrük vergisi alınmaması gerekiyordu. Sünne iskelesine getirilen zahirenin gümrük vergisi depozito olarak alınır. Gelen zahire İhraç amacıyla Karadeniz'e çıktığında alınan depozito tekrar sahibine geri veriliyordu. Emanet olarak da olsa alınan, malın gümrük vergisi bir hayli yekûn tutan bir meblağdı. Bu büyük meblağı gümrükte atıl bir şekilde bekletmek tüccarı rahatsız ediyordu. Bu durumdan dolayı tüccarlar Sünne'ye inmesi gereken zahireyi, Kalas İskelesi'ne indiriyordu. Kalas'tan da küçük yük kayıklarıyla açıkta bekleyen gemilere götürerek satıyordu³². Tüccarlar bu şekilde yüklü miktarda depozito vermekten kurtulmuş oluyorlardı.

Sünne'ye gelen ağır tonajlı gemiler, boğazı geçip Kalas ve diğer iskelelere çıkamıyorlardı. Ağır tonajlı gemiler bu sıkıntıyı bir başka gemiye ücret karşılığı bağlanarak Kalas iskelesine kadar çıkabiliyorlardı. Gemiler bu şekilde yüklerini alıyorlardı³³. Bu durumda tüccarlar ciddi anlamda hem zaman hem de para kaybediyordu³⁴. Kalas, Tuna Nehri'nin her iki tarafında üretilen mahsulatın toplanıp ihraç edildiği bir şehir haline

³¹ BOA, İ.MV, Nr. 13527, 21 Kasım 1854.

³² BOA, İ.MM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

³³ BOA, İ.MM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

³⁴ BOA, İ.MM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

gelmişti. Bu hâl Kalas şehrinin zenginliğini artırmış ve birçok alana bakacak memur bulundurur duruma gelmişti³⁵.

Tuna ağzındaki Sünne İskeleyi'nin önem kazanmaya başlaması Kalas İskeleyi'nin ihraç limanı olma özelliğini kaybetmesi söz konusuydu. Kalas İskeleyi'nin bu durumu tüccarlar için pek sıkıntı oluşturmadı. Ancak tüccarların iki şartı vardı. Öncelikle Sünne'ye ihtiyacı karşılayacak kadar ambarın yapılması isteniyordu. Çünkü Kalas İskeleyi'nde yeterince ambar vardı. Tüccarların ikinci isteği de transit usulü gereği Sünne İskeleyi'nde alınan depozitonun da kaldırılmasıydı³⁶. Tüccarların Kalas'ı tercih etmesinin en önemli nedeni, Kalas'ta anbar ve mağazaların bulunuyor olmasıydı. Tüccarlar Kalas ve diğer iskelelerden topladığı zahireyi her zaman Sünne İskeleyi'ne ulaştırıyordu. Tüccarlar büyük yük gemileri sünne iskelesine yanaşınca kadar zahireyi Kalas İskeleyi'ndeki ambarlarda muhafaza ediyorlardı³⁷.

Sünne İskeleyi'nin fiziki şartları gemilere yük yükleme ve boşaltma açısından çok elverişliydi. Tuna Nehri'nin taşıdığı dönemlerde özellikle bahar aylarında yüklerini boşaltmak için Kalasa gelen gemiler yük almada ve boşaltmada çok zorlanıyorlardı bu da çok zaman kaybettiriyordu. Sünne İskeleyi Karadeniz'den gelen gemilerin durduğu bir iskeleydi. Kalas İskeleyi'nde çok iyi durumda olan zahire ticareti Sünne İskeleyi'ne kaymaktaydı. Zamanla Kalas'taki zenginliğin ve memuriyetlerin de Sünne İskeleyi'ne geçmesi beklenen bir durumdu.³⁸. Beklenen bu durumun gerçekleşmesi gümrük vergisi meselesinin çözümüne bağlıydı.

Osmanlı Devleti sınırları dahilinde olan yerlerin mahsulünden ihraç edilmek üzere iskele gümrüklerine gelen emtia tüccar tarafından gümrük vergisi ödemedi mağazasına nakledebilirdi. Ama önce gümrüğe bir güvence (senet vb.) vermesi gerekirdi. Senedi veren tüccar gümrük tarafından iyi bilinen biri değilse kefil göstermesi istenirdi. Bu şartları yerine getiremeyen tüccar malını ambara götürmeden hemen ihraç etmesi istenirdi. Bunun dışında gümrüğün ambarı varsa vergi vermeksizin orada bir müddet tutup sonra ihraç edebiliyordu. Tüccar eğer malını iç piyasaya süreceks gümrük vergisini hemen vermesi

³⁵ Ekinci, a.g.e., s. 115.

³⁶ BOA, İMM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

³⁷ BOA, İMM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

³⁸ BOA, İMM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

gerekiyordu. Tüccarların ihraç edilecek malın %8 vergisini depozito olarak gümrük idaresine vermesi zorunluymdu³⁹. Sünne İskelesi'nin dezavantajı bu vergi sistemiydi. Uygulanan bu vergi sistemi devam ettiği sürece Kalas İskelesi ticari avantajını korumaktaydı. Sünne'de uygulanan bu vergi sisteminin kaldırılmasının Osmanlı ticareti için de iyi olacağı düşünceci hâkimdi⁴⁰.

Kalas İskelesi'ne zahire ve diğer ürünlerin geldiği iskelelerin isimleri şöleydi: Tuna Nehri'nin güneyinde olan Vidin, Lom, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Tutrakan, Silistre, Hırsova, Maçın ve Tulçı iskelelerinden gelen malların toplandığı yer Kalas İskelesi'ydi. Bu iskelelerden Kalas'a gelen ürünlerin vergisi, ihracı sırasında gümrük memurları tarafından alınırđı. Kalas İskelesi'ne ürün gönderen bir diğer yerde Memleketeyn bölgesiydi. Buradan Kalas İskelesi'ne gelen her maldan Osmanlı vergi almazdı. Sadece Osmanlı'ya gidecek olan üründen gümrük memurları vergi alırlardı. Memleketeyn'den Zahire alıp Kalas'a ithal eden tüccardan çeşitli garantiler isteniyordu. Gümrük memurlarının tüccardan istediği garantiler şunlardı:

1. Memleketeyn memurlarından kefil göstermesi.
2. Zahirenin depozitosunun verilmesi.
3. Mağazalarını mühürletmeleri.
4. Zahireyi altı ay içinde ihraç etmek üzere senet vermesi.

Tüccar altı ay içinde ürünleri ihraç etmesi gerekiyordu. Altı ay içinde ihraç etmediği takdirde bu dört şarttan birini yapmaya mecburdu. Bu dört şarttan birini de yerine getirmediği takdirde iç pazarda satılmış gibi muamele yapılarak tüccardan iç Pazar vergileri tahsil edilirdi⁴¹. Bu durum Memleketeyn bölgesinden gelen ticaret malları için geçerliydi.

Kalas'a güneydeki iskelelerden getirilen mallardan sadece daha önceden belli olan iskele vergisi alınırđı. Kalas'ta iki sene dursa bile ihracı sırasında bir şey talep edilmiyordu. Ancak Memleketeyn'den ve Tuna'nın kuzeyinden gelen ürünler transit

³⁹ BOA, İMM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

⁴⁰ BOA, İMM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

⁴¹ BOA, İMM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

usulüne uygun olarak Sünne'den Karadeniz'e gönderiliyordu. Sünne'nin önemli bir iskele haline gelmesi ve ticaretin artması Osmanlı Devleti'ne büyük fayda sağlayacaktı. Sünne İskelesi'nde beklenen gelişmenin olmaması halinde Kalas İskelesi'nin zenginliğini iki katına çıkarması söz konusuydu. Sünne İskelesi'nin ise bir köy haline geleceği endişesi hâkimdi⁴².

III. KALAS'TA YABANCI DEVLETLERİN TİCARETİ

A. Avusturya'nın Kalas'ın Ticaretindeki Etkisi

XIX. yüzyıl modern denizciliğin esaslarının belirlendiği devredir. Bu yüzyılda buharın gemilere uygulanması, kapitalizmin gelişmesi ile sanayi tekniğindeki yeni buluşlar gemiciliğin hızla gelişmesine yol açmıştır. Gemiler ve deniz taşımacılığı Avrupa'nın dünyaya yayılışında ilk önemli araç olmuştur⁴³.

Tuna üzerindeki ticarete özellikle iki Avusturya buharlı gemi kumpanyası olan "Lloyd Triestino" ve "Erste K. K. Privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft"⁴⁴, çok önemli bir yer işgal etmekteydi. Bu iki kumpanyanın statüsüne göre ilk amacı Tuna ve onun nehir trafiğine elverişli kolları üzerinde gemi ile yolcu ve mal taşımaktı. Avusturya Devleti'nin ısrarlarıyla şirket 1833 yılı içinde gemilerinin seferlerini Tuna'nın aşağı kısımlarına kadar uzatmayı kabul etti. Şirketin *Argo* adlı gemisi 23 Nisan 1834'te Kalas'a ulaşarak faaliyet alanını Aşağı Tuna'ya kadar genişletmiş oldu⁴⁵.

Aşağı Tuna'da Avusturya buharlı gemilerinin işlemeye başlaması ile Tuna'da gemi işletmekte olan Osmanlı vatandaşları zarar görmeye başladı. Vidin Valisi Avusturya'nın suyun çoğaldığı bir vakitte Demirkapı girdaplarından aşağıya geçirmiş olduğu bir vapura emr-i şerif verildiği bilgisini veriyordu. Devamında vapurun Kalas İskelesi'ne kadar gidip gelmeye başladığını söylemiştir. Vapurun Kalas'la Fethülislam arasında hem Avusturya'ya götüreceği her türlü eşyayı hem de Tuna iskelelerindeki yolcu ve tüccarların mallarını

⁴² BOA, İMM, Nr. 1583, 25 Ekim 1869.

⁴³ Erol Tümertekin, *Ulaşım coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1987, s. 96.

⁴⁴ George William Frederick Howard, *Türk Sularında Seyahat*, Tercüman 1001 Temel Eser, Çev. Şevket Serdar Türet, Kervan Kitapçılık, İstanbul, 1978, s. 15.

⁴⁵ Paskaleva, a.g.m., s.67.

iskeleler arasında taşımaya başladığını söylüyordu. Büyüklüğü sebebiyle taşıdığı yük ve aldığı yolcunun çok olması tüccarların da bu sebeple vapuru tercih etmesine neden oluyordu. Tuna sahilindeki ahalinin ekserisinin kayıkçı nevinden olduğu, iş yapamaz hale geldiği ve perişan durumda oldukları aşikârdı.⁴⁶

Avusturya'nın 1834 yılında Tuna'daki ticari hareketliliği artmıştı. Kendi tüccarlarının çıkarlarını korumak ve Tuna'da seyir eden gemileri için ihtiyaç duyduğu önlemleri almak amacıyla Kalas'ta bir konsolosluk açma niyetinde olduğunu Osmanlı'ya iletmişti. Osmanlı Kalas'ta Avusturya'nın konsolosluk açmak için yaptığı başvuruyu Pasarofça Antlaşması'na göre kabul etmek zorundaydı. Pasarofça Antlaşması'na göre yabancı devletler iskelelerin herhangi birisinde konsolos ve tercüman bulundurma hakkına sahipti. Osmanlı bu konuda geçmişte benzer bir durumun olup olmadığına bakmıştır. Bu duruma örnek teşkil edecek bir durum Fransa'yla yaşandığı görülüyor. Osmanlı Fransa'ya daha önce Kalas'ta konsolos vekili bulundurma hakkının verilmiş olduğunu görek Avusturya'ya da aynı imtiyazın verilmesine karar vermiştir⁴⁷.

Avusturya deniz nakliyat kumpanyası daha 1837'de 7 tane nehir ve açık deniz gemisinin sahibi idi. Kumpanyaya iştirak eden hissedarlar onu, gemileriyle Linz'den İzmir ve Trabzon'a kadar bütün su yollarını kapsayan bir teşebbüs hâline getirmeğe çalışıyorlardı. Hissedarlar, kumpanyayı tekerlek ve dişlileri tamamen birbirine intibak etmesi gereken muazzam bir makineye benzetiyorlardı. Deniz nakliyatında Avusturya gemilerinin, daha düşük nakliyat ücretleri uygulayan İngiliz gemilerinden gelen, büyük bir rekabetle karşılaştıklarını söylememiz gerekir. Buna rağmen deniz nakliyat kumpanyası yüksek kârlar elde ediyordu. Tuna'nın, Sülye (Sulina) civarında yüklü gemiler için çok tehlikeli olduğunu gören Tuna gemi işletmeciliği kumpanyası, aşağı Tuna'daki Karasu'dan (Cernovada), Karadeniz'deki Köstence'ye kadar (12 millik) bir kara yolu inşa ettirdi. Mallar ve yolcular atkoşumları olan özel arabalarla bir gemiden diğerine naklediliyor ve bu işle de kumpanya meşgul oluyordu. 1840'da Viyana'dan İstanbul'a gemiyle yolculuk 10 gün kadar sürüyordu. Rus vapuru "*Petro I*" sâyesinde Odesa ve Kalas arasında, yavaş yavaş, direkt bir bağ kuruldu. Böylece Viyana, su yoluyla Odesa ile ve oradan da bütün Güney Rusya ile kesin olarak bağlanmış oldu (1846). Fakat, Karadeniz limanları, Akdeniz

⁴⁶ BOA, HH, Nr. 33010-J, 7 Eylül 1834.

⁴⁷ BOA, HH, Nr. 40838-M, 10 Ağustos 1834.

ticareti şumulüne, İstanbul ve Trieste yoluyla, Avusturya Lioyd kumpanyasının vapurları sayesinde girdi. Eski tip yelkenli gemiler, Tuna ve Karadeniz kıyıları boyunca, seferlerine devam etmekteydiler. Yeni teknik bunlara ağır bir darbe indiriyor, fakat onları henüz tamamen ortadan kaldıramıyordu. En ağır kayıplara uğrayanlar küçük Türk gemileri olmuştu. Bunların sahipleri Avusturya gemilerinin rekabetine karşı koyabilmek için, oldukça mütevâzi fiyatlar mukabilinde yolcu taşımağa başlamışlardı. Ayrıca, denizdeki bu rekabete karşı zorluklara kafa tutabileceklerinin farkına varır varmaz, 1842 yılında, Türk hükümetine başvurarak kendilerinin desteklenmesini istediler. Hükümet önce gizli bir şekilde, sonra da açıkça Türk uyrukluların yolcu olarak yabancı gemilere binmemelerini ve sadece Türk gemileriyle yolculuk etmelerini emretti. Bu emir Türk vatandaşlarına âit malların taşınmasında da geçerliydi⁴⁸.

B. Avusturya'nın Kalas'a Gemi Seferleri Başlatması

19. yüzyılda Avusturya Tuna'daki gemi taşımacılığında söz sahibi bir ülke haline gelmişti. Avusturya'nın Vidin'den Kalas'a, oradan Karadeniz'e kadar gemi seferleri bulunmaktaydı. Avusturya bu taşıma işlemini yaparken belli bir tarife uyguluyordu. Vidin'den Rusçuk'a kadar özel olarak kiralanan ve yük kapasitesi 200 kantar olan gemilerin kirası 14 ile 15 kuruş arasında değişmekteydi. Ancak özel olarak değil de, yalnızca Vidin'de yükünü boşaltıp geri Rusçuk'a dönmek üzere olan gemilerin kiralınması halinde bu tutar 6-7 kuruşa kadar düşerdi. Akıntının ters yönünde yapılacak nakliyatlarda, Rusçuk'tan Vidin'e kadar özel olarak kiralanan gemilerin fiyatı ise 12 ile 15 kuruş arasındaydı. Aynı rota üzerinde özel olarak kiralınmayıp, yükünü boşaltıp geri dönmekte olan gemilerin kiralınması halinde bu tutar 9-10 kuruşa kadar inmekteydi. Vidin ve Rusçuk'ta nehrin akış yönünde daha uzak mesafeler için de özel gemiler kiralınabilmekteydi. Vidin'den Kalas'a nakledilmek istenen ticaret eşyası için kiralınmak istenen gemilerin ücreti 28-30 kuruş; Rusçuk'tan Kalas'a nakledilmek istenen ticaret eşyasının ücreti 15-20 kuruş; Vidin'den Tuna ağzındaki Süne Boğazı'na nakledilmek istenen ticaret eşyasının ücreti ise 50-55 kuruş arasında değişmekteydi. Kalas'tan Karadeniz'e ticaret eşyası nakledebilmek için ise, genellikle Vidin ve Rusçuk'tan gelmekte olan ve bu yüzden daha düşük maliyetli gemiler kiralınmaktaydı. Bu rota üzerinde

⁴⁸ Paskaleva, a.g.m., s. 71.

kiralanan gemilerin yük kapasitesi genellikle 200 kantarın altında olmaz ve kiralari gemilerin büyüklüğüne ve rotanın uzaklığına göre değişiklik gösterirdi⁴⁹.

