

# İnsan ve Toplum Bilimleri Akademi Dergisi

(Journal of Humanities and Social Sciences Academy)



Ahmet OĞUZ

İNTOBA



JHSSA

Doç. Dr., Nevşehir Hacı Bektaş Üniversitesi, Nevşehir / Türkiye,  
[ahmetoquz@nevsehir.edu.tr](mailto:ahmetoquz@nevsehir.edu.tr)

[DOI: 10.5281/zenodo.6481060](https://doi.org/10.5281/zenodo.6481060)

ORCID ID: 0000-0003-0773-3373

ISSN: 2791-6766

Eser Geçmişi / Article Past:

Başvuru Tarihi  
Applied  
26/11/2021

Kabul Tarihi  
Accepted  
14/12/2021

Araştırma Makalesi

Orjinal Makale / Original Paper

Research Paper

## İPSALA NAHİYESİNİN KAZA OLMA ÇALIŞMALARI\*

### Özet

Osmanlı Devleti, II. Viyana bozgunundan sonra kendini yenilemek için sürekli arayış içinde olmuştur. Geri çekilmenin önünü alabilmek amacıyla önce askeri faaliyetler ön plana geçmiştir. Cephelerde durumu düzeltmek amacıyla, savaş araç gereçleriyle işe başlanmıştır. Askeri alandan sonra yenilik hareketleri devletin tüm alanlarına yayılmıştır. Avrupa’da meydana gelen gelişmelere uygun olarak idari alanda klasik döneme göre köklü değişiklikler yapılmıştır. Tanzimat Fermanı’ni ile birlikte yeni bir yönetim anlayışı benimsenmiştir. Özellikle 19. yüzyıl idari yapılanmasında Fransız departman sistemi benimsenmiştir. Bu çerçevede teşkilatlanma yönüne gidilmiştir. Bu teşkilatlanmaya uygun olarak kimi yerleşim birimleri statülerini değiştirmek amacıyla bazı çalışmalar yapmışlardır. Osmanlı arşiv belgeleri incelendiğinde aynı dönemde benzer çalışmalar görülmektedir. Örneğin Gaziantep de hemen hemen aynı tarihte sancak olmak için başvurmuştur. Osmanlı Devletinin son dönemlerinde idari taksimatta taklit edilen Fransız “Departman Sistemi” Sultan II. Mahmut döneminde uygulanmıştır. Bu sisteme göre Sultan II. Abdülhamit döneminin başında Osmanlı idaresi vilayet, sancak, kaza, nahiye ve köy olarak taksim edilmiştir. Edirne Vilayeti 1876 yılı idari yapılanmasında Edirne merkez olmak üzere Tekirdağ, Gelibolu, Filibe ve İslimiye olarak yapılandırılmıştır. 1878 yılında ise Filibe ve İslimiye Doğu Rumeli vilayetine aktarılmıştır.

\* Bu makale "Her Yönüyle İpsala Sempozyumu 20-22 Kasım 2019" adlı sempozyumda sunulan bildirinin genişletilmiş halidir.

ATIF: OĞUZ, Ahmet, "İpsala Nahiyasının Kaza Olma Çalışmaları", *İnsan ve Toplum Bilimleri Akademi Dergisi*, 1/2 (Aralık 2021), ss. (094-104)

CITE: OĞUZ, Ahmet, "The Attempts of Being District of İpsala Sub-District", *Journal of Humanities and Social Sciences Academy*, 1/2 (December 2021), pp. (094-104)

turnitin

Screened by



Edirne vilayeti Dedeğaç sancağına bağlı İpsala, nahiye iken kaza olmak istemiştir. İpsala'nın durumu ise bazı ilginç yönleri içermektedir. Osmanlı idari yapılanması içinde nahiye olan İpsala, kaza statüsüne geçmek için büyük çaba harcadığı görülmektedir. Bir yanda kaza olmak için ne kadar elverişli olduğunu üst makamlara iletmeye çalışırken diğer taraftan da kaza olmaları halinde masrafları kendilerinin karşılayacağını bildirmişlerdir. Osmanlı Devletinin yetkililerinin ekonomik gerekçelerle değişikliğe izin vermediği anlaşılmaktadır. İpsala'nın halkı ise ekonomik durumlarının kaza olmak için elverişli olduğunu özellikle vurgulanmıştır. Kaza olma konusunda bir başka gerekçeleri ise kaza merkezleri Sofulu'ya uzak olmasıdır. Bir mahkeme kurulması ve naip tayin edilmesi konunun ana eksenini meydana getirmektedir. Kaza halkının Sofulu kazasıyla işlerinin yoğun olduğu anlaşılmaktadır. Halk, Sofulu'ya mahkemeye gitmek hem uzak hem de iklim ve coğrafi bakımdan zor olduğunu, kaza oldukları takdirde bu külfetten kurtulacaklarını düşünmüştür. İpsala halkı bu amaçla bir heyet kurmuş ve kaza masrafları için para toplamıştır. Belgelerden anlaşıldığı kadarıyla incelenen dönemde İpsala kaza merkezine dönüşmemiştir.

**Anahtar kelimeler:** Osmanlı Devleti, Edirne, İpsala, Dedeğaç, kaymakam, naip.

## THE ATTEMPTS OF BEING DISTRICT OF İPSALA SUB-DISTRICT

### Abstract

The Ottoman Empire was in a constant search to renew itself after the Vienna defeat. In order to prevent the withdrawal, military activities first came to the fore. In order to improve the situation on the fronts, it started with war equipments. After the military field, innovation movements spread to all areas of the state. In accordance with the developments in Europe, radical changes were made in the administrative field compared to the classical period. With the Tanzimat Edict, a new management approach was adopted. Especially in the 19th century, the French departmental system was adopted in the administrative structure. In this context, the direction of organization has been done. In accordance with this organization, some settlements have made real some studies in order to change their status. When the Ottoman archive documents are examined, similar studies are seen in the same period. For example, Gaziantep applied to be a sanjak on almost the same date as well.

