

19. Yüzyılda Burgaz Kasabasının Gelişimi ve Karadeniz Ticaretindeki Önemi

Neriman ERSOY HACISALİHOĞLU*

Özet

Burgaz şehri Karadeniz'in batı kıyılarındaki limanlar arasında Varna'dan sonra önemli bir konuma sahiptir. 19. yüzyılda özellikle Balkanlardaki ticaretin daha yoğun gerçekleştiği dönemde Burgaz limanının önemi daha da artmıştır. Çalışmamızda bir liman şehri olan Burgaz'ın önceleri Varna limanına çok gerisindeyken gerçekleşen ticaret sayesinde 19. yüzyılın ortalarında nasıl gelişme gösterdiği incelenecektir. Bu çalışmada ilk olarak Burgaz'da modern liman inşasına değinilecek, ardından da Burgaz limanında uluslararası ticaretin gelişmesi ortaya konulacaktır. Başta İstanbul olmak üzere Avrupa'nın değişik şehirlerine liman vasıtasıyla gerçekleşen ticaret ayrıntılı bir şekilde incelenecektir. Bu limana gelen ilk Avrupa gemileri arasında Avusturya gemilerinin bulunduğu, bu gemiler tarafından 1848 yılından sonra İstanbul-Burgaz-Varna seferlerinin düzenli bir şekilde yapıldığı görülmektedir. 1853-1856 Kırım savaşından sonra liman üzerinden yürütülen ticaret daha da artmıştır. Burgaz limanı güzergâhından İstanbul halkının temel ihtiyaçları da karşılanmıştır. Bu ürünler arasında tahıl, pirinç, yün, peynir ve kereste gibi mallar vardır. Bu ürünler Karnobat, İslimiye, Eski Zağra ve Kalofer gibi şehirlerden elde edilmiştir. Bu arada Burgaz limanındaki ticarete en büyük rolü Osmanlı gemilerinin oynadığı dikkat çekmektedir.

Çalışmamızın ana kaynakları Başbakanlık Osmanlı Arşivindeki belgelerdir. Ayrıca Bulgarca literatürden ve İngiliz Arşivlerindeki bazı raporlardan elde edilen verilerden yararlanılmıştır. Konu hakkında şu ana kadar Türkçe literatürde çalışma mevcut değildir. Fakat Bulgarca olarak oldukça geniş bir literatür ve arşiv malzemesi vardır.

Anahtar Kelimeler: Burgaz, Liman, Ticaret, mallar, Bulgaristan, Karadeniz

* Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, nerimansoy@gmail.com-
bul.edu.tr

The Development of the Town of Burgas in the 19th Century and its Importance in the Black Sea Trade

Abstract

Burgas has an important position after Varna among the port cities on the Western Black Sea coast. Parallel to the increase of trade in the Balkans during the 19th century also the importance of the port of Burgas increased. This paper deals with the development of Burgas which was earlier far behind the port of Varna thanks to trade activities in the middle of the 19th century. Firstly the construction of a port in Burgas and then the development of international trade via the port of Burgas will be explained. The transport via the port of Burgas first of all to Istanbul and to different European cities will be discussed in details. Austrian ships were among the first ships passing through the port of Burgas and from 1848 on the Austrian ships started a regular trip between Istanbul, Burgas and Varna. After the Crimean War (1853-1856) the trade via the port of Burgas became more intensive. Through the transport via Burgas the basic needs of the inhabitants of Istanbul were also covered. Among these products were grain, rice, cheese and wood. These products came from the cities like Karnobat, İslimye (Sliven), Eski Zağra (Stara Zagora) and Kalofer. The Ottoman ships played the most important role in the trade of the port of Burgas. The main sources of this study are documents from the Ottoman Archives. Furthermore the Bulgarian literature on this topic and some reports from the British Archives also have been utilized. Studies in Turkish language do not exist yet. But there is big number of studies and archival sources in Bulgarian.

Keywords: Burgas, port, trade, products, Bulgaria, Black Sea

Giriş

Burgaz, 2013 yılı nüfus sayımına göre 219.200 kişinin yaşadığı Bulgaristan'ın dördüncü büyük, Bulgaristan'ın Karadeniz kıyısındaki ikinci, güneydoğu Bulgaristan'ın ise en büyük şehri konumuna sahiptir. Oysa Burgaz 19. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı idare sistemi içinde bir köy (karye) statüsündeydi. Karadeniz kıyısında küçük bir kasaba olan Burgaz; “İskele-i Birgos” / Birgos İskelesi olarak adlandırılmaktaydı.

19. yüzyıl boyunca Burgaz limanının önemi farklı etkenlere bağlı olarak artmaya başladı ve yüzyılın ikinci yarısında bir kaza merkezi statüsüne yükseldi. Burgaz'ın bu yükselişi 19. yüzyıla kadar bölgenin hareketli merkezleri olarak varlığını sürdürmüştür. Burgaz'ın bu yükselişi Rusokastro (Rusikasrı) gibi kaza merkezlerinin önemlerinin azalmasına paralel olarak gerçekleşmiştir.

Burgaz'ın bu hızlı yükselişini, Osmanlı idari teşkilatındaki konumunun nasıl değiştiği, demografik yapısı, nüfus artışı, ve şehrin gelişmesinde en büyük paya sahip olan liman ticaretinin nasıl geliştiği soruları bu çalışmanın ana sorunsalını oluşturmaktadır.

Çalışmanın ana kaynaklarını Osmanlı arşiv belgeleri oluşturmakla birlikte, İngiliz arşiv belgeleri ve Bulgarca literatür ve kaynaklardan da istifade edilmiştir.

1. 19. Yüzyılda Burgaz'ın Konumu Ve Nüfusu

Burgaz, ilk kapsamlı Osmanlı nüfus sayımının yapıldığı 1831-1832 yıllarında Silistre Eyaleti'nin Varna Livası'nın Ahyolu Kazası'na bağlı bir köy konumundaydı. Fakat bu küçük bir köy olmayıp “kasaba” büyüklüğündeydi ve bu dönem kayıtlarında “İskele-i Birgos” (Birgos İskelesi) olarak adlandırılmaktaydı.¹ Fakat 1830'lardan itibaren Burgaz İskelesi'nin öneminin gittikçe arttığı ve nüfusunun da buna paralel arttığı görülmektedir. Burgaz'ın bu yükselişi aşağıda görüleceği gibi idari konumunun da değişmesine neden olacaktır.

1.1. 1832 Nüfus Sayımı:

1831'de başlayan nüfus sayımının Burgaz'da 1832'de tamamlandığı anlaşılmaktadır. Bu sayımına göre kasabadaki nüfus Müslüman ve Reaya (Hıristiyan Ortodoks) olarak kaydedilmiştir. Bununla birlikte her iki gruba da mensup olan Çingeneler (“Kıbtıyan”) ayrı bir kalem olarak kaydedilmiştir.

Müslümanların kaydedildiği nüfus defterinde erkekler numaralandırılmış olup bu rakam 346'ya kadar ilerlemiştir. Bununla birlikte bu rakam farklı gruplara göre kaydedilerek “şayan-ı kabul neferan” 81, “ihtiyaran” 78, “sıbyan” 68 toplamı ise 227

1 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Nüfus Defterleri (NFS.d.), nr. 6599, 1248 Z 29, Kaza Ahyolu Müslim defteri.

olarak verilmiştir. Bu kaydın devamında “Kıbtıyan” yazılarak, kayıt sıra rakamın olan 347’den devam edilmiş ve kayıt 437 rakamı ile sonlandırılmıştır.² Buna göre kasabada 91 Müslüman Kıbtı yaşamaktadır.