Hızla artan Avusturya gemilerinin rekabetine karşı koyabilmek için, Osmanlı tekneleri oldukça mütevazı ücretlerle yük ve yolcu taşımaya başlamışlardı. Bu rekabete karşı koyamayacaklarını görünce de 1842 yılında hükümete başvurarak yeniden yardım istediler. Devlet önce gizli bir şekilde sonra da açıkça Osmanlı tebaası olanların, Avusturya gemilerine binmemelerini ve sadece Osmanlı bandıralı gemilerle yolculuk etmelerini istedi. Bu emir, Osmanlı tebaasının mallarının taşınması için de geçerliydi⁵⁰. Avusturya Osmanlı'nın yalnızca asker nakli durumlarında tebaasına ayrıcalık tanıyabileceğini buna itiraz etmeyeceklerini bildiriyordu. Ancak antlaşmalara aykırı olarak kendi sefinelerinin çalışmalarına engel olunmaması gerektiğini dile getiriyorlardı⁵¹.

Osmanlı Devleti ise verdiği cevapta, her devletin, sahil ticaretini kendi tebaasına hasretmesinin ve menfaatlerini korumasının en tabii hakkı olduğunu, Osmanlı'nın bu işten amacının Avusturya vapur kumpanyası vapurlarının hareket ve ticaretlerine engel olmak değil, yalnızca kendi tebaasının menfaatlerini artırmak çabası olduğunu Avusturya'ya bildirmişti. Osmanlı Devleti henüz kâra geçmemiş bir vapur şirketinin gelişmesine engel olacak bir harekete girmekten kaçınacağını belirtmişti⁵². Ayrıca Avusturya'nın gösterdiği delillere karşılık kendisini haklı gördüğünü çünkü esnaflık kabilinden olan kayıkcılık menfaatlerini korumayı istediğini, vapur tedarik etmiş bulunan kumpanyasının zarardan korunmasına mecbur olduğunu ve bu durumun kendilerine ifade edildiğini bildirmişti⁵³. Kırım savaşı sırasında Avusturya Vapur şirketlerinin, Viyana'dan Kalas'a ve Kalas'tan İstanbul'a yapılan seferler vardı. Osmanlı memurlarının güvenlik gerekçesi ile de olsa bu seferlere engel olunmaması talep ediliyordu⁵⁴. Şirketin İstanbul, İzmir, Beyrut, İskenderiye

⁴⁹ Mesud Küçükcalay, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi 1795-1804", **Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S2, 2003, ss.162.

⁵⁰ Paskaleva, a.g.m., s. 69.

⁵¹ **BOA, İrade-i Mesail-i Mühimme**, Nr. 841, 19 Kasım 1842.

⁵² **BOA, İrade-i Mesail-i Mühimme**, Nr. 841, 19 Kasım 1842.

⁵³ **BOA, İrade-i Mesail-i Mühimme**, Nr. 841, 19 Kasım 1842.

⁵⁴ **BOA, İH**, Nr. 6216, 6 Eylül 1855.

ve Trabzon'a belli zamanlarda seferleri olduğu gibi, haftada bir İstanbul-Kalas, ayda iki defa da Kalas-Viyana seferleri vardı⁵⁵.

1865 yılında şirketin Tuna iskelelerine seferlerini bir hayli arttırdığı görülmektedir⁵⁶. Şirketin Tuna Gazetesi'ne verdiği ilân şöyleydi:

Tablo 3.1. Viyana'dan Kalas'a Vapur Seferleri

Viyana'dan Gelip Boğazköy ve Kalas'a Doğru Gidecekler İçin				
	Yolcu	Posta	Yük	Vakit
Pazartesi	✓		✓	Sabah
Salı	✓		✓	Belirtilmemiş
Çarşamba		✓		Sabah
Perşembe				Belirtilmemiş
Cuma				Belirtilmemiş
Cumartesi	✓			Sabah
Pazar		✓		Sabah

Her çarşamba ve pazar günleri sabah posta, her cumartesi günü sabah yolcu, her pazartesi veya salı günü yolcu ve yük taşımak için vapurlar Viyana'dan gelip Boğazköy ve Kalas'a doğru gidecekler.

Tablo 3.2. Kalas'tan Viyana'ya Vapur Seferleri

Kalas'tan Viyana'ya dönerken				
	Yolcu	Posta	Yük	Vakit
Pazartesi				Belirtilmiyor
Salı	✓			Belirtilmiyor
Çarşamba	✓	✓		Sabah
Perşembe	✓			Belirtilmiyor
Cuma	✓		✓	Belirtilmiyor
Cumartesi		✓		Sabah
Pazar				Belirtilmiyor

⁵⁵ M. A Ubcini, **Türkiye 1850**, C. II, Çev. Cemal Karağaçlı, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, s. 380.

⁵⁶ **Tuna Vilayet Gazetesi**, S. 7, 25 Nisan 1865.

Her çarşamba ve cumartesi günleri sabah posta, her salı yolcu, her cuma günü yolcu ve yük, her çarşamba veya perşembe günleri yine yolcuya mahsus olarak vapurlar Kalas'tan Viyana'ya dönerken Rusçuk'a uğrayacaklardı⁵⁷.

1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sırasında ve sonrasında Rumeli'de göçler meydana gelmiştir. Avusturya vapurları göçmenlerin Tuna iskelelerinden nakli en çok Avusturya şirketleriyle yapılmıştı⁵⁸. Avusturya'nın, Tuna iskelelerinde etkin olması Avusturya vapur şirketleriyle olmuştu. Avusturya her fırsatta bu şirketleri koruyarak etkinliğini artırmaya çalışıyordu.

C. İngiltere'nin Kalas'ın Ticaretinde Varolmaya Başlaması

1829'da Viyana'da "*Erste K. K. Privilegierte Donauidampfschiffahrtsgesellschaft*" adı altında İngiliz sermayesinin de iştirâk ettiği bir anonim şirket kuruldu. Bu kumpanyanın, statüsüne göre, amacı Tuna ve onun nehir trafiğine elverişli kolları üzerinde, gemi ile yolcu ve mal taşımaktı. İngilizlerin desteklediği bu şirketin gemileri Kalas'a kadar gidiyordu. 1831'de *Franz I* adlı ilk gemi Viyana ve Peşte arasında seferler yapmaya başladı. 1833 yılı içinde, kumpanya Avusturya hükümetinin ısrarları üzerine gemilerinin seferlerini Tuna'nın aşağı kısımlarıyla Tuna ağzına kadar uzatmayı kabuletti. 1833'te inşa edilen *Argo* adlı ikinci gemi 11 Nisan 1834'te Demir Kapı'yı geçerek aynı ayın 23'ünde Kalas'a (Galati) vardı. Böylece aşağı Tuna üzerinde de seferlere başlanmış oldu. Aynı yıl *Panonia* adlı üçüncü nehir gemisi suya indirildi. 1835 yılında ise *Zrini* adlı dördüncü gemi sefere konuluyordu. Deniz gemilerinin sayısı da aynı şekilde artmakta idi. 1836'da *Ferdinand* adlı gemi, Karadeniz'de İstanbul ile Kalas arasında, seferler yapmaya başlamıştı. Avusturya deniz nakliyat servisi Linz'den başlayıp, Kalas'tan geçerek İstanbul'a ve oradan da Trabzon'a kadar uzanıyordu⁵⁹.

Osmanlı Devleti Tuna için vapur yaptırma teşebbüsüne askerî gayelerle başlamıştı. Bu sebeple yalnızca Tuna için değil Sava, Vardar, Dicle ve Fırat nehirleri için de İngiltere'ye vapur siparişi verilmişti⁶⁰. Osmanlı Devleti'nin Tuna üzerindeki hâkimiyetini

⁵⁷ **Tuna Vilayet Gazetesi**, S. 5, 12 Nisan 1865.

⁵⁸ İpek, a.g.e., s. 37-38.

⁵⁹ Paskaleva, a.g.m., s. 68

⁶⁰ **BOA, İD**, Nr. 13830, 22 Nisan 1851.

güçlendireceği belirtilen bu teşebbüste, Şirket-i Hayriye hisselerinin artırılması ve bu hisselerin satılmasıyla elde edilecek gelirden sekiz vapurun İngiltere'den satın alınması hususunda karar verilmişti. Bunlardan Tuna ve Sava'da işleyecek olan dördünün en az 60'ar beygir, İstanbul'a gidip gelecek olan iki vapurun da 150 veya 200 beygir kuvvetinde olmalarının gerektiği, Vardar'ın temizliğinden sonra burada da iki vapurun işletilebileceği ifade edilmişti⁶¹. Şirket-i Hayriye'nin faaliyete geçtiği yıllarda, Tuna ve Sava nehirlerinde işlemek üzere bir şirket teşkil edilmesi için Rumeli Ordusu Müşiri Ömer Lütfi Paşa vazifelendirilmişti. Tuna ve Sava sahilinde altı tane ve Kalas'tan münavebeli olarak İstanbul'a gidip gelmek üzere de iki tane olmak üzere İngiltere'den satın alınacak toplam sekiz vapurun çalıştırılması hususu *Şirket-i Hayriye Meclisi* tarafından da kabul edilmişti. Bu vapurları işletmek için birçok müşteri çıkacağı gibi özellikle Sırbistan muteber tüccarlarının bu konuyla ilgili olarak hayli hevesli oldukları ve bu sebeple şirket hisselerinin Sırbistan'daki servet sahiplerinin eline geçmesi hususu hükümeti konu üzerinde düşünmeğe sevketmişti. Bu sebeple burada bir şirket kurularak değil Şirket-i Hayriye'nin faaliyetlerinin burayı da içine alacak şekilde genişletilerek vapurların temin edilmesinin uygun olacağı ifade edilmişti⁶². Tuna Komisyonu Reisi Ömer Paşa da, Tuna nehrinde zabıta işleri ve diğer hizmetlerde kullanılmak üzere, altı düz nehir vapurlarına acilen ihtiyaç duyulduğu ve Londra'da hızlı bir şekilde imal ettirilmesi gerektiğini ifade ediyordu. Ömer paşanın tahriratında Yapılması istenilen vapurların özellikleri de sıralanmıştı. Ahşap olarak uzunluğu 150, genişliği 21, derinliği 9'ar İngiliz kademi olacak, güverte ve kamaralı, altları demir kaplı, müteharrik pervaneli ve 125'er beygir kuvvetinde olmaları ayrıca Tersane-i Amire ambarlarından mavnalarla yüklenecek kömürün taşınması için mavnaları çekecek, köprü kemerleri altından geçebilecek, ahşap ve uskur olarak uzunluk 65, genişlik 13, derinlik 7 İngiliz kademi 2 vapurun daha tedarik edilmesine ihtiyaç olduğu belirtilmişti⁶³.

Tuna'da seyir eden İngiliz ve Avusturya gemilerinin boğazlardaki temizlik çalışmalarına katılmadıkları incelenen arşiv belgesinde görülmektedir.

İngiltere Sefâreti bin sekiz yüz elli altı senesi Mayıs'ının üçü tarihiyle müverrihân Kalas cânibinden tevârüd iden tahrîrâtdan müstahrec bir bendin sûret-i tercümesidir:

⁶¹ BOA, İMV, Nr. 8947, 25 Haziran 1852; 7 Eylül 1852.

⁶² Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri", a.g.e., s. 176.

⁶³ BOA, İH, Nr. 7423, 30 Mart 1857

“Sünne tarafından ahz olunan haberlere nazarân sular dokuz buçukdan dokuz üç rub Venedik kademi ya'ni on birden on bir buçuk ingiliz kademe kadar bir karar olduğu hâlde boğazın tathîri için ne Avusturyalı ve nede sâ'ir tarafından hiç bir şey yapılmamaktadır. Tathîre mahsûs olarak vârid olan bir kıt'a Osmanlı vapuru bi'd defa'ât işlemiş ise de yolunda tutulmadığından vukû bulan zahmet ile sarf olunan kömür heba olmuş ve ba'zı rivayete göre vapurun içinde bulunan tayfa tathîr hizmetinden kurtulmak için vapuru yolda an-kasd ba'zı kazaya uğratmış isede bütün bütün işe yaramaz sûrete konulmamıştır ve zâyî olan çamur mu'avenenin biri yolda zâyî olub yalnız diğeri seneye vâsıl olabilmıştır”⁶⁴.

Ele alınan başka bir belgede Kalas'a gelen 12 adet İngiliz gemisinden bahsedilmektedir. Kalas'a gelen İngiliz gemilerinden birinin kaptanı Sünne'deki liman reisinin kendisinden üç altın talep ettiğinden şikayet etmektedir.

İngiltere Sefâreti'ne 1856 senesi Haziran'ın ikisi tarihiyle müverrihân Kalas cânibinden tevârüd iden tahrîrâtdan müstehrec bir bendin sûreti tercümesidir:

“Dün ve bu gün Kalas'a on iki kadar ingiliz gemisi muvasalat etmiştir. Bu gemilerden birinin kapudanı Sünne'de bulunan Avusturyalı Mescan Reisi'nin bir aded karantina patentesi için ve iki aded ve dahi klaguz için meccanen kendüsünden üç dukan altın talep eylediğini ve bu istenilen üç altunun birini karantina patantesi için virüb diğeri ikisini klaguz istihdam etmemiş olduğu için te'diye etmekden istinkâf eylediğini taraf-ı âcizâneme beyan ve ifâde etmiştir. Zâhir-ihâle nazarân vâkı'a zikr olunan klaguz gemiye gitmiş ise de Der-sa'âdet'den alınmış diğeri bir klaguz bulunduğundan Sünne'deki klaguz gemiye alınmamış olduğu için merkûm Mescan Reis zikr olunan sefinenin Karadeniz'den vukû-ı avdetinden iki altunu almağa ısrâr ideceğini söylemiştir”⁶⁵.

Deniz nakliyatında Avusturya gemilerinin, daha düşük nakliyat ücretleri uygulayan İngiliz gemileriyle büyük bir rekabet içerisindeydi. Buna rağmen deniz nakliyat kumpanyası yüksek kârlar elde ediyordu. Rus vapuru *Petro I* sayesinde Odesa ve Kalas arasında, yavaş yavaş, direkt bir bağ kuruldu. Böylece Viyana, su yoluyla Odesa ile ve oradan da bütün Güney Rusya ile kesin olarak bağlanmış oldu (1846). İngiltere, 19. yüzyılda çok ileri bir üretim merkezi haline gelmişti. Bu gelişme İngiltere'nin mallarının miktarı, kalitesi, imalâtı ve fiyatlarının daha düşük olmaları bakımından birinci sıradaydı. İngiltere Osmanlı'ya çok miktarda pamuklu dokuma, yünlü kumaş, sömürge ürünleri, hırdavat, teneke, cam eşya, makineler ve işlenmiş ya da ham demir ihraç etmekte idi.

⁶⁴ BOA, İH, Nr. 7423, 03 Mayıs 1856.

⁶⁵ BOA, İH, Nr. 7423, 02 Haziran 1856.

İngiliz demiri, tıpkı Rus demiri gibi, her yerde Avusturya demiri ile rekabet halinde idi. 1850’de sadece Varna Limanı vâsıtasıyla 500 ton İngiliz ve Rus demiri ithal edilmişti ⁶⁶.

D. Kanal Projelerinin Kalas’ın Ticaretine Etkisi

Avrupalılar ve özellikle Avusturya, Tuna üzerinden Karadeniz’e ulaşan yeni bir yol arayışındaydılar. Boğazköy-Köstence arasında, nehrin Karadeniz’e en çok yaklaştığı noktadan bir kanal açmayı düşünmüşlerdi⁶⁷. Başka bir projede, Tuna’nın Dunavez adındaki kolu ve denize yakın bir yerde bulunan büyük Rasim Gölü aracılığıyla, Tuna ve Karadeniz arasını bağlayacak yeni bir ulaşım yolu açma düşüncesi vardı⁶⁸. Yabancı diplomat, asker, gazeteci ve Kırım savaşındaki bazı subay-mühendislerin eserlerinde de görülen bu fikre Avusturya sahip çıkacaktır⁶⁹.

Kanalın açılmasıyla beraber ticaret yolunun güneye kayacağı yönünde görüşler vardı. Bu nedenle Kalas gibi önemli iskelelerin ve bu bölgedeki ticaretin önemini yitireceği anlayışı hâkimdi. Bölgenin ticaretini elinde tutan tüccarlar, projeye sıcak bakmıyorlardı. Projenin gerçekleşmesi durumunda, endişelerin giderilmesi ve muhalefetin bertaraf edilmesi için Kalas gibi iskelelerin halkına kanal civarında toprak verilmesi gibi bir fikir dillendiriliyordu. Fakat Kalas gibi iskelelerin açılacak olan kanalın etrafına taşınması mümkün değildi. Dolayısıyla kanal çevresinde halka toprak verme fikri pek de kabul görmedi⁷⁰.