While İpsala was a sub-district of Alexandroupolis sanjak in Edirne province, it wanted to become a district. The situation of Ipsala, on the other hand, contains some interesting aspects. İpsala was a township in the Ottoman administrative structure. It made great efforts to get borough status. On the one hand, it tried to convey the higher authorities how convenient it was to become a borough, on the other hand, it stated that it would cover its own expenses in case of being a borough. It is understood that the Ottoman Empire did not allow changes for economic reasons. It has been especially emphasized that the economic situation of Ipsala was suitable for being a borough. Another reason for being a borough is that the borough centers were far from Sofulu. The establishment of a court and the appointment of a regent constitute the main axis of the issue. It is understood that the borough people were busy with the Sofulu district. It has been claimed that going to court in Sofulu was both far and difficult in terms of climate and geography. The people thought that if İpsala had a borough, they would have got rid of this burden. They established a committee for this purpose and collected money for the expenses of the borough. As it is understood from the documents, Ipsala has not turned into an borough center.

**Keywords:** Ottoman Empire, Edirne, Ipsala, Alexandroupoli, district governor, regent.



## 1. Giriş

Kütahya, Söğüt ve Domaniç civarında kurulan Osmanlı Beyliği, Anadolu’da sıkışınca daha müsait olan Rumeli’ye geçme fırsatı kollamış, Bizans’ın durumundan faydalanarak fırsat kollanmış, bu fırsat Orhan Gazi zamanında bulunarak Rumeli’ye geçilmiştir. Daha sonra Sultan I. Murad’ın (1362-1389) Cenevizlerle anlaşarak, 1363’de önemli bir Türk nüfusunu Rumeli topraklarına geçirmesiyle başlayan geniş fetih hareketleri, 1365’te başkentin Bursa’dan Edirne’ye taşınmasına imkân ve zemin hazırlamıştır. İstanbul’un fethine kadar olan dönemde (1365–1453), Edirne en parlak dönemini yaşamıştır. İstanbul’un fethinden sonra, Edirne; gaza ve cihat yapan Osmanlı Devletinin Avrupa topraklarında genişlemesinde, önemli bir kavşak ve üst noktasını oluşturmuştur.

Edirne önemini ve olağan yapısını uzun dönem devam ettirmesine karşın yakın döneme doğru durum değişmiştir. İmparatorluğun, Osmanlı Avrupası’nda toprak kaybetmeye başlamasıyla birlikte, şehir ve yakın çevresi göçmen nüfusun konaklama yeri özelliği kazanmıştır. Hatta Balkanlardan gelen Müslüman göçünün cazibe noktası olmuştur. Bu yüzden Osmanlı Devletinin son döneminde nüfusu Balkan harbine kadar siyasi gelişmelere paralel olarak daha çok artmıştır. Edirne bu haliyle ve Rumeli’den gelen göçmenlerle nüfusunun giderek çoğaldığı görülmekte bu durum dönemin belgelerine yansımıştır.<sup>1</sup> Ancak Balkan harbinden sonra Türk nüfusunun azaldığı görülmüştür. Daha sonraları ise İmparatorluğun, Osmanlı Avrupa’sında toprak kaybetmeye başlamasıyla birlikte, Edirne şehri ve yakın çevresi; göçmen nüfusun konaklama, Anadolu’ya geçme yeri özelliği kazanmıştır.<sup>2</sup>

İpsala<sup>3</sup> ise Edirne Vilayeti içinde kalmaya devam etmiştir. Osmanlı tahrir defterlerine yansıyan kayıtlara göre İpsala, 16. yüzyıl idari yapılanmasında *Rumeli Eyaleti*’nin Paşa livası içinde Sağkol kazaları olarak adlandırılan kısmındadır. Kaptan Paşalığa Barbaros Hayrettin Paşa’nın gelmesiyle Cezayir-i Bahri Sefid eyaleti kurulmuş, Gelibolu yeni kurulan bu eyaletin merkez sancağı olarak teşkilatlandırılmıştır. İpsala, 16. yüzyıldan itibaren Gelibolu’nun bir sancağı olarak idari yerini almıştır.<sup>4</sup> Edirne eyalet olarak, anılan yüzyılda ve sonrasında bölgenin en önemli yerleşim birimi olarak Osmanlı Balkanlarına açılan kapı niteliğindeki üstün yerini hep korumuştur. Bu vilayetin parçası olan İpsala, Dimetoka’dan küçük Fericek’ten büyük bir birim olarak merkez nüfusu anılan tarihlerde 450 haneye ulaşıyordu. Nüfusunun hemen hemen tamamı Müslüman olan İpsala, yaklaşık 3.000 kişinin yaşadığı bir birim olduğu tahmin edilmektedir. Bazı mahalleleri örneğin Bayram Bey, Kapucu, Köprü ve Saraç İlyas gibi kimi mahalle adları 16. yüzyıldan beri kullanılmaktadır.<sup>5</sup> Uzun süre bu niteliğini koruyan Edirne ve İpsala çok fazla bir değişikliğe uğramadan yakın çağlara kadar aynı idari taksimat içinde bu şekilde gelmiştir.

Konumuz olan İpsala’nın kaza olma isteğine gelince; İpsala, 1876 yılından sonra yapılan idari yapılanmanın bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. On dokuzuncu yüzyılın sonunda vilayetlerin daha kolay kontrol edilmesi ve etkin denetim yapılabilmesi amacıyla yeni arayışlar içine girilmiştir. 1864

<sup>1</sup> BOA, DH. MKT., 1337/52, H.23.09.1298, M. 19.08.1881, (8 varak).

<sup>2</sup> Bülent Yıldırım, “Balkan Savaşları Sırasında Havsa ve Çevresindeki Yerli Rumların Türklere Yönelik Saldırıları”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17/2, (2015): 206.

