

PAPER DETAILS

TITLE: II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE BİR LIMAN KENTİ: DEDEAGAÇ

AUTHORS: İbrahim SERBESTOĞLU, Mim Sertaç TÜMTAS

PAGES: 517-525

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1961171>



SSAD

Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi

ISSN 2587-2621

Volume 5 Issue 3, November 2021

sisaddergi@gmail.com

Makale Türü/Article Type: Araştırma/Research

Makale Gönderim Tarihi/Received Date: 07.09.2021

Makale Kabul Tarihi/Accepted Date: 14.10.2021

DOI: 10.30692/sisad.992140

II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE BİR LİMAN KENTİ: DEDEAĞAÇ*

A Port City During The Abdulhamid II: Alexandroupoli

İbrahim SERBESTOĞLU

Doç. Dr.

Ondokuz Mayıs Üniversitesi,

Çarşamba İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü

ORCID ID: 0000-0001-7431-1678

ibrahimserbest53@hotmail.com

Mim Sertaç TÜMTAŞ

Doç. Dr.

Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi

Sosyoloji Bölümü

ORCID ID: 0000-0002-6365-8876

mimsertac@mehmetakif.edu.tr

Atıf/Citation: İbrahim Serbestoğlu, Mim Sertaç Tümtaş, (2021), “II. Abdülhamid Döneminde Bir Liman Kenti: Dedeagaç”, *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.5, S.3 Kasım 2021 s.515-525.

Özet: 19. yüzyılda Avrupa’da yaşanan gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu’nda da ekonomik, toplumsal, kültürel, siyasal ve mekânsal bir takım değişim ve dönüşümlere yol açmıştır. Özellikle Sanayi Devrimi ve buna bağlı olarak ortaya çıkan kapitalizm, Avrupa’yı, bir yandan ham madde ihtiyacını ucuz bir şekilde karşılamak için öte yandan da ürettiği malları tüketirmek için yeni pazar arayışlarına itmiştir. Yaşanan bütün bu sürecin etkilerinin görülebildiği en önemli mekanlardan biri ise liman kentleri olmuştur. Liman kentleri başta ticaret olmak üzere ekonomik faaliyetlerin etkisiyle bir takım sosyal, ekonomik ve mekânsal dönüşümler geçirmiş ve demografik yapı da bu dönüşümlerden nasibini almıştır. Osmanlı İmparatorluğu’nda liman kentleri 19. yüzyılda tarımsal merkezli olmaktan çıkıp ticari yapılanmaya doğru evrilmiştir.

Bu çalışmada 19. yüzyılda ticari örgütlenmelerin yaşandığı liman kentleri Dedeagaç örneğinde ele alınmıştır. Dedeagaç, Edirne vilayetine bağlı bir kaza iken Sultan II. Abdülhamid döneminde sancak olarak teşkilatlandırılmıştır.

* Bu çalışma Amasya Üniversitesi tarafından SEB-BAP 17-0139 Nolu Bilimsel Araştırma Projesi kapsamında desteklenmiş ve ilk hali 2017 yılında UBTAS’ta sunulmuştur.

Meriç Nehri'nin taşıdığı malzemelerden dolayı Enez limanının içeride kalmasıyla Dedeğaç ön plana çıkmıştır. Artan ticari yoğunluk ve talepler, Dedeğaç'ın nüfusunu arttırdığı gibi kentin mekansal dönüşümüne de katkıda bulunmuştur. Dolayısıyla 19. yüzyılda Osmanlı taşrasında, ticaret yollarının üzerindeki kentler yerine liman kentlerinin cazibe merkezi haline gelmesini görmek mümkündür.

Anahtar Kelimeler: Kent, Liman Kentleri, Osmanlı Devleti, Dedeğaç, Ticaret

Abstract: The developments in Europe led to some economic, social, cultural, political and spatial changes and transformations in the Ottoman Empire as well in the 19th century. Especially the Industrial Revolution and the capitalism that emerged as a result of this pushed Europe to search for new markets in order to meet its raw material needs cheaply on the one hand, and to consume the goods it produced on the other. One of the most important places where the effects of this whole process can be seen has been the port cities. Port cities have undergone some social, economic and spatial transformations under the influence of economic activities, especially trade, and the demographic structure has also taken its share from these transformations. In the Ottoman Empire, port cities evolved from being agricultural centered to commercial structuring in the 19th century.

In this study, port cities, where commercial organizations were experienced in the 19th century, were discussed in the example of Alexandroupoli. While Alexandroupoli was a district of Edirne province, It was organized as a sanjak during the reign of Abdülhamid II. Alexandroupoli came to the fore as the Enez harbor remained inside due to the materials carried by the Meriç River. Increasing commercial density and demands not only increased the population of Alexandroupoli, but also contributed to the spatial transformation of the city. Therefore, it is possible to see port cities becoming centers of attraction instead of cities on trade routes in the Ottoman provinces in the 19th century.