1856 sonrası Avrupa’nın büyük devletleri bu projeden vazgeçtiler. Bunda, demiryolu fikrinin ön plana çıkması, Rusya’nın engel olması ve projenin faydasızlığı fikrinin işlenmesi gibi faktörler etkili olmuştu. Ayrıca Dobruca’nın zor olan fiziki şartları gibi teknik şartlar da etkili olmuştur. XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti’nde ve Dobruca

⁶⁶ Paskaleva, a.g.m., s. 72.

⁶⁷ Howard, a.g.e., s. 96-97.

⁶⁸ Ubcini, a.g.e., C. II, ss. 353-354.

⁶⁹ Mihail P.Guboğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)", **Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, İstanbul 1995, ss. 218-220.

⁷⁰ Guboğlu, a.g.m., s. 229.

vilayetindeki kazalarda kanal açma hakkında ortaya atılan yüze yakın projenin hiç biri gerçekleşmedi⁷¹.

E. Kırım Savaşı Sonrası Kalas'ta Ticaretin Artması

Kırım Savaşı'ndan sonra (1853), Balkanlar'ın dış ticaret hacminde hızlı gelişmeler oluyordu. Buharlı gemilerin kullanılmaya başlamasıyla Karadeniz'de ve Tuna iskelelerinde ticaret gelişip artmaya başlamıştı. Artan ticaretle birlikte Tuna boylarındaki şehirlerin ekonomik hayatı canlanıyordu⁷². Avrupalıların ticari hakimiyeti Kırım Harbi sonrasında daha da artmaktaydı⁷³. Paris Antlaşması ile Karadeniz bütün ticaret gemileri için tarafsız hale getirildi. Paris Antlaşması Tuna Nehri'ni uluslararası bir konuma getirmişti. Avrupa'nın sanayileşmiş güçlü devletleri olan İngiltere, Fransa ve Avusturya'ya Balkanlar potansiyel bir pazar olarak sunuluyordu. Balkanlar'daki tarım ve hayvancılık Avrupalı tüccarların ulaşmak istediği kaynaklardı⁷⁴.

Avrupa devletlerinin malları Balkanlar'a Tuna İskeleleri üzerinden giriyordu. Aşağı Tuna'da birçok iskele mevcuttu⁷⁵. Tuna nehrinin aşağısındaki ilk büyük iskele Vidin'di. Vidin, Viyana başta olmak üzere hem nehrin yukarisından gelen malların Rumeli'ye girdiği bir yer, hem de aşağısından gelen malların Viyana ve Sırbistan'a gönderildiği bir merkez haline gelmişti⁷⁶. Aşağı Tuna'daki diğer iskelelerde üretilen hububatın nehrin daha aşağısındaki iskelelere ihracı olmamaktaydı. Avrupalı tüccarların özellikle Kalas'tan; kelle, şeker, keçiyoynuzu, karabiber, şehriye, zift, sabun, tuzlu balık, rakı ve rom alırken, Kalas iskelesine hiç mal göndermemektedirler⁷⁷. Eflak, Yahudi, Rum, Sırp bazen de Avusturyalı tüccarlar tarafından yapılan ticarete gayrimüslim tüccarlar daha ağırlıklı oldukları görülmektedir⁷⁸. Nehrin aşağısındaki iskelelerde ticaret iyi bir şekilde yapılmaktaydı. Kalas İskelesi ve çevresindeki şehirler de bu ticari alanın içindeydi⁷⁹.

⁷¹ Guboğlu, a.g.m., s. 229-242.

⁷² Paskaleva, a.g.m., s. 70-73.

⁷³ Paskaleva, a.g.m., s. 74.

⁷⁴ Georges Castellan, **Balkanların Tarihi**, Çeviren Ayşegül Yaraman Başbuğ, İstanbul, 1992, ss. 354-355.

⁷⁵ Mahir Aydın, "Ahmed Arif Hikmet Beyefendi'nin Rumeli Tanzimat Müfettişliği ve Teftiş Defteri", **Belleten**, C. LVI, S. 215, Ankara, 1992, s. 126-158.

⁷⁶ **BOA, ML. VRD**, Nr. 3423, 1-30 Kasım 1860.

⁷⁷ **BOA, ML. VRD**, Nr. 3423.1-30 Kasım 1860.

⁷⁸ **BOA, ML. VRD**, Nr. 3423.1-30 Kasım 1860.

⁷⁹ **BOA, ML. VRD**, Nr. 3423, 1-30 Kasım 1860.

Aşağı Tuna iskelelerinden Hırsova'da üretilen hububatın büyük bir kısmı, Karadeniz'in çıkış noktasına yakın olan Kalas iskelesine getirilmekteydi⁸⁰. Rusçuk İskelesi de Tuna'ya bakan topraklarda yetişen hububatın Tuna boğazlarına gönderildiği bir ihraç limanıydı. Rusçuk'tan bir aylık bir sürede Kalas'a 1207 kile hububat ihraç edilmişti.

Tuna boğazlarına yakın olan Tulçı ve İsakçı iskeleleri tam bir balık ihraç merkezleriydi. İhraç edilen emtianın hemen hemen tamamını çeşitli balıklar oluşturmaktaydı. İhraç edilen balığın neredeyse tamamı Kalas İskelesi'ne gitmekteydi. Kalas iskelesine gelen balığa karşılık şeker, incir, sabun, pirinç, kahve, üzüm ve bunun gibi ürünler ithal edilmekteydi⁸¹.

Tuna Vilâyeti'nin en temel ürünü hububattı. Tuna Vilâyeti tam anlamıyla zahire üreten ve ihraç eden bir yer olarak görülüyordu. *Tuna Vilâyet Gazetesi*'nde Kalas ve onun gibi büyük merkezlerde envai cins ve kalitedeki zahire fiyatları düzenli olarak ilan ediliyordu. Bu durum Kalas gibi iskelelerde adeta bir zahire borsası meydana getirmişti⁸².

Osmanlı için hububat dışında özellikle Eflâk'tan alınan tuzun ticarî kıymeti devam ediyordu. Kırım Harbi sonrasında Osmanlı, Tuz ticaretinin Rusya'nın hâkimiyetinde olan Prut Nehri'ne geçmemesi için tedbirler almaktaydı. Osmanlı, önceleri Prut nehrinin iki yakası arasında tuz ticareti yapılmasını yasaklamıştı. Bu yasağı tam anlamıyla idrak edemeyen memurlar, tuz ticaretinin yapılmasına engel olmamıştı. Osmanlı durumdan haberdar olunca bu duruma izin veren memurların görevlerine son verdi⁸³. Eflâk'tan alınan tuzun Osmanlı Devleti'ne ithali bazı dönemlerde tüccarlar arasında problem olmuştu. Bu durum vergilendirmede yaşanan sıkıntılardan dolayındı. Tüccarlar, rekabet edebilmek için inhisar vergisindeki tenzilatın bütün tüccarlara aynı oranda yapılmasını talep ediyorlardı⁸⁴. Osmanlıya gelen tuzun büyük bir kısmı Kalas İskelesi üzerinden gelmekteydi.

F. Osmanlı Devleti'nin Kalas'ta Ticaret Odası Kurması

Kalas, Romanya'nın 1878 yılında bağımsızlığını elde etmesiyle Osmanlı egemenliğinden çıkmıştı. Bu tarihten sonra Kalas'ta Osmanlı adına şehbenderlik kurumu

⁸⁰ BOA Cevdet İktisat, Nr. 1820, 20 Nisan 1853.

⁸¹ BOA, ML. VRD, Nr. 3418, 1-30 Kasım 1860.

⁸² Tuna Vilayet Gazetesi, S. 7, 25 Nisan 1865.

⁸³ BOA, İH, Nr. 5716, 10 Ocak 1855.

⁸⁴ BOA, İMM, Nr. 1202, 13 Ekim 1863.

bulunmaktaydı. Kalas'taki Osmanlı tebâsının sıkıntılarıyla şehbenderhane ilgilenmekteydi. Kalas başşehbenderine tüccarlardan gelen talep ve lüzum üzerine ticaret odasının Kalas'ta kurulması talebi İstanbul'a şehbenderhane aracılığıyla iletilmişti. Ele alınan arşiv belgesinde ticaret odasının neden kurulması gerektiği ayrıntılı bir şekilde anlatılmaktadır.

Bükreş Sefâret-i Seniyyesi'ne fi 7 Nisan 1887 târihiyle Kalas Başşehbenderinden vârid olan tahrîrât tercümesidir:

“Evvelki muharrerâtında iş'âr olduğu vechle Kalas şehbenderliğine ta'yinimden beri burada tüccârımızın hâlini cidden piş-i nazar-ı dikkat-i itinâyâ alarak terakkî ve tevsî'ine mu'âvenetde kusûr etmedim. Şurası ma'al –memnûniye iş'ar ederim ki mesâi'i vâkı'ımdan netîce-i matlûbe hâsıl olarak tüccârımızı gereği gibi terakkî ettikten başka el yevm Kalas ile münâsebât-ı ticâriyesi olan devletlerin ticâreti seviyesindedir diyebilirim. Binân aleyh bu bâbda Kalas'da mütemekkin Teb'a-i Osmâniye'den ba'zıları cânibinden mazhar olduğum mu'âvini zât-ı âlilerine iş'ar etmeyi vazîfeden add eder şurasında mâ'al memnûniye beyân ederim ki tüccârımız Kalas'da bir ticâret odası ihdâsına mu'âvenet etmeyi va'd etmiş olduklarından ve burası menâfi-i ticâriyemizce netâic-i haseneyi ve teb'amızın tezâyüd-ı i'tibâriyesini müceb olacağı cihetle tasavvur-ı mebhûsun hiyez-ifi ile isâlini an samim arzu etmekde olduğumdan bu işde en ziyâde mu'âvenet edebilecek olan âtîde muharrer zevâtı teşvîkân kendileri için bir kut'a nişân-ı zîşânın istihsâli husûsunda vesâteti sefîrânelini ricâ ederim. Ferman ”⁸⁵.

Bir başka arşiv belgesinde Kalas başşehbenderi Kalas'ta bulunan Osmanlı'ya sadık önde gelen tüccar, esnaf, doktor gibi bazı insanlara teşvik amacıyla nişan verilmesini talep ediyordu. Şehbenderin yazdığı belgede kimlere ve hangi seviyede nişan verilmesi gerektiğini yazdığı görülmektedir.

Hâriciye Nezâretine Fi 6 Nisan 1887 tarihiyle Bükreş sefaret-i seniyyesi'nden vârid olan takrîrin tercümesidir:

“Kalas Başşehbenderimiz suret-i melfûf tahrîrâtında ticâret-i seyr-i sefâinimizin istihsâl-i esbâb-ı terakkî ve tevsî'a muhtâcîn ve Teb'a-i Osmâniye'nin vikâye-i menâfi'î husûsunda Osmânlı tüccârından ve teb'a-i ecnebiyeden ba'zı kimnesneler cânibinden mzhâr olduğu mu'âvenetdenn bahsle muma ileyhümü bu bâbda teşvîk için kendilerinin birer kut'a nişân-ı zîşân ile taltîflerini rica eylemiş olmakla is'âf-i mes'ûl-ı vâyeste-i inayet-i aliye-i nezâret-penâhilerindir. Fermân.

Dördüncü rütbeden mecîdi nişân-ı zîşânı: Köseoğlu Abdurrahman Efendi, Kezâ: Süleyman Hacı Bey, Kezâ: Osman Efendi Şakirzade, Kezâ: Boyacıoğlu Anastaş, Kezâ: Bizanet Boğayan, Kezâ: Proderdemos Avramidis, Kezâ: Vasilaki Arslanoğlu, Kezâ: Avramidis Geryan, Kezâ: Makine ile işleyen cesim bir ekmekçi fırınının mutasarrıfı olan ve sefâin-i ticâriyemiz tâüfesine nân-ı aziz veren Teodor

⁸⁵BOA, HR.TO, Nr. 40, 07. 04. 1887.

Malkoçi, Kezâ: Vezâif-i me'müresinde mesai ve gayreti gerek bendeniz ve gerek Kalas'da mukîm bi'l cümle Osmanlı tüccârınca müselleme ve bi'l vücûh şâyân-ı atıfet-i seniyye olan şehbendername Komi'si Kifork Efendi" ⁸⁶.

Ele alınan belgenin devamında Kalas'ta Osmanlı tebâsına hizmet eden ecnebilerin isimleri ayrıca belirtilmiştir.

Şehbenderhane ve Teb'a-i Osmâniye'ye sebkât eden hizmetlerinden taltîf olan ecnebilerin esâmisi dahi ber-vech-i âtî beyân olunur:

"Üçüncü rütbeden mecîdi nişân-ı zîşânı: Muhtâcin-i Teb'a-i Osmâniye'ye meccânen bilet i'tâ ve cânib-i hükümet-i seniyye'den her ne vakit bir me'mûr veya komisyon hey'eti gönderilmiş ise bunların Tuna'dan mürûrlarında haklarında mu'âmele ibrâz eden Avusturya Tuna Kumpanyası müfettişi Mösyö Haziatin ile lloyd Kumpanyası acentesi Mösyö Bonjer. Dördüncü rütbeden mecîdi nişân-ı zîşânı: Avusturya Tuna Kumpanyasının Çernav'daki acentosu Mösyö Frederik Hazik, Kezâ: Şehbenderhane avukatı olup mehâkim-i mahalliye huzûrunda Teb'a-i Osmâniye'nin hukûkunu mâhirâne müdâfa'a ve muhtâcin-i Teb'a-i Osmâniye'ye meccânen vekâlet etmekte olan Romanya teb'asından Mösyö Mayol, Kezâ: Eltrast Romna nâm umûmî hastahânenin direktör tabîbi olup Teb'a-i Osmâniye'den olan hastegâni husûsân mevsîm-i şitâda hastahâne-i mezkûra meccânen kâbûl ve tedâvietdirmekte olan Doktor Nikolini, Kezâ: Osmanlı amelesinden olan bir çok hastegâni mevsîm-i sayfa bi'z-zat ticâret gemilerimize giderek kapudan ve tâ'îfelerden hastalanmış olanları meccânen tedâvi etmekte olan Romanya teb'asından liman tabibi Mösyö Nebotli" ⁸⁷.

⁸⁶ BOA, HR.TO, Nr.40,06.04.1987

⁸⁷ BOA, HR.TO, Nr.40,06.04.1987

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

19. YÜZYILDA KALAS'TA RUSYA'NIN HAKİM OLMA ÇABALARI VE ERMENİ, RUM AZINLIK HAREKETLERİ

I. OSMANLI DEVLETİNDE İSYANLARIN KALAS'TAKİ YANSIMALARI

Esas itibariyle Osmanlı Devleti kendi tebaasına karşı her zaman hoşgörülü davranmış ve onları küstürecek davranışlardan kaçınmıştır. Nitekim yakın çevresindeki yabancılar da bu durumu görüp veya duymaları sayesinde kendi istekleriyle Osmanlı himayesini kabul etmeleri kaçınılmaz olmuştur¹.

Klasik sistem yavaş yavaş bozulmaya başlayınca çözüme de beraberinde gelmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti'nin gönderdiği yöneticiler olsun yerel halktan seçtikleri olsun halka baskı ve şiddet uygulayınca ister istemez isyan kaçınılmaz olmuştur. Başlangıç itibariyle Osmanlı Devleti ile alakası olmayan yerel yöneticilere olan tepkileri dışarıdan gelen kışkırtmalar sayesinde bir anda ulusçu ayaklanmalara dönüşmüş olmaktadır².

Fransız İhtilali ile birlikte yayılan ulus bilinci büyük devletlerin amaçlarına ulaşmak için kullandıkları bir araç haline gelmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti'nde çıkan ayaklanmalara Rusya, İngiltere, Fransa'nın destek verdikleri görülüyor³.

Ayaklanmalar, Osmanlı Devleti'nin halka birçok tavizleri vermesine rağmen bastırılmayacak, çünkü Avrupalı büyük devletlerin yapmış oldukları kışkırtma hareketleri, bağımsızlık fikrini aşılama nedenini ile hiçbir etki yapmayacaktır. Asıl amaçları bağımsızlık olduğu için hiçbir çözümü kabul etmemişlerdir⁴.