“Reaya”nın kaydedildiği nüfus defterinde ise “Karye-i Birgos” başlığı altında toplam 209 kişi yer almaktadır. Fakat bundan sonra alâ (üst) 4, evsat (orta) 88, edna (alt) 13, amelmânde (iş görmez) 14, sıbyan 52 ve bunların toplamı olarak da 171 rakamı verilmiştir. Daha sonra ise öncekinden farklı bir yazı karakteriyle liste kaldığı 210 rakamından devam ettirilmekte ve kayıt 217’ye kadar ilerlemektedir. Bunun arkasından Kıbtıyan olarak 4 Hıristiyan Kıbtı kaydedilmiştir. Takip eden sayfada “Birgos karyesinin tetimmesidir” başlığıyla, yine farklı yazı karakteriyle kayıt 218’den başlayarak 391’e kadar devam etmiştir.³

Nüfus defterinde yer alan verileri bir çizelge haline getirdiğimizde şöyle bir tablo ortaya çıkmaktadır:

1832 yılı Burgaz Kasabası’nın Nüfusu		
Müslümanlar [Türkler]	346 erkek [x2: 692]	% 41,58
Müslüman (Kıbtı)	91 erkek [x2: 182]	% 10,93
<i>Toplam Müslüman</i>	<i>437 [x2: 874]</i>	<i>% 52,52</i>
Reaya [Rumlar, Bulgarlar vd.]	391 erkek [x2: 782]	% 46,99
Reaya (Kıbtı)	4 erkek [x2: 8]	% 0,48
<i>Toplam Reaya</i>	<i>395 [x2: 790]</i>	<i>% 47,47</i>
TOPLAM	832 [x2, toplam yaklaşık 1.664 kadın-erkek nüfus]	

Tabloda görüldüğü üzere kaydedilmiş erkek nüfusunu ikiyle çarpılması halinde kadınlarla birlikte yaklaşık toplam nüfusun 1.664 civarında olduğu görülmektedir. Bu nüfusun % 52’si Müslüman, % 47’si Gayrimüslim’dir. Etnik gruplar hakkında kesin bir rakam elde edemiyoruz, fakat Müslüman olarak kaydedilenlerin Türk olduğunu biliyoruz. Buna göre kasabanın nüfusunun % 41’i Türklerden oluşmaktadır. İkinci önemli grup ise Rumlar ve Bulgarlar’dan oluşmakta olup iki grubun diğer Gayrimüslimlerle birlikte toplamı % 47 civarındadır. Çingenelerin ise kasabada nüfusunun yaklaşık % 11’ini oluşturduğu ve hatırı sayılır bir nüfusa sahip olduğu görülmektedir. Bu nüfus yapısıyla Burgaz kasabasının tipik bir Doğu Balkan kasabası olduğunu söyleyebiliriz.

2 BOA, NFS.d., nr. 6599, 1248 Z 29, Kaza Ahyolu Müslim defteri, s. 72-73.

3 BOA, NFS.d., nr. 6600, 1248 Ca 6 [1 Ekim 1832], Kaza Ahyolu Reaya defteri, s. 161-171.

1.2. Burgaz'da 1839-1840 Nüfus Sayımı:

1839-1840 yıllarında Burgaz kasabasının nüfusu yeniden kaydedilmiştir. Aradan geçen 10 yıllık süre içerisinde kasabanın nüfusunda önemli bir artış görülmektedir. Fakat daha önceki kayıt sistemiyle örtüşmeyen bir sistem uygulandığından, birebir karşılaştırma imkanı bulunmamaktadır. Kaydedilen toplam Müslüman 327 numaraya kadar ilerlediği dikkati çekmektedir. Defterin sonunda yer alan toplamda ise tuvana (genç)141, sıbyan 102, müsın (yaşlı) 55, toplam 298 erkek yer almaktadır. Bunlara ek olarak "Misafir Müslim" başlığıyla tuvana 15, sıbyan 6, müsın 6, toplam 27 rakamı verilmekte, isim kaydında ise numara 32'ye kadar ilerlemektedir.⁴ Bu durum kasabaya yerleşim amacıyla veya farklı sebeplerle dışarıdan Müslümanların gelişinin olduğunu göstermektedir.

Kasabaya dışardan gelenlerden 7 kişi "li-ecl-i ilticadan" olarak, yani iltica/sığınma nedeniyle buraya geldiği belirtilmektedir. Bunların dördü "Tulça tarafından", ikisi "İbrail muhacirlerinden" ve biri de "Ahışhalı" olarak kaydedilmiştir. Diğerlerinden birkaçı bazı meslek veya görevler için gelenler olarak, çoğunluğu ise herhangi bir neden belirtilmeksizin sıralanmıştır.⁵ Bu kayıttan kasabanın az da olsa bir göçmen kitlesine ev sahipliği yaptığını tespit ediyoruz.

Aynı tarihli Reaya nüfus defterinde ise "İskele-i Birgos'ta 322 "reaya" kaydedilmiştir.⁶ Bunlardan 296'dan sonrası farklı yazı karakteriyle yazılmıştır. Defterde farklı kategorilerde olmak üzere nüfusun toplamları verilmiştir. Ortaya çıkan tablo şöyledir:

Millet-i Rum: alâ 7, evsat 148, edna 29, sıbyan 112, amelmande 2, mücerred (bekar 4, toplam 302.

Millet-i Ermeni: evsat 5, edna 1, sıbyan 4, toplam 10.

Taife-i Kıbtıyan-ı Millet-i Rum: evsat 1, müsın 1, toplam 2.

Bunların toplamı ise 314 rakamına karşılık gelmektedir.

Defterde yer alan kayıt numarasına göre genel bir değerlendirme yaptığımızda kasabada yerleşik olan 327 Müslüman ve 322 reaya erkeğin yaşadığı anlaşılmaktadır. Bu da toplam 649 erkek, yani yaklaşık 1.300 kadın-erkek olarak toplam nüfusa tekabül etmektedir. Dışardan gelenler bu rakamın dışındadır. Ayrıca Müslüman Kıbtiler bu kayda dahil edilmemiştir. Müslüman Kıbtilerin nüfusu 1842-1843 yılında ayrıca sayılmış ve Burgaz İskelesinde yaşayan toplam 26 Müslüman Kıbtii kaydedilmiştir.⁷Bunları da göz önünde bulundurduğumuzda kasabanın nüfusunun 1830 ile 1840 arasında önemli bir değişiklik göstermediğini söylememiz mümkündür.

4 BOA, NFS.d., nr. 6601, tarih 1255 Z 29 [1839-1840], Kaza Ahyolu Müslim, s. 15-27 ve s. 127.

5 BOA, NFS.d., nr. 6601, s. 127.

6 BOA, NFS.d., nr. 6602, tarih 1255 Z 29 [1839-1840], Kaza Ahyolu Reaya, s. 63-73.

7 BOA, NFS.d., nr. 6603, tarih 1258 Z 29 [1842-1843], Kaza Ahyolu Müslim Kıbtıyan, s. 5.

1.3. 1845'te Burgaz Limanı Ticareti ve Őehirdeki "Yabancılar"

1845 yılı kayıtlarında Burgaz'ın hâlâ Ahyolu Kazası'na bağlı bir köy olduğunu görüyoruz. Fakat bu tarihte artık Ahyolu Kazası Varna Sancağından ayrıılıp yeni sancak merkezi haline gelmiŐ olan İslimye Sancağına ve bununla birlikte de Edirne Eyaleti'ne bağlanmıştı. Özellikle İslimye'nin 1820'lerden itibaren hızla geliŐerek Edirne Eyaletinin bir sancak merkezi haline gelmesi Burgaz'ın da gelişmesini etkileyecektir.⁸ Önemli tekstil üretim merkezlerinden biri haline gelen İslimye'den taşımacılık Karınabad ve Aydos üzerinden geçerek Burgaz limanı güzergâhından yapılmaya başlanmıştı.⁹ Fakat Burgaz bu tarihte henüz bir kaza merkezi haline gelmemiŐtir. Kayda göre Ahyolu Kazası 11 mahalle ve 63 köy olmak üzere 74 yerleşim biriminden oluŐmaktaydı ve toplam 14.691 erkek nüfusa sahipti.¹⁰