Keywords: City, Harbor Cities, Ottoman State, Alexandroupoli, Trade

GİRİŞ

19. yüzyılda Avrupa'da yaşanan gelişmeler, Osmanlı İmparatorluğu'nda ekonomik, toplumsal, kültürel, siyasal ve mekânsal yapılarında ciddi bir takım değişim ve dönüşümlere gerekçe oluşturmıştır. Özellikle Sanayi Devrimi ve buna bağlı olarak Kapitalizmin gelişimi, Avrupa'yı, bir yandan ham madde ihtiyacını ucuz bir şekilde karşılamak için öte yandan da ürettiği malları tükettirmek için yeni pazar arayışlarına itmiştir. Bu süreç merkez çevre ilişkileri dediğimiz, çevredeki ülkelerin merkezdeki ülkelere ham madde sağlayıp, ham maddenin merkezde işlenip mamul tüketim malları haline getirilerek tekrar çevredeki ülkelere satıldığı, sömürü ilişkileri olarak tanımlanabilecek ilişkiler doğmuştur. Tüm bunların yanında, ulaştırma alanında yaşanan teknolojik gelişmeler, belirtilen sürecin daha hızlı ve aktif olarak yaşanmasına yol açmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu da yukarıda belirtilen gelişmelerden ciddi olarak etkilenen ülkeler arasında yer almıştır. Çünkü İmparatorluk Avrupa için merkez-çevre ilişkiseliliğini yansıtan bir pozisyona gelmiştir. Avrupa ile ticari ilişkiler küçük çapta gıda ve ham madde ihracatına, büyük ölçülerde mamul tüketim mallarına dayanmıştır. Bu sürecin oluşumunda Osmanlı Devletinin aldığı kararlar doğrultusunda imzalanan ticaret antlaşmalarının ciddi anlamda payı olmuştur. İmzalanan ikili antlaşmalar sonucunda Osmanlı Devleti, yabancı devletlere ticari faaliyetlerde ayrıcalık tanımaya başlamıştır. İlk olarak İngiltere ile 1838'de Balta Limanı Antlaşması imzalanmış, bu ve ardından diğer ülkelerle imzalanan benzer içerikteki antlaşmalarla, Osmanlı dış ticaretine uygulanan gümrük vergilerinin düzeyi yeniden belirlenmiştir. Bu düzenlemeyle yabancı tüccarlara serbestçe ticaret yapma, düşük gümrük vergilerinden faydalanma ve envaiçeşit malı alıp satma olanağı sağlanmıştır.

Yaşanan bütün bu sürecin etkilerinin görülebildiği en önemli birimlerden biri ise liman kentleri olmuştur. Liman kentleri başta ticaret olmak üzere ekonomik faaliyetlerin etkisiyle bir takım sosyal, ekonomik ve mekânsal dönüşümler geçirmiş ve demografik yapı da bu dönüşümlerden nasibini almıştır.

Bu çalışmada, 19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında ticaretin etkisiyle değişim ve dönüşüm içerisine girmiş olan ve Edirne vilayetini oluşturan dokuz sancaktan biri olan, Dedeğaç kenti ve bu kentin sahip olduğu Dedeğaç limanı ele alınmıştır.

Ticari Kapitalizmin Doğuşu ve Liman Kentlerinin Önem Kazanması

19. yüzyıl, dünya genelinde bir takım dönüşümlerin yaşandığı bir dönemdir. Bu dönüşümleri tetikleyen en önemli faktörlerden biri ticari kapitalizmin sanayi kapitalizme evrilmesine neden olan Sanayi Devrimi'dir. Bu sürecin ortaya çıkış noktası feodalizmin yıkılışına kadar gitmektedir. Ticaretin gelişimiyle feodal toprak sahiplerinden tüccarlara geçen zenginlik ve güç feodal düzenin gücünü zayıflatmış ve artan ticaretin etkisi ile tüccarlar yerel olmaktan çıkıp kentler ve ülkeler arasında ticaret yapmaya başlamıştır. Böylelikle kentler bütünleşmiş ve feodal toprak sahiplerinin yerel güçleri zayıflamıştır. Bu ekonomik ve politik güç sermayeye yeni anlamlar katmış ve sermayenin el değiştirmesine neden olmuştur (Hibbert, 1953). Bu bağlamda da feodalizm zayıflayıp daha sonra yerini alan ticari kapitalizmin büyümesine ortam hazırlamıştır (Mumford, 2007; Pirenne, 2006; Harvey, 2003; Holton, 1999; Sjöberg, 2002; Üşür, 2007). Dolayısıyla belirtilen dönemde feodal sistemin çözülüşünde de kentlerin oluşum ve gelişiminde¹ de temel faktör ticari kapitalizm olmuştur. Ticaretin gelişmesiyle kentler önem kazanmış, kentler geliştikçe de ticaret hacmi artmıştır. Yani birbirini tetikleyen bir süreç yaşanmıştır. Toprak tek zenginlik kaynağı olmaktan çıkıp, ticaret itici bir güç olarak ekonomik alanda önem kazanmıştır (Harvey, 2003). Ticaretin gelişimi kuşkusuz ki, yeni bir takım gelişmeleri tetiklemiştir. Bir yandan merkez çevre ilişkileri dediğimiz, çevredeki ülkelerin merkezdeki ülkelere hammadde sağlayıp, ham maddenin merkezde işlenip mamul madde haline getirilerek tekrar çevredeki ülkelere satıldığı, sömürü ilişkileri olarak tanımlanabilecek ilişkiler doğmuşken, öte yandan da ticaretin döndüğü liman kentlerindeki üretim ilişkileri ve mekânsal konumlaşmalar değişim ve dönüşüme uğramıştır. Tüm bunların yanında aydınlanma süreci, ticaret ile sağlanan sermaye birikimi ve teknolojik gelişmeler ile ortaya çıkan Sanayi Devrimi sözü edilen değişim ve dönüşümleri daha da derinleştirmiştir.

