



## **XIX. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ İÇİN BALKANLARDA STRATEJİK BİR LİMAN KENTİ: GOLOS<sup>1</sup>**

### **A STRATEGIC PORT CITY IN THE BALKANS FOR THE OTTOMAN STATE IN THE XIX CENTURY: GOLOS**

**Doç. Dr. Zafer ATAR**

Manisa Celal Bayar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Manisa / TÜRKİYE,  
ORCID: 0000-0003-4186-8618

**Dr. Ferdi ÇİFTÇİOĞLU**

Manisa Celal Bayar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa / TÜRKİYE,  
ORCID: 0000-0002-3233-9012

#### **ÖZET**

Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki hâkimiyeti yaklaşık beş yüz elli sene sürmüştür ve bu süre zarfında Balkan coğrafyası, Osmanlı Devleti açısından stratejik önemini daima korumuştur. Bu coğrafyada devletin üzerinde hassasiyetle durduğu yerlerin başında ise liman kentleri gelmiştir. Bu bağlamda Osmanlı Devleti için Balkanlarda önemli bir liman kenti olan Golos, XIV. yüzyılın sonunda Türklerin hâkimiyetine girmiş ve XIX. yüzyılın ortalarından itibaren hızlı bir gelişim grafiği sergilemiştir. Hemen her alanda yaşanan bu hızlı gelişme, kentin silüetini de etkilemiştir. Küçük ve sakin bir yerleşim yeri halindeki Golos, hızlı gelişimiyle planlı bir şekilde yapılan inşaatlar sonucu modern bir liman kenti görünümünü kazanmıştır. Ticari, askeri, jeopolitik-jeostratejik açılardan Osmanlı Devleti için son derece önemli olan Golos, 1881 yılında Tesalya Bölgesinin Yunanistan'a bırakılmasıyla Osmanlı hâkimiyetinden çıkmıştır.

Bu çalışma, Tırhala Sancağı bünyesindeki Golos kentinin kaydettiği hızlı gelişmeyi ele almaktadır. Ayrıca XIV. yüzyılın sonunda Osmanlı hâkimiyetine giren ve XIX. yüzyılın ortalarına kadar Tırhala Sancağının küçük bir yerleşim yeri olan Golos'un, 1830'lu yıllardan itibaren geçirdiği hızlı gelişmenin sebeplerine temas etmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Balkanlar, Tesalya, Tırhala, Golos, Liman, Modernleşme.

#### **ABSTRACT**

The dominance of the Ottoman Empire in the Balkans lasted for about five hundred and fifty years and during this time the Balkan geography always maintained its strategic importance for the Ottoman Empire. Port cities were one of the most important places in the region for the state. In this context, Golos, which is an important port city in the Balkans for the Ottoman Empire, was dominated by the Turks at the end of the XIV century and displayed a rapid development graph from the middle of the XIX century. This rapid development in almost every area affected the silhouette of the city. Golos, which is a small and quiet settlement, gained the appearance of a modern port city as a result of rapid development with planned construction. Golos, which was extremely important for the Ottoman Empire in terms of commercial, military and geopolitical-geostrategic emerged from the Ottoman sovereignty in 1881 when the region of Thessaly was left to Greece.

This study discussed the rapid development of the city of Golos in the Trikala Sanjak. The reasons for the rapid development after 1830s, of Golos which entered the Ottoman domination at the end of the XIV century and was a small settlement of the Trikala Sanjak until the middle of the XIX century, were discussed.

**Keywords:** Balkans, Thessaly, Trikala, Golos, Port, Modernization.

<sup>1</sup> Bu çalışma, 28 Eylül-1 Ekim 2017 tarihleri arasında Antalya'da düzenlenen "Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kongresi"nde aynı başlıkla sunulmuş olup, tebliğ metni gözden geçirilmiş ve genişletilerek makale haline getirilmiştir.

## 1. GİRİŞ

Osmanlı kuvvetleri XIV. yüzyılın ortasında Süleyman Paşa komutasında Balkanlara girmiş, böylece bölgenin kapısı Türklere açılmıştır. Süleyman Paşa, buradaki fetihlerini sol kol, orta kol ve sağ kol olmak üzere uçlar teşkil ederek sürdürmüştür. Bu üç istikamette yapılan fetihlerin sol kolunu, Yunanistan üzerine yapılan akınlar oluşturmuş, 1390'lı yıllarda Osmanlı birlikleri Yunanistan'ın orta bölgesine doğru ilerlemeye başlamıştır. Hacı İlbey ve Evrenos Bey bu akınları gerçekleştiren akıncı beyleri olarak Osmanlı askeri kuvvetinin sol kol ucunda faaliyet göstermiştir. Bu uç sırası ile İpsala, Gümülcine, Serez, Karaferye ve oradan da iki kola ayrılıp, Tırhala ile Üsküp'e geçmiştir (İnalçık, 1964:768,769).