Osmanlı'da 1839'da ilan edilen Tanzimat Fermanı sürecinden itibaren Burgaz limanının ticari öneminin arttığı anlaşılmaktadır. Nitekim nüfus kayıtlarına göre Burgaz'da 1845 yılında 53 Gayrimüslim ve 28 Müslüman "yabancı" erkek kaydedilmiştir.¹¹ Bunların toplamı 81 erkek nüfusa tekabül etmektedir. Bunlara tek tek baktığımızda çoğunlukla ticaret, taşımacılık ve hizmet amacıyla Burgaz'a geldikleri görülmektedir. Bu da kasabanın toplam nüfusunun % 10'undan daha yüksek bir oran oluŐurmaktadır. Kasabaya gelen Müslümanlar arasında çoğunluk "gemicisi" olduğu, yani limanda çalıştığı dikkati çekmektedir. Bu gemiciler arasında Rizeli, Bartınlı, Kuşadalı gibi Osmanlı'nın farklı liman şehirlerinden gelen kişiler bulunmaktadır. Gayrimüslimlerin arasında ise Filibe'den gelen abacılar (tekstilciler) ön plandadır.¹² Bununla birlikte Doğu Anadolu'dan gelen çok sayıda Ermeni tüccar da burada değirmencilik ve terzilik gibi işlerde çalışmaktadır. Gayrimüslimler arasında dışardan gelenlerin bir kısmı bakkallık, kasaplık ve yemenicilik gibi mesleklerle uğraŐmaktadır. Müslümanların arasında bozacı, tiftikçi, dellak veya farklı bir ticaret amacıyla gelenler de vardır. Bunların yanında Osmanlı memurları da bu yabancılar arasında sayılmıştır. Örneğin gümrükçü, karantina memuru ve bu memurların yardımcıları da Burgaz'da ikamet etmektedir. Yalnızca tüccar ve esnafın değil bu memurların buradaki varlığı da Burgaz iskelesinin 1845 yılında artık önemli bir liman haline gelmeye başladığına işaret etmektedir.

8 İslimye'nin sosyo-ekonomik gelişimi için bkz. Mehmet Hacısalihoğlu, *Doğu Rumeli'de Kayıp Köyler: İslimyeSancağı'nda 1878'den Günümüze Göçler, İsim DeđiŐiklikleri ve Harabeler*, İstanbul, 2008, s. 67-80.

9 Hacısalihoğlu, *age*, s. 70.

10 BOA, NFS.d., nr. 4517, tarih 1275 Z 29.

11 BOA, NFS.d., nr. 6604 ve 6605, tarih 1260 Z 29 [1845].

12 Aba ticaretiyle ilgili daha fazla bilgi için bkz. Neriman Ersoy Hacısalihoğlu, "Textile Trade in Bulgaria in the Mid-19th Century and the Gümüşgerdan Family", *Living in the Ottoman Ecumenical Community, Essays in Honour of Suraiya Faroğhi*, (Ed. Vera Costantini and Markus Koller), Leiden&Bostin, 2008, s. 181-199.

2. Burgaz'ın Kaza Merkezi Olması ve Demografik Yapısında Yaşanan Değişim

1845'ten itibaren artık Edirne Eyaleti'ne bağlı İslimye Sancağı'na bağlanan Ah-yolu Kazası'nın bir köyü olarak gördüğümüz Burgaz İskelesinin öneminin artması sonucunda 1859'dan itibaren bir kaza merkezi haline gelecektir. Nitekim artık önemi iyice azalan Rusikasrı (Rusokastro) kazası lağvedilecektir. Rusikasrı Kazası'nın lağ-vedilme gerekçesi olarak buranın bir kasaba bile olmadığı ve memurların artık bu-
raya gitmek istemediği belirtiliyordu. Rusikasrı bir köy statüsüne indirilerek Burgaz Kazası'na bağlandı. 1861-1862 tarihli Devlet Salnamesi'nde artık Burgaz'ı İslimye Sancağının yedi kazasından biri olduğu görülmektedir.¹³

1873(Hicri 1290) yılında yayınlanan Edirne Vilayeti Salnamesinde Burgaz Kazası yaklaşık 76 köyden oluşan büyük bir kaza olarak kaydedilmiştir. Nüfus ba-kımından en büyük kaza olmasa da yüzölçümü bakımından İslimye Sancağı'nın en büyük kazasını oluşturmaktaydı.¹⁴

İngiliz Burgaz Viskonsolosunun 1871 yılı başında yazdığı bir rapora göre Burgaz kasabasındaki toplam nüfus 3.500 kişi kadardı ve bu nüfusun yarısı Hıristiyan, yarı-sı da Müslümandı. Konsolos, kasabadaki Hıristiyanlar hakkında ise şu bilgileri ver-mektedir: Burgaz kazası İslimye Sancağında Rumlarla Bulgarların nüfus bakımından eşit olduğu tek kazadır. İki grup arasında zaman zaman çok güçlü antipati duygusu bulunmaktadır. Bulgarlar 1870'de Rum Patrikhanesinden ayrılarak kendi kiliselerini ve ardından da kendi eğitim sistemlerini kurmaya başlamışlardı. Viskonsolosa göre kasabalarda bu konuda gelişme katetmiş ise de köylerde bir başarı sağlanamamıştı. Kasabadaki Rumlar ise yaşanan gelişmeleri Osmanlı'nın yaklaşan yıkılışının işaretle-ri olarak görmekteydiler ve Osmanlı hükümetinden uzaklaşmaktaydılar.¹⁵

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı (93 Harbi) döneminde Burgaz şehrinde yaşayan Müslümanların önemli bir kısmı kaçmak zorunda kalmıştır. 1878'de kurulan Doğu Rumeli Vilayeti içinde yer alan Burgaz'da kalan Türkler ve Rumlar yapılan sistematik baskılar yüzünden göç etmeye başlamış, onlardan boşalan yerlere ise Bulgarlar yer-leşmiştir. 1885 yılında Doğu Rumeli Vilayeti Bulgaristan tarafından ilhak edilmiş ve nüfusu iyice Bulgarlaşmıştır.

Nitekim 1884-1885 yıllarında yapılan Bulgar nüfus sayımına göre Burgaz şeh-
rinde toplam 5.865 kişi (kadın-erkek) mevcuttu. Bunlardan 2.083'ü Bulgar, 1.993'ü Rum, 1.268'i Türk, 213'ü Yahudi ve biraz Ermeni ve Çingene bulunmaktaydı. 1910 yılına kadar geçen 25 yıl içerisinde Bulgar nüfusu 9.160 kişiyle dört kat artmış, Türk ve Rum nüfusu ise bir artış göstermemiştir. 1910 sonrası dönemde ise Türk ve Rum

13 Hacısalihioğlu, *age*, s. 70-71.

14 Kazanın nüfusu ve haritası için bkz. Hacısalihioğlu, *age*, s. 80-85, köyleri gösteren harita için bkz. *age*, s. 252.

15 FO, 195/1001, s. 400-402, İngiliz Burgaz Viskonsolosu Barphy'den İstanbul Büyükelçisi Elliot'a, 28 Ocak 1871.

nüfusu bütünüyle azalmış ve şehir önemli Bulgar şehirlerinden biri haline gelmiştir.¹⁶ 19. yüzyılın ortalarına kadar Türklerin nüfusun yarısından fazlasını oluşturduğu Burgaz bu şekilde bütünüyle eski kültürel ve etnik yapısını kaybederek büyük oranda tek bir etnik grubun hakimiyetine girmiştir.