Belirtilen süreç Osmanlı İmparatorluğu'nda da gerçekleşmiştir. İmparatorluk, çağın gereklerine ayak uyduramayınca, Avrupa pazarları için ham madde üreten ve bu pazarlardan sanayi malları alan bir bölge haline dönüşmüştür. Bunun anlamı, Osmanlı İmparatorluğu'nda malların akışını devlet eliyle sağlayan bütünleştirici ilkenin işlevsiz hale gelmesidir. Sonuç olarak ticaret sermayesi gün geçtikçe Avrupa pazarının ekonomik iş bölümü ile bütünleşmiştir, iç ticaret ve iç pazar dış ticarete göre gerilemiştir (İnan, 1983). Bu sürecin oluşumunda Osmanlı Devleti'nin aldığı kararlar doğrultusunda imzalanan ticaret antlaşmalarının ciddi anlamda payı olmuştur. İmzalanan ikili antlaşmalar sonucunda Osmanlı Devleti, yabancı devletlere ticari faaliyetlerde ayrıcalık tanımaya başlamıştır. İlk olarak İngiltere ile 1838'de Balta Limanı Antlaşması imzalanmış ve bu antlaşmayla Osmanlı dış ticaretine uygulanan gümrük vergilerinin düzeyi yeniden belirlenmiştir (Keyder, 1985; Pamuk, 1994). Keyder'in (1985) vurguladığı üzere İngiltere ile 1838'de imzalanan ticaret anlaşması, imparatorluğun Avrupa kapitalizminin politik-ekonomik mantığıyla bütünleşmesini kurumlaştıran ilk adım olmuştur. Bu adım sayesinde yabancı tüccarlar, yerli tüccarlar karşısında çok önemli bir imtiyaz elde etmiştir (Pamuk, 1985). Bu antlaşmanın şartlarını diğer devletlerinde, kendileri için talep etmesi üzerine antlaşmanın benzerleri 25 Kasım 1838 tarihinde Fransa; 2 Eylül 1838'de Sardunya; 18 Mayıs 1839'da Bremen, Hamburg ve Has Şehirleri; 31 Ocak 1840'ta İsveç, Norveç, 2 Mart 1840'ta İspanya; 14 Mart 1840'ta Hollanda; 1 Mayıs 1841'de Danimarka; 7 Haziran 1841'de Toskana, 22 Ekim 1840 yılında Prusya (Yücekök, 1968) ile imzalanmıştır.² Karpat'ın (2017) da belirttiği gibi, bütün bu

¹ Kentlerin oluşum süreci ile ilgili bkz. Karaman ve Tümtaş (2016)

² Bütün bu antlaşmalarla Osmanlı Devleti'nin ithalat ve ihracata uygulayabileceği gümrük vergileri oldukça düşük düzeylerde saptanıyordu. Daha da önemlisi, Osmanlı Devleti, bu antlaşmaları imzalayarak bağımsız bir dış ticaret politikası izleyebilme, örneğin daha sonraki yıllarda yerli sanayii korumak amacıyla gümrük duvarlarını yükseltebilme hakkından vazgeçmiş oluyordu. Böylece 1838 ve sonrasında imzalanan ticaret antlaşmaları, Osmanlı pazarlarının ve hammaddelerinin Avrupa ticaret ve sanayi sermayesinin çıkarları doğrultusunda dış ticarete açılması için gerekli yasal çerçeveyi sağlamış oluyordu. Bu bakımdan 1838 tarihi, Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisine açılış sürecinde bir dönüm noktası olarak görülebilir. Ancak, unutulmamalıdır ki, 1838-1841 yıllarında imzalanan bu belgeler, Sanayi Devrimi'nden ve Napolyon Savaşları'ndan sonra Avrupa'da ve dünyada ortaya çıkan yepyeni siyasal, iktisadi ve askerî dengelerin bir ürünüdür (Pamuk, 1985).

anlaşmalar, “Osmanlı toplumsal yapısını derinden değiştiren iç değişim araçları olmuştur. Bunun yanında Osmanlı dış politikası artık serbest bir şekilde ülkenin temel çıkarlarına ve geleneklerine uygun olarak belirlenmemiştir.” Nihayetinde Osmanlı Devleti’nin sınırları ticaretin serbestçe yapıldığı bir yer olmuş ve antlaşmaların sağladığı ayrıcalıklarla Osmanlı pazarı yabancıların eline geçmiştir.