I. Murad döneminde, Lala Şahin Paşa ve Evrenos Bey Balkanlardaki fetihlerini, herhangi bir direnişle karşılaşmadan kuzeye ve güneye doğru devam ettirmişlerdir (Zinkeisen, 2011:168). Bu seferler neticesinde Fenar, Yenişehir ve Damas bölgesi Osmanlı egemenliğine geçmiştir (Delilbaşı-Arıkan, 2011:XXI). Tesalya'nın büyük bir kısmının Osmanlı egemenliği altına girmesi ise, Yıldırım Bayezid döneminde gerçekleşmiştir (Delilbaşı-Arıkan, 2011:XXI). 1393 yılında Gazi Evrenos Bey öncülüğündeki Osmanlı kuvvetleri Tesalya'ya ulaşmış ve bölgede Osmanlı hâkimiyetini tesis etmişlerdir (İnalçık, 2005:25; Kiel, 2011:522). Böylece devlet, Yunanistan'ın orta bölgesi olan Tesalya'da hâkimiyeti sağlamış, burada Tırhala Sancağını kurmuştur.

Tırhala Sancağı, kuruluşundan 1881 yılında Yunanistan'a terkedilişine kadar Osmanlı idari taksimatındaki yerini korumuştur. XIX. yüzyılın ortalarına kadar Rumeli Eyaleti'ne bağlı kalan sancak, yüzyılın ikinci yarısında genellikle Yanya Eyaletine, kısa süre de Selanik Eyaletine bağlı kalmıştır. Osmanlı idari taksimatında sancak olarak kuruluşu gerçekleştirilen Tırhala, Yunanistan'a devredilmesine kadar ve devredilme sürecinde bu konumunu korumuştur. Sancağın başlıca kazaları; Tırhala, Yenişehir-i Fenar, Golos, Çatalca, Ermiye, Alasonya, Velestin, Dömenik ve Katrin'dir. Bu kazalardan Tırhala ve Yenişehir-i Fenar Osmanlı klasik döneminde sancağın ileri seviyedeki şehirlerinden idi. Çalışmamıza esas olan Golos ise klasik dönem Osmanlısında bir köy hüviyetindeydi. Buna karşılık XIX. yüzyılın ortalarına doğru müthiş bir gelişme gösteren Golos Kazası, bölgenin ve sancağın önemli bir şehri haline gelmiştir.

## 2. GOLOS KAZASININ GELİŞİMİ

Golos Kazası, XIV. yüzyılın sonlarından XIX. yüzyılın ortalarına doğru Tırhala Sancağı bünyesinde küçük bir yerleşim birimi idi. Fakat özellikle 1830 yılından itibaren dünyadaki gelişmelere bağlı olarak hızlı bir gelişme ve modernleşme sürecine girmiştir. Bunun pek çok sebebi bulunmaktadır ancak, bu denli hızlı gelişme ve modernleşmeyi kazanın coğrafi konumuna bağlamak gerekir. Keza Sanayi devriminin en önemli katkıları arasında sayabileceğimiz buharlı gemilerin denizlerde seyretmeye başlaması bir takım değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Buharlı gemilerin denizlerde seyretmeye başlamasıyla insanlar daha çok ve ucuz yolculuk yapmaya başlamış, limanlardaki ticari hareketlilik de buna bağlı olarak artmıştır (Yıldız, 2012:27-46). Nitekim liman kentleri, XIX. yüzyılda, değişen üretim biçim ve ilişkileri ile yeni ticaret kültürünün hızla nüfuz ettiği kentler haline gelmiştir (Ünlü, 2008:59). Liman kentleri dünya ekonomisinin önemli kentleri olmasının yanı sıra, toplumsal dönüşümde de birinci rol üstlenmişlerdir. Keza ticari hareketliliğin getirdiği nüfus hareketliliği, bu kentlerin cazibesini arttırmıştır. Tüm bu anlatılanların işaret ettiği kentlerden biri de şüphesiz Golos liman kenti olmuştur.