3. Modern Liman İnşası Öncesi Burgaz'da Ticari Hareketlilik

Balkanlardan yapılan ithalat ve ihracat büyük ölçüde Avrupa devletleriyle yürütülmekte olduğundan liman şehirlerinde 19. yüzyılın ilk yarısında konsolosluklar veya viskonsolosluklar açılmıştır. Bu konsoloslukların da liman şehirlerindeki ticaretin hareketlenmesine katkıları olmuştur.

Henüz 1849 yılında Avusturya gemileri İstanbul-Burgaz-Varna seferlerini ayda iki defa olmak üzere düzenli olarak yapmaya başlamışlardır.¹⁷

İngiliz Burgaz Viskonsolosu Charles A. Barphy 1871 yılında yazdığı bir raporda Burgaz limanını Varna ile İstanbul arasındaki “*ana liman*” olarak tanımlamaktadır. Ona göre Burgaz kasabasında 3.500 kişi yaşamakta, bunların yarısı Hıristiyan, diğer yarısı Müslümandır. Viskolonsolos buradaki ticaretin neredeyse tamamının ihracata dayalı olduğunu ve yalnızca istisna olarak küçük kasabaların iskelelerinden az miktarda mal getirildiğini belirtmiştir. Genelde tahıl Burgaz’a çok büyük miktarlarda sonbahar ve kışın başlangıcında civar kasabalardan getirilmiştir. Fakat Kızanlık ve Filibe gibi 5 ila 10 gün arasındaki seyahat mesafesinden de yüzlerce tahıl yüklü kağının Burgaz’a geldiği aynı raporda belirtilmiştir. Raporda özetle Burgaz limanı yüksek oranda ihracat yapılan bir liman olarak tanımlanmıştır.¹⁸ Başka kaynaklarda ise Burgaz limanından İstanbul’a aba ve yün kumaşlar, yün, demir, yağ, peynir gibi ürünlerin de gönderildiği belirtilmektedir.¹⁹

İvan Rusev’a göre Burgaz şehrinin büyümesinin en önemli nedenlerinden biri olarak bölgede üretilen zahirenin tüccarlar tarafından İstanbul’a veya Yunanistan ve İtalya gibi ülkelere gönderilmesinden kaynaklandığını belirtmiştir. Bu sayede birçok tüccar şehirde çeşitli işyerleri açmışlardır. Küçük bir köy iken uluslararası ticaret yapan tüccarların dikkatini çekerek büyük bir ticari limana bu sayede ulaştığı da ifade edilmiştir.²⁰

İngiliz viskonsolos Burgaz’a kağınlarla getirilen büyük miktardaki tahılın Burgazlı “tüccarlar” tarafından satın alındığını belirtmektedir. Fakat bunların nere-

16 Hacısalihoğlu, *age*, s. 110-111.

17 Velko Tonev, *age*, s. 102.

18 FO, 195/1001, s. 400-401.

19 Velko Tonev, *Bilgarskoto Çernomorie Prez Vizrajdaneto*, Sofya, 1995, s. 97.

20 İvan Rusev, *Tırgovskata Modernost na Bilgarskoto Vizrajdane kato Kultura i Praktika. İzsledvane i İzvori.*, Veliko Tırnovo, 2015, s. 386-387; ayrıca limanın İslimye ticaretine katkısı için bkz. İvan Rusev, “Rolyatana Burgaskoto Pristanışte i Burgas za Razvitiето na Slivenskata Tırgoviya prez Vizrajdaneto”, *Arhiv za Poselištini Prouçvaniya*, Godina 4 (1995), No:2, s. 17-34.

deyse tamamının İstanbul'daki ticarethanelerin komisyoncusu olduğunu kaydetmektedir. Viskonsolos Burgaz tüccarlarını da tarif ederek, bunlar Batı Avrupa'da tolere edilemeyecek bir tarz içinde olduklarının altını çiziyor. Ona göre bu tüccarlar çiftçilere karşı her avantajı kullanmakta, zaptiyeleri rüşvetle elde etmekte ve çiftçilerin şikayet etmek için yerel otoritelere ulaşmalarını engellemektedirler.²¹

Bulgaristan Prensiğinin 1885 yılında Doğu Rumeli Vilayetini ilhakından sonra Burgaz limanından ithalat yavaş yavaş artmaya başladı. 1891 yılında 9.383.806 leva değerinde mal ithal edildi. Varna limanından Kuzey Bulgaristan'ın ticareti gerçekleştirirken, Burgaz limanı ise özellikle 1896-1899 arasındaki yıllarda Güney Bulgaristan'ın tek çıkış limanı olarak faaliyette bulunmuştur.²² 1897 yılında Bulgaristan Prensiğinin toplam ihracatının % 21.67'si ve 1904'te % 21.97'si buradan gerçekleşmiştir.²³

Karadeniz limanları arasında önemli bir konuma sahip Varna limanının bazı yıllarda ihracat oranında düşüş yaşanmışsa da, her zaman ithalat miktarı yüksek olmuştur. Burgaz limanında ise 1900'lerden itibaren hem ithalat, hem ihracat dengeli olarak gerçekleşmiştir. Özellikle modern limanın inşasından sonra ticari hareketlilik artacaktır.

4. Modern Burgaz Limanının İnşası ve 1903 Yılında Açılışı

Burgaz limanı başlangıçta bir iskele olarak kullanılmaktaydı. Fakat 19. yüzyılın ortasından itibaren artan taşımacılık nedeniyle iskelenin kapasitesinin artırılması ve modern bir liman inşası gerekli oldu. Fakat modern liman inşaatı ancak Bulgaristan'ın kuruluşundan sonra yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşecektir. Bu liman ve diğer Karadeniz limanları Osmanlı başkentine mal sevkiyatı açısından çok önemli olduğundan Osmanlı hükümeti de bu limanların inşasına özel önem vermiştir.

Burgaz iskelesinde yaşanan en önemli sorun, gemiler demirledikten sonra gemilerdeki malların taşınmasıydı. Aslında gemiler yanaşabilecekleri bir liman mevcut değildi. Bu yüzden gemilerin demirledikleri yerden alınan yük daha küçük teknelere aktarılıyor ve bu tekneler aracılığıyla kıyıdaki iskeleye taşınıyordu. Fakat hava şartlarının kötü ve özellikle fırtınalı günlerde malların taşınması ve sağlıklı bir şekilde limana ulaşması oldukça zor olmaktaydı. Bu nedenle gemilerin yanaşabileceği modern bir liman inşası gündeme gelmiştir.

1885 yılında Bulgaristan Prensiği Doğu Rumeli Vilayetini ilhak edince Varna ve Burgaz limanlarının inşası gündeme geldi. 1888 sonbaharında Bulgar Meclisi Varna ve Burgaz limanlarının²⁴ inşa edilmesini kararlaştırdı. Aynı kanunla Yanbolu ve

21 FO, 195/1001, s. 400-401,

22 Svrakov, *age*, s. 17-19.

23 Svrakov, *age*, s. 18.

24 Varna limanının inşası ve ticareti için bkz. Neriman Ersoy Hacısalihoğlu, "Bevolkerung und Handel in der Hafendstadt Varna im 19. Jahrhundert", *Das Osmannische Europa. Methoden und Perspektiven der Frühneuezeitforschung zu Südosteuropa*, (Ed. A. Helmedach, M. Koller, K. Petrovsky, S. Rohdewald), Leipzig: Europa-Verlag, 2014, ss. 249-267.

Burgaz arasında bir demiryolu yapımı da kararlaştırıldı. Bu şekilde Burgaz limanına Balkan Dağlarının gúneyindeki geniş tarım arazilerinden at/öküz arabalarıyla yapılan yük taşımacılığı daha etkin bir şekilde demiryoluyla yapılabilirdi.