Yaşanan bütün bu gelişmeler sonucunda ise kentler, özellikle de liman kentleri sürecin en önemli parçası olmuştur. Zira liman kentleri bir yandan, Osmanlı Devleti’nin 19. yüzyılda geçirdiği değişim ve dönüşümün etkilerinin en iyi tezahür ettiği yerleşim birimleri olmuşken, öte yandan da devletin dış dünya ile ilişkilerine koşut olarak, ekonomik, toplumsal, kültürel, politik, kentsel, fiziksel yapıları derinden etkilenen mekanlar olmuştur (Keyder vd, 1994). Ortaylı (1985) da bu duruma vurgu yapmıştır. Yazara göre 19. yüzyılda Osmanlı kentleri özellikle de dış dünya ile gelişen ilişkilerin düğüm noktası olan liman kentleri, önemli yapısal değişiklikler geçirmiştir. Ülkenin değişmekte olan ekonomik, toplumsal ve yönetsel yapısına bağlı olarak geleneksel kent yönetiminde de değişiklik zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Zira Avrupa ile artan ekonomik ilişkilere girmiş olan liman kentleri, dönemin gereklerine uygun olarak yeni örgütlenmelere girmek zorunda kalmıştır. Tekeli (1985) de bu örgütlenmelerin kent dokusunun değişmesine neden olduğunu belirtmiştir. Çünkü liman kentlerinde dış ticaretin ağır basmasıyla birlikte buna uygun yapılanmalar artmıştır. Ticarî hareketliliğe uygun doku kendini işhanları, banka binaları, gümrük yapıları biçiminde göstermiştir.

Dolayısıyla liman kentleri, 19. yüzyılda dönen ticaretin etkisiyle sosyo-ekonomik ve mekânsal dönüşümlerin izlenebildiği kentler olmuşlardır. Bu bağlamda 19. yüzyıl ekonomik ve siyasi ortamında şekillenen Osmanlı Devleti’nin liman yerleşimlerinin kent dokusu ve mimari içeriği öncelikle sanayi ve deniz ticaretinin sağladığı olanaklarla ilişkili olmuştur (Akın, 2015). 19. yüzyılda sözü edilen bu ilişkiselliğin etkilerinin görüldüğü liman kentlerinden biri de Dedeğaç olmuştur.

Dedeğaç Sancağı

Dedeğaç, Rumeli’de inşa edilen demiryollarının ve gelişen deniz ticaretinin büyüttüğü şehirlerden birisidir. Kuleli-Burgaz demiryolu hattının bir istasyonunun inşası Dedeğaç’ın gelişmesinde öncül rol oynamıştır (Cevad, 1313). Sancağın Müslüman, Rum, Bulgar, Ermeni, Yahudi ve Kiptilerden oluşan toplam nüfusu 66.290 olup 21.266’sı merkez kasabada ikamet etmektedir. Dedeğaç’ta, çoğunluğu Meriç nehrine dökülen ırmakların beslediği verimli topraklar bulunur. Ancak gerek nehrin mecrasının kumla dolması gerekse değirmenler için setler yapılmasıyla Meriç nehrinin debisi düşmüş, eskiden seyrüsefer eden küçük gemilerin yerini sallar almıştır. Bu durum Dedeğaç’ta modern bir liman yapılmasını zorunlu kılan nedenlerden birisidir. Bununla birlikte özellikle yağmurlu mevsimlerde nehir sularının taşmasıyla kasabanın etrafında bataklıklar oluşmuştur. Bu durum kasabanın havasının bozulmasına yol açmış, sıtma hastalıklarına sebebiyet vermiştir (Sami, 1308).

Dedeğaç’ta yetiştirilen başlıca mahsuller buğday, arpa, susam, burçak, çavdar, darı, mercimek, tütün, pamuk, keten, üzüm ve zeytindir. Yıllık ortalama 500.000 kilo buğday hasadı yapılır. İpek böcekçiliğinden yıllık 150.000 kilo koza alınır. Şarap üretimi ise yıllık 1.200.000 kıyeye civarındadır. Üzüm, tütün ve ipeğin çoğu Sofulu kazasında üretilir. Koyun, keçi, sığır ve domuz hayvanların besiciliği yapılır. Bununla birlikte sanayisi gelişmemiştir. Bazı köylerde dayanıklı bir tür kilim ve adi halı dokunur. Ormanları yaklaşık 40.000 dönümdür. Kereste, odun ve kömüre elverişli çam, meşe, gürgen, kayın ağaçları bulunur (Sami, 1308).

Karakıyve ve Hocaköy’ü ile Sofulu kazasının Aşağı ve Yukarı Kanberler ile Karaviran köylerinde simli kurşun, bakır ve antimon madenleri; Şahinler köyünde de kömür madeni mevcuttur. Fere’de iki ılıca vardır. Bunlar bazı hastalıklara şifa olduğundan özellikle havanın sıcak olduğu aylarda ziyaretçisi çoktur. 22 han, 3 un fabrikası, 20 çiftlik, 19.191 bağ vardır. (Sami, 1308).

Dedeğaç kasabası, 1870'li yılların başında Rumeli Demiryolu'nun Lüleburgaz mevkiinden ayrılan hattın bir şubesine sahip olmasıyla birlikte gelişme göstermiştir. İnşası planlanan limanın yapılması ve bataklıkların kurutulmasıyla daha da gelişeceği öngörülmektedir (Sami, 1308). Bununla birlikte kasabada bulunan kayık limanı, hem Dedeğaç hem de çevre için önemli bir ihracat ve ithalat işlevi görmektedir.

İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre Dedeğaç Limanından Yapılan İhracat ve İthalat

Yabancı devletler, Dedeğaç'ın gelişen ticari potansiyeliyle birlikte konsoloslukları açıyorlardı (Yüksel, 2018). Bunlardan biri İngiltere konsolosluğuydu. 1878 yılında Dedeğaç'ta konsolos yardımcısı olarak görev yapan Willshire'in raporuna göre 1877'de Dedeğaç limanından gerçekleştirilen ihracat 783.550, ithalat 101.590 Sterlindir. 1878'de ihraç ve ithal edilen doğal ürünler 220.000 Sterlin ihracat, 294.210 Sterlin ithalat gerçekleşmişti. Toplam ticaret hacmi 514.210 Sterlindir. İki yılın verileri karşılaştırıldığında büyük değişim göze çarpmaktadır. Bunda 1877-78 Osmanlı- Rus Savaşı'nın (93 harbi) etkisi vardır. Bu süreçte mısır satışı yasaklanmıştır. Ancak Rus ordusunun Edirne'yi işgalinden sonra ithalatta artış yaşandığı halde Rusların bölgeden ayrılmasıyla birlikte ticaret durma noktasına gelmiştir. Nisan ayının başından beri 18 İngiliz Buharlı gemisi Dedeğaç limanına gelip yük boşaltmıştır. Brüt 19.318, net 12.941 tona ulaşan yükleri getiren gemilerden 6'sı Cardif'ten kömür, diğerleri de Triste ve Odessa'dan Rus ordusu için saman, arpa ve yulaf getirmişlerdir. Gemilerin hepsi boş olarak limandan ayrılmıştır. 1878 yılında durum daha da kötüdür. Savaş Dedeğaç'ı harabeye çevirmiştir. Gerek ihracat gerekse ithalatta eski rakamlara ulaşmak mümkün değildir. Rus ordusunun ayrılmasıyla birlikte geçen seneki rakamlar da görülmeyecek gibidir.³

Tablo 1: 1878 Yılında Dedeğaç Limanından Yapılan İhracat

Ürün	Miktar	Değer/Tutar (Sterlin)
Buğday	75,000	155,000
Mısır	12,500	12,000
Tohum	3,750	6,600
Arpa	2,500	1,800
Meşe Palamudu	1,500,000	9,000
Yün	1,500	12,000
Koza	300	1,700
Kuzu ve Oğlak Derisi	500	4,000
Aba Kumaş	100	3,000
Tütün	260	1,000
Kalas/Tahta	1,000,000	7000
Mangal Kömürü	27,000	2,500
Susam Tohumu	620	1,600
Darı Tohumu	1,250	800
Muhtelif Eşyalar	-	2,000
Toplam	-	220,000

Tablo 1'e bakıldığında Dedeğaç limanından 1878 yılında yapılan toplam ihracat 220.000 Sterlin tutarında olmuştur. Bunun büyük bir bölümünü ise buğday, mısır, arpa gibi tarım ürünleri oluşturmıştır.

³ Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Parliamentary Papers, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce of their Consular Districts, Part III, 1879, Report by Vice-Consul Willshire on the Trade and Commerce of Dedeagatch for the Year 1878, s. 1011.

Aynı yılda Dedeğaç limanından yapılan ithalat verilerine ise Tablo 2’de yer verilmiştir. Buna göre Dedeğaç limanından 1878 yılında toplam 294.210 Sterlin ithalat yapılmıştır. Tabloya bakıldığında gıda ürünlerinin ithalatının toplam ithalat içinde ciddi ağırlığı bulunduğu görülmüştür.

Tablo 2: 1878 Yılında Dedeğaç Limanından Yapılan İthalat

Ürün/Mal		Miktar	Ağırlık	Değer/Tutar (Sterlin)
Şeker	Varil	2.000	468.000	8.000
Çay	Kutu	1.000	46.800	4.000
Kahve	Paket	1.500	280.000	9.600
Tuz	-	-	12.000.000	4.500
Sabun	Paket	4.000	468.000	8.000
Zeytin Yağı	Galon	31.000	-	7.700
Gaz Yağı/Petrol	Kutu	13.000	-	6.500
Kömür	Ton	6.200	-	10.230
Yünlü Mallar	Kutu	560	-	5.200
Pamuklu Mallar	Varil	80	-	4.000
Pamuk İpliği	Varil	500	-	8.600
Ham Pamuk	Varil	350	-	1.600
Kumaş/Bez	Varil	80	-	6.400
Hırdavat	Kutu	650	-	6.000
Un	Çuval	25.000	-	40.000
Şarap ve Alkollü İçecekler	Kutu	10.000	-	4.000
Likör	Kutu	600	-	960
Alkol	Varil	5.000	-	34.000
Mum	Kutu	1.000	-	720
Şekerlemeler	Kutu	100	-	1.000
Konserve Et	Kutu	1.000	-	4.000
Deri	Varil	300	-	2.400
İlaç	Kutu	10	-	2.400
Fransız Çivisi	Varil	850	-	2.800
Kağıt	Kutu	450	-	2.400
Zücaciye	Kutu	150	-	600
Aşı	-	-	-	120
Pirinç	Çuval	4.000	-	12.000
Süpürge	-	-	-	80
Fransız Eşyaları	Kutu	20	-	6.000
Yulaf	Çuval	3.000	-	1.200
Bira	Kutu ve Varil	10.000	-	20.000
Saman	Varil	30.000	-	16.800
Arpa	Varil	30.000	-	40.000
Ateşli Silah	Kutu	20	-	600