<sup>3</sup> İpsala adının Miltiades (öl: MÖ 489)’in babası Sibsil ya da Osmanlı’nın Rumeli’deki ilk fetihlerinden olduğu için ilk Cuma salasının verilmesi sebebiyle “İbdida salâ” kelimesinin değişimden geldiği rivayet edilmektedir; Ayşe Değerli, “Onaltıncı Yüzyılın İlk Yarısında Paşa Sancağında Bir Kaza: İpsala” *Her Yönüyle İpsala Sosyal Bilimler I*, (Ed: Haluk Kayıcı- Emin Ünsal), (2020): 143-152.

<sup>4</sup> Ferudun Emecen, “Gelibolu”, *TDV. İslam Ansiklopedisi* 14 içinde. (İstanbul: Diyanet Vakfı Yayınları, 1996), 1-6.

<sup>5</sup> Değerli, “Onaltıncı Yüzyılın İlk Yarısında Paşa Sancağında Bir Kaza: İpsala”, 144.



yılında Mithat Paşa'nın ortaya koyduğu Tuna Vilayet Nizamnamesi ile Balkanlarda başlayan idari yapı yeni bir teşkilatlanmanın habercisi olmuştur. Bu nizamname 1868 yılında Bağdat ve Yemen dışında hemen hemen bütün vilayetlerde uygulanmıştır. Yapılan düzenlemelerin başarılı olduğu kanaati devrin yöneticilerinde uyanınca, 1870 yılında bir "Vilayet Nizamnamesi" yayınlanarak eyaletler bu düzenleme doğrultusunda yeniden yapılandırılmıştır. Sultan II. Abdülhamit (1876-1909) döneminin başında idari taksimatta yeni bir düzenleme yapılarak son yüzyıla girilmiştir.<sup>6</sup> 1877 yılında yeniden yapılandırılan *Dâhiliye Nezareti*'ne bağlanan vilayetler sancaklara, sancaklar, kazalara, kazalar da nahiyelere ayrılmıştır. İdari taksimatın son halkasını da köyler meydana getirmektedir. Vilayetleri valiler, sancakları mutasarrıflar, kazaları kaymakamlar, nahiyeleri müdürler ve köylerin yönetimi ise muhtarlar verilmiştir. Fransa örneğinden alınarak yürürlüğe konulan "Fransız departman sistemi" örnek alınarak oluşturulmuştur.<sup>7</sup> Bu sisteme göre kaza merkezlerine kadının atanması ve kadıların ya da naiplerinin orada görevlendirilmesi ve dava görmesi en İpsala'nın kaza olma gerekçesinin temel sebebinin olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin son dönemeci olan 19. asırda ise, Edirne vilayetinde çok hızlı değişimler yaşanmıştır. Yukarıda bahsedildiği gibi Osmanlı Devletinin Balkanlarda yenilgileri ve topraklarının işgale uğraması Edirne ile beraber bölge nüfusunun hızla artmasına sebep olmuştur. Balkan savaşlarına kadar olan bu durum Balkan savaşı yenilgileriyle beraber tersine dönmüş ve bu tarihten sonra nüfus kaybetmeye başlamıştır.<sup>8</sup> Bu değişimlerin en önemlisi, Edirne'nin bir asır içinde üç kez düşman işgaline uğramış olmasıdır. Bunun sonucu olarak, Edirne ve çevresinde, sık sık siyasi sınırlar değişmiştir. Savaşlar ve salgın hastalıklar bölge insanını derinden etkilemiş ve hareket kabiliyetini iyice zayıflatmıştır. Siyasi sınırlardaki ve nüfustaki hızlı değişimler; tarım, hayvancılık, sanayi, ulaşım ve ticaret gibi faaliyetleri olumsuz yönde etkilemiştir.

Ancak kaza olmak isteyen İpsala, Balkan savaşları öncesinde Rumeli'den gelen göçlerden nasibini almış ve nüfusunu artırdığı anlaşılmaktadır. Değinileceği üzere göçler ya doğrudan İpsala'ya yapılmış, bazen de İpsala göçmen istemiştir. Bu gelişimin devamı olarak, 19. yüzyılın son çeyreğindeki bu iyi süreci lehine çevirmek istemiş, idari statüsünü nahiyeden kazaya değiştirmek çabasına girmiştir. Osmanlı Devleti'nin son değişiklikleriyle *Edirne Vilayeti*'nin, Tekirdağ, Gelibolu, Filibe ve İslimiye sancakları olarak düzenlenmiştir. 1878 yılından sonra Filibe ve İslimiye *Doğu Rumeli Vilayeti*'ne ilhak edilmiştir.<sup>9</sup> İpsala ise Gelibolu sancağı içinde kalmaya devam etmiştir. Gelibolu sancağı Sokullu kazasına bağlı İpsala nahiyesi 24 Eylül 1882 tarihinde şartlarının uygun olduğunu bildirerek kaza olmak isteğini resmi makamlara bildirmiştir. Böylece kaza olma süreci başlamıştır.

## 2. İpsala'nın Kaza Olma Çabalarının Başlangıcı

Gelibolu Sancağına bağlı İpsala Nahiyesi ilk olarak 30 Aralık 1880 tarihinde yazılı olarak "kaza" olmak isteğiyle *Dâhiliye Nezareti*'ne müracaat etmiştir. Ancak bu yazıya her hangi bir cevap alınmamıştır. Bu isteğin ardından yaklaşık iki yıl sonra 24 Eylül 1882 tarihinde neden kaza olmak istediklerine dair yeniden anılan nezarete tekrar bir yazı gönderilmiştir. Bu yazıda İpsala nahiyesinin çevresinde bulunan diğer yerleşim birimlerine göre önemli bir nahiyeye, nüfusunun kalabalık olduğu ve

<sup>6</sup> Musa Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, (Ankara Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1997), 252.