Burgaz limanının inşası konusu Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde 12 şubat 1889 (6 Cemaziyelahir 1306) tarihli bir belgede ilk defa zikredilmiştir. Belgede Yanbolu, Burgaz, Kaspiçan, şumnu, Tırnova, Selvi, Lofça, Plevne, Sofya, Köstendil demiryolu hattı ile Varna ve Burgaz limanlarının inşasına dair kanun layihasında bahsedilmektedir. 11 maddelik bu layihada Bulgaristan Emaretinin bu limanların inşaatlarının yapılması konusunda sorumlu olduğu belirtilmektedir. Demiryolu hattı ve limanın inşası için Bulgaristan Emaretine 92.500.000 Franklık bir kredinin tahsis edildiği vurgulanmaktadır. Sadece Varna ve Burgaz limanı için 60 buçuk milyon ayrılmıştır.²⁵

1889 yılında limanların inşası için Tuna nehri Avrupa Komisyonunda görevli mühendislerden Sir Hartly'den bir proje hazırlaması istenmiştir. Bu mühendis iki proje hazırlamıştır. Hartly'nin hazırladığı projeye göre yapılacak olan masraf yüksek bulunmuş ve kabul edilmemiştir. 1891 yılında ise G. Luter liman inşaatlarını gerçekleştirmek ve kendi projelerini göstermek üzere gelmiştir. Fakat bu projelerde günde alınmamıştır. Ardından Marsilya limanı inşasında görev yapan ve aynı zamanda Osmanlı demiryolları yapımında rolü olan Fransız mühendis Ad. Guerard'a görev verilmiştir. Fakat kendisi ancak 1899 yılında Burgaz limanı için bir proje sunabilmiştir. Burgaz limanının inşası için yapılan ihaleyi Belçika şirketi "Casse et H. Liekens" kazanmıştır. Ancak bu şirket inşaatı sonlandıramamıştır.²⁶ Liman inşasının bitimi ve açılışı "Les Batignolles" adındaki firma tarafından 1903 yılında gerçekleştirmiştir.²⁷

İnşası tamamlanan limanın doğu kısmında bulunan dalgakıranın uzunluğu 1.135 metre olup iki rıhtımı vardır. Rıhtımlardan biri 305 metre olup üç gemi demirleyebilecek durumda iken, diğerinin uzunluğu 230 metre olup iki geminin sığabileceği uzunluktadır. Liman havuzunun derinliği ise en az 7.50 metre olarak yapılmıştır. İnşa edilen bu limanın kapasitesi yıllık 300.000 ton mal yükleme/boşaltması yapılabilirdi ölçüye ulaşmıştır. Yapılan limanda bir yıllık gemi hareketliliği yaklaşık 1.500.000 tona kadar gerçekleşebilir durumundadır. Limanın devlete maliyeti ise 7.080.000 Leva olarak hesaplanmıştır.²⁸ Burgaz limanının resmi açılışı 18 Mayıs 1903 tarihinde Ferdinand tarafından yapılmıştır.²⁹

25 BOA, Mümtaze Kalemi- Bulgaristan (A. MTZ(04)), nr. 22/45 (06 Ca 1306).

26 Lyuba Petkova, "İzgrajdane na Varnenskoto Pristanişe", *Morska Vratana Rodinata /80 godini Pristanişe Varna* (s.18-26), (Yay. Haz. Temenujka Lyubenova), Varna, 1986, s. 19, G.Svrakov, *Naşite Morski Pristanişta Varna i Burgaz i Tyahnoto Znaçenie za Mejdunarodnatani Tırgoviya*, (Nauçen Komitet Pri BDJ İ Pristanişta), Sofya, 1928, s. 27.

27 Petkova, agm, s. 19; Svrakov, age, s. 27.

28 Svrakov, age, s. 28.

29 BOA, A.MTZ (04), nr. 95/63; nr. 96/66.

Limanın inşaatı sırasında iskeleden yük taşımacılığı devam ettiğinden Osmanlı gemilerinin limana giriş çıkışları hakkında Osmanlı arşiv belgeleri bulunmaktadır. Bunlardan birine göre henüz inşaat halinde bulunan Burgaz limanına gelen gemilerin kazalardan korunması için bazı alarm işaretlerinin konulduğu,³⁰ gemilerin limana girişlerini kolaylaştırmak için Bulgar Hükümeti tarafından limana üç şamandıranın yerleştirildiği³¹, güvenlik önlemleri çerçevesinde gece gelen gemileri yönlendirebilmek amacıyla Burgaz Mutasarrıflığı tarafından ateşli işaretler konulduğu kaydedilmektedir.³²

Bu bilgilerden Osmanlı hükümetinin Burgaz'daki liman inşaatını yakından takip ettiğini görmekteyiz. Hatta Burgaz limanı inşası hakkında dönemin Bulgaristan Komiseri Ali Ferruh Bey tarafından 1903 yılında bir rapor hazırlanmıştır.³³ Ali Ferruh Bey, Şarki Rumeli Eyaleti mahsulatının ihracatını kolaylaştırmak için Burgaz limanının yapıldığını belirtiyor. Ona göre bölgeden ithalat ve ihracat daha önce Dedeağaç limanında yapılmaktaydı. Burgaz limanının inşasıyla artık bu liman bir cazibe merkezi haline gelecek yani "bir kuvve-i mıknatısiyye-i ticariye" meydana getirecek ve bölgeden ihracat ve ithalat doğrudan Bulgaristan toprakları üzerinden yapılabilecekti. Raporla ayrıca demiryolu yapımı ve firmaların işletme yetkilerinden bahsedilmektedir ve çıkan sorunlarla ilgili yorumlar yapılmaktadır.

4.1. Burgaz Limanından İhracat

Burgaz limanından gerçekleşen dış ticareti daha ayrıntılı incelediğimizde Burgaz'ın hinterlandının "zahire ambarı" olması dolayısıyla en fazla ihracat zahire ürünlerinde olmuştur.

Burgaz limanının ithalatıyla ilgili bazı bilgileri seyyahların yazılarından da görebiliyoruz. Örneğin Fransız seyyah Hommaire de Hell, 1854 yılında yayınlanmış olduğu eserinde 1842 yılının sonbaharında birçok tüccarın Burgaz limanına geldiğini ve buradan İstanbul'a zahire gönderdiklerini belirtmiştir. Ona göre 1845 yılında Burgaz limanından 109 gemi 1.200.000 kg tahılın büyük bir bölümünü Avrupa'ya taşımıştır.³⁴ Bu şekilde bölgede üretilen tahılın yalnızca İstanbul'a değil Avrupa'ya da ihraç edildiği görülmektedir.

İngiliz Konsolosluk raporlarından yararlanan Bulgar araştırmacı Svakov, 1847 yılında Burgaz limanından İngiltere'ye 283.333 Hektolitreye (1 Kvarter=291 litre veya 12,7 kg) zahire gönderildiğini belirtmiştir. İngiltere'yle ticaretin daha ziyade Güney Bulgaristan üzerinden gerçekleştiğini vurgulamıştır. 1886 yılında Güney Bulga-

30 BOA, Hariciye Nezareti Şifre Kalemi (HR.SFR.04), nr. 320/40.

31 BOA, HR.SFR.04, nr. 320/84.

32 BOA, HR.SFR.04, nr. 322/73.

33 BOA, HR.SFR.04, nr. 783/42.

34 Xavier Hommaire de Hell, *Voyage en Turquie et en Perse*, C. 1, Paris, 1854, s. 155-156; Velko Tonev, *age*, s. 126.

ristan'dan zahire ürünlerinin ihracatının %80'i Burgaz limanından gerçekleşmiştir. Bölgedeki demiryollarının inşasıyla birlikte bu oran düşmeye başlamıştır. Özellikle 1886-1895 yıllar arasında en fazla buğday ihracatı ortalama %94.50 oranıyla Burgaz'dan gerçekleşmiştir. Diğer ürünlerin ihracatı ise çavdar % 2, mısır %1.83 ve un %0.72 oranındadır.³⁵1886-1895 yıllar arasında Karadeniz ticaretinde en çok ihracat yapılan ülkeler arasında Fransa %31.08 oranıyla birinci sırada yer almaktadır. Onu sırasıyla İngiltere, İtalya, Almanya ve Belçika gibi ülkeler takip etmektedir.