Azınlıklar bu amaçlarına ulaşmak için Avrupalı devletlerin desteğini kabul etmenin yanında kurmuş oldukları komiteler ve dernekler vasıtasıyla militan yetiştirmekte ve aşama aşama amaçlarına ulaşacaklardır. Tabii ki kiliselerin destekleri unutulmamalıdır. Azınlıklar

¹ İncılık, a.g.e, 2008, ss. 15-24.

² İncılık, a.g.e, 2008, s. 25.

³ Karal, **Büyük Osmanlı Tarihi** C. I, 8. b., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003, ss. 102-105.

⁴ Karal, a.g.e., ss. 107-122.

kendi kaderlerini kendileri tayin haklarını kullanmayı amaçlamaktadırlar. Fransız İhtilali'nin getirmiş olduğu bu hak aslında sömürgeci devletlerin daha kolay sömürmek için araç olarak kullandıkları bir malzeme olmuştur⁵.

Eflak ve Boğdan bölgesi karma yapılu bir coğrafya olması nedeni ile birçok isyana merkezlik yapmıştır. Nitekim Rum İsyanı'na öncülük eden İpsilanti ailesi bu bölgede yetişmiş bir asilzadedir. Bu aile Yunan İsyanı'nın başlamasında en büyük paya sahiptir⁶.

Kalas'ın Eflak ve Boğdan'ın merkezine uzak oluşu ve Rus etkisine müsait bir yerde olması bölgede ayrılıkçı hareketlerin ortaya çıkmasını kolaylaştırmıştı. Bölgenin ayrıca yukarıda söylendiği gibi karma yapılu bir topluluktan oluşması azınlık çalışmalarına ortam sağlıyordu. Kalas'taki azınlık hareketleri, arşiv belgeleri üzerinden anlatılacaktır.

A. Kalas'taki Rumların Faaliyetleri

Dobruca Bölgesi'nin bünyesinde birçok ulusa ait insan bulunuyordu. Bölge zengin bir coğrafya olması nedeniyle insanları buraya çekmiştir. Dolayısıyla bu bölge siyasî ve dinî hareketlerin yoğun olarak görüldüğü bir yer haline gelmiştir. Bu bölgede daha çok Romenler, Ermeniler, Bulgarlar, Rumlar, Makedonlar, Arnavutlar, Türkler az da olsa Yahudiler bulunmaktadır. Bu milletlerden bazılarının Kalas'ta ortaya koydukları zararlı dinî ve siyasî faaliyetler olmuştur.

Kalas'a gelen yabancı insanlar her zaman dikkat çekmiştir. Kalas başşehbenderliği dikkat çeken yabancılar hakkında tahkikat yaptığı sıkça görülmektedir. Bu tahkikatları sürekli Babîâli'ye gönderdiği anlaşılıyor.

Hariciye Nezâretine Fi 16 Nisan sene 1887 tarihi ile Bükreş Sefareti Saniyesi'nden varid olan tahriratın tercümesidir:

“Teb'a-i Devlet-i Aliyye'den Milyos namında bir rum rahibin ahiren Kalas'da ikametine ve Yunan Konsoloshanesi ve teb'asıyla vukû' bulan münâsebâtına ve resmen kendisini ziyaret için şehbenderhaneye gelmekte ictinâb eylediğine dâ'ir

⁵ Karal, a.g.e, ss. 108-109.

⁶ Karal, a.g.e, ss. 112-115.

Kalas Baş Şehbenderimizden vârid olan iki küt'a tahrirat icabının icrası zımında leffen takdim kılındı”⁷.

Melfûf tahrîrâtın tercümesidir:

“Milyos namında bir rum rahibi Manastır Vilayeti’nde rum mektepleri te’sisine ve bu mekteplerin te’mîn-i devamına hizmet maksadıyla i’ane cem’i için Romanya’nın başlıca şehirleri ve Dobruca’yı dolaştığı gibi nundan birkaç gün evvel Kalas’a dahi geldi. Rahib-i muma ileyh Rum Patrikanesi’ne tâbi oldu ve rivayet edildiğine göre vilayet-i şâhanede birkaç def’a piskoposluk vazifesi ifa eylediği halde ne resmen bir ziyaret ve ne de bir ayin için şehbenderhaneye ayak basmadı. Ma’mafih Me’mûrin-i Â’ide-i Osmâniye canibinden verilen bir pasaportu hâmil veya me’mûriyet-i hâzırasına dâ’ir rum patrikanesinden”⁸

“Bir ruhsatnâme yi hâiz olup olmadığını bilmiyorum. Rahib-i muma ileyh burada esnâ-yı ikâmetinde etvâr ve ef’alini uzaktan teftiş eylediğimden suret-i hareketi benzenizce şüpheyi da’vet etmiştir en ziyade dikkatimi celb eden şey merkumun buradaki Yunan konsoloshanesine sık sık gidip gelmesidir. Rahib-i merkum Yunan konsolosu vasıtasıyla Kalas’da mütemekkin Yunan teb’ası mu’teberânına takdim olunmuş ve muma ileyhüm tarafından hürmet ve ri’âyete mazhar olarak i’âne toplamıştır. Emr ü ferman”⁹.

Diğer melfuf tahrîrâtın tercümesidir:

“ Bu kere Rahib “Milyos” hakkında istihsâl eylediğim ba’zı ma’lumâtı şehri hâlin on dokuzu târihli tahrîrâta zeyl olmak üzere ber vech-i âtî arz ederim. Merkum mukaddema Kayseri Psikoposluğu’nda bulunmuş ve Patesburg’a gidip orada mazhar-ı hüsn ü kâbul olduktan sonra Romanya’ya gelmiştir. Me’mûriyetini Kalas Piskoposundan bile hafî tutarak iki gün evvel muma ileyhle yalnız bir def’a görüşmüştür. Muma ileyh Romanya’dan Bulgaristan’a ve oradan Viyana’ya azimet edecektir. Emr ü ferman.”¹⁰

Yunanistan'nın Kalas'ta bir konsolosluğu ve bir de piskoposu bulunmaktadır. Kalas Başşehbenderliği'nin dikkatini çeken bir Rum rahip olan Milyos'un Kalas ve civarında yapmak istediği işler takibe alınmıştı¹¹. Milyos Manastır'da bulunan Rum mekteplerinin yapımı ve mekteplerin masraflarının karşılanması adına Romanya'nın başlıca şehirlerini ve Dobruca'yı gezdiği anlaşılmıştı¹². Milyos Kalas'a gelerek burada bulunan patrikhaneye tabi olduğu rivayet ediliyordu. Milyos Yunan konsoloshanesine sık sık gidip gelmekteydi. Konsoloshane tarafından Kalas'ta bulunan Yunan tebaasına takdim edilmiş ve saygı

⁷ BOA HR.TO. Nr. 73617, 16. 04.1887.

⁸ BOA HR.TO. Nr. 73619, 16. 04.1887.

⁹ BOA HR.TO. Nr. 73620, 16. 04.1887.

¹⁰ BOA HR.TO. Nr. 73618, 16. 04.1887.

¹¹ BOA HR.TO. Nr. 73617, 16. 04.1887 .

¹² BOA HR.TO .Nr. 73619, 16. 04.1887 .

görmeye başlamış ve para toplamaya başladığı anlaşılmıştır¹³. Militiyos daha önce Kayseri Piskoposluğu'nda bulunmuş oradan Petersburg'a gidip hüsnü kabul gördükten sonra Romanya'ya gelmişti. Militiyos'un Kalas'tan sonra yapılan tahkikat sonucunda önce Bulgaristan'a sonrasında Viyana'ya gideceği anlaşılmıştır¹⁴.

Yunanistan'ın bağımsızlığını elde ettikten sonra Rumların güçlenmesiyle Osmanlı topraklarında kalan Rumları örgütlemeye çalışmıştır. Özellikle Osmanlı toprakları içerisinde yaşayan Rum Tebaası üzerinde etkinliğini sürdürmek için dini değerleri kullanmışlardır. Bunu özel olarak yetiştirilmiş rahipler aracılığıyla yapmaya çalışmışlardır. Bunun örneği rahip Militiyos'un arşiv belgelerine yansıyan çalışmalarından anlaşılmaktadır.

B. Kalas'taki Ermenilerin Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'ndeki halklar Klasik Dönemde uyum içinde varlıklarına devam ettikleri halde, özellikle 18. yy'ın son çeyreğinde meydana gelen Fransız İhtilali (1789) ve yaydığı ulus temelli milliyetçilik fikirleri, karma yapıli devletlerde yarattığı yıkımı en açık bir şekilde bize göstermiştir.

Osmanlı Rus Harbi'nden (1877-1878) önce Osmanlı İmparatorluğu'nda bir Ermeni meselesi yoktu. Bu harple birlikte böyle bir mesele meydana geldi ve çeşitli şekillere girmek suretiyle gelişerek imparatorluğun yıkılmasına kadar devam etti. Mesele Rusya'nın adı geçen harpte Anadolu'nun doğu ve kuzey doğusunda bazı Türk şehirlerini işgal ederek bu şehirlerde yaşayan Ermenileri devlete karşı kışkırtmalarıyla başladı. Ayestefanos ve Berlin mübadelelerinde Ermenilerin oturduğu yerlerde ıslahat yapılmasına dair hükümler konulması ve bu hükümlere dayanmak suretiyle büyük devletlere Osmanlı Devleti'nin iç işlerine müdahaleler yapılarak devam etti. Bu esnada Ermenilerde tahrik edildiği için kanlı olaylar çıktı ve bu şekilde Ermeni meselesi en çok Rusya'nın ve İngiltere'nin çalışmalarıyla devletlerarası bir karakter kazanmış oldu¹⁵.

¹³ BOA HR.TO. Nr. 73620, 16. 04.1887.

¹⁴ BOA HR. TO. Nr. 73618, 16. 04.1887.

¹⁵ Karal,**Büyük Osmanlı Tarihi**, C. IV, 8. b., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003, s 126.

Kalas örneğinde özellikle Ermenilerle ilgili Hariciye Nezareti'nden Kalas ve çevre şehirlerden gelen resmî evraklara baktığımızda, Ermeniler Anadolu'daki siyasi çalışmalarını Kalas kasabasında da uygulamış ve toplum içinde bozgunculuk yapmışlardı. Bu konuda kendilerine Ruslardan ve bağımsızlıklarını kazandıktan sonra Romanya Devletinden yardım edilmişti. Ermeniler Osmanlı Devleti sınırlarında çıkardıkları isyanlardan sonra kaçtıkları yerlerde himaye edilmişlerdi. Ermeniler kaçtıkları bu bölgelerdeki Osmanlı vatandaşlarının can ve mallarına musallat olmuşlardı. Bu durum Osmanlıdaki bütün Ermenileri harekete geçirdi Ermeniler bilinçli bir propaganda dönemine girmiş oldular. Bunun Balkanlar'daki durumu çok farklı değildi. Özellikle konumuz olan Kalas'daki Ermenilerde bu propagandaya dahil oldular bunun örnekleri arşiv belgelerinde karşımıza çıkmaktadır.

Osmanlı şebhenderleri bu konuda bazı tedbirler almışlarsa da pek de başarılı oldukları söylenemez. Bulgar, Rum ve Ermeni'leri Osmanlı aleyhine kışkırtan dış devletler suçları sabit olmalarına rağmen Ermeni asilerini Osmanlı Devleti'ne teslim etmek şöyle dursun, devlet himayesine almaktan da geri durmamışlardır. Bu konuda şu belge dikkate değerdir (Belge Kalas'ta geçen bir olay ile ilgilidir):

Hâriciye Nezâreti'ne 25 Kanun-i Sani 1897'de İstanbul'a Kalas Başşebhenderliği'nden gönderilen 49 Numaralı resmi mektubun tercümesidir:

“İstanbul'a gelen çeşitli yabancı şirketlere mensup vapurlardan sözde eşya taşımak için 30 yaşlarında, şişmanca, kara bıyıklı “Kirkor Şahenzor”, çıkarılmış olan kargaşadan sonra İstanbul'dan firar ederek Romanya'nın çeşitli şehirlerini ziyaret ettikten sonra önce Kalas'a gelmiştir. Hali vakti yolunda gibi görünen şahıs daha sonra hamallık yapmak için “Coheston” ve diğer İngiliz şirketleri bünyesinde gerekli başvurulara bulunmuştur. Diğer İngiliz Şirketlerine de başvurulara bulunan şahıs gerekli Ermeni kökenli hamalları temin etmekle sorumlu tutulmuştur. Anlatılan bu hususlardan sonra adı geçen şahsın kargaşalara şahsen katılıp katılmadığı hakkında bilgi verilmesini arz ediyorum. Eğer katıldı ise de gözaltına alınması gerekiyor mu bu konularda bilgilendirirseniz çok memnun olurum.” diye bir mektup gönderiliyor¹⁶.

Kirkor Şahenzor'un tutuklanması yönünde emir veriliyor. Kirkor Şahenzor tarafından bir yakınına gönderilen biri İbrail'den diğeri Kalas'tan olmak üzere iki tane mektupda durum çok iyi bir şekilde gözler önüne seriliyor. Bu mektuplarda suçu sabit

¹⁶ BOA HR. TO, Nr. 73565, 25.01.1897.

olmasına rağmen serbest bırakılan suçlunun durumu kendi ağzından şu şekilde anlatılmaktadır. Bu mektuplarda aşağıda incelenecektir.

Melfûf Almanca mektûbun tercümesidir:

“Taht-ı istivcab ve tevkife alındım. Memalik-i mütecavire ika’-i iğtişaat etmek töhmetiyle itham ediliyorum. 6 günden beri mevkufum pek ziyade muzdarib oldum. Ceza-yı habs sıhhatim üzerinde muharip bir tesir hasil ediyor. Hin-i istivcabımda Ermenileri Türkler’in menfur rabita-i esaretinden kurtarmaya sa’yi olan Ermeni komiteleri a’zasından olduğumu açıktan açığa itiraf ettim. Bura memurları üzerimde sonderece hüsn-i te’sir hasilediyorlar. Ezcümle “Mösyö Rof” ile müdde-yi umumi al-i cenab adamlara benziyorlar. Hin-i istivcabda hazır bulunan Devlet-i Aliye Baş Şehbenderi(Halis Domuz, ma’a te’essüf Ermeni, lakin murdar ve alçak bir Ermeni beni herhalde Tebâa-i Osmaniye’den gibi göstermeye son derece çalışmıştır. Bundan maksadı galiba beni Memalik-i Şahane’ye göndermek idi. Mumaileyhi şetm ve tahkirden kendimi alamadım. Tahkir edilmiş gibi göründüyse de elbette namusu yoktur. Mahbesde ne kadar kalacağımı bilmiyorum. Büsbütün yalnız ve biçareyim fakat sabr edeceğim halisane temenniyat”¹⁷.

Melfûf Ermenice mektûbun tercümesidir:

“İki haftadır mahbesde bulunuyorum. Birini İbrail’den diğeri buradan (Kalas’tan) gönderdiğim iki kıt’a mektubumu elinize almışsınızdır. Ne gibi töhmetle itham edildiğimi biliyor musunuz? Güya ben Cenevre’deki Ermeni Cemiyet-i Müttehede-i Fesadiyesi azasından müfsid ve saire imişim. Hapishanede sıhhatim muhtel oluyor. Ma’mafih yakında tahliye sebilimin açık icra kılınacağı ümidindeyim mahkeme beraatıma karar verecektir. Bükreş’ten evamir i’tasına muntazırım. Hapishane bilmem hangi hayvanın nefesi gibi ta’affür ediyor.

Mahremane: Devlet-i Aliye’nin Kalas Şehbenderi ihlası sebilimden dolayı hayrette kaldı: “Sen nasıl kurtulabildin” deyu bana sordu”¹⁸.

Bu mektuplarda Osmanlı Devleti aleyhine faaliyetlerde bulunan şahsın nasıl serbest bırakıldığı görülüyor. Üstelik suçu sabit olan bir kişinin Osmanlı aleyhine yabancı mihraklarca kullanılmak üzere nasıl kışkırtıldığını da anlaşılıyor.

Arşivlerde Kalas’taki Ermeni kilisesinin çalışmaları da görülmektedir. Propaganda amaçlı, kiliselere kartpostallar gönderildiği anlaşılmaktadır. Sofya, Silistre, Şumnu, Varna, Bergos Rusçuk şehirlerindeki Ermeni kiliseleri papazlarına da kartpostallar gönderilmiştir. Özellikle tezin konusu olan Kalas’taki Ermeniler de bu propagandaya dahil olmuşlardır. Buna örnek olarak, Ermeni Kilisesi’nin çalışmaları arşiv belgelerinde görülmektedir:

¹⁷ BOA HR.TO, Nr. 73561, 25.01.1897.

¹⁸ BOA HR.TO, Nr.73562, 25.01.1897.