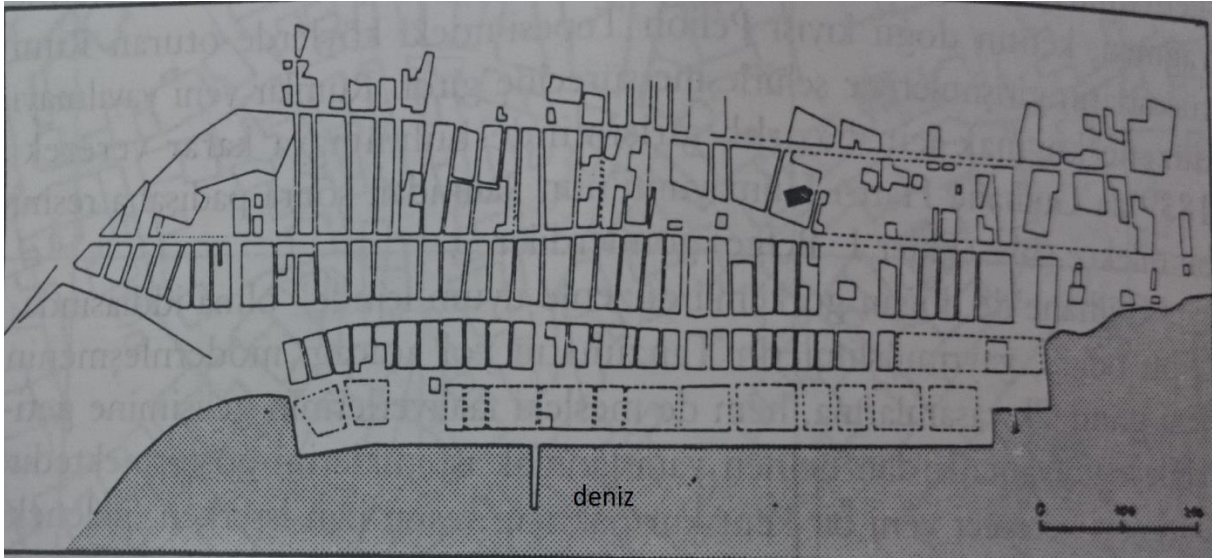
Yunanistan'ın en eski yerleşim bölgelerinden biri olan Golos, Antik Magnesia bölgesinde yer alan bir liman şehridir. Tesalya'nın deniz kenarında bulunan tek şehridir. Osmanlı hâkimiyeti döneminde Golos, şimdi ise Volos olarak adlandırılmıştır. Tırhala Sancağının tek liman kenti olan Golos'tan Mısır, Avusturya ve Fransa'ya kumpanya vapurları işlemekte; Selanik, İzmir, Dersaadet, İskenderiye vs. yerler ile ticaret yapılmaktadır (Yanya Vilayet Salnamesi, Def'a:1:113). Ayrıca 1833-1846 yılları arasında Golos'un genişletilmesi, dış ticaretin gereklerine uygun bir liman ve demiryolu ağının yapılması, eski kent dokusunun düzenlenmesi Osmanlı modernleşmesinin Yunanistan sınırlarındaki somut sonuçları açısından önemlidir.

Golos iskelesi, stratejik konumu itibarıyla Tırhala Sancağının kilidi durumundadır. Bu önem doğrultusunda, iskelenin güvenliği için 1826 yılında Rumeli Ordusu Defterdarı Sabık Hüsnü Bey, Tırhala mutasarrıfı Ali Namık Paşa'yı gerekenin yapılması hususunda görevlendirmiştir. Mutasarrıf Ali

Paşa ise, Golos kalesi muhafazasındaki gayretlerini gördüğü Osman Paşa'yı iskelenin muhafazasında görevlendirmiştir (BOA. C.AS.596/25135). Ayrıca 1845 yılında Golos Liman sahillerini korumak için bir adet korvetin yetersiz olduğu görülmüş ve bahriye müsteşarına bu hususta tezkere yazılmıştır. Tezkerede sahilin güvenliği açısından korvetin, hırsız kayıklarını takip edemeyeceğinden ve kenar sulara yanaşamayacağından buralarda devriye gezmek için gemi talep edilmiştir (BOA. A.MKT.24/15). 1852 yılında ise limanın ticari kapasitesini arttırmak için, yabancı tüccarların işlerine bakan Milos Lavsavolviç'e işlerinde kolaylık gösterilmesi ve yardımcı olunması hakkında Hariciye Nezaretinin bölge yöneticilerine emri bulunmaktadır (BOA. HR. MKT.44/24). Yine 1852 yılında Tırhala Meclisi tarafından Kaptan Paşa'ya gönderilen resmi yazıda Tersane-i Amire vapurlarından birinin Golos iskelesine işletilmesi talep edilmiştir (BOA. A.MKT. MHM.48/45). Bu talep Kaptan Paşaya iletilmiş ve yapılan görüşmeler çerçevesinde kumpanya vapurlarından bir kıtasının Golos iskelesine işlemeye başladığı Tırhala Meclisine bildirilmiştir (BOA. A.MKT. MHM.48/72). Tüm bu uygulamalar göstermiştir ki Golos, bölge için küçük bir iskele olmaktan öte çeşitli uyruklara mensup gemilerin uğrak yeri haline gelmiştir. En önemlisi de Osmanlı başkentine sürekli işleyen vapurlarıyla devletin Balkanlardaki önemli limanları arasına girmiştir.