Modern limanın açılışı sonrasında 1906-1910 yılları arasındaki ihracatta ise buğday %70.62, un %15.43, mısır %4.22, çavdar %3.86, yulaf %2.55, arpa vs. olarak yer almıştır. Hayvansal ürünlerin ihracatında ise Burgaz geride kalmıştır. Buradan bütün ihracatın %2-3 oranındaki kısmı hayvansal ürünlerdir. Varna limanından farklı olarak Burgaz limanından tekstil ürünlerinin ihracatı 1896 yılında %13 civarında, 1910 yılına gelindiğinde de %18 ulaşmıştır. Dolayısıyla zahire ihracatından sonra ikinci sırada tekstil ürünleri yer almaktadır. Tekstil ürünleri ise daha ziyade İslimye fabrikasından ve civar şehirlerden üretilen mallardır. Bunlar başta İstanbul olmak üzere genelde Osmanlı devletinin çeşitli yerlerine gönderilmiştir.³⁶

Burgaz limanından ihraç edilen diğer bir ürün ise tütündür. 1910 yılında tütün ihracatı 651.882 leva değerine kadar yükselmiş ve bu limandan ihraç edilen mallar arasında 3. sıraya yerleşmiştir.

Balkan savaşları öncesinde ise Burgaz limanından yapılan ihracatın %29.35'i Osmanlı topraklarına gerçekleşmiştir. Belçika'ya % 32.07; Yunanistan'a % 22.33; Fransa'ya %3.58 ve Almanya'ya %2.97 oranında ihracat yapılmıştır.³⁷

4.2. Burgaz Limanından İthalat

Burgaz limanından en fazla ithal edilen tekstil ürünleridir. 1886 yılında bu oran %34 iken liman inşası ardından 1910 yılında %20 olarak görülmektedir. Burgaz'dan 2. sırada ithal edilen ürün ise metal ve metal ürünleridir. 1886 yılında bu oran %7 iken, 1910 yılında %19'a yükselmiştir. Önemli oranda yağ de ithal edilmiştir. Yağın toplam ithalata oranı 1886'da %9, 1910 yılında %10 olarak görülmektedir.

1886-1895 yılları arasında Burgaz'dan ithal edilen malların %39'u İngiltere'den getirilmiştir. Ondan sonra sırasıyla %17.57Avusturya-Macaristan, %6.53 Rusya, %5.87 Fransa, %3.61 Almanya vd. yer almaktadır.³⁸

35 Svakov, *age*, s. 20.

36 Svakov, *age*, s. 20. İslimye Fabrikası için bkz. Mehmet Hacısalihoğlu, "The Rise of Sliven (İslimye) from a Balkan Villageto a Province Center in the Ottoman Empire", *Turkey and Bulgaria: A Contribution to Balkan Heritage*, (Ed. Ö. Kolçak), İstanbul, 2017, s. 75-100.

37 Svakov, *age*, s. 21.

38 Svakov, *age*, s. 22.

Burgaz limanını yıllara göre ziyaret eden yabancı devletlerin gemi sayısı aşağıdaki gibidir:³⁹

Ülke	1865 yılı		1866 yılı		1867 yılı		1869 yılı	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
Osmanlı devleti	21	2.616	72	35.596	66	32.100	18	3.560
Avusturya	117	69.920	56	27.889	65	35.864	97	60.605
İtalya	19	4.065	34	8.275	30	7.050	12	3.870
Yunanistan	60	10.670	123	18.450	81	14.200	22	5.500
Rusya	3	472	2	370	1	400	2	465
İngiltere	2	864	8	3.600	5	2.400	12	18.115
Almanya	7	2.884	4	1.825	3	1.494	4	1.580
Hollanda	-	-	-	-	-	-	1	520
İsveç-Norveç	-	-	-	-	-	-	2	970
Toplam	229	91.491	303	93.885	253	93.978	174	96.013

Tabloda da görüldüğü üzere tıpkı Varna limanında olduğu gibi Burgaz limanına da en fazla Avusturya ve Yunan gemileri ticaret yapmak üzere gelmiştir.

Burgaz Limanını Ziyaret Eden Gemiler*		
Yıllar	Gemi Sayısı	Gemilerin Tonaj
1886-1890	1.668	-
1891-1895	1.074	-
1896-1900	1.122	388
1901-1905	1.342	550
1905-1910	1.701	635

* Atanas Panayotov, Bılgarskite Pristanışta (1879-2014). *Hronika, Varna, 2015, s. 26.*

Bir limandaki gemi hareketliliği ticaretin gelişmesini de açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu rakamlara baktığımızda Varna ticaretiyle mukayese yaptığımızda aynı yıllarda Burgaz limanının daha fazla ticaret gücüne sahip olduğunu görebilmekteyiz.⁴⁰

39 Tonev, *age*, s. 105.

40 Svrakov, *age*, s. 23.

Modern Burgaz limanının ticari potansiyelinin Balkan savaşları sonrasında da aynı oranda devam ettiğini gormekteyiz. 19 Ekim 1913 tarihinde Burgaz Őehbenderliđine tayin edilen Huseyin Sabri Bey raporunda Bulgaristan ve Osmanlı devleti arasındaki ticari ilişkileri ele almıştır. Burgaz limanından yapılan ihracat ve ithalatı ürün bazında ayrıntılı bir şekilde anlatmıştır. Özellikle şehirde bulunan 3 un fabrikasından un gönderildiği, ayrıca hayvan ihracatının da İstanbul'a yapıldığından bahsetmiştir. Aynı raporda Burgaz limanından %80 peynir ve süt ürünlerinin Osmanlı devletine ihraç edildiğini yazmıştır. Daha önceleri Burgaz'a Ayvalık'tan sabun getirildiğini ancak Marsilya'dan gelen sabunların ve Burgaz'da açılan sabun fabrikalarının Osmanlı devletinden gelen sabuna yönelik talebi azalttığını ifade etmiştir. Raporunda yer alan bir bilgi ise lokum ticaretiyle ilgilidir. Yine vergilerin yüksek olması ve Burgaz'da açılan lokum fabrikasından dolayı Osmanlı lokumuna ilgi gösterilmediği; Burgaz'da arıcılığın gelişmesi ve bal ve bal mumu üretimin artmasından dolayı da Osmanlı ihracatının oldukça gerilediğini bildirmiştir.⁴¹

Burgaz limanında Balkan savaşları esnasında salgın hastalıklar nedeniyle çok ciddi bir şekilde karantina uygulaması görölmektedir. Sofya, Varna, Cuma-i Atik, Őumnu, Pazarcık, Osmanpazarı, Provaği, Balçık, Hezargrad, Dobruca, Burgaz, Filibe, Yanbolu ve Őıpka'daki hayvanlarda şap, çiçek, humma ve uyuz hastalıklarının bulunup bulunmadığının sorulması ve Bulgaristan'dan Osmanlı devletine ihraç edilecek hayvanlarla ilgili yapılacak muameleye dair ayrıntılı bilgiler verilmiştir.⁴²