Biber	Çuval	150	-	600
Dana Derisi	Kutu	30	-	1.600
Toplam	-	-	-	294.210

1883 yılına ait raporda ise ihracat 560.906, ithalat ise 241.120 Sterlindir. 1882 yılı verilerine göre her iki kalemdede düşüş yaşandığı belirtilmektedir. 1882 yılında 23 İngiliz Buharlısı 29.043 ton yük taşımıştır. Bu yükler 188.998 Sterlin değerindedir. Bu düşüşte her zaman önemli bir ihracat maddesi olan mısırdan ve uluslararası piyasalarda un fiyatlarının düşük olmasından kaynaklıdır. Dedeoğaç ve çevresinde artan yoksulluk nedeniyle harcamaların da giderek azaldığı iddia edilmektedir (Parliamentary Papers, 1883).

Tablo 3: 1883 Yılında Dedeoğaç Limanından Yapılan İhracat

Ürün	Miktar (Ton)	Değer/Tutar (Sterlin)
Kuş Yemi	500	5.000
Yulaf Ezmesi	400	1.600
Buğday	23.392	172.160
Koza	94	45.200
Yün	-	12.000
Hint Mısırlı	6.473	41.033
Arpa	500	2.250
Hayvan Postu ve Derisi	-	84.000
Tahta	1.500	48.000
Çavdar	20.050	113.613
Wine	600	12.000
Muhtelif Eşyalar	-	24.000
Toplam	-	560.906

Bu kapsamda Tablo 3'e bakıldığında 1883 yılı ihracat tutarı olan 560.906 Sterlin içinde buğday, çavdar, mısır gibi tarım ürünlerinin ağırlığının olduğu görülmektedir.

Aynı yılın ithalat rakamlarına da Tablo 4'te yer verilmiştir. Buna göre toplam ithalat tutarı olan 241.120 Sterlin içinde kahve, şeker, zeytinyağı, pirinç, baharat, konserve et gibi mamul malların ağırlığı dikkat çekmektedir.

Tablo 4: 1883 Yılında Dedeoğaç Limanından Yapılan İthalat

Ürün/Mal		Miktar	Değer/Tutar (Sterlin)
Paris Malları	-	-	8.800
Bira	Fıçı	400	400
Mum, Stearine	Fıçı	6.000	5.520
Kahve	Çuval	7.000	28.000
Konserve Et	-	-	5.400
Deri	-	-	10.000
Kumaş	-	-	13.200
Baharat ve İlaç	-	-	12.000
Alkol	-	-	10.000
Demir Eşya	-	-	3.600

Brendy ve Likör	-	-	2.400
Makineler	-	-	4.000
Mamul Mallar	-	-	12.800
Kırtasiye Malzemeleri	Balya	3.000	12.000
Ambalaj Kağıdı	-	-	2.000
Gaz Yağı/Petrol	Kutu	30.000	9.600
Fransız Çivisi	Fıçı	800	1.600
Hırdavat/Donanım	-	-	14.000
Pirinç	Çuval	4.000	10.000
Sabun	Çuval	3.000	18.000
Şeker	Çuval	6.000	24.000
Pamuk ve Yün Eşyalar	-	-	6.000
Tütün	-	-	4.000
Züccaciye	-	-	2.400
Zeytin Yağı	-	-	20.000
Muhtelif Eşyalar	-	-	1.400
Toplam	-	-	241.120

Nihayetinde Dedeoğlu limanından 1877-1883 yapılan ihracat ve ithalat rakamlarına Tablo 5'te yer verilmiştir. Dönemsel karşılaştırmaya olanak tanıyan verilere bakıldığında, 1877 yılında ihracat rakamları ithalatın 7 katından fazlayken, savaş süresinde ihracat rakamlarının çok ciddi düşüş sergilediği, 1878 yılında ithalatın ihracatı geçtiği, 1879 yılında ise ithalat rakamlarının ihracat rakamlarını neredeyse üçe katladığı görülmektedir. 1880 yılında ise ihracat rakamlarında hafif toparlanman görülmeye rağmen, hala ithalat rakamlarını yakalamadığı görülmektedir. 1881 yılında ise ihracatın 1877 yılındaki seviyelere geldiği görülmekteyken, ithalat rakamları eski seviyelerine dönememiş ve aşağı yukarı savaş dönemindeki seviyelerinde seyretnmiştir.

Tablo 5: 1877-1883 yılı Dedeoğlu Limanından yapılan ihracat-ithalat rakamları

Yıl	İhracat (Sterlin)	İthalat (Sterlin)
1877	783.556	101.590
1878	220.000	294.210
1879	107.280	294.680
1880	214.240	229.780
1881	797.960	274.300
1882	694.540	263.600
1883	560.906	241.120
Toplam	3.378.472	1.699.280

Genel tabloya bakıldığında ise 1877-1883 döneminde ihracat rakamları 3.378.472 Sterlin seviyesinde gerçekleşmişken, ithalat rakamları ise 1.699.280 Sterlin olarak belirmiştir.