“K. C. Dobroşano İkametgâhında müteveffa monseryör kappa'nun bir resmini saniyen Ermenistan harabeleri üzerinde eşkirizi teellüm olan bir kadının tasvirini salisen ellinde bir yaprak refakatinde bir salip taşıyan bir papaz ve arkasındada diğer teferruati harbiye bulunan bir muharribin resmini rabian ararat dağı üzerinde aynı manzarayı ihtilalcuyaneyi musavver bir resmi hamisen etrafında salib üzerine yemin veren bir kaç kişi ve dört köşesinde monseryör kappa'nun ve muharribin resimleri ve de bir arma bulunan bir salibin altındaki kabristanihavi bir muşcerenin resmi ira'e eden beş kişinin mevzu bulunduğu adi beyaz tahttan ma'mul bir sandukça bulunmuştur. Sandukça derununda bu resimleri havi bin beşyüz kartpostal dahi mevcut idi ve bu karlarda yedi adedi Bakü ile Romanya'da ibrail, botoçani, tulça, beyteşti, roman ve kırkşan şehirlerinde kain ermeni kiliseleri papazlarına gönderilmek üzere hazır edilmiş vezirlerinde 'Ey rahip Der-saadet sokaklarında vahşi ve müşrikler tarafından araka edilen bu hun-ı mazlumi dualarınızda yer ediniz”¹⁹.

Bu belgedeki ifadelerin bir benzeri Sofya, Silistre, Şumnu, Varna, Bergos Rusçuk şehirlerindeki Ermeni kiliseleri papazlarına da gönderilmiştir. Gönderilen kartpostal şu şekildedir.

“Ey rahip Ermeni kavminin ahd ve misakı mukaddestir. Bu kavim lisan ve milliyetimizi cenabı hakkın avnu inayetine istinaden muhafaza etmekte ve ümit ve intizarda bulunmaktadır”²⁰.

Her iki belgede de anlaşılacağı üzere Ermeni milliyetçiliği propagandası kiliseler yoluyla papazların etkin rol almasıyla yapılmaya çalışıldığı görülmektedir. Yapılan bu çalışmalar planlı ve hedefe yönelik yapıldığı anlaşılmaktadır. Kalas ve etrafındaki kiliselerde din yoluyla Ermeni halkının Ermeni milliyetçiliği akımına destek vermeleri istenmiştir. Kiliselere dağıtılan kartpostalların Kalas İskelesi üzerinden Kalas Kilisesi kontrolünde yapıldığı anlaşılmaktadır. Kalas ve etrafındaki kiliselerde bu çalışmayı yapan Dobroşano adındaki kişinin aslında amacı saf olan ve bir şeyden haberi olmayan halkın dinî duygularını istismar ederek emeline ulaşmaya çalışmıştır. Halktan para da topladığı Kalas Başşehbenderliğinin yaptığı tahkikat sonucu anlaşılmıştır.

“Gerek polis profesı ve gerek bendeniz salifü'a-arz sandukça derununda mevcud olan bi'l-cümle evrakı birlikde olarak kemali ciddiyetle tedkik etmiş olduğumuz cihetle merhum 'Dobroşano'nun bir dolandırıcıdan başka bir şey olmadığına ve Bulgaristan ile Romanya'daki Ermenilerin safdilliğinden bi'l-istifade onlardan biraz para koparmak maksadıyla böyle bir teşebbüse kıyam etmiş olduğuna bizce hasil olmuştur. Mösyö 'Kös' 'Dobroşano'yu bir kere daha isticvab etdikden sonra bütün muhteviyatıyla beraber sandukça'yı icab-ı hal-i icra edilmek üzere Bükreş zabıta idaresine irsal eyleyeceğinden emrü ferman”²¹.

¹⁹ BOA HR.TO, Nr.78906-360.65.

²⁰ BOA HR.TO, Nr. 78902-360.65.

²¹ BOA HR.TO, Nr. 78904-.360.65.

Dobroşano'nun Kalas'ta meyhane benzeri bir lokanta işlettiği sosyalistlerin eylemlerine katıldığı bir başka Kalas Şehbenderliği tahkikatında ortaya çıkmaktadır.

“Kalas'da 'Dobroşano' nezdinde firihtolunub 209/46 numrolu tahriratda Ermeni vakai-i ihtilaliyesi münazarını havi bulunan kartpostalların mahall-i memuriyetinde meydan-ı tedavüle çıkarıldığı yergöğü şehbender vekilimiz tarafından acizlerine bildirilmesi üzerine bila-tehir keyfiyeti polis prefeliğine işar ile beraber şahsı merkum nezdinde mevcut iş bu kartlarla diğer evrak-ı muzır-ra-i matbu'anın zahire ihracı zımnında tedabir-i lazimeye tevessül edilmesini rica ederim. Polis prefeliği cihet-i adliyeden istihsal-i mezuniyet etdikten sonra şehir-i hal-i efrenciyenin yirmisine müsadif cum'aertesü günü ba'de'z zahr şahs-ı merkumun kalasın liman mahallesinde ka'in ikametkahını taharri eylemiştir. Merkum 'Dobroşano' şehrin aşağı kısmında adeta koltuk meyhanesine'nden adi bir lokanta işletmekte ve limanda işleyen amele burada ta'am etmektedir zabıtaca merkum sosyalistlerin hareketına iştirak eder ve hallerinden nahoşnud olanlara ön ayak olur şerirbir şahıs olmak üzere mukayyet ve marufdur”²².

Kalas Kilisesi'ne Anadolu'dan yardım mektubu geldiği görülmektedir. Kalas Kilisesi'nin Anadolu'yla sürekli irtibatla olduğunun Ermeni patriğinin Kalas Ermeni Kilisesi'ne gönderdiği mektuptan anlaşılmaktadır. Ermeni patriği Anadolu'da yaşanan kıtlıktan dolayı Kalastaki Ermeni cemaatinden yardım toplanmasını istediği mektup, şöyledir.

Hariciye Nezareti'ne Fi 21 Teşrin-i Sani 1895 tarihiyle Kalas Başşehbenderliğinden varid olan 44 numaralı tahriratın tercümesidir:

“İstihbar ettiğime göre Der Sa'adet Ermeni patriği kalas ermeni kilisesi fabrikasına irsal ettiği bir mektubunda Anadolu-i şahane vilayatının ahvalini gayet muazzam bir suretde tasvir eylemiştir. Mektub-ı mezkurda isimleri zikr ve ta'adad olunan bir çok kazalarda sakin Ermeni ahalinin zaruret-i fevke'l-ade içinde bulunduğu ve kaht-ü gala zuhurundan hayf edilmekte olduğu beyan olunmuş ve memalik-i ecnebiyede bulunan Ermeniler Anadolu'daki Ermeniler için i'ane cem'ine teşvik edilmiştir. Şimdiye kadar burada i'ane cem ve tedarikine dair bir guna teşebbüs icra olunmamış ise de haber aldığuma göre Ermeniler cem ve i'aneye ibtidar etmezden evvel ol babda Hükümeti kraliyenin müsa'adesini talep etmek niyetinde bulunuyorlar imiş. Emru ferman”²³.

Ermeni patriğinin Anadolu'daki Ermenilerle Kalas'taki Ermenileri birbirine yakınlaştırma çabası içinde olduğu görülmektedir.

²² BOA HR.TO, Nr. 78901-.360.65.

²³ BOA HR.TO, Nr. 73576, 21.11.1895.

Ermeniler giriştikleri bu propaganda sürecini kamuoyuna en iyi şekilde lanse etme adına Kalas'ta gazeteler çıkartmıştı. Kalas'ta çıkarılan gazetelerin hangi amaca hizmet edeceği arşiv belgelerinde bulunmaktadır.

Nezârete fi Ağustos sene 92 tarihiyle Bükreş Sefareti Seniyyesi Maslahâtgüzârından vârid olan 252 numrolu tahîrâtın tercümesidir:

“Şehr-i hâlin on yedisi tarihiyle ve iki yüz elli numrolu telgrafnâme-i âcizâneme zeyl olunmak üzere şurasını arz ederimki Kalas'da Aror nâmında neşr olunacak gazetenin maksad ve mahiyeti hakkında icrâ-yı tahkîkata mübâşeret etmezden evvel bu bâbda şehr-i mezkûr baş şebenderimize mürâca'at etmiş olduğumdan şebender-i mûmâileyh tezkire-i atîyü'z zikr ma'lûmat i'tâ etdi Kalas'daki Ermeni kilisesinin Dergüven nam rahibi Bulgaristan İsviçre ve Marsilya'da Hınçak , Ermeniya, Danob nâmında çıkan Ermeni gazetelerinin neşriyâtı mefsedetçûyânelerine red ve cerh için hayli zamandan berü Ermeni ve Romanya lehlerinde bir gazete neşretmek tasavvurundadır mezkûr gazetenin meslek harekati efkâr-ı i'tidâlkârâneyi iltizâm ile harekât-ı mefsedetçûyâne alayhinde bulunmaktan ibâret olub sûret-i mahsûsada şehr-i mezkûrda mukim Ermeni'lere â't mesâ'il ile dahi iştigâl edecektir. Husûsât-ı meşrûhaya ma'al memnûniye zât-ı âlî-i âsafânelerine arz ile berâber bu bâbda ale'ttevâlî icrâ-yı takayyüdât etmekte olduğumu ve maksad-ı mefsedetkârâne hizmet etmek isteyenlerin dostânesiyle”²⁴.

İncelenen bir başka belgede Arat adında Ermenice yayın yapacak gazetenin iyi niyetli bir yayın yapmayacağı yazılmıştır.

Nezârete Fi 17 Ağustos sene 92 tarihiyle Bükreş Sefâreti-i Seniyyesi Maslahatgüzârından 250 telgrafnâme:

“Yüz yetmiş bir numrolu telgrafnâme-i nezâretpenâhîleri alındı. Aldığım ma'lûmât üzerine üzerine zât-ı âlî-i âsafânelerine şurasını te'min edebilirimki Aror nâmıyla Kalas'da Ermenice neşr olunacak olunacak gazete aleyhimize lisân kullanmak şöyle dursun bi'l-aks Bulgaristan İsviçre ve Romanya'daki Ermenileri neşriyât-ı mefsedetçûyânelerini redd ve cerhe çalışacaktır”²⁵.

Ermenilerle alakalı bu belgeler mevcut iken diğer azınlıklar hakkında da bazı belgeler mevcuttur. Yine de büyük çoğunlukla Ermenilerle alakalı belgeler mevcuttur. Kalas nüfus olarak karma yapılı bir şehir olması nedeni ile bu amaçla ortaya çıkabilecek karışıklıklar için çok müsait bir yerleşim yeridir. Yukarıda da değinildiği gibi Rusya, Avusturya gibi devletlere yakın olması, sahip olduğu doğal imkânları itibariyle diğer

²⁴ BOA HR.TO, Nr. 44-72, 17.08.1892.

²⁵ BOA HR.TO, Nr. 44-72, 17.08.1892.

Avrupa devletlerinin de dikkatlerini çekmeyi başarmıştır. Nitekim ortaya çıkan her ayaklanmada bu devletlerin bir şekilde desteğinin olduğu inkâr edilemez bir durumdur.

Osmanlı Devleti Klasik Dönemdeki toplum yapısının değişen dünya koşulları içinde emperyalist devletlerin böl-parçala-yönet politikalarıyla nasıl çözülmeye maruz bırakıldığı görülmektedir. Bu yapılırken de toplum içindeki farklı etnik gruplar arasında kargaşa çıkartılarak toplumu içten çökertmeye çalışmak kendi çıkarları için en ideal yol olmuştur. Etnik unsur değişse de, amaç ve yöntem hep aynı olagelmıştır.

II. KALAS İSKELESİ'NDE RUSYA'NIN ETKİN OLMA ÇABALARI

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı-Rus ilişkilerinde askerî harekâtlar açısından Tuna büyük önem kazandı. 1768-1774 yılları arasında cereyan eden savaş ve ondan sonraki bütün Osmanlı-Rus savaşlarında Tuna ve Tuna boyu kaleleri asıl cephe oldu. Uzun asırlar boyunca Osmanlı hududunun çok daha ileride olması Tuna boyundaki kalelerin zamanla önemini yitirip harap olmalarına sebep olmuştu. 1775-1784 yılları arasında Hırsova, Kule, Tulçı, İsakçı, Akkerman, Ada-i Kebir, Yergöğü, İbrail, Bender, hatta Hotin Kaleleri tamir edilmişti. Bu tamirat savaş sonucundaki yıkımdan olsa bile böyle geniş çaptaki bir tamiratın yapılmasının en mühim sebebi artık cephenin Tuna üzerine taşındığının göstergesiydi²⁶.

Rusya Fransa'nın da desteğiyle Osmanlı'ya Akkerman'da konsolosluk açma talebini iletmişti. Rusya'nın bu talebi Osmanlı tarafından red edildi. Rusya Tuna Nehri'nin önemli iskelelerinden olan Kalas ve İbrail'de konsolosluk açma talebi Osmanlı Devleti'nce benzer şekilde red edildi. Rusya, Eflak, Buğdan ve Bucak gibi stratejik yerlerde konsolosluk açmada ısrar etti. Bu ısrar üzerine Osmanlı Rusya'nın istediği yerde değilde kendi istediği yerde Rusya'nın konsolosluk açmasına müsaade etti. Osmanlı Tuna Nehri'nin doğu kıyısında yer alan Silistre'de Rusya'nın konsolosluk açmasını onayladı. Osmanlı'nın Silistre'yi tercih etmesinin stratejik bir sebebi vardı. Silistre İstanbul'a daha yakın olduğundan dolayı, Osmanlı buradan konsolosun çalışmalarını kontrol etme imkânına sahip olacaktı. Silistre'de yaşayan halkın çoğunluğu müslümanlardan oluşuyordu. Osmanlı daha

²⁶ Muzaffer Erdoğan, "XVIII. Asır Sonlarında Bir Türk Sanatkârı Hassa Başmimarı Mehmed Tahir Ağa, Hayatı ve Meslekî Faaliyetleri", **İ.Ü.E.F.T.D.**, C. XI-XII, S. 15-16, ss. 25-46.

önce Rusya'nın teklif ettiği şehirlerin aksine Silistre'nin Rusyanın yapacağı çalışmalara iltifat etmeyeceği düşüncesi vardı. Silistre 1773 yılındaki Rus işgaline karşı büyük başarı gösteren bir şehirdi. Rusya 1780 yılında Tuna Nehri üzerindeki Silistre'de konsolosluk açarak Tuna üzerinde etkili olmaya başladı.

XVIII. yüzyılın son padişahı olan III. Selim'in saltanatında Osmanlı toprağı olan Kalas'ı Rusya işgal etmişti. Kalas 1789 Osmanlı-Rus muharebesinde Mikhail Kamensky öncülüğündeki Rus ordusu tarafından tamamen yakıldı²⁷.

Boğdan'a yerleşen Rusların Tuna nehrine geçerek, Kalas'ı işgal etmeleri üzerine, III. Selim 7 Haziran 1789'da Koca Yusuf Paşa'yı sadrazamlıktan azlederek yerine Cenaze Hasan Paşa'yı tayin etmişti²⁸.

XIX. yüzyılda Rusya'nın Balkanlar yönünde izlediğı siyaset, buralarda toprak kazanmaktan çok milliyetçi Ortodoks Balkan halklarının Osmanlı Devleti'nden koparılması yönündeydi²⁹. Fakat yine de stratejik ve ekonomik menfaatlerin korunmasıyla ilgili olarak özellikle Tuna boğazlarındaki tasarrufunu artırmaya çalıştığı görülmektedir.

Bükreş Antlaşması ile bitecek olan barış görüşmeleri sırasında Ruslar, hudutlarının Tuna nehrine kadar uzamasında ısrar ediyorlardı. Rus murahhasları müzakerelerde Boğdan'ın büsbütün Rusya'ya ilhakı ve üç büyük Tuna boğazlarından en güneyde olan Hızır İlyas Boğazı'nın, Osmanlı-Rus hududu olarak tayin edilmesini talep ettiler. Bunun kabul edilmesi halinde Ruslar Tuna'nın çıkışına ve tüm boğazlara hâkim olacaktı³⁰. Fakat Fransız-Rus savaşının başlayacağı endişesi Rusların sulh tekliflerindeki Tuna sınırı iddialarından vazgeçmelerine sebep oldu. Osmanlı murahhasları ise en uygununun Kili Boğazı olduğu görüşünü ileri sürüyorlardı. Ruslar bu boğazın seyri sefere pek müsait olmadığına dair itirazları üzerine orta boğaz olan Sünne Boğazı'nın sınır ve ortak kullanımını tavsiye etmişlerdi³¹. Görüşmeler sonunda Bükreş Antlaşması'nın dördüncü maddesiyle Kili Boğazı sınır kabul edilip önceden olduğu gibi her iki devlet tüccar

²⁷ Cezmi Karasu, "Romanya Dobrucası'ndaki Osmanlı Eserleri", **Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Eskişehir, 2009 , s.1-2.