Osmanlı egemenliğinin son yüzyılında, Yunanistan'daki Osmanlı kentlerinde de değişiklikler görülmüştür. Keza devletin Batı tipi modern devlete geçiş varsaydığı Tanzimat dönemi, Yunanistan'daki Osmanlı şehirlerinde de uygulama alanı bulmuştur. Bunun yanı sıra Yunanistan'ın, Batı'yla doğrudan ilişki içinde ve etkin bir bölge olması ile Selanik, Kavala ve Golos gibi limanlar, yeni ekonomik ve toplumsal ilişkilerin giriş yerleri işlevini üstlenmişlerdir (Yerolimpos, 1999:31).

Golos Kazasının gelişmesine yönelik tüm bu gelişmeler bir takım ihtiyaçları beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda Golos kenti sakinleri 1841 yılında Abdülmecid'e bir dilekçe göndererek, surla çevrilmiş eski Golos kentinin dışında ve deniz kenarında yeni bir kent kurmayı istemiştir. Bunun üzerine İstanbul'dan bir mühendis gönderilmiş, Avrupa kentlerini aratmayacak, düzenli bir plan çizilmiştir (Demiroğlu, 2006:173). Bu plan üç metre genişliğindeki sokaklarla ayrılmıştır. Sahildeki adalar ise, Rumların mülklerini denize doğru elli metre uzatma hakkı verilen dönemde çizilmiştir (Yerolimpos, 1999:39).



Volos 1880. Volos belediyesince saklanan 1882-83'teki planlardan yola çıkılarak yeniden çizilmiş plan

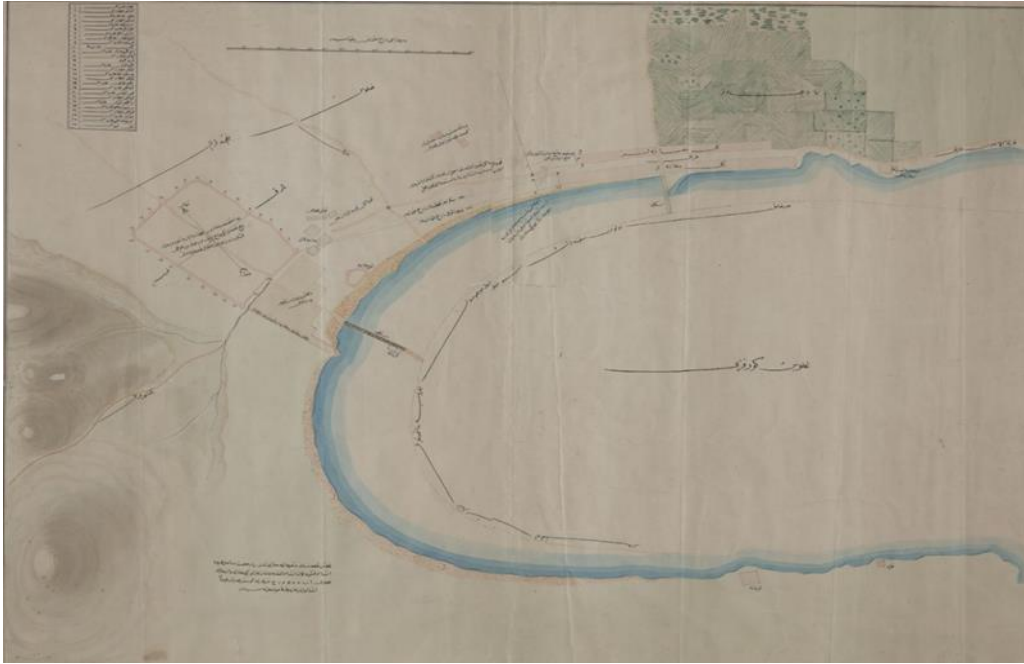
**Resim 1:** XIX. Yüzyılın Ortalarında Volos Kentinin Tahmini Planı

Kaynak: (Yerolimpos, 1999:40).

Abdülmecid'e gönderilen dilekçede şehirleşme konusunda, 1839'da Gülhane Hatt-ı Humayûnu'nun ilânından destek bulan Rumlar, hızlı hareket etmişlerdir. Bu durum Gayr-i Müslimlerin Tanzimat Fermanının getireceği modernleşmenin günlük hayatlarına ve meslekî gelişmelerine getireceği fırsatlardan hemen yararlanmak istediklerini göstermiştir (Yerolimpos, 1999:54; Gökaçtı, 2001:405; Akyay, 2001:41). Ayrıca bu kişiler, yeni bir şehir kurmak için resmî izin isterken, deniz kenarında bulunan bu basit yerin, yeni yerleşimlere açılıp modern bir liman şehri haline gelmesinin ve geleneksel