1893 yılında Dedeoğlu'taki İngiliz konsolos yardımcısı hasadın ve fiyatların düşmesinden dolayı limandan yapılan 305.500 Sterlin ihracatın 1892 yılına göre düştüğünü rapor etmektedir. Anadolu Demiryolu'nun açılmasıyla buğday Anadolu'dan karşılanmaya başlanmıştır. Bulgarlar 80.000

ton buğday için başka pazarlar bulmak zorunda kaldılar. Demiryolu taşıma ücretlerinin düşürülmesiyle 1892 yılında ithalat 302.000 Sterlinden 401.000'e yükseldi. Ayrıca 1892 yılında ilk kez 3.000 tonluk İngiliz kömürü ithal edilmişti. Yakıt için ormanlar giderek azalırken, İngiliz konsolos yardımcısı Dedeoğlu'nun önemli bir kömür alıcısına dönüşebileceğini bildiriyordu (Parliamentary Papers, 1893).

1892 yılında Dedeoğlu-Selanik demiryolu inşaatına başlanmıştı. Müteahhidi, Paris merkezli Vitalis Construction Company'dir. Demiryolunun malzemeler Belçika ve Almanya'dan tedarik edilmekteydi. Konsolos yardımcısı, Dedeoğlu'ta bir liman inşasından kaynaklanacak avantajlara dikkat çekip, Şark demiryollarına alternatif bir güzergah oluşturulabileceğini ifade etmektedir (Parliamentary Papers, 1893).



Yapımı Düşünülen Dedeoğlu Limanının Planı

1904 yılına gelindiğinde Dedeoğlu, Edirne Sancağında üretilen ürünlerin ihracatı için transit liman işlevi görüyor. Dimetoka, Sofulu, Ferecik kazaları için Doğu Demiryolundan hizmet alınmakta; Gümülcine, İskeçe için de İstanbul-Selanik demiryolu hattından faydalanılmaktadır. Ayrıca yine Filibe'de üretilen birçok ürün de Dedeoğlu limanı üzerinden ihraç edilmektedir. Bu yıllarda Dedeoğlu limanından ihraç edilen başlıca madde hububattır. Belçika, İtalya ve Fransa 1904 yılında buğdayın büyük bir bölümünü satın aldılar. Birleşik Krallık ise yulaf ve arpa satın aldı. 1904 yılı başlarında birkaç kargo mısır Birleşik Krallık limanlarına doğru sevk edildi. Bu mısırlar önceki yıllarda yapılan hasatlara aitti. 1904 yılında mısır hasadı ortalama rekoltenin altında olup, yerel halkın tüketimine dahi yetersiz kalmıştır (Parliamentary Papers, 1893).

Bir diğer önemli ihraç maddesi ise ham deridir. Keçi ve oğlak derileri Avusturya-Macaristan ve Fransa tarafından alınmıştır. Kuzu ve koyun derilerini ise Almanya ve Avusturya-Macaristan ithal etmiştir (Parliamentary Papers, 1893).

Tütün, İskeçe ve Gümülcine’de üretilmektedir. Dedeğaç, Kavala ve Karasu Limanı’ndan dışarıya sevk edilmiştir. İskeçe ve Gümülcine tütünleri büyük oranda Kavala’ya gönderilip, burada Drama tütününü ile harmanlanmıştır. İskeçe ve Gümülcine tütününden yıllık 400.000 Sterlin gelir sağlanmıştır (Parliamentary Papers, 1893).

Edirne, Filibe, Gümülcine ve İskeçe’den getirilen ticari ürünler de doğrudan Dedeğaç limanından ihraç edilmiştir. Son birkaç yıldır Edirne ve Filibe’de üretilen pamuk İtalya’ya ihraç edilmiştir (Parliamentary Papers, 1893).

SONUÇ

Osmanlı Devleti’nin 19. yüzyılda yaşanan gelişmelere ayak uyduramaması İmparatorluk genelinde ekonomik, sosyal, siyasal bir takım problemlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Yaşanan bu sorunlar karşısında tıkanma yaşayan Osmanlı Devleti, Avrupa ülkelerine bir takım imtiyazlar veren antlaşmaları imzalamıştır. 1838 yılında İngiltere ile başlayan ve sonraki yıllarda diğer Avrupa ülkeleri ile imzalanan antlaşmalar ile İmparatorluk sınırlarındaki yabancı tüccarlara vergi avantajları sağlanmış ve bu kapsamda da yabancı tüccarların yerli tüccarlar karşısında avantajlı konuma gelmesini sağlamışken, bu sayede de Avrupa kapitalist sistemi ile mantıksal birlikteliği gerçekleştirmiş ve deyim yerindeyse Osmanlı Pazarı, kapitalist sistemin kullanımına sunulmuştur.

