



Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizm (1850-1923)

Özgün FORLAR YAZICI

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2022

Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizm (1850-1923)

Özgün FORLAR YAZICI

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Tarih Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2022

YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinleri yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan **“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”** kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir. ⁽¹⁾
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ay ertelenmiştir. ⁽²⁾
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. ⁽³⁾

23/01/2022

Özgün FORLAR YAZICI

1“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”

- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulunun** gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, **tezin yapıldığı kurum** tarafından verilir *. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, **ilgili kurum ve kuruluşun önerisi** ile **enstitü** veya **fakültenin** uygun görüşü üzerine **üniversite yönetim kurulu** tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.
Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.

* Tez **danışmanının** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu tarafından karar verilir.**

ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, **Prof. Dr. Mehmet Veli SEYİTDANLIOĞLU** danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.

Özgün FORLAR YAZICI

ÖNSÖZ

Modern anlamda turizm faaliyetlerinin başlangıcı XIX. yüzyıl kabul edilse de aslında insanoğlu ilk çağlardan beri seyahat etmekteydi. Yüzyıllar geçtikçe seyahat kavramında dönüşüm yaşanmıştır. Yaşanan bu dönüşümlerin önemli dönüm noktalarından biri ise Sanayi Devrimi olmuştur. Sanayileşme ile birlikte seyahatin koşulları da olumlu yönde değişmiştir. Bu çalışmada seyahat kavram ve koşullarında yaşanan dönüşümün yanı sıra XIX. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte Osmanlı Devleti'ne yapılan turistik seyahatler ele alınmıştır. Çalışmada kullanılan başlıca kaynaklar seyahat rehberleri, seyahatnameler, arşiv kaynakları ve çağdaş eserlerdir.

Tez konusunun belirlenmesinde ve hazırlanma sürecinde bilgilerini ve tecrübelerini esirgemeyerek bana her zaman yol gösteren danışman hocam sayın Prof. Dr. Mehmet Seyitdanlıoğlu'na teşekkürü bir borç bilirim. Değerli görüşleri, eleştirileri ve önerileriyle tezin gelişimine katkı sunan kıymetli hocalarım Doç. Dr. Selda Güner Özden ve Prof. Dr. Hamiyet Sezer Feyzioğlu'na teşekkürlerimi sunarım.

Sevgili arkadaşlarım Beyza Şeyhoğlu ve Fatma Tosun'a ne zaman başım sıkışsa hemen yardımına koştukları için ayrıca teşekkür ederim. Tezimi okuyup eleştiri ve katkıda bulunmaları benim için çok değerliydi. Bu süreçte beni yalnız bırakmayan sevgili Kevser Erdoğan'a teşekkürlerimi sunarım.

Ne zaman çalışmak için bilgisayarın başına otursam yanımdan asla ayrılmayan kedilerim Pera ve Odin'in varlığı bana hep destek olmuştur, onlara da teşekkür ederim. Bana her zaman güvenen, destek olan ve zor zamanlarımda yanımdan ayrılmayan yol arkadaşım, eşim Emre Yazıcı'ya sonsuz bir teşekkür borçluyum.

Son olarak hayatın her alanında olduğu gibi eğitim hayatım boyunca da maddi manevi desteklerini benden asla esirgemeyen annem Leyla Kapucugil, babam Memet Forlar ve kardeşim Mehmet Ali Forlar'a teşekkür ederim.

Özgün FORLAR YAZICI

Ankara 2022

ÖZET

FORLAR YAZICI, Özgün. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizm (1850-1923)*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2022.

Dünyada teknoloji, sanayi, askerî ve idarî alanlarda birçok değişim ve gelişmenin yaşandığı XIX. yüzyıl, bugünkü anlamıyla modern turizm faaliyetlerinin de başlangıç noktası olmuştur. Osmanlı Devleti, bu değişim ve gelişmelerin yanı sıra turizm faaliyetlerinde de Avrupa'yı geriden takip etmiştir.

Osmanlı Devleti, Avrupa'da 1851'de açılan ilk sergiden 12 yıl sonra 1863'te İstanbul'da "Sergi-i Umumi-i Osmani" adında bir sergi açmıştır. Bu sergiye Avrupa yoğun bir ilgi göstermiş ve sergiyi ziyaret etmek için gruplar halinde İstanbul'a gelmişlerdir. Bu gruplar Osmanlı Devleti'ne toplu olarak gelen ilk turist kafilesidir. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı toprakları turistlerin ilgisini çekmeye başlamıştır. Özellikle ulaşım olanaklarının artması ile Osmanlı'ya daha fazla turist gelmeye başlamıştır. 1883'te ilk seferini yapan *Orient Express*, Avrupa ile İstanbul'u birbirine bağlamıştır. Osmanlı Devleti'nin dört bir yanında hizmet veren demiryolları seyahat etmeyi kolaylaştırmış ve turizmi oldukça hareketlendirmiştir. Gelen turistlerin konaklamaları için başta Beyoğlu olmak üzere İstanbul'un çeşitli tarihî bölgelerinde ve Osmanlı'nın diğer turistik bölgelerinde oteller ve misafirhaneler inşa edilmeye başlanmıştır.

Yaşanan gelişmeler neticesinde başta İstanbul olmak üzere imparatorluğun liman kentleri ve Kudüs gibi kutsal şehirler dünyanın her tarafından turistleri kendisine çekmiştir.

Bu tezde XIX. yüzyılın ikinci yarısı ile 1923 yılları arasında Osmanlı Devleti'ndeki turizm faaliyetleri, ulaşım olanakları, bu süreçte açılan otel ve misafirhaneler ve Osmanlı hükümetinin yapmış olduğu düzenlemeler incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler

Osmanlı İmparatorluğu, Turizm, Seyahat, Turist, Seyahat Rehberi, Ulaşım, Otel.

ABSTRACT

FORLAR YAZICI, Özgün. *Tourism in the Ottoman Empire (1850-1923)*, Master Thesis, Ankara 2022.

In the 19th century, many changes and developments were experienced in technology, industry, military and administrative fields in the world. This century has also been the starting point of modern tourism activities in its current sense. In addition to these changes and developments, the Ottoman Empire followed Europe behind in tourism activities.

The Ottoman Empire opened an exhibition called "Sergi-i Umumi-i Osmani" in Istanbul in 1863, 12 years after the first exhibition opened in 1851 in Europe. Europe showed great interest in this exhibition, they came to Istanbul in groups to visit the exhibition. These groups are the first tourist convoys to come to the Ottoman Empire collectively. Starting from the second half of the 19th century, the Ottoman lands began to attract the attention of tourists. Especially with the increase in transportation opportunities, more tourists started to come to the Ottoman Empire. *Orient Express*, which made its first voyage in 1883, connected Europe and Istanbul. The railways serving all over the Ottoman Empire facilitated travel and stimulated tourism considerably. Hotels and guesthouses started to be built in various historical regions of Istanbul, especially in Beyoğlu, in other touristic regions of the Ottoman Empire for the accommodation of incoming tourists.

As a result of the developments experienced, the port cities of the empire, especially Istanbul, and the holy cities such as Jerusalem attracted tourists from all over the world.

In this thesis, between the second half of the 19th century and 1923, the tourism activities, transportation opportunities, hotels and guesthouses opened in this process and the regulations made by the Ottoman government are examined.

Key Words

Ottoman Empire, Tourism, Travel, Tourist, Travel Guide, Transportation, Hotel

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY.....	i
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI.....	ii
ETİK BEYAN.....	iii
ÖNSÖZ.....	iv
ÖZET.....	v
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	x
TABLolar DİZİNİ.....	xii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xiii
GİRİŞ.....	1
1. BÖLÜM: SEYAHAT KÜLTÜRÜNDE DÖNÜŞÜM.....	6
1.1. KAVRAMSAL DÖNÜŞÜM.....	6
1.2. AVRUPA'DA TURİZMİN DÖNÜŞÜMÜ.....	8
1.3. SERGİ-İ UMÛMİ-İ OSMANÎ VE OSMANLI TOPRAKLARINA AYAK BASAN İLK TURİST KAFİLESİ.....	10
2. BÖLÜM: SEYAHAT HAZIRLIKLARI.....	15
2.1. SEYAHATİN İLK ADIMI: PASAPORT, VİZE VE GÜMRÜK UYGULAMALARI.....	15
2.2. SEYAHAT REHBERLERİ NE ÖNERİYOR?.....	22
3. BÖLÜM: SEYAHAT BAŞLIYOR: ULAŞIM, KONAKLAMA VE REHBERLİK HİZMETLERİ.....	34

3.1. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA ULAŞIM YOLLARI.....	34
3.1.1. Buharlı Gemilerle İmparatorluğu'na Yolculuk.....	35
3.1.2. Demiryolu ile Osmanlı İmparatorluğu'na Yolculuk.....	39
3.2. KONAKLAMA İMKANLARI.....	43
3.2.1. İstanbul'da Açılan Oteller.....	44
3.2.2. İmparatorluğun Diğer Yerlerinde Açılan Oteller.....	48
3.2.3. Osmanlı Devleti'nin Otellere Dair Yaptığı Düzenlemeler.....	52
3.3. REHBERLİK VE TERCÜMANLIK HİZMETLERİ.....	57
4. BÖLÜM: OSMANLI DEVLETİ'NDE TURİZM ÇEŞİTLİLİĞİ.....	61
4.1. DOĞU'NUN MERKEZİ: İSTANBUL'DA TURİST OLMAK.....	61
4.2. İNANÇ TURİZMİ: KUTSAL TOPRAKLAR.....	67
4.3. OSMANLI DEVLETİ'NİN DİĞER YERLERİNE YAPILAN TURİSTİK SEYAHATLER.....	70
SONUÇ.....	74
KAYNAKÇA.....	77
EKLER.....	87
EK 1. Pera Palas Oteli'nin XIX. Yüzyıl Sonlarında Sebah & Joaillier Tarafından Çekilmiş Bir Fotoğrafı.....	87
EK 2. Pera Palas Oteli'nin Günümüzdeki Hali.....	88
EK 3. Pera Palas Oteli'nde Bulunan Tarihî Asansör.....	89
EK 4. Halife Abdülmecid Efendi ile Avrupa'ya Seyahat Eden Hüseyin Nakib Bey'e Ait Pasaport.....	91
EK 5. Osmanlı Giysileri İçerisinde Avrupalı Bir Turist.....	92
EK 6. Orient Express'e Ait Bir Afiş.....	93

EK 7. Orient Express'in Yolcularını Pera Palas'a Taşımak İçin Kullanılan Taht-ı Revan.....	94
EK 8. Paskalya'da Kutsal Kabir Kilisesi'ni Ziyaret Eden Hristiyanlar, Kudüs, 1890'lar.....	96
EK 9. Tez Orijinallik Raporu.....	97
EK 10. Etik Komisyon İzin Muafiyet Formu.....	99

KISALTMALAR DİZİNİ

a.g.e.: Adı Geçen Eser

a.g.m.: Adı Geçen Makale

a.g.t.: Adı Geçen Tez

A. DVN.: Divan-1 Hümayun Kalemî

BEO: Bab-1 Ali Evrak Odası

bkz.: Bakınız

BOA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

C.: Cilt

Çev.: Çeviren

d.: Doğum yılı

DH. MKT.: Dahiliye Mektubi Kalemî

DH. ŞFR.: Dahiliye Şifre Kalemî

DTCF: Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi

Ed.: Editör

Fr.: Fransızca

HR. İD.: Hariciye Nezareti İdare

İA (TDV): Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi

İBB: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İ. MMS.: İrade Meclis-i Mahsus

İ. MVL.: İrade Meclis-i Vala

LMO: Le Moniteur Oriental

No: Numara

ö.: Ölüm yılı

S.: Sayı

s.: Sayfa

ss.: Sayfa Sayısı

ŞD: Şura-yı Devlet

TTK: Türk Tarih Kurumu

TÜRSAB: Türkiye Seyahat Acenteleri Birliđi

vb. : ve benzeri

YKY: Yapı Kredi Yayınları

Y. PRK. EŞA.: Yıldız, Elçilik, Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik

Y. PRK. ZB.: Yıldız Zabtiye Nezareti Maruzatı

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 1. 1854 tarihli <i>A Handbook for Travelers in Turkey</i> 'e göre İstanbul gezi programı.....	30
Tablo 2. Levant'taki ana hatlar.....	38

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. Orient Express'in Güzergâhı.....	41
--	----

GİRİŞ

Bu çalışmanın amacı 1850-1923 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'ndaki turizm faaliyetlerini, ulaşım imkanlarını, konaklama yerlerini ve Osmanlı hükümetinin turizm kapsamında yaptığı düzenlemeleri incelemektir.