²⁸ Danişmend, İ. Hami, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, C.IV, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1972, s.68.

²⁹ G.H. Bolsover, "1815-1914 Arasında Rus Dış Politikasına Bir Bakış", Çeviren Yuluğ Tekin Kurat, **Belleten**, C. XXX, S. 118, Ankara, 1966, ss. 265, 278.

³⁰ Fehmi İsmail, "Bükreş Antlaşmasının Müzakereleri 1811-1812", **Belleten**, C. XLVI, S. 181, Ankara 1982, ss. 75-78.

³¹ İsmail, a.g.m., s. 79.

gemileri Tuna sularında serbestçe dolaşabilecek fakat Rus harp gemileri yalnızca Kili Boğazı'ndan Rus sınırının bittiği Prut Nehri'nin Tuna'ya kavuştuğu yere kadar gidebileceklerdi³².

Antlaşmanın imzalanmasından sonra Tuna'nın Kili kolundan geçecek sınırın tam olarak tespiti için bir araya gelen iki taraf teknik heyeti arasında uzun süre anlaşmazlık devam etmiştir. Özellikle Kili Boğazı'nın ortak kullanılması, buradan geçecek sınırın tam tespiti ve tüccar gemilerinin yedek çekmeleri hususunda meseleler çıkmıştır³³. Tuna sahili yoluyla Kili Boğazı'na kadar olan sahanın iki devlet tarafından da zapt olunmamak üzere (tarafsız bölge) bu hattın birer saat mesafeye kadar olan yerleri sınır kabul edilecekti. Böylece Osmanlı delegeleri Rusya'nın Tuna boğazları ile olan doğrudan bağlantısını kesmeye çalışacaktır. Buna karşılık Rusya, Osmanlı'yı aynı duruma düşürmek için Kili Boğazı'ndaki tüm adaların gayri meskûn olmasını isterken Osmanlı murahhasları iskâna kapalı olması gereken adaların boğazın sol kıyısına yakın küçük adalar olduğunu ifade ederek daha önce meskûn büyük adaların boş bırakılmasının şart olmadığını belirtmişlerdi³⁴. Meseleleri halletmek için gönderilen Ahmed Zeki Efendi'ye Rus görüşlerinin kabul edilemez olduğu belirtilerek, adaların Osmanlı tasarrufunda kalması, tüccar gemilerinin Kili ve Tuna'da evvelce olduğugibi gidip gelmesi, Rus harp gemilerinin Kili'den Prut'a kadar çıkması ve iki taraf tüccar gemilerinin boğazda serbestçe yedek çekebilmeleri esaslarının Rus yetkililerine kabul ettirilmesi hususunda bir talimat verildi³⁵.

"Rus tüccarları Karadeniz'de ticaret amaçlı dolaşmalarının yanında Tuna nehrinden de kısmî olarak yararlanırlardı. Tuna nehri civarındaki yerleşim bölgelerinde veya Avusturya'yla ticaret yapan tüccarlar nehir gemileriyle Kalas'a geldikten sonra öküz arabalarıyla karadan veya yine deniz yoluyla Rus sınırına yakın diğer iskelelere giderek oradan Rusya'ya geçerlerdi".³⁶

1828-1829 Osmanlı-Rus savaşı sonrası imzalanan Edirne Antlaşması ile sınır, Prut nehri ve onun Tuna'ya kavuştuğu yere kadar aynı kalırken, nehrin deltasında en güney kol olan Hızır İlyas Boğazı'na çekildi. Aynı antlaşmaya göre Tuna'nın kolları üzerindeki adalar Rusların tasarrufuna bırakılıp Sünne kolu ile Hızır İlyas kolu arasındaki kısım gayri

³² Nihat Erim, **Devletlerarası Hukuk ve Siyasî Tarih Metinleri**, C. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1953, s. 250.

³³ **BOA, HH**, Nr. 41943, 20 Kasım 1812.

³⁴ **BOA, HH**, Nr. 41834 -B, 5 Haziran 1813.

³⁵ **BOA, HH**, Nr. 41834-C, 25 Haziran 1813.

³⁶ Osman Köse, XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-Rus Münasebetleri (84/2 Numaralı Rusya Ahkâm Defterine Göre), (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun, 1994, ss. 60-61.

meskûn olacak, Rusya'nın elinde kalan diğer adalarda da karantinahanelerden başka bina ve istihkâm yapılmayacaktı. Artık Hızır İlyas Boğazı da Rus savaş gemilerine açılmış fakat eskiden olduğu gibi gemiler yine Prut'un Tuna'ya kavuştuğu yerden yukarı çıkamayacaklardı³⁷. Rusya, askerî, stratejik ve ekonomik sebepler dolayısıyla, Bükreş Antlaşması'nda tam hakim olamadığı Tuna boğazlarına, Edirne Antlaşması'yla hakim olmayı başarmıştı.

1829 Edirne Antlaşması sonrası Tuna boğazlarının hâkimiyeti Rusların eline geçmişti. Ruslar 1836'da Tundaki Latea Adası'nda çok sıkı bir karantina politikası izlemişti. Rusların bu politikası, Avrupa devletlerinin gemileri ve vapurlarının büyük zorluklarla karşılaşmasına neden olmuştu. Avrupa tüccar ve yolcularını da bu durum olumsuz şekilde etkilemişti. Ruslar, Tuna'da Kalas gibi iskelelerde askeri hâkimiyetlerini de kurmuşlardı. Rusya Tuna'nın gittikçe önem kazanmaya başlayan ticaret yolunu tehdit eder hale gelmişti. Edirne Antlaşmasının üçüncü maddesi gereği Tuna üzerinde bulunan adalarda Rusya'nın karantinahaneler dışında bina yapması yasaklanmıştı. Rusya bu maddedeki yasağı dikkate almayarak karargâh, han, karakol gibi binalar yapmıştı. Osmanlı devleti durumun hassas olduğunu, Rus elçisine bildirmiş ve kontrol amacıyla Eser-i Cedid vapuru gönderilmişti³⁸.

Rusya'nın tarihi emellerinden hiçbir dönemde vazgeçtiği söylenemez. Kırım Harbi öncesinde Rusya'nın yapmış olduğu hazırlıklara baktığımızda Rusya'nın esas amacı sıcak denizlere açılmak ve ticaretini geliştirmektir. Ancak Kırım Harbi sonucunda aldığı yenilgi Rusya'yı başka arayışlara yöneltmişti. Rusya yine de Osmanlı Devleti'ne olan hasmane tutumunu hiçbir zaman değiştirmemişti.

Rusların asıl amaçları Slav Birliği'ni sağlamak ve sıcak denizlere ulaşarak ticaret yapmaktır. Bu amaçlarını gerçekleştirmek için önünde en büyük engel Osmanlı Devleti'ydi ve Rusya bu engeli de aşama aşama geçmeye çalışmıştı. Bu durumda Rusya Osmanlı'ya karşı milliyetçilik silahını kullanmıştı. Rusya Osmanlı egemenliği altında bulunan Slav ve Ortodoksları ayaklandırarak veya onlara haklar kazandırarak Osmanlı Devleti'nden

³⁷ Erim,a.g.e., C. I, s. 280.

³⁸ BOA, İH, Nr. 2530 ve 2631, 24 Aralık 1848, 10 Temmuz 1849.

koparmayı amaçlamıştı. Rusya bu amacında milliyetçilik silahını kullanmada başarılı olmuştu. Ancak Ruslar bir Slav Birliği'ni kurmayı başaramadı³⁹.

A. Kırım Savaşının Kalas'taki Yansımaları

Osmanlı Devleti için stratejik önemi olan Kırım, 18. yüzyılda Osmanlı ile Rusya arasında büyük bir sorun haline gelmişti. Bu durum Rusya'nın 1771'de Kırım'ı işgali ile neticelendi. Osmanlı işgal sonrası Rusya ile 1774'te Küçük Kaynarca Antlaşmasını imzalamak zorunda kaldı. Antlaşmaya göre Kırım Hanlığı siyasi olarak Osmanlı'dan ayrılıp bağımsız olacaktı. Osmanlı elindeki din faktörünü kullanarak Kırım'ı dinî açıdan *halifeye* dolayısıyla Osmanlı'ya bağlı olacaktı⁴⁰. Rusya asıl amacından vazgeçmemiş Kırım'ı 1783 yılında işgal ederek tamamen kendisine bağlamak istedi. Osmanlı Rusyanın bu tumundan çok rahatsız olmasına rağmen 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı bitiminde imzalanan Yaş Antlaşması ile Kırım'ın tamamen Rusya'nın hâkimiyetine girmesine engel olamadı⁴¹.

Rusya'nın sıcak denizlere inme politikasının parçası olan İstanbul ve Çanakkale boğazları için ortaya koyduğu siyaset 1850'lerde Kırım'ı yeniden gündeme getirdi. Çar I. Nikola (1825-1855) tahtta olduğu süre boyunca sıcak denizlere ulaşmak ve Rusya'yı güçlü dünya devletleri statüsüne ulaştırmak istiyordu. Rusya Eflak ve Boğdan'ı işgal edip Sinop'u bombalamış ve Osmanlı donanmasını batırmıştı. Rusya bu saldırganlığı yaparken kutsal yerler meselesini bahane ediyordu. Rusya'nın bu tutumu üzerine Osmanlı Devleti, İstanbul'da bulunan İngiliz ve Fransız elçiliklerine resmi tebligat göndererek İngiliz ve Fransız donanmalarına boğazların açık olduğunu Karadeniz'e geçebileceklerini haber vermişti⁴². İngiliz ve Fransız donanmalarının Karadeniz'e geçmesiyle Rusya Tuna'da savaş hazırlıklarını hızlandırdı.

Ruslar Kırım harbine hazırlık için Kalas'tan kereste satın almıştı. Kalas'tan yazılan mektupta (1853), Kalas'ta bulunan Rus zabıtalının yaptıkları gizli toplantılarda kereste

³⁹ Enver Ziya Karal, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. I-V, 8. b., TTK Yayınları, Ankara, 2003. s. 44

⁴⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, C. III. Türk Tarih Kurumu Yayınevi, Ankara, 1983, s.405.

⁴¹ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, C.V, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1995, s. 21.

⁴² Erdoğan Keleş, "Rusya'nın Panslavizm Politikasının Balkanlarda Uygulanmasına Dair Bir Layiha", **Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S. 21, 2008, ss. 123-140.

alımı üzerine konuşmalar yaptıkları belirtilmişti. Kalas'taki üst düzey Rus askerleri nehrin aşağısından yukarısına çok sık gidip geldiği anlatılıyordu. Nikolayka'dan gelen dört kıta Rusya vapurunun içi asker dolu olarak Kalas'a geldiği yazılmıştı. Kalas'ta bulunan Rusya konsolosu Rus ordusunun iki yüz elli bin civarında askerden oluştuğunu ilan ediyordu. Konsolos savaş sonrasında Rus askerlerinin Kalas'a gireceğini ifade etmekten çekinmemişti⁴³.

Ruslar aşağıda belirtildiği gibi harbe hazırlık için kereste satın almıştır. Kalas'taki Rus Konsolosu galibiyetten o kadar emindir ki savaş sonrasında Rus askerlerinin Kalas'a gireceğini alenen ifade etmekten çekinmemektedir.

1853 senesi Mayıs'ının yirmi üçü tarihiyle müverrihân Kalas'tan vârid olan bir mektûbun hülâsası tercümesidir:

“Biraz vakitden berü Rusya zabıtaları kilitlü kereste iştirâ eylemekdedirler ve iştirâlarının evvelkisi yüz elli bin guruş'a ve ikincisi iki bin beş yüz Macar altunu bâliğ olmuştur. Muvahhiren amiral Karnilof İsmail'e giden bir Rusya vapuruyla Kalas'tan gitmiş ve birkaç gün dahi Sivastopol'a gitmek üzere tekrâr avdet eylemiştir. Birçok Rusya büyük zabıtaları Tuna Nehri üzerinde ta İsmail'e kadar aşağı ve yukarı gidüb gelmekdedirler. Mayıs'ın on üçünden on yedisine kadar Nikolayka'dan gelen dört kıt'a Rusya vapuru Tuna üzerinde askeriyle dolu on altı kıt'a Şalopa çekmişlerdir. Kalas'ta bulunan Rusya Devleti konsolosu memleketine yakında Rusya askerinin mislihân gireceğini alenen söylemekdedir. Birde tecemmu etmiş olan Rusya asâkirinin add ve mikdârı iki yüz elli bin nefer bâliğ olduğu rivâyet olunmaktadır”⁴⁴.

Rus ordusunun iki yüz elli bin civarında askerden oluştuğu ilan ediliyor. Ancak Ruslar hesaba katmadıkları bir durum vardır ki, o da Avrupalı devletlerin Osmanlı tarafında savaşıyorlardı. İngiltere Rusya'nın sıcak denizlere açılmasını istememektedir. Fransa ile birlikte Ruslara karşı Osmanlı tarafında savaşmaları Ruslar için çok olumsuz bir durum olacaktır. Ancak Rusların daha fazla zarar görmelerini istemeyen İngiltere Paris Barış antlaşmasının en az zararlı atlatılmasına çalışacaktır. Çünkü dünya siyasi güç dengesine yeni güçlerin katılacağı o gün itibariyle kendilerini hissettiriyordu⁴⁵.

Ruslar Kalas'ta Pesihari adında bir tüccarın haksız olarak herhangi bir sebep göstermeksizin iki tane buğday yüklü gemisine el koymuştu. Ruslar Osmanlı ticaret

⁴³ BOA, HR.TO. Nr. 32472, 418.117, 23.05.1853.

⁴⁴ BOA, HR.TO. Nr. 32472, 418.117, 23.05.1853.

⁴⁵ Fahir Armaoğlu, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, 4. b., Alkım Yayınevi, İstanbul, 2007, ss. 253-256.

mallarına el koyarak Osmanlı'yı zor durumda bırakmayı amaçlamıştı. Rusların yapmış olduğu bu davranış devletlerarası hukuka da aykırı bir davranıştı. Fakat Ruslar kendi çıkarları için hukuksuz davranışlardan çekinmiyordu⁴⁶.

Makâm-ı Nezâret-i Celîle-i Hâriciye'ye 1853 senesi Teşrîn-i Sâni'nin yirmi biri tarihiyle müverrihân Pesihari nâm tâcir tarafından takdîm olunan bir kıt'a arızanın tercümesidir:

“Zât-ı şevket-simât-ı hazreti şehinşâhînin teb'a-i sâdikasından bulunan Jan Pesihari kulları hâkipâ-yı âlî-i nezâretpenâhîlerine âti-ül-beyân mevâdî arz ve ifâdeye mücâseret ider şöyleki bendenizin yedinde bulunan navul kontratosu ve poliçe ve bakarkoret müstebân olduğu üzere Kalas'ta mukîm Pesihari ve Akati nâm şerik ve adamlarım tarafından biri İbrahim Halil nâm kapûdânın süvâr olduğu karakuş tesmiye olunan çektiye berik ve diğeri Emin Osman nâm kapûdânın süvâr olduğu gagalı tesmiye olunan sefine olarak iki kıt'a sefine istihbâr olunub Dersa'âdete irsâl olunmak üzere buğday ile tahmîl olunmuşlar iken Kalas'ta bulunan Rusya mîralâyı adâlet ve hakkaniyete mugâyir ve beytü'l-devleteyn der-kâr olan mu'âhedâta menâfi' olarak merkûm kapûdânları hamûlelerini boşaltmağa icbâr etmiş olduğundan merkûm şerik ve adamlarım tarafından hunta-i mezkûre mesârif-i kesîre ile kendü mağazalarına vaz' olunmak ve kollarına hasâr-ı azîmi müstelzem olduğu hâlde orada mahfûz bulunmuşdur. Mevâd-ı mezkûreyi hâkipâ-yı âlî-i nezâretpenâhîlerine arz ve takdîm ile berâber mezkûr şerik ve adamlarımın mağazalarında bulunan sâ'ir buğdayı Eflâk ve sâ'ir milletin sefinelerine bi'l-istihbâr tahmîl ettirmiş isemde memnû'iyet-i mezkûrenin iş bu bandıralara dahi şumûlî olduğunu i'lâveten ifâde ve beyân ider ve binâberîn icâb idenler aleyhinde protesto iderek zât-ı âlî-yi nezâretpenâhîlerinin himâyet ve mu'âvenetlerini niyâz ve istirhâm eylerim”⁴⁷.