<sup>7</sup> Kemal Gözler, "Osmanlı Mülki İdare Sistemi Üzerinde Fransız Etkisi 1864 ve 1871 Vilayet Nizamnameleri Fransa'dan mı İktibas Edilmiştir?", *Amme İdaresi Dergisi*, 52/1, (2009): 17.

<sup>8</sup> M. Tayyip Gökbilgin, "Edirne", *TDV İslam Ansiklopedisi* 10 içinde. (İstanbul: Diyanet Vakfı Yayınları, 1996), 431-442.

<sup>9</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Cilt VIII.*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları 1988), 337.



vergi gelirlerinin yüksek olduğu öne sürülmüştür. Nezarete gönderilen belgede nahiye olma isteğinin halk ve nahiye meclisinden geldiği, kaza olmak için başka bir sebep olarak, merkeze on iki saat mesafede olduğu, nahiyenin nüfusunun çoğalması sebebiyle idarede sıkıntı yaşandığı, nahiyenin gelirinin çevredeki nahiyelerden hatta kazalardan da daha kalabalık olduğu hatta nüfusunun artma eğiliminde bulunduğu belirtilmiştir.<sup>10</sup> İpsala kazasından *Dâhiliye Nezareti*'ne gönderilen başka bir yazıda İpsala nahiyesi Keşan kazası ile karşılaştırılmıştır. Burada öne çıkarılan husus bürokratik ve ekonomik üstünlükleri ön plana çıkarılmış olduğu belgede dikkat çekici şekilde görülmüştür. İlk önce İpsala'nın merkez kazaya olan uzaklığı, fiziki şartlar ve yol durumunun işleri güçleştirdiği vurgulanmıştır. Aslında hemen her belgede uzaklık ve hükümetle olan işlerinin kolaylaştırılması için yol ve fiziki şartlar sürekli vurgulanmış, gündemde tutulmuştur. Böyle gelişmekte olan bir nahiye halkının hükümetle diyalogunun çevre şartları sebebiyle iyi sağlanmadığı hususu ön plana çıkarılmıştır. İpsala'nın kaza olması gerektiği konusunda ikinci güçlü kanıt ekonomik olarak çevresindeki nahiye ve kazalardan daha iyi durumda olduğu, bunun yanında gelişmeye açık olduğu vurgulanmıştır. İpsala'nın bu haliyle bile bir çekim merkezi olduğu, vergi gelirinin diğer kazalardan yüksek olduğu öne çıkarılarak kaza olmayı hak ettiği yazılarak yetkililerin dikkati çekilmek istenmiştir. Belgelerde daima ön plana çıkarılan ikinci husus nahiyenin devlete yük olmadan kendi hükümet binalarını yapabileceğini ispata çalışılmış olmasıdır. Hatta kaza için lazım olan mahkeme binasını yapımı ve naip gelebilmesi için 1510 kuruş toplanmıştır. Kaza olmak için gerekli paranın buradan harcanana bileceği ve ilave kaynak sağlanabileceği mali birimlere iletilmiştir. İpsala'nın kazaya dönüştürülmesi, işlerin takibi için muhtar ve nahiye meclisinden ayrı olarak bir "hey'et" dahi kurulmuştur. Heyetin başlıca görevi olarak İpsala'nın çevresindeki diğer yerlerden üstün olduğunu göstermekten başka bir *nizamiye mahkemesi* teşkil olunmasını ve kazaya *üçüncü sınıf kaymakam* atanmasının sağlanması olarak belirlenmiştir. Buna göre İpsala heyetinin isteği, İpsala'nın kazaya dönüştürülerek üçüncü dereceden bir kaymakam atanması olarak karşımıza çıkmıştır. Belgeden anlaşıldığına göre İpsala'dan *Dâhiliye Nezareti*'ne H. 27 Muharrem 1298/M. 30 Aralık 1880 tarihinde müracaatına cevap verilmediği yukarıda bahsi geçmişti. Ancak ilgili müracaata hemen cevap verilmemesi üzerine tekrar bir yazı daha gönderilerek kaza olmak isteği tekrar detaylı olarak açıklanmış ve anılan nezarete gönderildiği diğer bir belgeden anlaşılmaktadır.<sup>11</sup>

Gelibolu sancağına bağlı İpsala nahiyesinin kaza olması için İpsala'da kurulan heyet, *Dâhiliye Nezareti*'ne bir teklif daha vermiştir. Önceden gönderilen yazılardaki istekler ve gerekçeler yine konu olmuş ya da önce yazılan dilekçeye cevap alınmadığı düşüncesiyle istek yenilenmiştir. Bu yeni belgede yer alan gerekçede, Gelibolu sancağına bağlı İpsala nahiyesinin konumu tekrar hatırlatılmakta, bunun gereği olarak çevresine kıyasla önemli bir nahiye olduğu, merkez nüfusu ve çevresinde yerleşik halkının çevre nahiyelere göre yoğun bir nüfus barındırdığı ifade edilmiştir. İpsala nahiyesinden *Dâhiliye Nezareti*'ne gönderilen belgelere göre çevresindeki yerleşim yerlerine nazaran daha gelişmiş ve ziraatın daha iyi durumda olduğu ifade edilmiştir. İdari bakımdan ise öne sürülen gerekçelerde idari merkeze on iki saat uzak olduğu, bu yüzden merkezle iletişimin kurulamadığı, işlerin aksadığı belirtilmiştir. Üstelikte İpsala'dan merkeze giden vergi miktarının da kendisiyle kıyaslanan yerlerden çok daha yüksek olduğu bu ve benzer sebeplerden dolayı kaza haline getirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu iş önceden kurulan heyet aracılığı ile yapıldığı anlaşılmaktadır. İpsala, nahiyeden kazaya geçmesi halinde sınır tahsisleri de olabileceği izah edilmiştir. Buna göre, Enez/İnöz kazasının nahiyeye Kozkırı karyesinin de Enez'den ayrılarak İpsala nahiyesine bağlanması istenmiştir. Yine Kuzukırı karyesinin de İnöz kazasından ayrılarak, Kibritli cihetiyle Sofulu kazası İpsala

<sup>10</sup> BOA, D.H. MKT., 1350/20, H. 10.09.1303 - M. 03.06.1896.