Birinci Dünya savaşı esnasında (1914-1918) ise Burgaz limanına hişbir geminin alınmaması konusunda uyarılar yapılmıştır.⁴³ 1915 yılında I. Dünya Savaşına giren Bulgaristan ile Osmanlı Devleti ittifak halindeydi. Rusya'nın Karadeniz tarafından saldırısını önlemek için Almanların Burgaz ve Varna limanlarına askeri kuvvet göndermesi gündeme gelmiştir.⁴⁴

I.Dünya Savaşı sonrası mütareke döneminde Burgaz Limanına hangi yollardan gemilerin giriş yapacağına ve ne şekilde hareket edeceklerine dair bir talimatname mevcuttur. Limanın bu tarihteki işleyişini göstermesi bakımından önemli olan bu belgede yer alan bilgiler burada özetlenmiştir. Bu talimatnameye göre gemilerin limanda demirlemesi için limanlara giren gemilerin ön kısmına milletlerarası bir bayrak asılması zorunludur ve bayrak geminin yükünü boşalttığını ilan edilmesiyle indirilebilir. Limanın dışında demirleyen gemilerin sağlık kontrolünden geçirilmesi ve karantinadan çıkarılması zorunludur. Gemilerin salgın kontrolünden geçtiği belirlendikten sonra liman idaresi tarafından demirlemek üzere yer belirlenmektedir. Yük doldurulan veya boşaltılan gemiler kontrol edildikten sonra limanın duvar kısmındaki yerleri belirlenmektedir. Geri kalan gemiler dalgakıranın güneyinde veya liman havu-

41 Yasemin Zahide Erol, "Şehbender Raporlarına Göre Osmanlı- Bulgaristan Ticari İlişkileri (1910-1914)", *TAD*, C.34/S.57, 2015, (ss.221-248), s. 227-228.

42 BOA, HR.SFR.04, nr. 682/1.

43 BOA, HR.SFR.04, nr. 284/5.

44 BOA, HR.SFR.04, nr. 261/78

zunda demir atarak bekletilmektedir. Gemilerin yer değiştirilmesi liman yönetiminin bilgisi dışında yapılamamaktadır. Gemi ekibinin sahile çıkması ancak liman idaresinin izniyle ve geçerli bir nedenle mümkün olabilir. Gemilerin ilişkilendirilmesi sadece boşalan gemiler ve liman havuzunda bulunan gemiler için söz konusu olup bu da güneşin doğuşundan batışına kadar sınırlandırılmıştır. Gün batımından sonra sandalların hareket ettirilmesi ancak özel izinle mümkündür. Bütün sandallar, günbatımıyla limandan yukarı çıkarılmalı ve aynı şekilde merdivenler de yukarı çekilmelidir. Bu kurallara uymayanlar kaçakçı olarak sayılacaktır ve cezalandırılacaktır.⁴⁵

Görüldüğü gibi Burgaz, limanın tesisinden sonra önemli bir ithalat ve ihracat merkezi olmuştur. I. Dünya Savaşı ve akabinde de bu önemini muhafaza etmiştir.

Sonuç

19. yüzyılın ortalarına kadar küçük bir kasaba konumunda olan Burgaz'ın bölgedeki ticaretin gelişmesiyle birlikte önemi artmış ve yüzyılın ikinci yarısında bir kaza merkezi konumuna yükselmiştir. Sahip olduğu iskele İslimye Sancağına bağlı kazalarda, şimdiki Güneydoğu Bulgaristan'da üretilen ürünlerin, özellikle de tahılın ihracat kapısı haline gelmiştir. Buradan yapılan ihracatın alıcısı ise Osmanlı başkenti İstanbul olmuştur. Bununla birlikte Batılı devletler de yüzyılın ortalarından itibaren Balkan ve Karadeniz ticaretinde önemli bir rol oynamaya başlamışlardır. Bu şekilde Burgaz iskelesi hem Osmanlı başkentine hem de Avrupa devletlerine tahıl ihraç edilen ana limanlardan biri haline gelmiştir.

Artan ticaret kapasitesi Burgaz'da modern bir limanın yapılmasını zorunlu kılmış, bu inşaat ancak Bulgaristan Prensiği kurulduktan sonra gerçekleşmiş ve yeni liman 1903 yılında hizmete açılmıştır. Başlangıçta daha çok bir ihracat limanı olan Burgaz, 20. yüzyılda hem ihracatın hem de ithalatın dengeli olarak yapıldığı bir liman haline gelmiştir. Burgaz'ın bir ticaret merkezi haline gelmesi Osmanlı döneminde başlamış ve Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilan ettiği 1908' yılından sonra da devam etmiştir. Öyle ki günümüzde Burgaz, Bulgaristan'ın en büyük dördüncü şehri olma özelliğini sürdürmektedir.

Dönemin kaynaklarının da belirttiği üzere Burgaz'daki ticarete başlangıçta yerli "tüccarlar" başrolü oynamıştır. Fakat bu tüccarlar İstanbul'daki alıcılar ile üreticiler arasında aracı konumundadırlar. Bir çeşit komisyonculuk yapmışlardır. İngiliz viskonsolosu, bunların ticaret anlayışını pek ahlaki bulmamakta ve halkı sömürmekle itham etmektedir.

Burgaz'ın nüfus yapısına bakıldığında ise kasabada Müslümanlar ile Hıristiyanların nüfusunun yaklaşık olarak yarıyarıya olduğu, Hıristiyanların ise yaklaşık yarısının Rum, diğer yarısının da Bulgar olduğu görülmektedir. Bu nüfus yapısı Burgaz'ı 19. yüzyıldaki tipik Balkan kasabalarından biri olduğunu göstermektedir.

45 BOA, HR.SFR.04, nr. 664/50.

Fakat kasabanın nüfusu, ticaretin gelişmesiyle birlikte artmaya başlamıştır. Öyle ki Osmanlı Devletinin farklı yerlerinden tüccarlar ve işçiler Burgaz'a yerleşmişlerdir. Bunlar arasında Rizeli gemiciler de bulunmaktadır.

1878'de Bulgaristan'ın kurulması, 1885'te Doğu Rumeli Vilayeti'nin Bulgaristan tarafından ilhaki ve nihayet 1908'de Bulgaristan'ın bağımsızlık ilanı Burgaz limanının gelişmesini engellemiştir. Ancak bu süreçte nüfus yapısı radikal bir şekilde değişmesine neden olmuştur. Öyle ki kasabadaki Müslüman ve Rum nüfus, Bulgar yönetiminin baskıları ve diğer nedenlerle iyice azalmıştır. Buna karşılık kasaba nüfusunun yalnızca dörtte birini oluşturan Bulgar nüfusu hızla artmıştır. Böylece büyük oranda Türk/Müslüman olan Burgaz, bir Bulgar şehri halini almıştır.

KAYNAKÇA

I. Arşivler

a) Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

- BOA, A. MTZ (04), nr. 22/45 (06 Ca 1306)
BOA, A.MTZ (04), nr. 95/63; nr. 96/66.
BOA, HR.SFR 04, nr. 664/50.
BOA, HR.SFR.04, nr. 261/78
BOA, HR.SFR.04, nr. 284/5.
BOA, HR.SFR.04, nr. 320/40 (1896 08 08)
BOA, HR.SFR.04, nr. 320/84 (1897 09 02)
BOA, HR.SFR.04, nr. 322/73 (1899 12 25)
BOA, HR.SFR.04, nr. 682/1.
BOA, HR.SFR.04, nr. 783/42 (1903 04 03)
BOA, NFS.d., nr. 4517, tarih 1275 Z 29.
BOA, NFS.d., nr. 6599, 1248 Z 29, Kaza Ahyolu Müslim defteri.
BOA, NFS.d., nr. 6600, 1248 Ca 6 [1 Ekim 1832], Kaza Ahyolu Reaya defteri.
BOA, NFS.d., nr. 6601, tarih 1255 Z 29 [1839-1840], Kaza Ahyolu Müslim.
BOA, NFS.d., nr. 6602, tarih 1255 Z 29 [1839-1840], Kaza Ahyolu Reaya.
BOA, NFS.d., nr. 6603, tarih 1258 Z 29 [1842-1843], Kaza Ahyolu Müslim Kıbtıyan.
BOA, NFS.d., nr. 6604 tarih 1260 Z 29 [1845].
BOA, NFS.d., nr. 6605, tarih 1260 Z 29 [1845].

b) Birleşik Krallık Arşivleri (The National Archive)

FO, 195/1001, s. 400-402, İngiliz Burgaz Viskonsolosu Barphy'den İstanbul Büyükelçisi Elliot'a, 28 Ocak 1871.