Turizm, modern dünyaya özgü bir kavram olmakla birlikte seyahat kavramı ilk çağlara dayanmaktadır. İlk çağlardan beri çeşitli sebeplerle seyahat eden insan, Sanayi Devrimi'nin getirdiği yeniliklerle daha da özgürleşmiştir. Yüzyıllardır “merak” duygusu ile yollara düşen insanoğlunun hayatına XVIII. yüzyılla birlikte giren buharlı makineler yeni bir “seyahat çağı” başlatmıştır. Buharlı gemiler ve demiryolları kıtalar, ülkeler ve şehirler arasındaki mesafeyi kısaltarak insanlara daha güvenli ve konforlu ulaşım hizmeti sunmuştur. Getirdiği yenilikler ve sağladığı imkanlar neticesinde Sanayi Devrimi için “modern turizmin” de başlangıcıdır diyebiliriz.

Değişen dünya düzeniyle birlikte yaşam standartları ve çalışma koşulları da değişmiş, “boş zaman” kavramı ortaya çıkmıştır. Oluşan bu boş zamanı değerlendirmek isteyenler yeni yerler görmek, keşfetmek için seyahat etmeye başlamıştır.

Avrupa'nın, rotasını Doğu'ya çevirmeden önce, XVII. yüzyılda kendi içerisinde yaptığı “Grand Tour”lar seyahat tarihi açısından oldukça önemlidir. XVIII. yüzyılla birlikte Avrupa artık yönünü Doğu'ya çevirmiştir. Doğu, hem otantik ruhu ile insanları cezbediyor hem de içinde bulundurduğu tarihi ve dini yapılarla insanları kendine çekiyordu.

Osmanlı Devleti'nde XVIII. yüzyılın sonlarında başlayan modernleşme hareketleri 1839 yılında Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesiyle daha da hız kazanmıştır. Bu süreçte Osmanlı, Avrupa'da yaşanan gelişmeleri yakından takip etmiş ve 1863 yılında açtığı sergi ile Avrupalı turistlerin ilgisini çekmeyi başarmıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı'nın turizm açısından bir cazibe merkezi olarak ön plana çıktığını ve Avrupalıların yoğun ilgi gösterdiğini görmekteyiz.

Tez, 1850-1923 yıllarında Osmanlı coğrafyasına gelen yabancı turistleri ele almaktadır. Osmanlı Devleti'ne ilk turist kafilesinin 1863 yılında açılan Sergi-i Umûmî-i Osmani'yi ziyaret etmek için geldiğini biliyoruz. Ancak bu tarihten önce Osmanlı Devleti'ne ait gezi programlarını içeren seyahat rehberlerinin olması bize 1863'ten önce de Osmanlı'ya turistik amaçlarla gelen misafirlerin olduğunu göstermektedir.

Çalışmada tüm Osmanlı coğrafyası incelenememekle birlikte özellikle İstanbul ve çevre şehirler ile İmparatorluğun doğusu, kutsal topraklar ele alınmıştır. Bunun yanı sıra İstanbul'a yakın olmasından dolayı ulaşım imkanlarının fazla olduğu Bursa ile Avrupa'dan vapurla direkt ulaşımın sağlandığı İzmir üzerinde de durulmuştur. Tezde, Osmanlı Devleti'nde turizmin gelişme süreci incelenmeye çalışılmış, turistlerin Osmanlı Devleti'ne gelme nedenleri ile ulaşım ve konaklama hizmetlerinde yaşanan değişim değerlendirilmiştir.

1914-1918 yılları arasında yaşanan I. Dünya Savaşı ve ardından gelen Millî Mücadele döneminde Osmanlı İmparatorluğu'ndaki turizm faaliyetlerinin durma noktasına geldiğini söyleyebiliriz. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun bu yıllarda turizmi geliştirmeye yönelik çalışmaları mevcuttur. Ahmet Yüksel'in "Zamansız Bir Teşebbüs: I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizmi Geliştirme Gayretleri"¹ başlıklı makalesi savaş yıllarında Osmanlı bürokrasisinin yaptığı çalışmaları ele almaktadır.

Dört bölümden oluşan tezin birinci bölümünde; seyahat kültüründe yaşanan kavramsal dönüşüm ile Avrupa'daki turizm algısının değişimi, ardından Osmanlı Devleti'nde modern anlamda turizmin başlangıcı sayılan Sergi-i Umûmî-i Osmani'nin açılması ve ilk turist kafilesinin Osmanlı'ya gelişi incelenmiştir.

İkinci bölümde genel olarak turistlerin seyahat hazırlıkları üzerinde durulmuş, burada Osmanlı hükümetinin pasaport, vize ve gümrük uygulamaları, yaptığı düzenlemeler incelenmiştir. Üzerinde durulan bir diğer nokta ise seyahat rehberleri olmuştur. Turistler için vazgeçilmez başvuru kaynağı olan seyahat rehberlerinin önerileri oldukça önemlidir. Bu bölümde incelediğimiz seyahat rehberi dönemin önde gelen seyahat rehberi yayımcılarından olan John Murray'in 1854 yılında yayımladığı *A Handbook for Travelers*

¹ Ahmet Yüksel, "Zamansız Bir Teşebbüs: I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizmi Geliştirme Gayretleri", *Doğu-Batı*, S. 52, 2010, s. 201-225.

*in Turkey: Constantinople, European Turkey, Asia Minor, Armenia and Mesopotamia*² adlı rehberdir. Bu rehberi seçmemizin sebebi Osmanlı coğrafyasının büyük bir kısmını ele almasıdır. Rehber, turistlere verdiği öneriler, oluşturduğu rotalar açısından Osmanlı turizmine ışık tutan önemli bir kaynaktır.

Üçüncü bölümde ilk önce Sanayi Devrimi ile birlikte buharlı makinelerin sunduğu ulaşım imkanları incelenmiş, ardından Osmanlı Devleti'ne ulaşım imkanları denizyolu ve demiryolu olmak üzere ayrı ayrı ele alınmıştır. Turizmin önemli bir parçası olan konaklama hizmetleri de tezin ele aldığı konulardan biridir. Modern anlamda turizmin başlaması ve Osmanlı topraklarına turistlerin gelmeye başlamasıyla birlikte konaklama hizmetleri de değişmiştir. Batılı anlamda ilk otellerin İstanbul'da açıldığını görmekteyiz. Bu bölümde İstanbul'da ve İmparatorluğun diğer yerlerinde açılan oteller incelenmiş, ardından Osmanlı hükümetinin oteller için yaptığı düzenlemeler değerlendirilmiştir.

Dördüncü bölümde Osmanlı Devleti'nde turizm çeşitliliği ele alınmıştır. Burada karşımıza ilk olarak Doğu'nun merkezi İstanbul çıkmaktadır. Tarih boyunca birçok devlete ev sahipliği yapmış olan şehrin her tarafı tarihi eserlerle çevrilidir. İstanbul payitaht olmasının yanı sıra bir kültür başkentidir. Eşsiz boğaz manzarası, tarihi ve turistik noktaları ile turistleri kendisine çekmiştir. İstanbul'un dışında İmparatorluğun bir diğer turistik merkezi kutsal topraklardır. Hristiyan, Yahudi ve Müslümanlar için önemli olan Kudüs, Filistin ve çevresi hem hac ibadetini gerçekleştirmek isteyenler hem de kültürel geziler yapmak isteyenler tarafından rağbet gören yerlerdir. İstanbul ve kutsal topraklar dışında Bursa ve İzmir de turistlerin uğrak noktalarındandır. Bu bölümde başta İstanbul olmak üzere İmparatorluğun diğer yerlerine yapılan turistik geziler incelenmiştir.

Tez yazılırken kullanılan başlıca kaynaklar, seyahat rehberleri, arşiv kaynakları, seyahatnameler ve konu ile ilgili çağdaş eserlerdir. Kullanılan seyahat rehberleri dönemin önde gelen yayımcılarından John Murray ve Baedeker'in rehberleridir.³

² *A Handbook for Travelers in Turkey: Constantinople, European Turkey, Asia Minor, Armenia and Mesopotamia*, John Murray, London 1854.

³ John Murray'in rehberleri İngilizce olmakla birlikte Baedeker'in rehberlerinin bir kısmı Almanca'dır. Tezde İngilizce rehberler kullanılmıştır.

Çağdaş literatüre baktığımızda Osmanlı Devleti'nde turizm faaliyetlerini kapsamlı bir şekilde alan akademik çalışma, Emre Çelik'in 2019 yılında yazmış olduğu *Osmanlı'nın Ecnebi Misafirleri: Seyyah-Turist, Güzergâh ve Devlet (1863-1914)*⁴ başlıklı doktora tezidir. Osmanlı arşiv kaynaklarının yanı sıra İngiltere'de yapmış olduğu araştırmaların bulgularını kullanan Çelik'in eseri Osmanlı turizm tarihini bir bütün halinde ele almasından dolayı önem arz etmektedir.

1850-1950 yılları arasında Doğu'nun merkezi İstanbul'a gelen turistleri ve turizm faaliyetlerini inceleyen, Ekrem Işın ve Catherine Pinguet'in editörlüğünü yaptığı *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı*⁵ adlı eser tezde kullanılan başlıca çalışmalardandır. Kitabın sonunda bulunan Pierre de Gigord'un zengin fotoğraf koleksiyonu dönemin İstanbul'daki turizm faaliyetlerini ve gelen turist kitlelerini inceleyebilmemiz açısından oldukça kıymetlidir.