yerleşim düzeninin katı kurallarından uzakta serbestçe ticaret yapmanın, Osmanlı maliyesine ne kadar büyük katkılar sağlayacağı fikrini de ileri sürmüşlerdir (Yerolimpos, 1999:39). Yeni bir şehir talebinin yanında Golos ahalisinin devletten önemli bir isteği daha bulunmaktadır. Tırhala sancağının verimli bir yer olması ve ahalinin iki tekerlekli arabalarla zahire naklinde çok zorlandıkları dile getirilmiştir. Ayrıca zahire satın almaya gelen gemilerin zahire bulamayıp beklediklerini de ifadelerine eklemiştir. Bu bağlamda Golos iskelesinde zahire mağazaları yapılması devlet ricalinden istenmiştir. Golos halkının bu isteğine Meclis-i Valay-ı Ahkâm-ı Adliye, inşa edilen mağazaların yabancı uyruklu vatandaşların eline geçmemesi koşuluyla olumlu yanıt vermiştir (BOA.C..DH..295/14742).

Bu taleplerden kısa bir süre sonra 1869'da, kentten çarpıcı bir evrim geçirdiğini Fransız elçisi şöyle anlatmaktadır: *"Bu eski ve kötü kasaba büyük bir ilerleme içerisinde. İnşaatlar, yapılar çoğalıyor. Limanı oldukça iyi, gemileri rüzgâra karşı koruyor; koyu da Selanik Körfezi kadar ulaşımına açık"* (Yerolimpos, 1999:41).



**Resim 2:** Golos Limanı ve Golos Körfezi

Kaynak: BOA. HRT. h.60, (29 Zilhicce 1341-M. 12 Ağustos 1923).

Golos Limanını sadece ticari açıdan stratejik olarak addetmek doğru olmaz. Bu liman aynı zamanda asker sevkiyatı açısından da Osmanlı Devleti nezdinde son derece önemlidir. Zira limandan sık sık asker ve mühimmat sevkiyatı yapıldığı Osmanlı arşiv vesikalarına yansımıştır. Örneğin 1882 yılında Selimiye Firkateyni Hümayunu Golos'tan üç tabur asker ve mühimmat ile askerleri Mudanya ve İzmit'e, mühimmatı ise dersaadete çıkarmak üzere hareket etmiştir. Aynı zamanda yine buradan Kale-i Sultaniye'ye götürülecek torpidoları da beraberinde götürmüştür. Yine Taif vapuru Golos'tan dört tabur asker alarak İzmir'e doğru, Babil vapuru ise Golos'tan beş tabur asker alarak İzmir'e götürmek üzere hareket etmiştir. Mecidiye vapuru Selanik'e çıkarmak üzere Golos'tan savaş mühimmatı yükleyerek Selanik'e ulaşmıştır (BOA.Y...PRK.ASK.8/15). Ayrıca savaş gemilerinin geçiş izinleri hususu ayrı bir stratejik önemi doğurmaktadır. Şöyle ki savaş gemilerinin anlaşmalara riayet etmemesi bir takım önlemler almayı zorunlu kılmıştır.

*....Tuna sevhili bütün Memalik-i Devlet-i Aliye'den olduğundan bunların böyle seyir ve hareketleri ileride mehzir-i istilzan edeceği melhuz olmakla bu hususa dair irade-i katiye-i nezaretpenahilerin istihsalı icab-ı halden bulunmakla bunların bir daha yukarı gitmemeleri hususunda bir talimat-ı seniyye-i itası hususunda müsaade buyurulmak babında emru ferman padişahıdır* (BOA.HR.MKT.244/26).

Golos'un geliştiği yönündeki emarelerden bir diğeri de, XIX. yüzyılın ortalarında Golos'un stratejik önemine binaen, Avrupa Devletlerinin buraya olan ilgisinin artması olmuştur. Nitekim 1854 yılında

Fransız, 1855 yılında da İngiliz konsolosluklarının Golos'ta açıldığını görmekteyiz. (Tuğlacı, 2003:347; Bıçakçı, 2003:119).

Kazanın hızlı gelişimini ortaya koyan bir başka bulgu ise, Tırhala Sancağı genelinde okullara devam eden en fazla öğrenci sayısının yine Golos'ta olduğudur. Kazada 1871 yılında 3622 (Yanya Vilayet Salnamesi Def'a-1:114), 1875 yılında 3129 (Yanya Vilayet Salnamesi Def'a-2:125), 1876 yılında ise 3300 (Yanya Vilayet Salnamesi Def'a:3-128) öğrenci eğitime devam etmiştir. Buna mukabil sancağın Yenişehir-i Fenar kazasında aynı tarihlerde (1871-1876) devam eden öğrenci sayısı yaklaşık 1400 civarındadır<sup>2</sup>.