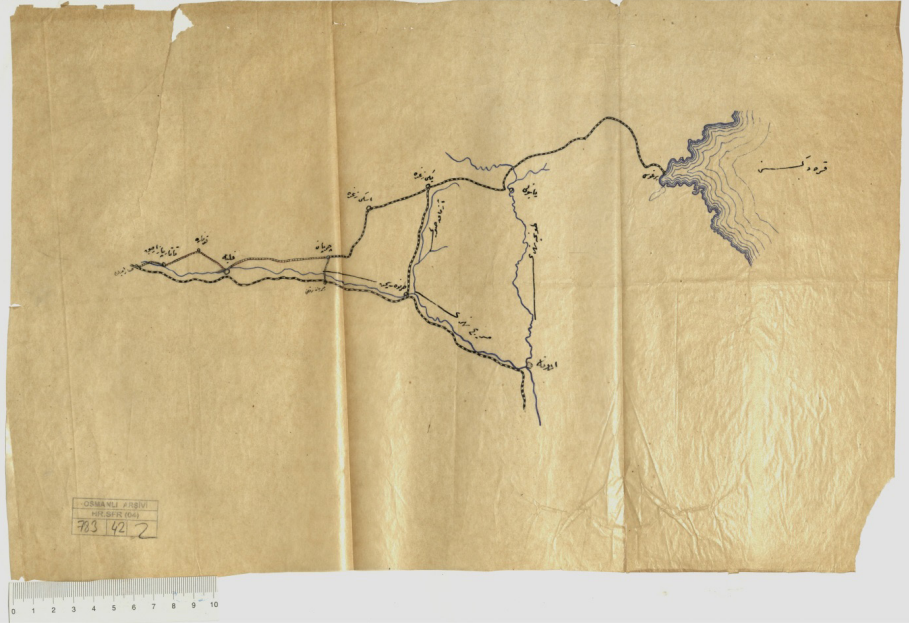
II. Araştırma ve İnceleme Eserleri

- Erol, Yasemin Zahide, “Şehbender Raporlarına Göre Osmanlı- Bulgaristan Ticari İlişkileri (1910-1914)”, *TAD*, C.34/S.57, 2015, (ss.221-248).
- Ersoy Hacısalihoğlu, Neriman, “Bevolkerung und Handel in der Hafenstadt Varna im 19. Jahrhundert”, *Das Osmannische Europa. Methoden und Perspektiven der Frühneuzeitforschung zu Südosteuropa*, (Ed. A. Helmedach, M. Koller, K. Petrovszky, S. Rohdewald), Leipzig: Europa-Verlag, 2014, ss. 249-267.
- Ersoy Hacısalihoğlu, Neriman, “Textile Trade in Bulgaria in the Mid-19th Century and the Gümüşgerdan Family”, *Living in the Ottoman Ecumenical Community, Essays in Honour of Suraiya Faroqhi*, (Ed. Vera Costantini and Markus Koller), Leiden&Bostin, 2008, s. 181-199.

- Hacısalihoğlu, Mehmet, *Doğu Rumeli'de Kayıp Köyler: İslimyeSancağı'nda 1878'den Günümüze Göçler, İsim Değişiklikleri ve Harabeler*, İstanbul, 2008.
- Hacısalihoğlu, Mehmet, "The Rise of Sliven (İslimye) from a Balkan Villageto a Province Center in the OttomanEmpire", *Turkey and Bulgaria: A Contributionto Balkan Heritage*, (Ed. Ö. Kolçak), İstanbul, 2017, s. 75-100.
- Hell, XavierHommairede, *Voyage en Turquie et en Perse*, C. 1, Paris, 1854.
- Panayotov, Atanas, *Bulgarskite Pristaništa* (1879-2014). *Hronika*, Varna, 2015.
- Petkova, Lyuba, "İzgrajdane na Varnenskoto Pristanište", *Morska Vrata na Rodinata /80 godini Pristanište Varna*.(s.18-26)(Yay. Haz. Temenujka Lyubenova), Varna, 1986.
- Rusev, İvan, "Rolyata na Burgaskoto Pristanište i Burgas za Razvitiето na Slivenskata Tırgoviya prez Vizrajdaneto", *Arhiv za Poselištini Prouçvaniya*, Godina 4 (1995), No:2, s. 17-34.
- Rusev, İvan, *Tırgovskata Modernost na Bilgarskoto Vizrajdane kato Kultura i Praktika. İzsledvane i İzvori.*, VelikoTırmovo, 2015.
- Svrakov, G., *Naşıte Morski Pristaništa Varna i Burgaz i Tyahnoto znaçenie za Mejdunarodnatani Tırgoviya*, (Nauçen Komitet pri BDJ i Pristaništa), Sofya, 1928.
- Tonev, Velko, *Bulgarskoto Çernomorie prez Vizrajdaneto*, Sofya,1995.

EKLER

TC BASKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DARE BASKANLIĞI (BOA)

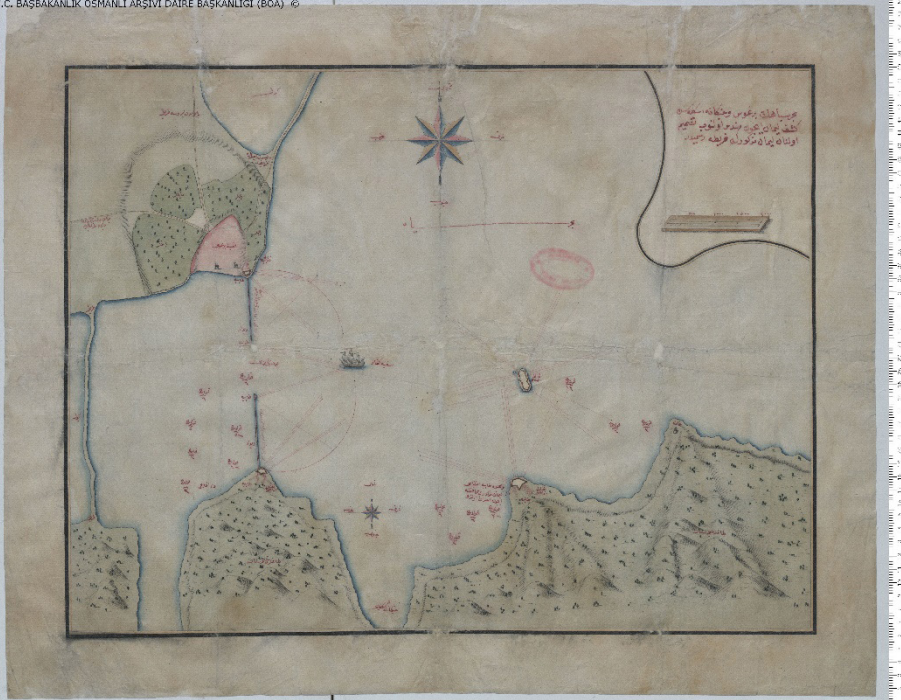


HR.SFR.04.00783.00042.002



1893 yılına ait Burgaz limanı (Kartpostal)

T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŐIVİ DAİRE BAŐKANLIđI (BDA) ©



HİC1-0316