Rifat Önsoy makalesinde Osmanlı Devleti'nin 1863 yılında düzenlediği Sergi-i Umûmi-i Osmani'yi ve önemini anlatmakla birlikte bu sergiyi ziyarete gelenlerin ilk turistler olduğu bilgisini vermektedir.⁶ Nalan Turna'nın *19. YY.'den 20. YY.'ye Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri: Mürûr Tezkereleri*⁷ adlı eseri Osmanlı hükümetinin güvenlik amaçlı yaptığı pasaport ve mürûr tezkeresi uygulama ve düzenlemeleri ele almaktadır. Hamiyet Sezer'in makalesi de XVIII. ve XIX. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'ne gelen yabancıların almaları gereken seyahat izinlerini ve izin alma sürecini inceleyerek bu konuda önemli tespitlerde bulunmaktadır.⁸

⁴ Emre Çelik, *Osmanlı'nın Ecnebi Misafirleri: Seyyah-Turist, Güzergâh-Devlet (1863-1914)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Trabzon 2019.

⁵ *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı*, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015.

⁶ Rifat Önsoy, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umum-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi)", *Bellekten*, C. XLVII, S. 185, 1983, ss. 195-235.

⁷ Nalan Turna, *19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri: Mürûr Tezkereleri*, Kaknüs Yayınları, İstanbul 2013.

⁸ Hamiyet Sezer, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Seyahat İzinleri (18.-19. Yüzyıl)", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 21, 2003.

Emrah etin'in makalesi 1850'den sonra Osmanlı Devleti'nde açılan oteller ve bu otellere dair yapılan düzenlemeleri incelemektedir. Makale, Osmanlı'nın XIX. yüzyılla birlikte konaklama algısında yaşadığı dönüşümü ve hükümetin yaptığı düzenlemeleri arşiv belgeleriyle açıklamaktadır.⁹

⁹ Emrah etin, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Devleti'nde Otel ve Misafirhanelere Dair Düzenlemeler", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, C. 29, S. 1, Bahar 2018, ss. 1-14.

1. BÖLÜM: SEYAHAT KÜLTÜRÜNDE DÖNÜŞÜM

*Aynı zamanda yüksek ve ciddi bir bilim olan
yolculuk, bizi kendimize getirir.*

-Albert Camus

1.1. KAVRAMSAL DÖNÜŞÜM

Sözlük anlamı “gezi”, “yolculuk”¹⁰ olan seyahat kelimesi, çeşitli amaçlarla bir yerden başka bir yere gitmek anlamına da gelmektedir.¹¹ Seyahat kelimesinin İngilizce karşılığı olan “travel” kelimesinin Latince kökeni “çalışmak” anlamına gelen “travail” kelimesidir.¹² XVII. yüzyılın başlarından itibaren kullanılmaya başlayan “tour” kelimesi bir yolculuğa çıkma anlamı taşımaktadır. XIX. yüzyılda ortaya çıkan “tourist” kelimesi ise keyfi veya kültürel amaçlı seyahate çıkan kişiler için kullanılmıştır.¹³

İlk çağdan beri insanlar aktif olarak yer değiştirme eğilimindedirler. Bu yer değiştirmeler ticari, siyasi, sosyal ya da dini sebeplerden dolayı olmuştur.¹⁴ Lidyalıların parayı bulmasıyla birlikte başlayan ticaret faaliyetleri ile seyahat kültürü başlamıştır.¹⁵ O zamanın koşulları değerlendirildiğinde yapılan bu seyahatlerin insanlar için zorlu ve tehlikeli olduğu aşikardır. Özellikle ulaşım, konaklama ve yol güvenliğinin sağlanması hiç kolay olmamıştır. Ancak bu olumsuzluklara rağmen insanlar hem mecburi sebeplerden hem de çevreye duydukları meraktan dolayı sürekli seyahat etmişlerdir. Bilinmeyene duyulan merak ve uzaklara duyulan özlem insanoğlunu her zaman seyahat

¹⁰ <https://sozluk.gov.tr/>. Son erişim tarihi 13.09.2021.

¹¹ Seyit Ahmet Solmaz, “Turizmin Doğuşu: Sosyolojik Bir Olgu Olarak Turizm Nasıl Ortaya Çıktı?”, *Journal of Social Humanities and Administrative Sciences*, C. 5, S. 19, 2019, s. 869.

¹² Solmaz, a.g.m., s. 869.

¹³ Sibel Acar, ““Konstantinopolis Nasıl Görülür?” On Dokuzuncu Yüzyıl Seyahatnamelerinde ve Rehber Kitaplarında İstanbul”, *İdealkent*, S. 22, C. 8, 2017, s. 668.

¹⁴ Onur İnal, “19. Yüzyıl Seyahat Rehberlerinde İstanbul”, *Osmanlı İstanbul’u II*, ed. Feridun Emecen, Ali Akyıldız, Emrah Safa Gürkan, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2014, s. 277.

¹⁵ Gülsemin Koçer, “Turizm Tarihini Keşfetmek: Modern Turizmin Doğuşu ve Doğu’nun Cazibesi”, *Near East Historical Review*, 10/3, 2020, s. 327.

etmeye teşvik etmiştir. Buradaki merak ve özlem, keşif ve özgürlük kavramıyla birleşerek seyahatin amacını oluşturmuştur.

“Turizm”in kelime kökenine dair yapılmış araştırmalara bakıldığında kavramın tanımının XIX. yüzyıl sonlarına doğru netlik kazandığı görülmektedir. 1905 yılında *Guyer-Feuler* tarafından yapılan tanıma göre turizm; doğanın insana verdiği mutluluk, insanın dinlenme ve hava değişimi ihtiyacı sonucunda doğa ve sanatla iç içe olan güzellikleri keşfetme arzusundan doğmuştur. Sanayi ve ticaretin gelişmesinin doğal sonucu olarak ulaşım araçları gelişmiş, böylelikle farklı milletlerin birbirlerine yaklaşması daha kolay hale gelmiştir.¹⁶

“Turizm” kavramının tarihsel sürecini inceledikten sonra “insanlar neden seyahat eder?” sorusuna cevap aramalıyız. İlk çağ toplumlarındaki insanların hayatları oldukça basitti. Yaşam koşulları onlara yalnızca temel gereksinimlerini karşılayabilmelerine müsaade ediyordu. Zamanla artan hayat standartları insanlara farklı deneyimler yaşama imkânı vermiştir. Bu deneyimlerden biri olan seyahat etme, bir süre yalnızca soylu sınıfın deneyimleyebildiği bir olaydı. Fakat süreç ilerledikçe seyahat etme deneyimini yaşama fırsatı alt tabakalara yayılmıştır. Bireyi seyahat etmeye yönelten istekler her ne kadar birbirinden farklı olsa da amaçları aynıydı: mekân değiştirmek. Ancak seyahat etmenin pahalı bir eylem olduğunu düşünürsek, seyahatin yaygınlaşması Avrupa’da çalışan insanlara ücretli yıllık izin verilmesiyle olmuştur. Çünkü insanların artık hem parası hem de boş zamanı vardı.¹⁷

Löschburg’un şu sözleri seyahat kültüründeki dönüşümü yansıtmaktadır:

“Bütün dünya seyahat ediyor. Her zaman her yerde yolculuğa çıkılıyor. Bir zamanlar eşsiz ve önemli bir olay olan seyahat, bugün artık bir alışkanlığa dönüştü, hayatın bir parçası haline geldi. İnsanlar yalnızca gezmek için seyahat etmiyor, yola çıkmak için çeşitli neden ve amaçları da var artık; her mevsim yollardalar. İş seyahatleri, aile ziyaretleri, kültür ve spor, dinlenme ve tatil amaçlı seyahatler, inceleme gezileri...”¹⁸

¹⁶ Koçer, a.g.m., s. 328.

¹⁷ Koçer, s. 329.

¹⁸ Winfried Löschburg, *Seyahatin Kültür Tarihi*, çev. Jasmin Troub, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara 1998, s. 7.

1.2. AVRUPA'DA TURİZMİN DÖNÜŞÜMÜ

Avrupa'da yaşanan siyasi gelişmeler sonucu seyahat, zaman zaman hareketlenmiş, zaman zaman durağanlaşmıştır. Seyahatin Rönesans ile birlikte bir dönüm noktası yaşadığını söyleyebiliriz. Bu dönüm noktasından sonra devletler, farklı topraklar fethettikçe daha da uzaklara gitmeye başlamışlardır. Bunun yanı sıra ticari faaliyetler için insanlar sürekli yer değiştirmekteydi. Zaman içerisinde deneyim ve öğrenme amacıyla yapılan seyahatler de anlam kazanmaya başlamıştır. Koçer, öğrenme amaçlı seyahatler sonucu ilk turistin *Ancona Cyriacus (Anconalı Ciriaco)* olduğunu belirtmektedir.¹⁹

Işın, XVI. yüzyıldan itibaren Avrupa'daki seyahatlerin oluşturduğu kültürel ilişkileri “yeniden doğma” ya da “manevi arınma” ile ilişkilendirmiştir.²⁰ XVII. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan “Grand Tour” fikri ise seyahat tarihi açısından dönüm noktası olmuştur. 1670 yılında Richard Lassels tarafından yazılan *Voyage of Italy* adlı eserde ilk kez programlı gezi fikri ortaya atıldı. Bu fikir aristokratlar ve sanatçılar arasında hemen benimsendi. Önceleri “bilinmeyen cazibesine ruhunu teslim etme” şeklinde algılanan fikir, zaman ilerledikçe klasik kültürü keşfetmek için en ideal eğitim metodu olarak kullanılmıştır.²¹ “Grand Tour”, Avrupa'nın Doğu seyahatlerine başlamadan önce kendi içinde açtığı son kapıdır. Grand Tour'un kalbi ise İtalya'ydı.²²

“Modern” dönem olarak ifade ettiğimiz Rönesans ve Reform ile başlayıp Sanayi Devrimi ile devam eden süreçte önemli gelişmelerin yaşandığını bilmekteyiz. Avrupa'da yaşanan gelişmeler turizm olgusunda da değişim yaşanmasını sağlamıştır. Özellikle Fransız Devrimi ve Sanayi Devrimi'nin yaşandığı Fransa ve İngiltere'nin turizmde öncü ülkeler olması oldukça dikkat çekicidir. Yaşanan gelişmelerle birlikte çeşitli turizm örnekleri ortaya çıkmıştır. “Modern turizm paradigması”, ilk önce en alt sosyal sınıfları içererek

¹⁹ Koçer, a.g.m., s. 332.

²⁰ XVI. yüzyılda Avrupalıların Osmanlı topraklarına yaptıkları seyahatler için bkz. Gerald Maclean, *Doğu'ya Yolculuğun Yükselişi Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiliz Konukları (1580-1720)*, çev. Dilek Şendil, YKY, İstanbul 2017, s. 25-76.

²¹ Ekrem Işın, ““Grand Tour”dan “Levant”a Seyahat Kültürünün Dönüşümü”, *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950*, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015, s. 10.