<sup>11</sup> BOA, D.H. MKT., 1339/57, H. 11.11.1299 - M. 24.09.1882.





nahiyesine bağlanması halkın resmi işlerinin kolaylaşacağı gerekçesiyle istenildiği belirtilmiştir. Hükümet işlerinin görülmesi için on iki saat uzaklıktaki Dedeoğaç'a gitmenin özellikle kışın büyük zahmete sebep olduğu dile getirilmiştir. Bunun yerine iki üç saat uzaklıktaki Keşan'a bağlanabileceklerini, bunun neden bu zamana kadar yapılmadığının bir "garabet" olduğu hayretle ifade edilmiştir.<sup>12</sup> Ancak Fericek ve Keşan bu isteğe karşı çıkmıştır. İpsala'dan gelen teklife sıcak bakmamışlar, mesafenin uzak olduğu Şarköy ve Keşan kaza meclislerinin bu fikri benimsemedikleri anlaşılmaktadır.<sup>13</sup>

### 3. İpsala'nın Kaza Olma Israrı

İpsala'da kaza olmak için kurulan heyet tekliflerinin gündemde kalması için öne çıkan özelliklerini hatırlatan dilekçeler vermeye devam etmişlerdir. Bununla ilgili olarak nüfuslarının artmasını hemen İstanbul hükümetine bildirmişlerdir. Kaza olmayı hak ettiğini anlatmaya çalışırken anlaşılıyor ki nüfusunu göç yoluyla artırmaya çalışmıştır. Nahiye, Osmanlı Rus savaşının ardından Balkanlar ve adeta Bulgaristan'a terk edilen *Doğu Rumeli Vilayeti*'nden o sırada çok sayıda göçmen daha güvenli olduğunu düşünerek Edirne vilayetine göç etmiştir.<sup>14</sup> Gelen bu göçmenler için bölgede iskân sahaları olduğunu hükümete bildirmiştir. Bu bildiriye göre, 3 Haziran 1886 tarihli bir belgede Balkanlardan gelen göçmenlerin iskânı için İpsala'nın uygun olduğu İpsala heyeti tarafından dile getirilmiştir. Edirne'ye gelen muhacirlere yardım edilmesi ve iskânın gerçekleştirilebilmesi için İpsala'nın kaza olması gerektiği ileri sürülmüştür. Yeni kaza olacak olan İpsala'nın konumu ve arazisinin muhacirler için uygun olduğu, Taşlıkonak miri arazisinin iskân amacıyla göçmenlere tahsis edilebileceği hususu heyetin gönderdiği belgede yer almaktadır.<sup>15</sup>

Bunlarla yetinilmeyecektir. İpsala'nın hedefine ulaşmak için büyük bir gayret gösterdiği anlaşılmaktadır. Kaza, kendi kendine yeterliliğini ispatlamak amacıyla bağlı olduğu Dedeoğaç Sancağı Sokullu kazasından ayrı olarak kendi nahiyelerine bir *hükümet konağı*nı kendi imkânlarıyla yapabileceklerini Edirne vilayetine bildirmişlerdir. Valilikten gelecek haberi beklerken nahiye heyeti hükümet konağının yapımı için halktan para toplanmasına karar vermiştir. Nahiye müdürünün oturduğu binanın tamire muhtaç olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla nahiyeye yeni bir bina yapılması ve devlete mali yük getirilmemesi belgelerde özellikle dikkat çekmektedir. Heyet, halktan bir konak yapımı için gerekli parayı toplandıktan sonra Şura-yı Devlet'e bildirilerek maddi destek ihtiyacı olmadan hükümet konağı yapılması için izin istemiştir. Ancak bir *hükümet konağı* için ne kadar paranın hangi usulle toplandığı ve miktarı hakkında bilgi bulunmamaktadır. Önceden söylenen 1510 kuruştan mı bahsediliyor bu bilinmemektedir. Belgeden anlaşıldığına göre bu izin verilmiştir. Şura-yı Devlet'in izin vermesinden sonra *irade-i seniyye* alınmış ve hükümet konağı yapımı için resmi onay süreci tamamlanmıştır. Sürecin uzaması, yeni bir binanın yapımı için para toplanmasına izin verilse bile kaza olmasına henüz izin çıkmadığı için bir endişenin olduğu yine belgeden anlaşılmaktadır.<sup>16</sup> İpsala'ya bir hükümet konağı yapılıp yapılmadığı bilinmemekle beraber yapılması için karar verilen hükümet konağının planı arşivde yer almaktadır.<sup>17</sup>

İpsala nahiyesi halkının Sokullu veya Dedeoğaç'a gitmekte ve oralarda hükümet işlerini görmek için hayli zorlandıkları anlaşılmaktadır. Bunun çözümü için başka bir teklif daha getirmişlerdir. İpsala'nın kaza olma çabaları hükümetin ağırdan almasına rağmen devam ettiği

<sup>12</sup> BOA, D.H. MKT., 14/30, H. 05.05.1315 - M. 02.10.1897.

<sup>13</sup> BOA, Ş.D., 1912/46, H. 15.11.1302 - M. 26.08.1885.

<sup>14</sup> Mahir Aydın, *Şarki Rumeli Vilayeti*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992), 47.

<sup>15</sup> BOA, D.H. MKT., 1350/20, H. 10.09.1303 - M. 03.06.1886.

<sup>16</sup> BOA, D.H. MKT., 1411/14, H. 15.07.1304 - M. 03.06.1886.