Rusya Savaş hazırlıklarını tamamladıktan sonra 28 Ocak 1854'te saldırıya geçmiş, önce Kalas'ı işgal etmiştir. Ruslar Kalas'ı aldıktan sonra Dobruca'ya girmiş Silistre'yi muhasara altına almıştı. Osmanlı Silistre Kalesi'nde savunma yaparak, Rus ordusunu geri püskürtme başarısını göstermişti. Osmanlı ordusuna yardım etmek için Fransız ve İngiliz askerleri Varna'ya kadar gelmiştiler. Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında bu sırada antlaşma yapılmış Tuna cephesi kapanmıştı. Avusturya ile yapılan antlaşmadan sonra Rusya zor durumda kalmıştı. Osmanlı, İngiltere ve Fransa Rusya'yı barışa zorlamak için Kırım üzerine hareket etmeyi planladılar. 20 Eylül 1854'te 30.000 Fransız, 21.000

⁴⁶ BOA, HR. TO, NR. 32472, 418.118, 21.10.1853.

⁴⁷ BOA, HR. TO, NR. 32472, 418.118, 21.10.1853.

İngiliz,15.000 kişilik Sardinyalı ve 6000 Osmanlı askeri 51.000 kişilik Rusya'yı karşılamıştır⁴⁸.

Ruslar Kırım Harbi'nde aldıkları ağır yenilgi sonrasında bu yenilgiyi unutmak ve kaybettiği saygınlığını yeniden kazanmak için uygun ortamı bekliyordu. Çünkü tarihi emellerinden hiçbir zaman vazgeçmeye niyeti yoktu. Rusların fazla beklemelerine gerek kalmadan onlara istedikleri fırsatı yine Osmanlı Devleti verecekti. Osmanlı Devleti'nin Almanya ile yaklaşması üzerine İngiltere ve Fransa'nın bu yaklaşıma tepki göstermesi gecikmedi. İngiltere ve Fransa Rusya'nın Osmanlı üzerinde serbest bir şekilde hareket etmesine müsaade etmişlerdi. Avrupa Devletleri Osmanlı Devleti ile münasebetlerini on dokuzuncu yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünden yana politika izlemişti. Fransa ve özellikle İngiltere Osmanlı Devleti'ne karşı izlediği bu siyasetten vazgeçerek Rusya'nın yanında yer almıştı⁴⁹.

B. 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşının Kalas'a Etkisi

1877-78 Osmanlı-Rus savaşı sırasında Ruslar savaş gemilerinin nehirden saldırılarına mani olmak için nehir boyunca içinde büyük toplar bulunan mevziler yapmıştı. Ruslar Tuna nehrine mayınlar döşemiş ve karayoluyla getirdikleri botları nehre indirmişlerdi. Rusların yerleştirdiği mayınlar, Rusçuk'taki Osmanlı gemilerinin yukarıya geçmesine müsaade etmemişti. Osmanlı gemilerden istifade etmesi gerekirken gemileri korumaya çalıştı. Osmanlı gemilerin Rusların eline geçmesi tehlikesi oluşunca gemileri batırmıştı. Bu durumda Osmanlı'nın Tuna üzerindeki gemileri iyi idare edilememeleri sonucu gemiler ya batırıldılar ya da kullanılamaz hale getirildiler. Osmanlı devletinin bu süreçte 12 adet gemisi batmıştı. Bu gemiler arasında tersaneye ait zırhlı Lutf-1 Celil, Rusçuk ahşap vapuru, zırhlı Porgorice dubası, bir ahşap istimbot ve İdare-i Nehriye'ye ait 8 gemi de bulunmaktaydı. Osmanlı batan gemiler arasında Lutf-1 Celil gemisinin büyüklüğü sebebiyle kurtarılması gerektiği emrini vermişti. Aksi halde Sırp, Romen veya Avusturya'nın eline geçebileceği endişesi hâkimdi. Osmanlı diğer gemilerin de kurtarılması halinde gemilerin satılmasının emrini bildirmişti. Rus kumandanı Tuna'da Rus gemilerinin çalışmasına engel oldukları gerekçesiyle Osmanlıya ait gemilerin Rusya

⁴⁸ N.Stones, **Kırım Savaşı'nın 150. yılı içinde**, Vehbi Koç Vakfı Sadberk Hanım Müzesi Yayınları, İstanbul 2006, s11.

⁴⁹ Enver Ziya Karal, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. IV, 8. b., TTK Yayınları, Ankara, 2003, s. 40.

tarafından ihraç edileceğini ortaya atmıştı. Osmanlı bu söylenti karşısında bu gemilerin Ruslar tarafından ele geçirilmesine kesinlikle engel olunması emrini vermişti⁵⁰. Rusya'nın Tuna'daki önemli yerlere başta Kalas iskelesi olmak üzere bu derece hâkim olmasının bir amacı vardı.

Aşağıdaki metinde Rusların 1877-78 Savaşı için askeri mevkileri izleyerek savaşa hazırlık yaptıkları görülüyor. Bu amaç için beş tane subay gezmek maksadıyla geldiklerini belirterek önemli askeri noktaları izledikleri görülüyor⁵¹.

Hâriciye Nezâreti'ne Fî 13 Mayıs sene (12)89 târihiyle Bükreş Sefâret-i Seniyyesi'nden vârid olan 138 numrolu tâhrîrâtın tercümesidir:

“Bundan dört gün mukaddem Rusya Erkân-ı Harbiye zâbitânından beş kişi Kalas'a muvâsalat eylemişlerdir. Merkûmların tenezzüh maksadıyla buraya geldikleri rivâyet olunuyor. İstihbâr eylediğine göre zâbitân-ı mûmâ-ileyhüm Kalas civârında kâ'in istihkâmâtı Seyr ve temâşâ etdikden sonra dün sabah İsmâ'iliye mütteveccihen buradan müfârakat eylemişlerdir. Emr ü fermân hazret-i men lehü'l-emrindir”⁵².

Rusların 1877-78 Savaşı için Kalas'taki askeri mevkileri izleyerek savaşa hazırlık yaptıkları görülüyordu. Bu amaç için beş tane Rus subayı, gezmek maksadıyla Kalas'a geldiklerini belirterek önemli askeri noktaları izledikleri anlaşılmıştı⁵³. Rusya Tuna Nehrinin konumu itibariyle üzerinde bulunduğu ticaret ve askeri güzergâhın öneminden dolayı hâkim olmak istiyordu. Kalas'a sürekli teftişlerde bulunan Ruslar gerek doğrudan müdahale etmiş gerekse de gizliden gizliye müdahaleye zemin hazırlamıştı.

Tuna, Osmanlı Devleti için siyasî, askerî önemini artırarak korumaya devam etti. Kırım Harbi sonrası Paris barış görüşmelerinde müttefik devletler Rusya'nın Balkanlardaki yayılma tehlikesi karşısında Karadeniz'in tarafsızlaştırılması ve donanmalardan arındırılmasını yeterli görmemişti. Savaş sebebiyle Rus deniz kuvvetlerinin yok edilmiş olması üzerine Osmanlı için asıl tehlike Sivastopol'de değil karada yani Tuna tarafında olduğu belirtilmişti. Hatta bu fikir Osmanlı Devleti'nin Avrupa ittifakına girmesiyle beraber toprak bütünlüğünün müttefik devletlerce garanti altına alınması fikrinin ortaya

⁵⁰ Karal, a.g.e. , C. IV, s. 47.

⁵¹ BOA, HR. TO, NR. 71754, 42-28, 13.05.1289.

⁵² BOA, HR. TO, NR. 71754, 42-28, 13.05.1289.

⁵³ BOA, HR. TO, NR. 71754, 42-28, 13.05.1289.

atılmasına hatta kabul edilmesine sebep olacaktır⁵⁴. Osmanlı Devleti'nin Tuna'yı tabii bir sınır olarak görmesi ve burayı tahkim etmesi 1877-1878 Osmanlı-Rus harbi ve sonrasında imzalanan Berlin Antlaşması ile askerî olarak bu bölgeden çekilişine kadar sürdü.



⁵⁴ Cemal Tükin, **Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi**, Üniversite Matbaacılık, İstanbul, 1947. s. 260.

SONUÇ

Tarih boyunca su kaynakları, ticaret yolları ve önemli kültürel merkezler, şehirlerin kurulmasında ve gelişmesinde önemli etkenler olmuştur. Tuna Nehri de hem bölge için önemli bir su havzası hem de önemli bir dışa açılma kapısı olarak Balkan yarımadası için hayati bir değere sahiptir. Tuna Nehri Osmanlıların Balkanlar'daki en önemli sınır noktalarından biriydi. Osmanlı Devleti'nin Tuna'dan bağı kopana kadar bu böyle devam etmiştir. Tuna Nehri coğrafi bir engel olarak çevresinde yaşayan toplumların kültürel ve siyasî faktörlerin belirleyicisi olmuştur. Tuna Nehrinin ulaşım elverişli olması devletlerarası ticari hareketliliği de beraberinde getirmiştir. Tuna Nehri bu konumu ve özelliğinden dolayı özellikle 19. yüzyılda idarî anlamda devletlerarası çekişmelere neden olmuştur.

Tuna doğal bir güvenlik duvarı olarak var olmasının yanında zengin havzası sayesinde bereketli bir bölgedir. Tuna Nehri'nin üzerinde taşımacılığın da yapılması ile gelişmiş bir ticaret ağı kurulmuş ve üzerinde çok büyük mücadelelerin olduğu dönemler yaşanmıştır. Bu çalışmada Tuna Nehri üzerinde kurulan iskelelerden Kalas İskelesi ele alınmıştır. Kalas (Galati) Tuna Nehri'nin Karadeniz'e döküldüğü yol üzerinde bulunmaktadır. Şehrin adına ilk kez 1445 yılı itibariyle rastlanıyor. Kalas XVI. yüzyılın başlarında sadece bir köyü ve 1700'e doğru da henüz büyük bir iskele değildi. Fakat XIX. yüzyıldan itibaren bölgede artan ticaretle birlikte şekillenmeye ve büyümeye başlamıştır.

Tuna'nın doğuya doğru akan suları Avrupa için hemen hemen terk edilmiş bir ticaret yoluydu. Tuna'nın ticari açıdan bu atıl durumuna Osmanlı hâkimiyeti son vermişti. Avrupa devletlerinin kontrolündeki yollar Kalas'a, İbrail'e kadar gitse de daha da uzaklara ulaşabilen Tuna, Türklerin hâkimiyetinde bir iç ulaşım nehri olmuştur.

Osmanlı'nın fethi sonrası, Balkanlar'da daha önce oluşmuş ticarî hayat, şehirleşme ve aşama kaydetmemiş tarımsal ekonomi, Osmanlı imparatorluk anlayışını buralara getirmesiyle o döneme kadar gelmiş küçük krallıklara ait düzen kaldırıldı. Osmanlı kaldırdığı düzen yerine Balkanlar'da düşük gümrük tarifesi uygulayan, güçlü imparatorluk düzeni getirdi. Balkanlar'da ticarî hayat gelişmeye başladı. Gelen göçlerle birlikte şehirleşme arttı. Balkanlar'da Osmanlı hâkimiyetiyle birlikte ilk başta kentler idarî-askerî merkezler şeklinde iken zamanla şehirler, ticarî merkezler haline gelmişlerdi. Bu

gelişmelerle birlikte ticaret ve ticaret yolları hareketli hale geldi. Balkanlar hızlı bir deniz ve nehir ticareti trafiğine sahipti. Osmanlı, fetih anlayışının gereklerini burada da uygulamış; yerel geleneklerini ve ticarî anlayışlarını tamamen reddetmemiş ve kendi sistemine uygun olanları kabul edip uygulamaya sokmuştur. Ticari açıdan Tuna, bu dönemde daha da önemli hale geldi. Osmanlı Tuna Nehri vasıtasıyla Balkan eyaletlerinin ticari bağlarını yalnızca Eflak ve Boğdan ile değil Avrupa'nın iç kısımlarına kadar kurdular.

Balkanlar'da Osmanlı döneminde büyüyen ve gelişen şehirler başlangıçta idarî ve askerî merkezlerdi. Zamanla bu şehirler ticarî ve sınaî merkezler haline geldi. Gelişen bu merkezler ticareti ve ticaret yollarını canlandırdı. Osmanlı, doğu mallarının merkezi olan Bursa'yı orta Avrupa'ya bağlamıştı. Tuna Nehri ve üzerindeki iskelelerinin oluşturduğu ticaret yolu bu bağlantının en önemli uzantısıydı.

Osmanlı Devleti Tuna sahilinde yapılan zahire alım-satımını ve diğer hususları denetlemek ve buralara nezaret etmek için Tuna Tüccar Nazırı unvanıyla bir görevli bulundurmuydu. Bu kişi gerektiğinde Tuna'nın Eflak sahilindeki Kalas, İbrail, Oltenitza, Zemniça ve Kalafat gibi iskelelerde de kendisine bağlı kişileri görevlendirme yetkisine sahipti. Kendisi ve görevlendirdiği kişiler masrafına karşılık olmak üzere Osmanlı tüccar gemilerinden diğer konsoloslar ve liman reisleri gibi vergi tahsil ediyorlardı. Tuna tüccar Nazırı'nın merkeze olağanüstü durumlarda hemen, normal şartlarda her ay düzenli rapor göndermesi isteniyordu. Tuna'da hareket eden gerek Osmanlı gerekse yabancı devlet bandıralı gemi ve kayıkların tezkereleri yazılacak tayfalar da dâhil olmak üzere tüm bilgiler işlenecekti. Tuna Tüccar Nazırı Kalas İskelesi'nde yapılan ticareti kontrol altına aldığı ve başarılı olduğu anlaşılmıştır.

Osmanlı Devleti Tuna üzerinde bu denli emin adımlarla ilerlerken, Macarlarla aralarında Tuna hâkimiyeti konusunda çekişmeler yaşanmaya başladı. Özellikle Tuna üzerinde bulunan Demirkapılar önemli bir mesele oldu. Osmanlı kuvvetleri Avrupa üzerine yapılacak seferler için Tuna Nehrine ve kollarına sahip olmak istiyordu. Ayrıca Balkan toprakları çok önemli bir hububat kaynağıydı. Osmanlı bu nedenlerle Balkanların ve Tuna Nehri'nin hâkimiyetinden vazgeçmek istemiyordu.

Avrupa devletleri 19. yüzyılda Osmanlı'nın zayıflamasıyla birlikte Tuna Nehri'nin ticareti ve idaresi üzerinde etkili olmaya başladı. Özellikle Avusturya'nın Tuna'daki

faaliyetleri çok fazlaydı. Avusturya bu dönemde Kalas iskelesine vapur seferleri koymuş yolcu ve ticaret malları taşımaktaydı. Tuna üzerindeki ticarete özellikle iki Avusturya buharlı gemi kumpanyası “*Lloyd Triestino*” ve “*Erste K.K. Privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft*” çok önemli konumdaydı. İngiltere'nin Avusturya gemi şirketlerine ortak olmaya başlamasıyla Kalas İskelesi'yle ticaret yapmaya başladı. Bunun yanında Rusya'nın Tuna'ya 19. yüzyılda ticari ve idari anlamda hâkim olduğu dönemler olmuştur. Rusya 1829 Edirne Antlaşması sonrası Tuna iskelelerindeki ve Kalas İskelesi'ndeki hâkimiyeti 1853 Kırım savaşına kadar devam etti. Avrupa devletleri Tuna Avrupa komisyonu kurarak Tuna'da ticari ve idari alanda söz sahibi oldular.

1856 Paris Kongresi'nde Tuna Komisyonu kuruldu. Avrupa komisyonunun, Kalas İskelesi'ne konumundan dolayı ayrı bir önem verdiği anlaşılıyordu. Avrupa komisyonunun ikametgah yeri Kalas'tı. Ayrıca komisyonun hazırladığı ilk nizamnâme Kalas İskelesi'nde ilan edilmişti. Daha sonra hazırlanan kapsamlı nizamnâme yine Kalas'ta hazırlanıp ilan edilmişti. Osmanlı Tuna'da hâkim olduğu yerlerde Avrupa Devletlerine karşı İdare-i Nehriye'yi kurarak idari ve ticari alanda halkın ve tüccarların ihtiyaçlarını görmeye çalışıyordu. Osmanlı'nın idari olarak Tuna'da şebenderlik kurumu vardı. Kalas'ta şebenderlerin idarede etkili bir rolü vardı. Ancak genel olarak bakıldığında kurumsal olarak çok önemli bir işlevi olan Şebenderlik Kurumu ortaya çıktığı dönemin şartları itibariyle beklenen faydaları sağlayamamıştır.