²² Işın, a.g.m., s. 10-11.

kitlesel bir hale bürünmüştür. Bu kitlesel harekete orta sınıfın da katılımıyla birlikte turizm “modern” bir kimlik kazanmıştır.²³

Turizmde yaşanan bu dönüşüm beraberinde seyahat acentelerini getirmiştir. 1758 yılında İngiltere’de açılan *Cox&Kings* bilinen ilk seyahat acentesidir.²⁴ 1841 yılında yine İngiltere’de açılan *Thomas Cook* şirketi kısa sürede adını duyurmuştur. Cook, buharlı gemilerin ve demiryollarının yarattığı fırsatlardan yararlanarak bu alanda bir öncü konumuna gelmiştir. Cook şirketi, 1845’e gelindiğinde ilk “paket turu” müşterilerinin hizmetine sunmuştur. İlk organizasyon Liverpool’a düzenlenmiş ve geziye 350 kişi katılmıştır.²⁵

Kuruluşundan itibaren birçok tur düzenleyen Cook’un XIX. yüzyıldaki en önemli adımı 1851’deki Londra Sergisi’ne 165.000 turisti götürerek atmıştır. 1855’te ise Paris Sergisi’ne 50 turisti götürmüştür. Ayrıca Paris Sergisi Cook için kıta Avrupası’na yapılan ilk tur olma özelliği taşımaktadır. Zaman içerisinde şirket Avrupa dışı turlar da düzenlemeye başlamıştır.²⁶

Cook, 1870’lerin başında “otel kuponu” uygulamasıyla birlikte konaklama, yemek gibi hizmetler tek bir pakette satışa sunmuştur. Başka bir uygulama ise nakit ve para çevirme işlemleri için kullanılabilen bir seyahat çekinin satışıydı. Cook’un satışa sunduğu bu kupon ve çekler bireysel seyahatleri oldukça kolaylaştırmıştır.²⁷

Şirket, müşterilerine üç seçenek sunmaktaydı: “her şeyin acente tarafından sağlandığı ve belirli tarihler için ilan edilen rehberli turlar, talep üzerine düzenlenen özel turlar ve turistlerin satışa sunulan biletler ile kendi güzergahlarını belirleyebilecekleri bağımsız geziler.”²⁸

XIX. yüzyılın sonlarına gelindiğinde şirket dünyanın dört bir yanına şubelerini açmıştır. 1872’de Kahire, 1874’te Yafa, 1887’de Cezayir, 1901’de Tunus ve Sudan’da hizmet vermeye başlamıştır.²⁹ 1883 yılında Cook şirketi İstanbul Pera’da şubelerini açarak

²³ Koçer, a.g.m., s. 335.

²⁴ Koçer, s. 336.

²⁵ Çelik, a.g.t., s. 23.

²⁶ Çelik, 24-25.

²⁷ Çelik, 26.

²⁸ Çelik, 26.

²⁹ F. Robert Hunter, “The Thomas Cook Archive for the Study of Tourism in North Africa and the Middle East”, *Middle East Studies Association of North America (MESA)*, C. 36, S. 2, 2003, s. 157.

faaliyetlerini burada sürdürmeye başlamıştır.³⁰ Cook, hem hayata geçirdiği yeni uygulamalar hem de düzenlediği birçok paket turla turizm sektöründe ayrıcalıklı bir konuma gelmiş ve bu süreçte turizmde yaşanan dönüşümün önemli bir parçası olmuştur.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru ortaya çıkan *cruise* gezileri ile her şey dahil olarak planlanmaktaydı. Yani acenteden *cruise* gezisi satan alan turist, kişisel harcamaları dışında kalan konaklama, ulaşım, gümrük, yemek ve rehberlik-tercümanlık gibi hizmetlerden faydalanabilmekteydi. *Cruise* gezileri, Thomas Cook and Son, Henry Gaze and Son ve Hamburg-American Line acenteleri başta olmak üzere birçok seyahat şirketi, Amerika ve Avrupa'dan dünyanın birçok farklı bölgesine ve Osmanlı Devleti'ne geziler düzenlemiştir.³¹

1.3. SERGİ-İ UMÛMÎ-İ OSMANÎ VE OSMANLI TOPRAKLARINA AYAK BASAN İLK TURİST KAFİLESİ

XIX. yüzyılda başta İngiltere olmak üzere sanayi devrimini gerçekleştiren Avrupa ülkeleri, sanayisini geliştirmeyi başaramamış ülkelerin pazarlarına yayılmaya başlamış, 1815'te Napoleon Savaşlarının bitmesiyle de başta Fransa olmak üzere diğer Avrupa ülkeleri sanayileşme çalışmalarına hız vermiştir.³² Bu bağlamda Avrupa, XIX. yüzyılda bir yandan sanayileşme çabası içerisindeyken bir yandan da sergiler düzenlemekteydi. Hem ulusal hem de uluslararası mahiyette olan bu sergiler ekonomik getirilerinin yanında kültürler arası etkileşim de sağlamaktaydı.³³

İlk uluslararası sergi İngiltere tarafından 1851'de Londra'da açılmıştır. Bu girişimin İngiltere tarafından yapılmış olması, onun Avrupa'nın en gelişmiş sanayi ülkesi olmasının doğal bir sonucudur. Sergiye, İngiltere'nin yanı sıra ABD, Fransa, Felemenk

³⁰ Koçer, a.g.m., s. 337; Çelik, a.g.t., s. 26-27.

³¹ Emre Çelik, "Osmanlı Topraklarına Yeni Bir Gezi Türü: 19. Ve 20. Yüzyılda Cruise Gezileri", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları* Dergisi, S. 32, Güz 2020, s. 411.

³² Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)", *Tanzimat*, ed. Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 713.

³³ Bayram Nazır, "Dersaadet Ticaret Odası ve Uluslararası Sergiler", *History Studies*, C.1, S.1, 2009, s.181.

ülkeleri, Alman Zollverein Devletleri, İspanya, Portekiz, Prusya, Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu katılmıştır.³⁴

Osmanlı İmparatorluğu'nun sergiye katılmasındaki amacı topraklarının verimliliğini göstermek, Osmanlı tebaasının tarım, sanayi ve sanat alanlarındaki becerilerini sunmak ve padişahın imparatorluğun gelişmesi için gösterdiği çabayı kanıtlamaktır.³⁵ İmparatorluğun bu sergiye katılmasındaki sebeplerden biri de 1838'de Osmanlı İmparatorluğu ve İngiltere arasında imzalanan ticaret antlaşması olmuştur.³⁶

1851 Londra Sergisi, uluslararası ilk sergi olduğu için çeşitli ülkelerden gönderilen tarım, sanayi ürünleri ile sanat eserleri ziyaretçilere sunulmuştur. Yaklaşık altı ay açık kalan sergi 11 Ekim 1851'de kapanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu, sergiye geleneksel el sanatları, madenler ve tarım ürünleriyle katılmıştır. Sergi sonunda toplanan komisyon kararınca Osmanlı ürünlerinden bazıları ödüle layık görülmüştür.³⁷ Sergi ve sonuçları Bab-ı Âli tarafından değerlendirildiğinde olumlu bulunmuş ve gelecek yıllardaki sergilere katılma kararı alınmıştır.³⁸

1853 yılında New York'ta açılan uluslararası sergiye mesafeden dolayı katılamayan Osmanlı İmparatorluğu'nun katıldığı ikinci uluslararası sergi 1855 Paris Sergisi olmuştur. Sergi, Kırım Savaşı yıllarına denk gelmesine rağmen oldukça rağbet görmüştür.³⁹ Sergi konusunda deneyim kazanan Osmanlı Devleti, Fabrika-i Hümâyûnlarda üretilen dokuma ürünleri başta olmak üzere tarım ve endüstri ürünleriyle ön plana çıkmıştır.⁴⁰ 35 pavyonda sergilenen Osmanlı ürünlerine, sergi sonunda toplanan komisyon kararıyla 27 madalya ve 20 mansiyon verilmiştir.⁴¹ Osmanlı İmparatorluğu'nun katıldığı bir diğer sergi 1862 Londra II. Uluslararası Sergisi olmuştur. Sergiye, 1851 Londra ve 1855 Paris Sergilerine gönderilen ve dikkat çeken ürünlerin tekrar gönderilmesi kararlaştırılmıştır.

³⁴ Rifat Önsoy, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umum-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi)", *Bellekten*, C. XLVII, S. 185, 1983, s. 195.

³⁵ Önsoy, a.g.m., s. 195.

³⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838)*, *Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları*, Ankara 1974.

³⁷ Bkz. Önsoy, a.g.m., s. 198-199.

³⁸ Nazır, a.g.m., s. 182.

³⁹ Nazır, a.g.m., s. 182.

⁴⁰ Şefik Memiş, "19. Yüzyıl Dünya Fuarlarında Türk Tekstili", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 2, 2020, s. 875.

⁴¹ 1855 Paris Sergisi'nde Osmanlı pavyonlarında sergilenen ürünler için bkz. Önsoy, a.g.m., s. 200-202.

İmparatorluğun muhtelif bölgelerinden gönderilen ürünler 25 pavyonda sergilenmiş ve sergi sonunda toplanan komisyon kararıyla 83 madalya ve 44 mansiyon kazanmıştır.⁴²

Bu sergiler, XIX. yüzyıl ile birlikte sanayileşme çabalarına hız veren Avrupa için pazar arayışı sağlamıştır. Osmanlı açısından baktığımızda henüz bir pazar arayışı içinde olduğunu söyleyemeyiz. İmparatorluğun sergilere katılmasındaki amacı tarım, sanayi ve sanat alanlarında atmış olduğu adımları Avrupa'ya göstermekti. Nitekim bu sergiler, Osmanlı Devleti'nin hammadde kaynakları ve tarım ürünleri açısından sahip olduğu potansiyeli Avrupa'ya göstermiştir. Osmanlı topraklarının tarıma elverişli olmasının yanında geleneksel el sanatları, dokumacılık, dericilik gibi alanlarda da Avrupa ile rekabet edebilecek düzeydedir. İmparatorluğun İstanbul, Bursa, Filibe, Halep, Şam gibi şehirlerin hala bu alanlarda önemini koruduğu görülmektedir. Sergilerin Osmanlı İmparatorluğu için bir diğer önemi de Osmanlı sanayisi ile Avrupa sanayisi arasındaki farkın belirginleşmesidir.⁴³

Katıldığı sergilerde Avrupa'nın ekonomi ve sanayi hamlelerini gözlemleyen Osmanlı Devleti, 1860'tan sonra kendi ekonomisi için adım atmaya başlamıştır. Tanzimat ile başlayan modernleşmenin yarattığı ortam ve bu ortamda yetişmiş aydınlar, ekonomi ve sanayinin toplumlar için önemini düşünmeye başlamıştır. Avrupa'daki gelişmeleri ve tartışmaları takip etmiş, bu tartışmalardan Osmanlı için sonuçlar çıkarmış, çözüm önerileri üretmişlerdir.⁴⁴ Çözüm önerilerine baktığımızda ilk olarak ithal gümrüğünün yükseltilerek yerli sanayiinin rekabet gücü arttırılmıştır. Sanayicilerin sorunlarını tespit etmek için 1860'larda Sanayi Islah Komisyonu kurulmuştur. Sanayi alanında ihtiyaç duyulan kalifiye elemanların yetiştirilmesi için mektepler açılmıştır. Bir diğer önlem olarak İmparatorlukta üretilen malların kalite, çeşit ve fiyatlarını belirlendi, üreticinin sorunları tespit edildi ve başarılı üreticileri ödüllendirmek amacı ile 1863'te İstanbul'da bir sergi açıldı.⁴⁵ Uluslararası sergilere yıllarca misafir olarak katılan Osmanlı Devleti artık ev sahibi konumundadır.