Şüphesiz ki yaşanan bu sürecin ekonomik yapıya olan etkisi kadar toplumsal ve mekânsal yapı üzerinde de ciddi anlamda etkileri olmuştur. Bu etkilerin en iyi izlenebildiği yerleşim birimleri ise kentler, özellikle de ticaretin döndüğü liman kentleri olmuştur. Liman kentleri, bir yandan dönen ticaretin etkisine koşut olarak mekânsal olarak dizayn edilmişken, öte yandan da dönemin siyasal yapılarının da etkisiyle beledi yatırımların da oluşmasını tetiklemiştir.

Yaşanan bütün bu sürecin tezahürlerinden biri de Dedeğaç limanında gerçekleşmiştir. Dedeğaç limanındaki, çalışma boyunca belirtildiği gibi, başta ticaret olmak üzere ekonomik faaliyetlerin etkisiyle, Dedeğaç şehri bir takım sosyal, ekonomik ve mekânsal dönüşümler geçirmiş ve demografik yapı da bu dönüşümlerden nasibini almıştır. Çalışmanın ele aldığı II. Abdülhamid dönemi boyunca ticaret vd. ekonomik faaliyetlerden etkilenen yerleşim birimlerinden olan Dedeğaç, savaş halleri dışında, ekonomik faaliyetlerin ve bu faaliyetlerin yarattığı değişim ve dönüşümün izlendiği yerlerden biri olmuştur.

KAYNAKÇA

- Ali Cevad, (1313). *Memalik-i Osmaniyye’nin Tarih ve Coğrafya Lügatı*, Dersaadet.
- Akın, B. (2015). 19.Yüzyıl Uluslararası Deniz Ticaretinin Batı Anadolu Yerleşimlerine Sosyo-ekonomik ve Mekânsal Yansımaları Ayvalık Örneği”, *OÜSBAD*, Temmuz, 2015, s. 7-23.
- Harvey, D. (2003). *Sosyal Adalet ve Şehir*. İstanbul: Metis.
- Hibbert, A. B. (1953). “The Origins of Medieval Town”, *Patriciate*, <<http://past.oxfordjournals.org/content/3/1/15.full.pdf>> (15.02.2011).
- Holton R. J. (1999) *Kentler Kapitalizm ve Uygarlık* , (R. Keleş Çev.). Ankara: İmge.
- Keyder, Ç. (1985). “Osmanlı Devleti ve Dünya Ekonomisi” *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, (Cilt:3, 642- 652). İstanbul: İletişim yayınları.

- İnan, H. (1983). “Osmanlı Tarihi ve Dünya Sistemi, Bir Değerlendirme”, *Toplum Bilim*, Sayı: 23, 2-32.
- Karpat K., (2017). *Osmanlı Modernleşmesi Toplum, Kuramsal Değişim ve Nüfus*. İstanbul: Timaş.
- Karaman M. A. ve Tümtaş, M. S. (2017). Tarihsel Olarak Kent ve Modernleşme Sürecinde Selanik. Zafer Gölen ve Abidin Temizer (Ed.) içinde *Osmanlı Döneminde Balkan Şehirleri*, 1 (s. 469-500) . İstanbul: Gece Kitaplığı.
- Keyder, Ç., Özveren, E., Quatert, D. (1994). Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentlerinde Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler. Ç. Keyder, Y. E. Özveren , D. Quatert (Ed.), G Çağalı Güven (Çev.) içinde *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*. (s. 121-133). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Mumford, L. (2007). *Tarih Boyunca Kent / Kökenleri Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği*, (G. Koca ve T. Tosun Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Ortaylı İ. (1985). Tanzimat ve Meşrutiyet Dönemlerinde Yerel Yönetimler, içinde, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: 1. İstanbul: İletişim.
- Parliamentary Papers, Reports from Her Majesty’s Consuls on the Manufactures, Commerce of their Concular Districts, Part III, 1879, Report by Vice-Consul Willshire on the Trade and Commerce of Dedeagatch for the Year 1878, s. 1011.
- Pamuk, Ş. (1985). 19. Yüzyıl Osmanlı Dış Ticareti, içinde, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: 3. İstanbul: İletişim.
- Pamuk, Ş. (1994). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, 1820-1913*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Pirenne, H. (2006). *Ortaçağ Kentleri: Kökenleri ve Ticaretin Canlanması*, (Ş. Karadeniz Çev.). İstanbul: İletişim.
- Sjoberg, G. (2002). Sanayi Öncesi Kent. B. Duru ve A. Alkan (Derl. ve Çev.) içinde, *20. Yüzyıl Kenti*. Ankara: İmge.
- Şemseddin Sami . (1308). *Kamusul- Alam*, c. III, (s. 2123). İstanbul: [yayl. y.].
- Tekeli, İ. (1985). Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm, içinde, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: 4. İstanbul: İletişim.
- Üşür, İ. (2007). *Kapitalizmin Gelişimi Üzerine İncelemeler ve Geçiş Tartışmaları: Bir Takdim*, İstanbul: Belge.
- Yücekök, A. (1968). Emperyalizmin Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu:1838 Ticaret Sözleşmeleri. *AÜSBF Dergisi*, Cilt: 23, (Sayı: 1), 381-406.
- Yüksel, A. (2018). Oluşum ve İşleyişiyle Dedeagaç Bulgar Tüccar Vekâleti, içinde, *Osmanlı Dönemi Balkan Ekonomisi*, (s. 435-471). Ankara: Gece Kitaplığı.