<sup>17</sup> Plan: Ek 1.



anlaşılmaktadır. İpsala kaza olmak için ısrarını sürdürmektedir. İpsala heyeti gerekçelerini İstanbul hükümetine tekrar hatırlattığı gibi yeni gerekçeler de ortaya koymuştur. Bunun için Şura-yı Devlet'e yazdığı yeni bir dilekçede nahiye muhtarlarının görüşlerinin de aynı yönde olduğu telgrafla bildirilmiştir. Ayrıca kaza olma sürecinde devlete madden yük olmayacaklarını hatırlatmışlardır. Kaza olmalarına izin verilmemesinin sebebi olarak devletin içinde bulunduğu maddi zorlukların olduğu heyet tarafından tahmin edilmiştir. Heyetin her yazışmasında kendilerinin kaza olmasıyla devlete maddi yük getirmeyeceğini ısrarla vurguladıkları belgeden anlaşılmaktadır.<sup>18</sup>

Osmanlı arşiv belgeleri incelendiğinde yazışmaların uzun zaman sürdüğü ve İpsala'nın taleplerinden vaz geçmediği anlaşılmaktadır. İpsala'nın üçüncü sınıftan bir kaza olmasının mümkünü yoksa mahkeme işlerinin görülmesi için bir naip atanmasını istemişlerdir. Buradan anlaşılıyor ki Sokullu kaza merkezine gitmelerinin zorluğu ön plana çıkmakta, mahkeme işlerinin nahiyede görülmesini istenmektedir. Nahiyelerine bir naip atanmasını isterken naipte bulunması gereken özellikleri belirtmeyi ihmal etmemişlerdir. Buna göre vasıfları itibarıyla bin kuruş maaşı olmalı ve "icra-yı ahkâm-ı Şeriyeye mezun" olması istenilmektedir. Bu evsafa biri şayet gönderilirse maaşının ve diğer masraflarının kaza tahsisatından karşılanacağı ifade edilmiştir. Ayrıca "muhakeme-yi nizamiye" eğer İpsala'da teşkil edilirse diğer masrafların taraflarından karşılanacağını taahhüt edildiği belgeden anlaşılmaktadır. Kaza heyeti tarafından bu isteklerinin R. 21 Kanunvevel 1321, M. 02 Ocak 1899 tarihinde vilayete bir dilekçeyle bildirmişlerdir. Gönderdikleri dilekçeyle Sokullu kazasına gitme müşkülâtından kurtarılacak üçüncü sınıf bir kaymakam tayini ile kaza yapılması ya da kazalarında mahkeme görebilecek nitelikte naip tayini istediklerinin nahiye halkı tarafından uzun uzun ve açık olarak yazılmıştır. Bunlara ilaveten İpsala nahiyesine redif taburlarının alınabileceği ve yine başka belgelerde de vurgulandığı üzere ziraat için uygun, çevresine göre gelirinin yüksek bir nahiye olduğu ifade edilmiştir. Bu bilgilerin ihtiva ettiği birkaç dilekçenin hükümet nezdine ayrıca gönderildiği arşiv kayıtlarından anlaşılmaktadır.<sup>19</sup>

İpsala'nın kaza merkezine dönüştürülmesi hususunda Edirne vilayetine yeni ve daha açık ifadelerle bazı öneriler daha getirilmiştir. Bundan önceki öneriler tekrarlanarak, yani devletle olan işlerin görülmesi için Dedeoğaç'a gitmenin zorluğu, nahiye gelirlerinin yüksek olduğu, ziraat yapmaya elverişli ve gelişmeye açık olduğu defaten vurgulanmıştır. Bu sıralanan özelliklerine ilave olarak şunları gündeme getirmişlerdir. İpsala nahiyesinin köylerinin ve mahallelerinin büyük olduğu için bir kaza teşkiline uygun olduğu, hatta teşkil edilecek kazanın merkez kazaya tahvil edilmesinin ayrıca değerlendirilebileceği belirtilmiştir. Yeni oluşturulacak kazaya üçüncü dereceden bir kaymakamın atanması ve mahkeme kurulması için adliye binalarının yapımı ve adliye binasının tefrişi ve diğer masrafların ahalden tahsil edilebileceği açıkça ifade edilmiştir. Yani devlete buradan mali yük yüklenmeyeceği vurgulanmıştır. Ancak bunun ek getireceği vurgulanarak istek reddedilmiştir. Yine kazanın Dedeoğaç merkeze bağlı olabileceği ve yukarıda belirtilen masraflar için öngörülen 25.300 kuruş paranın şayet hükümet tarafından tahsis edilemeyeceği bir durum olursa halkın "vergi koçanlarına birer kalem ilave" edilerek bu masrafın karşılanabileceği belgede izah edilmiştir. Belgenin devamında eğer üçüncü dereceden bir kaymakam atanamıyorsa mahkeme işlerinin görüleceği şekilde 1000 kuruş maaşlı bir naip atanması istekler içine yazılmıştır.<sup>20</sup> Ancak naip atanmasına değinilmeden kaza olmanın bütçeye ek yük getireceği vurgulanarak istek reddedilmiştir.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> BOA, D.H. MKT., 1495/103, H. 08.07.1305 - M. 21.03.1888.

<sup>19</sup> BOA, D.H. MKT., 2306/99, H. 15.10.1317 - M. 16.02.1900.

<sup>20</sup> BOA, D.H. MKT., 2159/35, H. 29.08.1316 - M. 12.01.1899.

<sup>21</sup> BOA, D.H. MKT., 713/32, H. 26.02.1322 - M. 12.05.1904, (11 varak).