Sergi işlerini yürütmek için kurulan komitenin başına dönemin Maliye Nazırı Prens Mustafa Fazıl Paşa (d. 1830 - ö. 1875) getirildi. Komitenin diğer üyeleri ise Hariciye

⁴² Önsoy, s. 203-204.

⁴³ Önsoy, s. 206.

⁴⁴ Seyitdanlıoğlu, a.g.m., s. 719-720.

⁴⁵ Önsoy, a.g.m., s. 207. Ayrıca bkz. Seyitdanlıoğlu, a.g.m., s. 720-721.

Teşrifatçısı Kâmil Bey, Sadrazam Fuad Paşa'nın oğlu Nazım Bey, Ticaret Müsteşarı Server Efendi ve devlet ricalinden Agaton Efendi'dir (d. 1823 – ö. 1868). Mustafa Fazıl Paşa, kısa sürede sergi nizamnamesini hazırlamış, yurt içi ve dışına duyuruları göndermiş, sergilenecek malzemeleri temin etmiş ve kısa sürede serginin açılmasını sağlamıştır. Sergi için Sultan Ahmet'te bulunan bazı binalar değerlendirilse de yeterli bulunmayıp aynı semtte yeni bir bina inşa ettirildi.⁴⁶ Serginin kuruluş amacını ve çalışma esaslarını açıklayan 7 bölüm, 61 maddeden oluşan bir nizamname neşredilmiş, dönemin gazetelerinde yayımlanmıştır.⁴⁷ İmparatorluğun bütün vilayetlerine ve kazalarına bu nizamname gönderilmiş, çiftçi, esnaf ve tüccarların sergiye katılması teşvik edilmiştir. İstanbul ve taşradan sergiye gönderilecek ürünlerin tespiti için komiteler kurulmuş ve seçilen ürünler sergilenmek üzere İstanbul'a gönderilmiştir. Yurt dışından gönderilecek ürünlerin seçimi için Osmanlı elçi ve şebenderleri görevlendirilmiştir. Devlet, tüm ürünleri vergiden ve gümrükten muaf tutmuş, nakliye masraflarını karşılamıştır.⁴⁸ Sergiye gönderilen ürünler için 13 ayrı pavyon hazırlanmıştır.⁴⁹

28 Şubat 1863'te açılan serginin açılışında Sultan Abdülaziz, Sadrazam Yusuf Kâmil Paşa (d. 1808 – ö. 1876), Hariciye Nazırı Âlî Paşa (d. 1814 – ö. 1871), Serasker Fuad Paşa (d. 1815 – ö. 1869) ve üst düzey devlet yöneticileri bulunmuştur. Serginin açılışında ve devamında İstanbul basını sürekli yayın yapmıştır. *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, *Tercümân-ı Ahvâl*, *Tasvir-i Efkâr*, *Mir'at* ve *Mecmua-i Fünun* gibi dönemin önemli gazete ve dergilerinde makaleler, değerlendirme yazıları kaleme alınmıştır.⁵⁰

⁴⁶ Mehmet Özdemir, "Türkiye'de Turizmin Başlaması: Osmanlı'da Sanayileşme Çabaları: Sergi-i Umum-i Osmanî (1863 İstanbul Uluslararası Sergisi)", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, C. 22, S. 1, Bahar 2011, s. 89.

⁴⁷ Önsoy, a.g.m., s. 208. Nizamnamenin tam metni için bkz. "İşbu bin iki yüz yetmiş dokuz senesi Şehr-i Ramazan-ı Şerifi ibtidasında bâ-irade-i seniyye Dersaadet'te küşad olunacak Sergi-i Umum-i Osmanî Nizamnamesidir." *Tercümân-ı Ahval*, 9, 12, 15, 17, 20 Şaban 1279, no: 291, 292, 293, 294,295.

⁴⁸ Önsoy, s. 209.

⁴⁹ Teşhir edilen ürünler başlıca şunlardır: Tarım ve orman ürünleri; unlu ve şekerli mamuller; ham ve işlenmiş madenler; sanayi ve el sanatları ile ilgili makineler (saat, ateşli silah, kesici aletler); altın ve gümüş mamulleri; ham ve işlenmiş ipek; ipek, yün ve tiftik mamulleri; toprak ve cam mamulleri; işlenmiş deri ve deri mamulleri; tekstil ürünleri; ağaç mamulleri; inşaat model ve resimleri; matbaacılıkla ilgili makineler. Teşhir edilen ürünlerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Önsoy, a.g.m., s. 209-232.

⁵⁰ Serginin İstanbul basınındaki yansımaları için bkz. Kenan Demir, "Sergi-i Umumi-i Osmanî'nin (1863) Açılışı ve Serginin Duyurulmasında Gazetelerin Rolü", *Firat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 28, S. 1, 2018, s. 159-166; Haluk Kanca, "XIX, Yüzyılın İkinci Yarısında Uluslararası Osmanlı Fuarı: 1863-Sergi-i Umumi-i Osmanî" *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S. 5, 2013, s. 177-181.

Avrupa’da katıldığı fuarlarda tecrübe edinen Osmanlı, İstanbul Sergisi’ne oldukça ihtimam gösterdiğini söyleyebiliriz. Sultan Abdülaziz’in sergiyle bizzat ilgilenmesi, komite oluşturması ve serginin açılışında bulunması bu durumun göstergesidir.

1 Ağustos 1863’e kadar açık kalan sergiye yerli halkla birlikte yabancıların da ilgisi yoğun olmuştur. Avrupa’nın çeşitli şehirlerinden gazeteciler, iş adamları, tüccar ve sanayiciler sergiyi ziyaret etmek için İstanbul’a gelmiştir. Bunlar Osmanlı İmparatorluğu’na gelen ilk turist kabileleridir. 1863 yılının Nisan ayında 142 kişilik gelen grubu 450 kişilik bir başka grup takip etmiştir. Son gruptakiler İstanbul’da beş gün kaldıktan sonra İzmir’e gitmişler, oradan ülkelerine dönmüşlerdir. Aynı tarihlerde Viyana’dan gelen bir grup turist önce sergiyi ziyaret etmiş daha sonra İstanbul ve Boğaz’ı gezmek için bir süre daha kalmıştır. Nisan ayının sonlarında 25 kişilik İngiliz grup İstanbul’a gelmiştir. Sergiye İngiliz ve Fransız iş adamlarının da ilgisi oldukça yoğundur. Nitekim Nisan sonlarına doğru sergiyi gezmek, üretilen malları yakından görmek için Paris’ten bir grup iş adamı İstanbul’a gelmiştir.⁵¹

Sergi, yabancı basının da oldukça ilgisini çekmişti. Fransız, İngiliz ve Avusturya gazetelerinde sergi haberleri yapılmıştır. Fransa, sergi hakkında daha fazla bilgiye sahip olmak için muhabir göndermiştir. Aynı şekilde *Times* gazetesi de İstanbul’a muhabir göndermiş, muhabiri sergi sonuna kadar orada bulundurmuştur.⁵² 1863 İstanbul Sergisi’nin uluslararası nitelik kazanmasıyla Batılı devletler gözünü Doğu’ya çevirmiş, Doğu’nun kapıları turizme açılmıştır.

⁵¹ Önsoy, a.g.m., s. 233.

⁵² Önsoy, s. 233

2. BÖLÜM: SEYAHAT HAZIRLIKLARI

2.1. SEYAHATİN İLK ADIMI: PASAPORT, VİZE VE GÜMRÜK UYGULAMALARI

Feodaliteden, kapitalist sisteme geçiş döneminde devletler, halkın hareketlerini belgelerle kontrol etmeye başladılar. Zaman zaman “hareket özgürlüğü” kavramı ön plana çıkıp pasaport uygulamaları askıya alınsa da kontrol amaçlı birçok önlem alınmıştır.⁵³ Modern pasaport ilk olarak 1792’de Fransa’da ortaya çıkmıştır. Pasaportun ilk olarak Fransa’da çıkmasının ardında politik sebepler vardır. Seyahat eden insanları kontrol etme, ajanların ve suçluların ülkeye girişini engelleme ve göçlerin kontrol altına alınması düşüncesiyle birlikte pasaport kullanımı devletler arasında yaygınlaşmaya başlamıştır.⁵⁴ Osmanlı Devleti’ne baktığımızda, kontrol mekanizmasının XIX. yüzyıldan öncelere dayandığı görülmektedir.⁵⁵ İç seyahat güvenliğini mürûr tezkereleriyle sağlayan Osmanlı, ülkesine gelen yabancılar için de benzer uygulamalar yapmıştır.

Osmanlı Devleti, 1867’de Pasaport Nizamnamesi’ni çıkartıncaya kadar ülkeye giriş-çıkış kontrolünü ve ülke içindeki seyahatin işleyişini sağlamak için 1841’de “Men-i Mürûr Nizamnamesi”ni, 1844’te “Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne’de Mürûr ve Ubûr Nizamnamesi”ni yürürlüğe sokmuştur. Pasaport Nizamnamesi henüz yürürlüğe girmediğinden, pasaport ile ilgili düzenlemeler 1844 tarihli Nizamname’de yer almıştır.⁵⁶

⁵³ Nalan Turna, *19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri: Mürûr Tezkereleri*, Kaknüs Yayınları, İstanbul 2013, s. 10-11.

⁵⁴ İlkyay Yılmaz, *II. Abdülhamid Döneminde Güvenlik Politikaları ve Coğrafi Mobilizasyon*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2012, s. 220.

⁵⁵ XIX. yüzyıl öncesinde iç güvenliğin sağlanması ve özellikle taşradan İstanbul’a göç hareketlerinin kontrolü için önlemler alınmıştır. Bunlardan en önemlisi iç seyahatin izne tabi tutulmasıydı. *Men-i Mürûr* ya da *Mürur Tezkiresi* olarak adlandırılan bu izin belgelerinin geçmişi XVI. yüzyıla dayanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Musa Çadırcı, “Tanzimat Döneminde Çıkarılan Men-i Mürûr ve Pasaport Nizamnameleri”, *Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, C. 15, S. 19, 1993, s. 169-171.; Mübahat S. Kütükoğlu, “Mürur Tezkiresi”, *İA(TDV)*, C. 32, 2006, s. 60-61.

⁵⁶ BOA, A.DVN 6/32. Ayrıca bkz. Turna, *a.g.e.*, s. 71-81.