### 3. GOLOS LİMAN ŞEHRİNDEKİ GELİŞİMİN İDARİ TAKSİMATA YANSIMALARI

Golos'un idari taksimatına baktığımızda kademeli bir yükseliş görmekteyiz. 1841 yılına kadar henüz Yenişehir Fenâr'a bağlı bir nahiye konumundaki Golos, Tırhala kazası dâhilindeki Milas ve Timur köylerini sınırlarına dâhil etmiştir (BOA.İ.MVL., 44/834). Nitekim bu büyüme doğrultusunda, 1848 yılında Yenişehir Fenâr'dan ayrılarak müstakil bir kaza olmuş ve Tevfik Efendi Golos'a naip olarak atanmıştır (BOA. A.MKT.112/8). Golos, dönemin belgelerinde 1851 yılına kadar kaza müdürlüğü olarak geçmektedir. Bu tarihten sonra ise kaymakamlığa tahvil edilmiştir. Kaymakamlığa geçişini mecbur kılan bir takım durumlar söz konusu olmuştur. Bunların başında dava masrafları gelmiştir. On kuruşluk bir mahkeme dava masrafı için yüz elli kuruşluk masraf çıkmaktadır. Aynı şekilde ticaret ve ziraatta dahi bu etki görülmüştür. Nitekim tüm bu gereksinimler doğrultusunda Golos, kaymakamlığa yükselmiştir. Kaymakamlığa tahviliyle müdürlük maaşındaki değişiklik dönemin belgelerine yansımıştır. Müdürlük maaşı olan üç bin kuruşun beş bin kuruşa tamamlanarak geri kalanını vergiye ilave edilmiştir (BOA. MVL.195/6018).

Tırhala Sancağı kazaları arasında Golos Kazası'nın idari taksimatı diğer kazalara göre farklılık göstermiştir. Sancağın diğer kazalarında çok fazla çiftlik yerleşimleri bulunmasına rağmen Golos kazasında çiftlik yerleşimleri bulunmamaktadır. Keza Golos, bir ticaret ve sahil kenti olarak mahalle ve köylerden oluşan idari bir yapıya sahiptir. 1859 yılı nüfus sayımlarına göre Müslüman nüfusu bakımından 16490 kişi ile sancağın Yenişehir-i Fenâr'dan sonraki en fazla Müslüman nüfusa sahip kazası olduğunu görmekteyiz. (BOA. NFS.d.4517).

Golos'un idari taksimatı incelendiğinde, XIX. yüzyılın ortalarında 36 mahalle ve 43 köyden oluştuğu tespit edilmiştir. Ayrıca kaymakam idaresinde oluşturulan meclis, komisyon ve kalemlerle yönetimin devamlılığı sağlanmıştır. Tırhala Sancağı Golos Kazasına ait mahalle ve köyler aşağıda verilmiştir<sup>3</sup>.

### 4. MAHALLELER

Golos merkez, Mahalle-i Aliğa, Mahalle-i Anakaş, Mahalle-i Astaya, Mahalle-i Ayagiryani, Mahalle-i Ayatanaş, Mahalle-i Ayayaraşköy, Mahalle-i Ayayorgi, Mahalle-i Berdar, Mahalle-i Çarşı, Mahalle-i Çeşme, Mahalle-i Çınar, Mahalle-i İsakı, Mahalle-i İsteyavas, Mahalle-i Kanalaki, Mahalle-i Kiryaki, Mahalle-i Kokodan, Mahalle-i Kokrak, Mahalle-i Malada, Mahalle-i Melis, Mahalle-i Masluh, Mahalle-i Mikraniçe, Mahalle-i Mişretetka, Mahalle-i Mitfarşa, Mahalle-i Mivargi, Mahalle-i Orta Mikraniçe, Mahalle-i Paragezeyan, Mahalle-i Pazar, Mahalle-i Poriyo, Mahalle-i Porpono, Mahalle-i Soytaru, Mahalle-i Tano, Mahalle-i Tokşar, Mahalle-i Tunca, Mahalle-i Varda, Mahalle-i Yukarı.

### 5. KÖYLER

Karye-i Ahinon, Karye-i Alason, Karye-i Alodater, Karye-i Anyelos, Karye-i Ayalorşar, Karye-i Ayayorgi, Karye-i Baştankı, Karye-i Birçat Yancıyan, Karye-i Çingarata, Karye-i Darbasar, Karye-i Drake, Karye-i Ergilasti, Karye-i Eski, Karye-i Fetihor, Karye-i Galos, Karye-i Givas, Karye-i Karabaş, Karye-i Karaşahor, Karye-i Kemreşa, Karye-i Kisvese, Karye-i Lafkoz, Karye-i Lafyekos, Karye-i

<sup>2</sup> Yanya Vilayet Salnamesi Def'a:1, 1288/1871, s. 109; Yanya Vilayet Salnamesi Def'a:1, 1288/1871, s. 111; Yanya Vilayet Salnamesi Def'a:3, 1293/1876, s. 121.