#### 4. İpsala'nın Kaza Olmak İçin Diğer Çalışmaları

Nahiyeden kaza merkezi olma çabalarının bir diğer basamağının merkez nüfuslarını artırmakta gören İpsala heyeti Edirne vilayetine bu sefer farklı bir istekte daha bulunmuştur. Dedeagaç sancağı sınırları içinde yer alan İnöz kazasına bağlı Kuzukırı karyesi/köyünün İpsala'ya yakın olması sebebiyle kendi nahiyelerine askeri ve mali olarak bağlanmasını yani “defter-i hakani nezareti celilesine beyan-ı keyfiyet edilmesi” Dâhiliye Nezaretine 06 Rabiulevvel 1312 tarih M. 07 Eylül 1894 ve 180 numaralı belgeyle istemişlerdir.<sup>22</sup> Dâhiliye Nezareti'nden Şura-yı Devlete giden bir belgede *Edirne Vilayeti* Dedeagaç sancağı dâhilinde İnöz kazası Kuzukırı köyünün Kibritli cihetiyle Sofulu kazası İpsala nahiyesine dâhil edilmesi istenmiştir. Belgeye göre 06 Rabiulevvel 1312 tarih ve 170 numaralı tezkere ile buna karar verildiği belgeden anlaşılmaktadır. Anılan belgede, Meriç nehrinin kış ve yaz taşması bölgede kışın şartların ağırlaşması, yolların çamur ve bataklığa dönüşmesi ve mevki olarak bu bölgenin Edirne tarafında kalması gibi sebeplerle anılan bölgenin ve karyenin İpsala'ya bağlanması istenmiştir. Bu isteğin *Edirne Vilayet Meclisi*'nde kabul edildiği ve bir mazbata yazıldığı ve durumun diğer devlet makamlarına iletildiği belgede yer almaktadır.<sup>23</sup> Edirne vilayetinin Meriç nehri ve civarının dağlık, yüksek ovalar olduğu, çok sayıda bölünmüş irili ufaklı nehirlerle sahiptir. Geçmişte de bu coğrafyanın özellikle kışın olmak üzere kolay geçit vermediği malumdur.<sup>24</sup>

Fakat Şura-yı Devlet'ten verilen cevapta eğer İpsala'nın nahiyeden üçüncü sınıf bir kaymakamın atanacağı kaza haline dönüştürülmesi durumunda 1000 kuruş masrafı olacağı gerekçesi öne sürülmüştür. Şura-yı Devlet kendisine gönderilen önceki yazılara da vurgu yaparak İpsala'dan gelen istek yazılarının göz ardı edilmediğini önceki dilekçelere atıfla belirtmişlerdir.<sup>25</sup>

#### 5. İpsala'ya Naip Atanması

İpsala nahiyesinin kaza olması için yapılan bütün çabalar sonuç vermediyse de bazı başarılar elde edilmiştir. Kaza olması halinde masrafların karşılanmasında zorluk çıkacağı öne sürülmüş ve “idare-i maslahat” gösterilmesi istenmiştir.<sup>26</sup> Ancak İpsala'ya istenildiği şekliyle bin kuruş maaşla bir naip atanması kabul edilmiştir.<sup>27</sup> İpsala'nın naip atama isteği gerçekleştikten sonra sıra bunun masraflarının karşılanmasına gelmiştir. Arşiv kayıtlarına yansıdığı kadarıyla bin kuruş maaşlı naip atanmasının ardından, hademe ve kırtasiye giderleri içinde pey der pey tahsisat yapıldığı anlaşılmaktadır. Gider olarak ilk aşamada 1119 kuruş, daha sonraki dönemlerde harcanmak üzere 500 kuruş yine kırtasiye, yakıt ve sair giderler için tahsis edildiği bildirilmiştir.<sup>28</sup> Ancak İpsala'nın kaza olması için toplanan paraların nasıl sarf edildiği hakkında bir bilgeye rastlanmamıştır.

Bunlardan başka İpsala her isteği kabul edilmese de diğer bazı beklentilerinin karşılandığı anlaşılmaktadır. Naipliğe terfi eden İpsala'nın sınırları genişlemiştir. Buna göre, İnöz kazasına bağlı Kozkırı köyünün Kibritli tarafı ile beraber İpsala nahiyesine bağlanması kabul edilmiştir.<sup>29</sup> Buradan anlaşılıyor ki. İpsala çabalarının karşılığını almış en azından büyük bir kısmını gerçekleştirmiştir.

<sup>22</sup> BOA, BEO., 723/54163, H. 13.07.1313 - M. 30.12.1895.

<sup>23</sup> BOA, İ. D.H., 1330/22, H. 08.07.1313 - M. 26.12.1895.

<sup>24</sup> Ramazan Özey, “19. Asırda Edirne Vilayeti Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi* 6, (Temmuz 2013): 18.

<sup>25</sup> BOA, D.H. MKT., 145/32, H. 01.06.1322 - M. 13.08.1904.

<sup>26</sup> BOA, BEO., 2388/179081, H. 01.06.1322 - M. 13.08.1904.

<sup>27</sup> BOA, D.H. MKT., 1893/54, H. 21.04.1309 - M. 24.11.1891.

<sup>28</sup> BOA, ŞD., 2609/16, H. 22.08.1310 - M. 11.03.1893,(8 varak).

<sup>29</sup> BOA, İ. DH., 1320/22, H. 08.07.1313 - M. 25.12.1895, (4 varak).





## 6. Sonuç

Bugün sınırlarımız içinde, Yunanistan sınırına yakın olan, sınır kapısıyla Yunanistan'a açılan İpsala, idari taksimatın gereği olarak nahiyeden kaza olmak için bir takım çalışmalar yürütmüştür. İpsala, şehir olarak ve bölgesinde kaza olmaya elverişli olduğunu ispata çalışmıştır. 20. yüzyılın başlarında nahiye statüsünden kaza statüsüne geçmek için önemli bir çaba harcamıştır. Osmanlı Devleti'nde bir nahiyenin kaza olma çabaları halkının da desteğini alarak, maddi katkıda bulunarak hata nahiyeden toplanan vergilere ilaveler yapılarak sağlanmak istenmiştir. İpsala'nın kaza olma çabası, Osmanlı bürokrasisinin hem taşrada hem de merkezde nasıl işlediğini göstermesi bakımından dikkate değerdir. İpsala örneğinden yola çıkarsak eğer özellikle nahiye merkezinden kaza merkezine daha çok mahkeme için davalara gidilip geldiği anlaşılmaktadır. İpsala nahiyesi kaza olmak için büyük çaba içine girdiği görülürse, davalarının çokluğuna bakılırsa konuya bu yönüyle mi bakmak gerekir diye soru akla gelmektedir. Aynı konuda bir başka dikkat çeken husus şudur; eğer nahiye kaza olacaksa üçüncü dereceden bir kaymakam atanması ile kifayet edilirken, hâkim konusunda seçici olduğu görülmektedir. Zira kaza olması ve naip oturması durumunda davalara bakabilecek yetenekte bir naip isteği hemen hemen her belgede zikredilen üstelik odaklanılan bir mesele olarak görülmektedir.