1867 tarihli Pasaport Odası Nizamnamesi on yedi maddeden oluşmaktadır.⁵⁷ Bu nizamname ile pasaport işlemleri ayrıntılı bir şekilde belirlenmiştir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken bir nokta bulunmaktadır. 1844 tarihli Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne'de Mürûr ve Ubûr Nizamnamesi'nin transkripsiyonu yapıldığında anlaşılıyor ki bu nizamname *Düstur*'un birinci cildinde Pasaport Odası Nizamnamesi başlığıyla yayınlanmıştır. *Düstur*'a baktığımızda nizamnamenin tarihi 9 Şevval 1283 (1867) olarak yazılmıştır. Görünen o ki *Düstur*'u derleyenler gerçek yayın tarihini eklemeyi unuttular. Çadircı'nın makalesine baktığımızda da durumun aynı olduğu görülmektedir.⁵⁸

Nizamnameye baktığımızda ilk olarak hem Osmanlı topraklarına gelecek kişilerin hem de Osmanlı topraklarından başka ülkeye seyahat edecek kişilerin pasaport bulundurma zorunluluğu bildirilmiştir. İkinci madde Osmanlı Devleti'nin dostu olan ve anlaşmalı devletlerin teb'asına ait pasaportların nasıl kullanılacağı ile ilgiliydi. Belirtilen kişiler pasaportlarını kendi konsoloslarından birine vize ettirebileceklerdi.⁵⁹

Üçüncü maddeye göre Osmanlı teb'asından olan kişilerin ülke topraklarında yapacağı seyahate yönelikti. Buna göre pasaport kontrolü kara yolundan yapılan girişlerde sınırdaki memur, deniz yolundan yapılan girişlerde liman memuru tarafından yapılacaktı. Dördüncü maddede ise Osmanlı topraklarına gelen yabancıların edinmesi gereken belgeler açıklanmıştır. Bu maddeye göre, belirtilen yerlerden alınan pasaportla birlikte, vatandaşı olunan devletin kançılıyasına⁶⁰ gidilecekti. Ayrıca İstanbul'a gelenlerin 24 saat içerisinde Liman Odası'na bildirmesi, diğer eyaletlerde ise ilgili memurlara gidilmesi gerekiyordu. Gelen yolcular, görevlilere nerede ve ne kadar kalacaklarını beyan etmelidir.⁶¹

Yedinci maddede ise vize konusuna değinilmiştir. Osmanlı coğrafyasında seyahat edecek yabancıların pasaportlarını ilgili kançılıyalara vize ettirmesi ve kançılıyalardan alınacak bir yazıyla mürûr tezkeresi almak için memurlara başvurması gerekmektedir.

⁵⁷ Nizamname için bkz. *Düstur*, C. I, s. 776-779.

⁵⁸ Fatmanur Samastı, *History of Identification in the Ottoman Lands: From the Security of the Person to the Security of the State: Implementation of Mürur Tezkeresi in the Nineteenth Century*, Boğaziçi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010, s. 111.

⁵⁹ Çadircı, a.g.m., s. 178.

⁶⁰ Elçilik ve konsolosluklarda yönetimle ilgili görevlilerin çalıştığı yer. <https://sozluk.gov.tr/> Son erişim tarihi 23.07.2021.

⁶¹ Çadircı, s. 179.

Verilen mürûr tezkeresinin süresi dokuzuncu madde uyarınca bir yıl olarak belirlenmişti.⁶²

Onuncu madde Osmanlı Devleti'nden başka bir ülkeye gidecek olan yolcuların pasaportlarını İstanbul'da Liman Odası'na, taşra eyaletlerinde ilgili memurlara vize ettirmeleri gerektiği açıklanmıştır.

Yolcu pasaportlarının kurallara uygunluğu ve denetlenmesi on birinci ve on ikinci maddelerde açıklanmıştır. Buna göre, pasaportlar gemi kaptanları tarafından, Osmanlı'dan yabancı bir ülkeye gidecek olanların pasaportları ise yerel hükümet tarafından kontrol edilecekti. Vapur ve yelkenli ile gelen yolcuların pasaportlarını kaptanlar toplayacak ve gidilecek yerdeki memura teslim edilecekti. Pasaport sahibine pusula verilecek ve dördüncü maddede belirtildiği gibi 24 saat içerisinde ilgili memurlara beyanda bulunup pasaportlarını alabilecekti.⁶³

On üçüncü maddeye göre pasaportu olmayanlar ya da pasaportu usule uygun olmayanlar İstanbul'da Liman Odası'na, diğer eyaletlerde ise ilgili memurlara durumunu beyan etmeliydi. Ayrıca pasaportsuz gelen yolcular geçerli bir sebep gösteremez ya da konsolos tarafından şahsına kefaletname ibraz edilmezse, Osmanlı sınırından çıkarılacaktı. Pasaportsuz ya da pasaportunda pul bulunmayan kişilerin girişine on dördüncü madde uyarınca yasak konulmuştu. Ayrıca pulsuz pasaportla ya da pasaport tezkeresiyle seyahat eden yolcuları yakalanıp, yerel hükümetin huzuruna çıkarılması gibi bir durumla karşı karşıya kalabilirdi. Başka birinin pasaportuyla ya da sahte unvanla seyahat eden kişi, ele geçirildiği takdirde yerel zabıtaya suçunu beyan etmek durumundaydı. Eğer bu kişi yabancı bir yolcuysa kaçırlaryası ile görüşülerek Osmanlı topraklarından gönderilecekti.⁶⁴

On yedinci maddede pasaportların gerekli durumlarda zabıtalara, liman memurlarına ve karantina görevlilerine gösterilmesi gerektiği bildirilmiştir. Ayrıca bahsi geçen bu memurların nizamnamenin icrasına özel oldukları ve belirtilen durumların nizamnamenin yayımlanması ile geçerli sayılacağı, yayımlandığı tarihten itibaren üç ay geçtiğinde tam anlamıyla geçerli olacağı belirtilmiştir. Nizamnameye uymayan durumlarda bulunanların

⁶² Çadırcı, s. 179.

⁶³ Çadırcı, s. 179-180.

⁶⁴ Çadırcı, s. 180-181.

cezalandırılacağı vurgulanmıştır.⁶⁵ 1867 tarihli Pasaport Odası Nizamnamesi, 1887 tarihli nizamname yayımlanana kadar yürürlükte kalmıştır.

1887 tarihli nizamname, üç bölüm, yirmi beş maddeden oluşmaktadır.⁶⁶ Nizamnameyi incelediğimizde, bu nizamnameyle birlikte mürûr tezkeresi üzerinde çalışmalar yapıp, istikrar kazanıldığı görülmektedir.⁶⁷

II. Abdülhamid döneminde çıkarılan bir diğer nizamname 1894 tarihli *Pasaport Nizamnamesi*'dir. Nizamname dört bölüm, yirmi bir maddeden oluşmaktadır.⁶⁸ Nizamnameyi incelediğimizde belli noktalar göze çarpmaktadır. Birinci maddede Osmanlı'dan başka ülkeye seyahat edecek kişilerin pasaport bulundurmasının zorunlu olduğu belirtilmiştir. Üçüncü maddede pasaport harç ücretinin elli kuruş olarak olduğu belirlendiği görülmektedir.

Osmanlı topraklarına seyahat edecek kişilerin usulüne uygun bir pasaport bulundurması, pasaportları sefir ya da şehbender tarafından vize ettirmesi gerektiği on birinci maddede açıklanmıştır. On ikinci maddede ise Mekke-i Mükerrreme, Medine-i Münevvere ve Kudüs-ü Şerif'e gidecek olan yolcuların vize harç ücretinin yirmi kuruş olacağı, ihtiyaç sahiplerinin durumlarını hükümete usule uygun şekilde bildirdiği takdirde vize harç ücreti ödemeyeceği bildirilmiştir.

Pasaportu olmayan kişilerin Osmanlı sınırlarına girmesi on dördüncü madde uyarınca yasaklanmıştır. Pasaport olmadan gelenler hakkında on yedinci ve on sekizinci maddeler kapsamında hüküm verilecektir. Bu maddelere göre pasaportu olmayan veya usulüne uygun bir pasaporta sahip olmayan kişiler İstanbul'da Zabtiye Nezareti'ne, pasaport memurları tarafından götürülerek sorgulanacaklardır. Kişi, Osmanlı teb'asından olduğunu ispatlamak ya da kefil göstermek ve belirtilen pasaport harç ücretinin iki katı olan yüz kuruş ücreti ödemek zorundadır. Eğer Osmanlı teb'asından olduğunu ispatlayamaz ve kefil gösteremezse Osmanlı sınırlarından giremeyecektir. Kişi, yabancı uyruklu olduğunu beyan ettiğinde polis nezaretine alınarak 48 saat içerisinde kendi konsolosluğundan pasaport ve pasaport muadili bir seyahat evrakı edinmek, ayrıca vize

⁶⁵ Çadırcı, s. 181.

⁶⁶ Nizamname için bkz. BOA, İ.MMS, 92/3872. *Düstur*, C. 5, s. 861-865.

⁶⁷ Turna, *a.g.e.*, s. 84.

⁶⁸ Nizamname için bkz. *Düstur*, C. 6, s. 1530-1534.

harç ücreti olarak kırk kuruş ödemek zorundadır. Kişi, belirtilen süre içerisinde pasaport veya muadili bir seyahat evrakı edinemezse Osmanlı sınırlarından giremeyecektir. Pasaportuna başka isim yazdıran ya da sahte pasaport çıkaran kişiler Ceza Kanunu'nun elli altı ve elli yedinci maddeleri hükmünce hapis cezasına çarptırılacaktır.⁶⁹

Nizamnamelere baktığımızda hepsi ortak bir paydada buluşuyordu: Osmanlı topraklarına seyahat edecek olan yabancılar usulüne uygun bir pasaport alacak ve Osmanlı temsilciliklerinde vize ettireceklerdi. Ancak usulüne uygun bir pasaportun nasıl olacağına ve pasaportun kim tarafından düzenleneceğine dair bir açıklama bulunmamaktadır.⁷⁰ Seyahat rehberlerine baktığımızda da Osmanlı topraklarına yapılacak yolculuklar için pasaportun gerekli olduğu belirtilmiştir.⁷¹

1907'de Sofya'dan İstanbul'a seyahat eden Evgenia Mars anılarında, pasaport kontrolünün nasıl yapıldığını ayrıntılı bir şekilde anlatmaktadır. Mars, eşi Dr. Mihail Elmazov ile yolcuğa çıkmış, Sofya Garı'nda tanıştıkları milli şair İvan Vazov da bu yolcuğa dahil olmuştur. Mars, İstanbul'a yapacakları yolculuk için hazırlıklarını:

“Gerekli pasaportları temin ederek Türkiye temsilciliğinde mühürlettik. Burada da Türk polisiyle hiçbir baş ağrımız olmayacağı yönünde garanti aldıktan sonra 5 Eylül'de eşimle kendimizi Sofya Garı'nda bulduk.”⁷²

şeklinde belirtir. Pasaport ve vize işlemlerini halleden yolcuların girişte sıkıntı yaşamamak için görevlilerle görüştüğü ortadadır. Bunun sebebi o dönem Bulgarlara karşı uygulanan sert önlemler olabilir.⁷³

Pasaport kontrolünün ilki Osmanlı sınırından girildiğinde, ikincisi İstanbul'a girildiğinde üçüncüsü ise son durak olan Sirkeci Garı'nda yapılmıştır. Osmanlı sınırından girildiğinde yapılan ilk kontrolde iki Türk memur pasaportları istediği, bir başka memur da valizleri

⁶⁹ *Düstur*, C. 6, s. 1533-1534.