<sup>3</sup> BOA.NFS.d..5167, (H. 15 Rebiulahir 1246-M. 3 Ekim 1830); BOA.NFS.d..5160, (H. 1 Ramazan 1249-M. 12 Ocak 1834); BOA.NFS.d..5206, (H. 1 Ramazan 1249-M. 12 Ocak 1834); BOA.NFS.d..5112, (H. 1 Ramazan 1249-M. 12 Ocak 1834); BOA.NFS.d..5182, (H. 23 Cemaziyelahir 1259-M. 21 Temmuz 1843); BOA.NFS.d..5185, (H. 27 Muharrem 1263-M. 8 Eylül 1847); BOA.NFS.d..5189, (H. 27 Muharrem 1263-M. 8 Eylül 1847); BOA.NFS.d..5184, (H.27 Muharrem 1263-M. 8 Eylül 1847).

Makdara, Karye-i Metrah, Karye-i Mikraniçe, Karye-i Miloş, Karye-i Milas, Karye-i Muras, Karye-i Nauvaş, Karye-i Navaz/Ergılaştı, Karye-i Nihor, Karye-i Osturfelu, Karye-i Pehanvata, Karye-i Poropan, Karye-i Portariye, Karye-i Poştarya, Karye-i Redebdamir, Karye-i Timur, Karye-i Vizemposa, Karye-i Vizici, Karye-i Yanekadiş, Karye-i Yera, Karye-i Zağdara.

1851 yılında Tırhala Sancağına bağlı kaymakamlık konumuna yükselen Golos, 1871 yılında Tırhala Sancağından ayrılarak bazı kaza ve nahiyeleri de bünyesine katmış ve mutasarrıflığa yükselmiştir (BOA. ŞD.2086/15). Nahiyeleri ise, Velestin ve Bülbülce Adası'dır.

Osmanlı hâkimiyeti zamanında Golos'ta bir Türk köprüsü, Hüseyin Ağa, Haydar Bey, Sultan Süleyman camileri (Bıçakçı, 2003:119), yüz kırk kadar mağaza ve dükkân bulunmaktadır (Yanya Vilayet Salnamesi def'a-1:113). Golos'a Osmanlı Devleti'nin son döneminde bir hükümet konağı yapılmış (1866) ve onarılmış (1876), kazaya bağlı Çeltükçü Köyü'ndeki Ayatanaş Rum Ortodoks kilisesinin inşasına izin verilmiştir (1860). Yukarıdaki Türk eserlerinden hiçbiri günümüze ulaşmamıştır (Tuğlacı, 1985:347; Gökaçtı, 2001:417; Akyay, 2001:42). Golos'un 1881 yılında Yunanistan'a devredilmesiyle kazaya ait bütün emlak ve hayratın devri de gerçekleşmiştir. Şehirde 1920'li yıllara kadar sadece birkaç Türk ailesi kalmış ve onlar da daha sonra Türkiye'ye göç etmiştir (Tuğlacı, 1985:347; Gökaçtı, 2001:417; Akyay, 2001:42).

## 6. SONUÇ

Liman kentleri, gelişmişlik ve ticari yönüyle diğer kentlere göre daima bir adım önde olmuştur. Bu yerler, getirilmekte olan her ne ise onun karaya ilk ulaştığı yerler olmuştur. Bu bağlamda bu kentler hızlı bir gelişme gösterebilme potansiyeline sahip olmuşlardır. Golos da bu özellikleri taşıyan ve bu özellikler sonucunda hızla gelişen bir liman şehridir. Özellikle 1830'lu yıllardaki hızlı gelişimini coğrafi konumuna borçludur. Coğrafi konumdan kasıt, sanayi devriminin getirileri arasındaki buharlı gemilerin limana uğramaya başladığı dönemdeki konumudur. Keza Golos yüzyıllardır aynı konumunda fakat gelişme hızı denize kıyısı olmayan bir şehirden neredeyse farksız idi. O halde liman kentlerinin önemi dünyadaki gelişmelere paralel bir seyir izlemiştir, izlemektedir. Golos kazası da bu sınıflandırmaya giren önemli bir Balkan liman kenti olmuştur. 20-30 yıl gibi kısa bir zaman diliminde silüetini adeta yeniden inşa etmiştir. Bunun gerçekleşmesinde Tanzimat sürecinin etkisinin olduğu kadar bölge halkının ihtiyaçları doğrultusundaki talepleri de etkili olmuştur. Kentin gelişimine baktığımızda birçok yeniliğin bölge halkının talebi üzerine getirildiği dönemin birçok yazışmasından anlaşılmaktadır. Golos kazasında her alanda yaşanan bu hızlı gelişme, 1881 yılında bölgenin elden çıkışına değin sürmüştür. 1881 den sonra kısa bir süre Osmanlı hâkimiyetinde kalan Golos, 1897 Türk-Yunan Savaşında anlaşma gereği Yunanistan'a bırakılmıştır. Böylelikle, bölgenin İstanbul'un iâşesini karşılama noktasındaki konumu göz önünde bulundurulduğunda Osmanlı Devleti önemli bir ambarını kaybetmiştir. Ticari hareketlilik noktasında, deniz trafiğinin uğrak bir limanı olan Golos kaybedilmiş ve Balkanlar üzerinden Avrupa ile yapılacak ticari ilişkilerde deniz yolu seçeneği kısıtlanmıştır. Askeri açıdan ele alındığında ise, Balkanlar ve Avrupa'ya yapılan asker sevkiyatı açısından bölgenin stratejik önemi ortadadır. Ayrıca bölgenin Yunanistan'a bırakılmasının, Balkan coğrafyasında Türklüğün ve İslam'ın gerilemesi noktasında da olumsuz sonuçları olmuştur.