Tuna Nehri'nin üzerindeki iskelelerden Kalas İskelesi ticari ve idari anlamda önemli bir merkezdi. Kalas iskelesi 19. yüzyılda Tuna'da hububatın ihraç merkezlerinden biriydi. İstanbul'un zahire ihtiyacının karşılayan yerlerden biri de Kalas iskelesi'ydi. Tuna ticaretinde Kalas İskelesi'nin Sünne ve İbrail iskeleleriyle önemli bir ticareti vardı. Bu bağlamda Kalas İskelesi 19.yüzyılda ticareti sürekli gelişmişti. Kalas İskelesi'nin konumu itibariyle Osmanlı Devleti açısından önemli bir kasabaydı. Osmanlı burada yaşayan halkın ve Kalas'a gelen tüccarların ihtiyaçlarını şebenderler veya İdare-i Nehriye memurları aracılığıyla karşılamaya çalışıyordu.

Kalas İskelesi'nin nüfus yapısının karma yapılı olması milliyetçi fikirlerden etkilenmelerine neden olmuştu. Kalas; Ermeni, Bulgar, Rumen, Rum, Makedon, Arnavut ve diğer etnik unsurların birlikte yaşadığı karma bir yerdi. Bölgenin Rusya ve Avusturya'ya yakın olması ırkçı ayaklanmalara ortam oluşturmaktaydı. Ermenilerin ve

Rumların Osmanlı Devleti'ne çıkardığı problemler sadece Anadolu ile sınırlı kalmamış birçok yerde olduğu gibi Kalas'ta da Ermeni Rum olayları yaşanmıştı. Rusların kışkırtmaları ile ayaklanan azınlık gurupları, amaçlarına ulaşamaları da Rusların amaçları için birer araç olma rolünü çok iyi oynadıkları bir gerçektir.

Osmanlı Devletinin Tuna üzerindeki etkinliği gün geçtikçe zayıflıyordu. Bu durumun önüne geçmek için bazı önlemler alındıysa da istenilen amaca ulaşamadı. Öncelikle Tuna Vilayeti kuruluyor (1864), buradaki azınlıklara çeşitli tavizler veriliyor, ancak 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi neticesinde imzalanan Berlin Antlaşması ile Osmanlı'nın Tuna ile olan organik bağı kesin bir şekilde kopmuş oluyordu. Kalas İskeleyi, konumundan dolayı ekonomik ve idarî anlamda hem Osmanlı hem de Avrupa devletleri, hem de Rusya için eşsiz bir konuma sahipti.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV BELGELERİ

BOA, HR. TO. Nr. 72331, 72359,72360, 72361, 72351,71758, 71754, 71759, 71759, 72349, 72349, 72350, 72348, 72352, 36823, 79796, 79821, 79821, 78801, 78712, 73565, 73561, 73562, 73617, 73619, 73620, 73618, 32451, 79799, 78906, 78902, 78904, 78901, 73576, 7353, 7354, 32472, 71754, 32472, 73617, 73618, 73619, 73620.

BOA, HR. SYS Nr. 78758, 78751, 78758, 78762, 78864, 78755, 78757, 78818 , 78819, 78753, 32446, 78698.

BOA, İ.DH, Nr. 39430, 46977.

BOA, İH, Nr. 7019, 7124,10349, 10349, 7892, 9693, 13239, 14442, 6216, 2530 , 2631, 5716.

BOA, İ.MM, Nr. 616, 841, 1202, 1583.

BOA, BEO. A. DVN. NMH, Nr. 18/1.

BOA, BEO. A.ADVN.MKL, Nr. 8/14.

BOA, Cevdet İktisat, Nr.2210, 1820.

BOA, Cevdet Dahiliye, Nr. 8175.

BOA, HH, Nr. 30746-B.

BOA, BEO.A.MKT.MHM, Nr. 465/97, 468/57.

BOA, İ.MV, Nr. 13527.

BOA, HH, Nr. 33010-J, 40838-M.

BOA, ML. VRD, Nr. 3423, 3418.

BOA, Y.A-HUS, Nr. 285/101, 285/119, 278/141, 278/135.

BOA, İ.HUS, Nr. 1311.

II. *SALNÂME VE GAZETELER*

Tuna Vilayet Salnâmesi, Def'a 2, Sene 1286, Tuna Vilayet Matbaası, Rusçuk 1286.

Tuna Vilayet Gazetesi, S. 9, Mayıs, S. 14, 15 Haziran 1865.

Sabah Gazetesi, Yıl 1892-93, Nr. 1419, 1429, 1448, 1524

Tercüman-ı Hakikat, Yıl 1893, Nr. 4532

Tuna Gazetesi, Yıl 1971-72-73, Nr. 628, 632, 633, 680, 683, 721,722, 771, 782,786, 788, 813, 816,825, 830, 833.

III. *KİTAPLAR*

AKDAĞ Mustafa, **Türkiye'nin İktisadî ve İctimaî Tarihi**, C. II, Cem Yayınevi, İstanbul, 1995.

AKGÜNDÜZ Ahmet, **Osmanlı Kanunnâmeleri**, C. I, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 1990.

AKGÜNDÜZ Ahmet, **Osmanlı Kanunnâmeleri**, C. III, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 1991.

AKGÜNDÜZ Ahmet, **Osmanlı Kanunnâmeleri**, C. VII, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 1993.

ARMAOĞLU Fahir, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, 4. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2007.

CASTELLAN Georges, **Balkanların Tarihi**, Çeviren Ayşegül Yaraman Başbuğ, İstanbul, 1992.

CEVDET PAŞA Ahmed, **Tarih-i Cevdet**, C. II, İlgi Yayınları, İstanbul, 2011.

DANIŐMEND İ. Hami, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, C. IV, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1972.

ERİM Nihat, **Devletlerarası Hukuk ve Siyasî Tarih Metinleri**, C. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1953.

HOWARD George William Frederick, **Türk Sularında Seyahat**, Tercüman 1001 Temel Eser, Çev. Şevket Serdar Türet, Kervan Kitapçılık, İstanbul, 1978.

İNALCIK Halil, **Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)**, 10. Baskı, Çev. Ruşen Sezer, YKY Yayınları, İstanbul, 2008.

İPEK Nedim, **Rumeliden Anadolu'ya Türk Göçleri**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.

ERKİN Feridun Cemal, **Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, Başnur Matbası, Ankara, 1968.

KARAL Enver Ziya, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. I, 8. b., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003.

KARAL Enver Ziya, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. III, 8. b., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003.

KARAL Enver Ziya, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. IV, 8. b., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003.

KEMAL İbnülemin Mahmud, **Son Sadrazamlar**, C. 4, 3. b., Dergâh Yayınları, İstanbul, 1982.

KÜTÜKOĞLU Mübahat, **Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri (1838-1850)**, C. II, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1976.

MC. GOWAN Bruce, **Sirem Sancağı Mufassal Tahrir Defteri**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1983.

NİCOLAE Jorgae, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, Çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2009.

PEREMECİ Osman Nuri, **Tuna Boyu Tarihi**, Resimli Ay Matbaası, İstanbul, 1942.

SEZEN Tahir, **Osmanlı Yer Adları**, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 2006.

STONES N, **Kırım Savaşı. Kırım Savaşı'nın 150. Yılı içinde**, Vehbi Koç Vakfı Sadberk Hanım Müzesi Yayınları, İstanbul, 2006.

TURGAY A. Üner, "Trabzon", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)**, Ed. Ç.Keyder-Y.E.Özveren-D. Quataert, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994.

Tuna Avrupa Muhtelit Komisyonu Seyr-i Sefaini ve Zabıtası Hakkında Nizamnâme, Çeviren Ahmed Efendi, İstanbul 1287,

TUKİN Cemal, **Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi**, Üniversite Matbaacılık, İstanbul, 1947.

TÜMERTEKİN Erol, **Ulaşım Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1987.

UBİCİNİ M. A, **Türkiye 1850**, C. II, Çev. Cemal Karaağaçlı, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul,

UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, C. 1, 8. b., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003.

UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, C. 3, 8. b., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003.

UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, **Büyük Osmanlı Tarihi**, C. 4, 8. b., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2003.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, **Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, 3. b., Türk Tarih Kurumu Yayınları, İstanbul, 1998.

IV. SÜRELİ YAYINLAR

BEDİZ Danyal, "Osmanlı Türklerinde Denizcilik", **Önasya Mecmuası**, C. XI, Temmuz 1966, ss. 6-7.

BOSTAN İdris, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", **Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi**, S. 6, İstanbul, 1990, ss. 21-43.

BOLSOVER G.H, "1815-1914 Arasında Rus Dış Politikasına Bir Bakış", Çeviren Yuluğ Tekin Kurat, **Belleten**, C. XXX, S. 118, s. 265, 278, Ankara 1966, ss. 265- 278.

CVETKOVA Bistra, "X ve XVI. Yüzyıllarda Balkan Topraklarındaki Bazı Limanların Rejimi", **Toplum ve Bilim**, S.8, İstanbul, 1979, ss. 3-11.

ÇİFTÇİ Cafer, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü", **Ankara Üniversitesi OTAM Dergisi**, S. 16, Ankara, 2004, ss. 154.

ERDOĞAN Muzaffer, "XVIII. Asır Sonlarında Bir Türk Sanatkârı Hassa Başmimarı Mehmed Tahir Ağa, Hayatı ve Meslekî Faaliyetleri", **İ.Ü.E.F.T.D.**, C. XI-XII, S. 15-16, ss. 25-46.

GUBOĞLU Mihail P., "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Böğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)", **Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, İstanbul, 1995, ss. 217-247.

GÜÇER Lütfi, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İâşesi İçin Luzumlu Hububatın Temini Meselesi", **İ.Ü.İ.F.M.** C. XI, S. 1-4, İstanbul, 1949-1950, ss. 397-416.

GÜÇER Lütfi, "XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar", **İ.Ü.İ.F.M.** C. XIII, S. 1-4, İstanbul, 1954, ss. 1-20.

GÜÇER Lütfi, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Tuz İnhisarı ve Tuzlaların İşletme Nizamı", **İ.Ü.İ.F.M.**, C.XXIII, S.1-2, İstanbul, 1963, ss. 1-48.

GÜL Abdulkadir, "XIX.Yüzyılda Erzincan kazasında salgın hastalıklar (Kolera, Frengi, Çiçek ve Kızamık)", **A.Ü.T.A.E.D**, S.41, Erzurum, 2009, s. 241.

İNALCIK Halil, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere", **Osmanlı İmparatorluğu, Toplum ve Ekonomi**, İstanbul, 1993, ss. 259-318.

İNALCIK Halil, "Türkler ve Balkanlar", **Balkanlar**, Eren Yayınları, İstanbul, 1993, ss. 9-32.

İNALCIK Halil "Osmanlı Fetih Yöntemleri", **Cogito, Osmanlı Özel Sayısı**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 115-117.

İSMAİL Fehmi, "Bükreş Antlaşmasının Müzakereleri 1811-1812", **Belleten**, C. XLVI, S. 181, Ankara, 1982, ss. 75-119.

KARASU Cezmi, "Romanya Dobruca'sındaki Osmanlı Eserleri", **Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Eskişehir, 2009. ss.1-2.

KELEŞ Erdoğan, "Rusya'nın Panslavizm Politikasının Balkanlarda Uygulanmasına Dair Bir Layiha", **Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 21, Muğla 2008, ss.123-140.

KILIÇ Selda Kaya, "1864 Vilayet Nizamnamesinin Tuna Vilayetinden Uygulanması ve Mithat Paşa", C. 24A.Ü **DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi**, Ankara, 2005, ss. 37-99.

KÜTÜKOĞLU Mübahat, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, 13-17 Ekim 1986, Samsun 1988.

KÜTÜKOĞLU Mübahat, "Osmanlı Buharlı Gemi İşetmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, İstanbul, 1995, ss.165-205.

KÜÇÜKKALAY Mesud, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi 1795-1804", **Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S2, Eskişehir, 2003, ss.162.

ORHONLU Cengiz, "Gemicilik", **Türkiyat Mecmuası**, İstanbul, 1969, ss. 157-169.

PASKALEVA Virginia, "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupa'lı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı(1700-1850)", **İ.Ü.İ.F.M.**, C. XXVII, S. 1-2, İstanbul, 1968, ss. 37-74.

SEYİTDANLIOĞLU Mehmet, "Yerel Yönetim Metinleri III (Tuna Vilayet Nizamnamesi)", **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, C.V S. 2, Ankara, 1996, ss. 69.

TURAL Erkan, "Habsburg ve Osmanlı İmparatorluğu'nun En Uzun Asrı ve 1864 Tuna Vilayet Nizamnameleri", **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, C. 24, S 3, Ankara, 2004, ss. 109.

UYGUN Süleyman, Aşağı Tuna'da Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası Ve Ticari Faaliyetleri, **Osmanlı Devleti'nde Nehirler Ve Göller 1**, Not Yayınları, Kayseri 2015, s 351

V. ANSİKLOPEDİ MADDELERİ

AUREL Decei, "**Demirkapı**", İslam Ansiklopedisi, MEB Yayınları, İstanbul, 1993.

KARPAT Kemal H "**Balkanlar**", TDVİA, C. 5, TDV Yayınları, İstanbul, 1992.

MİHAİ Maxim "**Tuna**", TDVİA, C. 41, TDV Yayınları, İstanbul, 1992.

"**TUNA**", Ana Britannica, C. XXI, İstanbul, 1992.

ÖZCAN Abdülkadir, "**Boğdan**", TDVİA, C. VI, İstanbul, 1992.

VI. TEZLER

AKPINAR Mahmut, Osmanlı Devleti'nde Şehbenderlik Müessesesi, Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Sivas, 2011.

ARIK Tuğrul, 20. Yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nde Şehbenderlerin Ticaret Raporları, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Y. Lisans Tezi), İstanbul, 2009.

ÇELİK Mehmet, Balkanlar'da Tanzimat: Mithat Paşa'nın Tuna vilayeti valiliği (1864-1868), Bilkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Y. Lisans Tezi), Ankara, 2007.

EKİNCİ İlhan, Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Samsun, 1998.

ENGİN Nihat, Osmanlılarda ilk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının kurulması, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1984.

KÖSE Osman, XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-Rus Münasebetleri 84/2 Numaralı Rusya Ahkâm Defterine Göre, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun, 1994.

SELİMOĞLU İsmail, Osmanlı Devleti'nde Tuna Vilayeti (1864-1878), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara, 1995.

VII. SÖZLÜKLER VE DİĞER KAYNAKLAR

SAMİ Şemseddin, **Kamus-ı Türki**, Çağrı Yayınları, İstanbul, 2006.

<http://elifmar.com/images/tuna-harita-B.jpg>.

ÖZGEÇMİŞ		
Adı, Soyadı	Hadis	Süt
Doğum Yeri ve Yılı	Muş	1984
Bildiği Yabancı Diller	İngilizce	
ve Düzeyi	Orta derecede	
Eğitim Durumu	Başlama - Bitirme Yılı	Kurum Adı
Lise	1999 2003	M.K.Paşa Sedat Karan Anadolu Lisesi Bursa
Lisans	2006 2010	Uludağ Üniversitesi
Yüksek Lisans	2011	Uludağ Üniversitesi
Doktora		
Çalıştığı Kurum (lar)	Başlama - Ayrılma Yılı	Çalışılan Kurumun Adı
1. Aile şirketimiz		İnfo Proje Yazılım Ve Yönetim Ltd.Şti.
2.		
3.		
Üye Olduğu Bilimsel ve Mesleki Kuruluşlar		
Katıldığı Proje ve Toplantılar	1. KOSGEB Girişimcilik kursu sertifika programı. 2. Elginkan Vakfı proje yazımı ve yönetimi sertifika programı.	
Yayımlar:		
Diğer:		
İletişim (e-posta):	hadissut16@gmail.c	
	Tarih İmza Adı Soyadı	

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

TEZ ÇOĞALTMA VE ELEKTRONİK YAYIMLAMA İZİN FORMU

Yazar Adı Soyadı	HADIS SÜT
Tez Adı	19.yüzyılda Kalas (Galati) İskelesi
Enstitü	Sosyal Bilimler
Anabilim Dalı	Tarih
Tez Türü	Yüksek Lisans
Tez Danışman(lar)ı	Prof. Dr. Cafer Gıftı
Çoğaltma (Fotokopi Çekim) izni	<input type="checkbox"/> Tezimden fotokopi çekilmesine izin veriyorum <input checked="" type="checkbox"/> Tezimin sadece içindekiler, özet, kaynakça ve içeriğinin % 10 bölümünün fotokopi çekilmesine izin veriyorum <input type="checkbox"/> Tezimden fotokopi çekilmesine izin vermiyorum
Yayımlama izni	<input type="checkbox"/> Tezimin elektronik ortamda yayımlanmasına izin Veriyorum

Hazırlamış olduğum tezimin belirttiğim hususlar dikkate alınarak, fikri mülkiyet haklarım saklı kalmak üzere Uludağ Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı tarafından hizmete sunulmasına izin verdiğimi beyan ederim.

Tarih :20.07.2015

İmza :