⁷⁰ Çelik, a.g.t., s. 73.

⁷¹ *A Handbook for Travellers in Turkey...*, s. 17.; *A Handbook For Travelers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor and Constantinople*, John Murray, London 1840, s. 133.

⁷² Evgenia Mars, *Abdülhamid İstanbul'unda Bir Kadın Seyyah*, çev. Hüseyin Mevsim, Kitap Yayınevi, İstanbul 2019, s. 20.

⁷³ Mars, bu durumu şöyle açıklamaktadır: “Bağımsızlığımıza ve ondan birkaç yıl sonrasına kadar Bulgarlar hiçbir engelle karşılaşmadan İstanbul'u ziyaret edebiliyorlardı, ancak son zamanlarda Makedonya'da vuku bulan hadiselerden, Ermeni olaylarından ve padişaha karşı düzenlenen suikasttan sonra Türk idaresi Bulgarları sistematik bir kovuşturmayla tabi tuttu ve bizlerin İstanbul'u ziyaret etmesi neredeyse imkânsız hale getirildi.”. bkz. Mars, a.g.e., s. 19.

ve yolcuları gözleriyle süzdüğü, İstanbul sınırından girildiğinde yapılan kontrolde de aynı şekilde iki Türk memurun pasaportları istediği not edilmiştir. Demiryolunun son istasyonu olan Sirkeci Garı'nda gelen tüm yolcuların pasaportları mühürlenmiş ve bir deftere kaydedilmiştir. Mars, pasaport kontrolünde yaşadıkları sıkıntıyı da anlatmıştır. Kontrol esnasında İvan Vazov'un pasaportunda mesleği olarak yazan "homme de letters"⁷⁴ ifadesi memurun dikkatini çekmiş ve onları karakola götürmüştür. Memur, "İstanbul'a ne için geldiniz?", "Ne kadar kalacaksınız?", "Hangi otelde kalacaksınız?" gibi sorular sormuş, pasaportlarını Bulgar temsilciliğinden almak üzere serbest bırakmıştır.⁷⁵ Buradan anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti, pasaport ve vize kontrolüne oldukça dikkat etmiş, şüphe uyandıracak her durum üzerinde durmuştur.

Osmanlı topraklarını ziyaret edecek bir yolcunun yapması gereken diğer adım vize almaktır. Vize almak için ülkesinde bulunan Osmanlı elçiliğine veya şehberderhâneye başvurması gerekliydi. Ancak pasaport ve vize işlemleri ile ilgili nizamnamelere ve belgelere bakıldığında vize başvurusunun nasıl yapıldığına dair açıklama bulunmamaktadır. Bu yüzden vize almak için nasıl bir sistem işlendiği, randevu gerekip gerekmediği ya da bir aracıya ihtiyaç olup olmadığı bilinmemektedir.⁷⁶ 1894 tarihli Pasaport Odası Nizamnamesi'nde vize ücreti yirmi kuruş olarak belirtilmiştir (Madde 14).⁷⁷

Emre Çelik, verdiği örnekle bir Osmanlı vizesinde nelerin olduğunu açıklamaktadır. Moise Mazza ismindeki vatandaşın 1901 yılında Manchester'daki Osmanlı Şehbenderliği'nden aldığı vizede, iki tane 10'ar kuruşluk pul, vizenin verildiği tarih, Osmanlıca ve Fransızca şehbenderlik mührü ve şehbenderin ismi ile imzası bulunmaktadır.⁷⁸

Pasaport ve vize kontrollerinden sonraki adım ise gümrük kontrolleriydi. Osmanlı Devleti'nin belirlenmiş olduğu kurallar doğrultusunda yapılan bu işlemlerle önce ülkeye girecek kişi daha sonra eşyaları kontrol edilmekteydi. Kontrol noktası, Osmanlı

⁷⁴ Fr. Yazar.

⁷⁵ Mars, *a.g.e.*, s. 23-27.

⁷⁶ Çelik, *a.g.t.*, s. 74.

⁷⁷ *Düstur*, C. 6, s. 1533.

⁷⁸ Moise Mazza'nın pasaportunda adı-soyadı, imzası, 1894'te Osmanlı vatandaşlığından İngiliz vatandaşlığına geçtiğine dair bilgi bulunmaktadır. Çelik, *a.g.t.*, s. 76-77.

topraklarına karadan girenler için “res-i hudud”, denizyolu ile gelenler içinse limanlardı.⁷⁹ Osmanlı sınırlarına baktığımızda ise 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı’nın ardından imzalanan Berlin Antlaşması ile Osmanlı Devleti’nin Balkanlar ve Kafkaslar’da büyük oranda toprak kaybettiğini görmekteyiz. Haliyle Osmanlı’nın sınırları gittikçe küçülmeye başlamıştır.⁸⁰ 1888’de Avrupa ile kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlandığında gelen turistler Edirne’nin batısında kalan Cisir-i Mustafa Paşa’da⁸¹ memurlar tarafından kontrol edilmekteydi.

Cisir-i Mustafa Paşa ve diğer istasyonlarda pasaport kontrolünün yanı sıra küçük boyuttaki valizler de kontrol edilmektedir. Büyük boyuttaki valizlerin kontrol istasyonu Sirkeci Garı’dır. Osmanlı topraklarına denizyolu ile gelenler ise limanlarda kontrolden geçmektedir. Sirkeci Garı ve Tophane başkent’in gümrük noktalarıdır.⁸² Çelik, gümrük kontrollerinin II. Abdülhamid döneminde daha sıkı tedbirlerle yapıldığını, bu dönemde özellikle yasaklı kitapların ülkeye girişinin önlenildiğinin altını çizmektedir.⁸³

1891 tarihinde yayımlanan *Gümrük Nizamname-i Umûmîsi* ile gümrük kontrollerinin nasıl yapılacağı açıklanmıştır.⁸⁴ Nizamnameye göre tüm yolcuların eşyaları kontrol edilecektir. Ancak diplomatlar için bu durum söz konusu değildi. Kişisel eşyalardan gümrük vergisi alınmamakla birlikte kontrol esnasında kaçak eşya yakalandığında bunlara el konulup, ceza verilecektir. Ayrıca Osmanlı topraklarına silah sokmak da yasaktır.⁸⁵

Baedeker’in 1876 tarihli rehberinde gümrük konusunda yolcular bilgilendirilmiştir. Rehberde, yolcu valizlerinin gümrükte muayeneye tabi tutulduğu, ayrıca kişisel eşyaların ücretsiz diğer eşyaların ücretli olduğu yazmaktadır. Memurların puroları büyük bir hevesle aradığını ve bulduklarını da keyfi oranda vergilendirdikleri belirtilmiştir. Ateşli silahlar ve mühimmatların da sınırdan sokulmasında sıkıntı yaşanmaktadır. Kitaplar memurlar tarafından incelenmekte olup ve bazı dini eserlere de el konulabilir. Yolcunun bu tarz durumlarla karşı karşıya kalmaması için memura birkaç frank bahşiş

⁷⁹ Çelik, *a.g.t.*, s. 134; *Düstûr*, C. 6, s. 1533.

⁸⁰ Çelik, s. 134; Ali İhsan Gencer, “Berlin Antlaşması”, *İA(TDV)*, C. 5, İstanbul 1992, s. 516-517.

⁸¹ Cisir-i Mustafa Paşa, Meriç Nehri üzerinde bulunan bir köprüdür. Bu köprü aynı zamanda yakınındaki bölgeye de adını vermiştir. Daha sonra bölge Bulgaristan topraklarına katılınca adı Svilengrad olarak değişmiştir. Semavi Eyice, “Cisir-i Mustafa Paşa”, *İA (TDV)*, C. 8, İstanbul 1993, s. 32-33.

⁸² Çelik, *a.g.t.*, s. 137-138.

⁸³ Çelik, s. 138.

⁸⁴ Nizamname için bkz. *Düstûr*, C. 6, s. 1110-1134.

⁸⁵ *Düstûr*, C. 6., 1110, 1124-1125; Çelik, *a.g.t.*, s. 138.

verilebileceği önerilmiştir. Yabancı konsolosluklara ait valizlerin bu kontrollerden muaf tutulduğu bilgisi de yer almaktadır.⁸⁶

Baedeker, 1905’de yayımladığı rehberinde İstanbul’a denizden gelenlerin gümrük işlemlerine dair bazı bilgiler vermiştir:

“Alman, Fransız ve Romen vapurları Galata Gümrüğü’nün yanındaki limanda dururlar. Avusturyalı, İtalyan vs. vapurları Haliç girişinde demirlerler. Sağlık polisi karaya yanaşmalarına izin verirse, gemi kıyıya yanaştığı zaman otel çalışanları, tekneciler ve hatta limandaki hamallar gelirler. Bavullar, seçtikleri otelin çalışanına verilir veya karaya çıkmanın zorluklarından korkuluyorsa, vapur çalışanına (bavullarla beraber karaya çıkmak; uzlaşmak için 1-2 frank) aynı şekilde hamallara da verilir.”⁸⁷

Dahiliye Nezareti, turistlerin pasaport ve gümrük kontrolleri gerçekleştikten sonra, ülke içinde seyahat etmelerinde bir sakınca görülmediğine dair bilgilendirmeyi “Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti’ne” yapmaktaydı. Turistlerin tarihi ve turistik yerlerde seyahat edebilmesi ve araştırma, inceleme yapabilmesi için gerekli işlemlerden “Maarif Nezareti” sorumluydu. Maarif Nezareti, ülkeye giriş yapan turistleri “Müze-i Hümayun İdaresi’ne” bildirmekte, onlar da turistlerin gidecekleri yerleri, müze müdürlüklerine ve güvenlik birimlerine haber vermekteydi. Böylelikle turistlerin Osmanlı Devleti sınırları içindeki seyahatleri hem rahat ve kolay hem de emniyetli şekilde gerçekleşiyordu.⁸⁸

2.2. SEYAHAT REHBERLERİ NE ÖNERİYOR?

Bir yolcunun seyahate çıkmadan önce kafasında birçok soru işareti belirir. Yolculuk için en doğru zaman nedir? Hangi ulaşım yolunu tercih etmeliyim? Nerede kalmalıyım? Nereleri görmeli, keşfetmeliyim? Bu ve benzeri birçok sorunun cevabını bulabileceğimiz yegâne kaynak seyahat rehberleridir.

⁸⁶ Baedeker’s *Palestine and Syria...*, 1876, s. 9.

⁸⁷ Kaya, *a.g.t.*, s. 73-74. Kaya’nın verdiği dipnota göre Baedeker’in burada kullandığı “hamalı”, “bir seyahat çantasını 3-4 pezoya gümrükteki revizyona ve daha sonra botlardan arabaya, daha fazla olarak 7-8 pezoya vapurdan direkt otele taşıyan kişi.” şeklinde tanımlamıştır. Bkz. Kaya, *a.g.t.*, s. 74.