## KAYNAKLAR

### *Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Fonlar*

- BOA.A.MKT.112/8. (Sadâret Mektubi Kalemi)  
 BOA.A.MKT.24/15. (Sadâret Mektubi Kalemi)  
 BOA.A.MKT.MHM.48/45. (Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi)  
 BOA.A.MKT.MHM.48/72. (Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi)  
 BOA.C..AS..596/25135. (Cevdet Askeriye)  
 BOA.C..DH..295/14742. (Cevdet Dâhiliye)  
 BOA.HR.MKT.244/26. (Hariciye Nezâreti Mektubî Kalemi)  
 BOA.HR.MKT.44/24. (Hariciye Nezâreti Mektubî Kalemi)

BOA.HRT.h..60.	(Haritalar)
BOA.İ..MVL., 44/834.	(İrade Meclis-i Vala)
BOA.MVL.195/6018.	(Meclis-i Vâlâ Evrakı)
BOA.NFS.d..5112.	(Nüfus Defterleri)
BOA.NFS.d..5160.	(Nüfus Defterleri)
BOA.NFS.d..5167.	(Nüfus Defterleri)
BOA.NFS.d..5182.	(Nüfus Defterleri)
BOA.NFS.d..5184.	(Nüfus Defterleri)
BOA.NFS.d..5185.	(Nüfus Defterleri)
BOA.NFS.d..5189.	(Nüfus Defterleri)
BOA.NFS.d..5206.	(Nüfus Defterleri)
BOA.ŞD.2086/15.	(Şura-yı Devlet)
BOA.Y...PRK.ASK.8/15.	(Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat)

### Salnameler

- Yanya Vilayet Salnamesi, Def'a: 1.  
 Yanya Vilayet Salnamesi, Def'a: 2.  
 Yanya Vilayet Salnamesi, Def'a: 3.  
 Yanya Vilayet Salnamesi, Def'a: 4.

### Tetkik Eserler

- AKYAY, Bülent (2001). Tesalya Meselesi (1881), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk Dünyası Araştırmaları Anabilim Dalı Türk Tarihi Bilim Dalı yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- BIÇAKÇI, İsmail (2003), Yunanistan'da Türk Mimari Eserleri, İstanbul.
- DELİLBAŞI, Melek- ARIKAN, Muzaffer (2001). Hicrî 859 Tarihli Suret-i Defter-i Sancak-ı Tırhala I, Ankara.
- DEMİROĞLU, Kudret vd. (2006). Akdeniz Dünyası (Düşünce, Tarih, Görünüm), İstanbul.
- GÖKAÇTI Mehmet Ali (2001). Geographika: Yeniden Keşfedilen Yunanistan, İstanbul.
- İNALCIK, Halil (2005). "Türkler ve Balkanlar", *BALTAM Türklük Bilgisi 3*, Prizren.
- İNALCIK, Halil (1988). "Rumeli", *MEB, İA*, Cilt: IX.
- KİEL, Machiel (2011). "Tesalya" *TDVİA*, Cilt: 40.
- SELVİ ÜNLÜ, Tülin (2008). Bir İskeleden Liman Kentine Doğru Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim, Mersin Sempozyumu Bildirisi.
- TUĞLACI, Pars (1985). Osmanlı Şehirleri Tarihi, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- YEROLİMPOS, Aleksandra (1999). "Moderleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri" Tanzimat Döneminde Kuzey Yunanistan'da Şehircilik ve Modernleşme, (Ed. Paul Dumont ve François Georgeon), Çev. Ali Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.
- YILDIZ, Özlem (2012). 20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, Cilt: 12, Sayı: 24.
- ZİNKEİSEN, Johan Wilhelm (2011), Osmanlı Tarihi I, Çev: Nilüfer Epçeli, İstanbul.