Bir diğer husus Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali durumun vatandaşlar tarafından bilindiğidir. Bu İpsala'nın kaza olma sürecinde belgelere yansıyan, hatta kaza olma engelinin önündeki birinci engel gibi görüldüğü gerçeğidir. İpsala halkı nahiyelerine aradıkları vasıflarda bir hâkim geldiği takdirde bunun mali külfetine katlanacaklarını adeta peşinen kabul ettiklerine defalarca hükümete bildirmişler, bu konuda devlete külfet getirmeyeceklerinin adeta teminatını vermişlerdir. İpsala'nın kaza yapılmayışının gerekçesi devletin içinde bulunduğu ekonomik durum olduğu zaten açıklanmıştır. Zira kaza giderleri her ne kadar halktan para toplanarak halledileceği taahhüt edilse de bunun devlet geleneğinde uygun olmadığı düşüncesinin ağır bastığı tahmin edilmektedir. Ancak İpsala kaza olamasa dahi isteği şeklinde bin kuruş maaşlı bir naip atanmasına ve bazı köylerle beraber muhitlerinin İpsala nahiyesine bağlanmasını sağlamıştır.

Devlet merkeziyle ilgili dikkat çeken bir konuda, devlete giden her hangi bir yazının kaybolmadığı anlaşılmaktadır. Devrin imkânlarından dolayı olmalı ki her hangi bir yazıya geç cevap verilse dahi her türlü ayrıntısıyla *Şura-yı Devlet*'ten cevap verildiği, evrakın takip edildiği, dolayısıyla işleyiş geç olsa bile hiçbir konunun göz ardı edilmediği görülmektedir.

## Kaynakça

### Arşiv Belgeleri

BOA, BEO., 2388/179081, H. 01.06.1322 - M. 13.08.1904.

BOA, BEO., 723/54163, 13.07.1313 - M. 30.12.1895.

BOA, D.H. MKT., 1350/20, H. 10.09.1303 - M. 03.06.1896.

BOA, D.H. MKT., 1339/57, H. 11.11.1299 - M. 24.09.1882.

BOA, D.H. MKT., 1350/20, H. 10.09.1303 - M. 03.06.1886.

BOA, D.H. MKT., 1893/54, H. 21.04.1309 - M. 24.11.1891.

BOA, D.H. MKT., 2159/35, H. 29.08.1316 - M. 12.01.1899.



- BOA, D.H. MKT., 2306/99, H. 15.10.1317 - M. 16.02.1900.  
BOA, D.H. MKT., 713/32, H. 26.02.1322 - M. 12.05.1904, (11 varak).  
BOA, D.H. MKT., 145/32, H. 01.06.1322 - M. 13.08.1904.  
BOA, D.H. MKT., 1411/14, H. 15.07.1304 - M. 03.06.1886.  
BOA, D.H. MKT., 14/30, H. 05.05.1315 - M. 02.10.1897.  
BOA, D.H. MKT., 1495/103, H. 08.07.1305 - M. 21.03.1888.  
BOA, DH. MKT., 1337/52, H. 23.09.1298 - M. 19.08.1881, (8 varak).  
BOA, İ. DH., 1320/22, H. 08.07.1313 - M. 25.12.1895, (4 varak).  
BOA, İ. D.H., 1330/22, H. 08.07.1313 - M. 26.12.1895.  
BOA, Ş.D., 1912/46, H. 15.11.1302 - M. 26.08.1885.

### Araştırma Eserler

- Özey, Ramazan. “19. Asırda Edirne Vilayeti Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi* 6, (Temmuz 2013): 1-36.
- Yıldırım, Bülent. “Balkan Savaşları Sırasında Havsa ve Çevresindeki Yerli Rumların Türklere Yönelik Saldırıları”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 17/2, (2015): 205-218.
- Değerli, Ayşe. “Onaltıncı Yüzyılın İlk Yarısında Paşa Sancağında Bir Kaza: İpsala” *Her Yönüyle İpsala Sosyal Bilimler 1*, (Ed: Haluk Kayıcı - Emin Ünsal), (2020): 143-152.
- Emecen, Ferudun. “Gelibolu”, *TDV İslam Ansiklopedisi* 14 içinde. (İstanbul: Diyanet Vakfı Yayınları, 1996), 1-6.
- Çadırcı, Musa. *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1997.
- Gözler, Kemal. “Osmanlı Mülki İdare Sistemi Üzerinde Fransız Etkisi 1864 ve 1871 Vilayet Nizamnameleri Fransa’dan mı İktibas Edilmiştir?”, *Amme İdaresi Dergisi* 52/1, (2009): 1- 32.
- Gökbilgin, M. Tayyip. “Edirne”, *TDV İslam Ansiklopedisi* 10 içinde. (İstanbul: Diyanet Vakfı Yayınları, 1996), 431-442.
- Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi, Cilt VIII*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1988.
- Aydın, Mahir. *Şarki Rumeli Vilayeti*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992.



Ek-1: İpsala Hükümet Konağı

# HÜKÜMET KONAĞININ PLANI