⁸⁸ Yüksel, *a.g.m.*, s. 416.

İlk örneklerini XIX. yüzyılın ilk yarısında Avrupa’da gördüğümüz seyahat rehberleri, bir veya daha fazla yazar tarafından oluşturulan, seyahat edeceklere ulaşım, konaklama, yemek gibi konularda öneriler sunan, gidilecek yerlere dair ipuçları veren edebi kaynaklardır. Seyahatnameler ise yazarının kişisel tecrübelerini, gözlemlerini, öznel bir dille yazdığı eserlerdir.⁸⁹ Seyahat rehberleri, kurumsal nitelikteki yayınevleri tarafından hazırlanmaktaydı. Okuyucusuna hem gezilip görülecek yerlere ait bilgiler veren hem de öneriler sunan seyahat rehberleri sayesinde turistler seyahatlerini konforlu ve ilgi çekici halde gerçekleştirirler. Sunulan rotalar arasında turistlerin gezeceği yerler ve hatıra amaçlı hediye alabilecekleri noktalar da vardır. Böylelikle rehberler, turistik faaliyetlerle birlikte ekonomik hareketliliğin de sağlanmasına katkıda bulunur.⁹⁰

Turistlerin rotasını Doğu’ya çevirmesine paralel olarak seyahat rehberleri de artık Osmanlı’yı kaleme almaya başlamıştı. Osmanlı’yla ilgili en eski seyahat rehberi Josiah Conder’ın 1827 yılında yayımladığı *The Modern Traveler* adlı kitaptır. Conder, bu rehberi hazırlarken hem önceki seyyahların hem de çağdaş gezginlerin notlarından faydalanmıştır. 1839’a gelindiğinde R. T. Claridge, *A Guide Along the Danube from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens, the Morea, the Ionian Islands and Venice* adlı rehberini yayımlamıştır. T. H. Usborne’un 1840 yılında yayınladığı *New Guide to the Levant* adlı eseri öncüllerinden ayrılarak “modern rehber” formatına yaklaşmıştır.⁹¹

XIX. yüzyıl seyahat rehberleri piyasasına baktığımızda iki isim ön plana çıkmaktadır: *John Murray* ve *Baedeker*.

Osmanlı İmparatorluğu’na seyahat edecek olan turistler için önemli bir başvuru kaynağı olan *A Handbook for Travelers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor and Constantinople*⁹² 1840 yılında John Murray Yayınevi tarafından basılmıştır. Yayınevi, 1768’de Edinburgh’da John Murray tarafından kurulmuş ve birçok ünlü ismin kitabını yayımlayarak ismini geniş kitlelere duyurmuştur. 1836’dan itibaren *Handbook for*

⁸⁹ İnal, a.g.m., s. 277-278.

⁹⁰ Gökhan Kağnıcı, “Baedeker Rehber Kitapları: 1914 Tarihli Konstantinopol, Balkanstaaten, Kleinasien Archipel , Cypern İsimli Eserde Müze-i Hümayun ile İlgili Kayıtlar”, *Türk-Alman İlişkilerine Farklı Disiplinlerden Bakış*, ed. Mehmet Altunkaya, Kemal Demir, Diren Çakılcı, Palet Yayınları, Konya 2019, s. 381-382.

⁹¹ Schiffer, a.g.e., s. 35-36.

⁹² *A Handbook For Travelers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor and Constantinople*, John Murray, London 1840.

Travelers başlıklı bir seri başlatan Murray, Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika'daki önemli turistik noktalar için rotalar çizmiş, önerilerde bulunmuştur. Bu seri 1915 yılından sonra *Blue Guide* adıyla yayın hayatına devam etmiştir.⁹³

Turistlerin Doğu'ya olan ilgisine kayıtsız kalmak istemeyen Murray, 1840 yılından sonra birçok rehberinde Osmanlı topraklarına yer vermiştir. Bunlar;

*A Handbook for Travelers in Turkey, 1854.*⁹⁴

*Handbook for Travelers in Constantinople: The Bosphorus, Dardanelles, Brousa and Plain of Troy, 1871.*⁹⁵

*Handbook to the Mediterranean: its cities, coasts and islands, 1881.*⁹⁶

*Handbook for Travelers in Asia Minor, Transcaucasia, Persia, 1895.*⁹⁷

Seyahat rehberi yayıncılığında önemli bir diğer isim ise 1827 yılında *Karl Ludwig Baedeker* tarafından kurulan *Baedeker*'di. XIX. yüzyılla birlikte gelişmeye başlayan ulaşım imkanlarıyla birlikte seyahat etme eğiliminin de arttığını fark eden Baedeker, bu alandaki eksiklikleri doldurmaya karar vermiştir.⁹⁸ İlk kitabını 1838'de yayınlayan Baedeker, XIX. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte Batı Avrupa ülkeleri ile Yunanistan, Anadolu, Suriye ve Mısır gibi Osmanlı İmparatorluğu toprağı ya da etkisi altında olan bölgelerdeki turistik yerleri okuyucularına tanıtan seyahat rehberleri yayınlamaya başladı. Baedeker'in Osmanlı İmparatorluğu topraklarını anlattığı kitaplar şunlardır;

*Palestine and Syria Handbook for Travelers, 1876.*⁹⁹

*Palestine and Syria Handbook for Travelers, 1894.*¹⁰⁰

*Konstantinopel und das westliche Kleinasien: Handbuch für Reisende, 1905.*¹⁰¹

⁹³ İngilizce'de anlamı seyahat rehberi olan "guidebook" kelimesini John Murray'ın sözlüğe kazandırdığı düşünülmektedir. İnal, a.g.m., s. 278.

⁹⁴ *A Handbook for Travelers in Turkey Describing Constantinople, European Turkey, Asia Minor, Armenia and Mesopotamia*, Third Edition, John Murray, London 1854.

⁹⁵ *Handbook for Travelers in Constantinople, the Bosphorus, Dardanelles, Brousa and plain of Troy*, John Murray, London, 1871.

⁹⁶ *Handbook to the Mediterranean: Its cities, Coasts and Islands*, John Murray, London 1881.

⁹⁷ *Handbook for Travelers in Asia Minor, Transcaucasia, Persia*, John Murray, London 1895.

⁹⁸ Kaya, a.g.t., s. 25.

⁹⁹ *Palestine and Syria Handbook for Travelers*, Karl Baedeker, Leipzig 1876.

¹⁰⁰ *Palestine and Syria Handbook for Travelers*, Karl Baedeker, Leipzig 1894.

¹⁰¹ *Konstantinopel und das westliche Kleinasien: Handbuch für Reisende*, Karl Baedeker, Leipzig 1905.

*Palestine and Syria Handbook For Travelers, 1906.*¹⁰²

*Konstantinopel, Balkanstaaten, Kleinasien Archipel, Cypern: Handbuch für Reisende, 1914.*¹⁰³

İnsanlar neden rehber kitaba ihtiyaç duyuyorlardı? Bunu tek kelimeyle açıklayabiliriz: Bilinmezlik. Daha önce gidilmemiş yerler insanlarda büyük bir bilinmezlik duygusu oluşturur. XIX. yüzyıl için baktığımızda bu bilinmezliği aydınlığa kavuşturacak en ideal seçenek seyahat rehberleriydi.

Rehberler bir yandan okuyucusunu seyahate hazırlarken diğer yandan da gidilecek yerle ilgili ihtiyaç duyulan bilgileri sunmaktaydı. Ancak turistlere seyahatlerinde sunduğu bu avantajların yanında bir de tekdüzelik mevcuttur. Turist bir süre sonra seyahat rehberinden ayrı hareket etmemeye başlar. Tercihlerini ve deneyimlerini seyahat rehberi belirler. Haliyle kabuğundan çıkamayan turist yeni şeyler keşfedemez.

Avantajları ve dezavantajlarıyla birlikte incelediğimiz seyahat rehberlerini bir de muhteva bakımından değerlendirelim. XIX. yüzyılda Osmanlı topraklarını ziyaret etmek isteyen bir turiste seyahat rehberleri ne öneriyor? Bu bölümde Osmanlı topraklarını anlatan bir seyahat rehberinin okuyucularına neler önerdiğini genel hatlarıyla inceleyeceğiz.

İnceleyeceğimiz seyahat rehberi John Murray'ın 1854 yılında yayımladığı *A Handbook for Travelers in Turkey*'dir.

Rehberin kapsadığı coğrafya İstanbul, Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki toprakları (Bulgaristan, Rumeli, Karadağ, Hırvatistan, Bosna) Küçük Asya, Ermenistan ve Mezopotamya bölgesidir.

Murray, seyahat rehberi hazırlanırken bölgeyi ziyaret eden gezginlerin ve Levant bölgesinde yaşayan birkaç İngiliz'in katkılarından da faydalandığını "Önsöz"de bildirmektedir. Okuyucusuna seyahatten önce genel ipuçları veren rehberdeki şu ifade

¹⁰² *Palestine and Syria Handbook for Travelers*, Karl Baedeker, Leipzig 1906.

¹⁰³ *Konstantinopel, Balkanstaaten, Kleinasien Archipel, Cypern: Handbuch für Reisende*, Karl Baedeker, Leipzig 1914.

oldukça dikkat çekicidir. “Doğu’daki seyahatinizi rahat ve avantajlı bir şekilde geçirmek istiyorsanız ülkenin kural ve geleneklerine uygun hareket etmelisiniz.”¹⁰⁴

Rehberlerin başlıca amaçlarından biri gezgine hızlı, konforlu ve güvenilir şekilde seyahat edebilmesi için hangi ulaşım araçlarını kullanabileceğini göstermektedir. Ulaşım bölümüne baktığımız bu rehberde İngiltere’den başlayan bir seyahat rotası oluşturulmuş ve İngiltere’den Osmanlı İmparatorluğu’na direkt deniz ulaşımı için üç farklı seçenek sunulmuştur:

- I. Londra – İstanbul: Viyana, Tuna Yolu, Karadeniz (10 gün). Londra – Viyana arası Ostend, Cologne, Dresden ve Prag güzergahı izlenerek gidildiğinde 72 saat sürmektedir. Viyana – İstanbul arası Tuna yolu ve Karadeniz üzerinden 7 gün sürmektedir. Vapur, her Cuma saat 9’da hareket etmektedir. Yolcular daha sonra daha büyük bir gemiyle aktarma yaparak İstanbul’a ulaşır.
- II. Londra – İstanbul: Viyana, Trieste (yaklaşık 12 gün) Londra – Trieste arası, Ostend ve Viyana üzerinden gidildiğinde 5 gün sürmektedir. Avusturyalı Llyod Şirketi’nin vapurlarıyla Trieste’den İstanbul’a yaklaşık 7 günde gidilmektedir. Her Perşembe saat 4’te hareket eden vapur Korfu, İzmir ve Çanakkale’de de durmaktadır.
- III. Southampton – İstanbul: Cebelitarık, Malta üzerinden gidilmektedir. (15 gün)¹⁰⁵

Böylelikle seyahat edecek kişi farklı rota kombinasyonları içinden kendisine uygun olanı seçebilme imkânı bulmuştur.

“İklim ve Mevsimler” başlığı altında ziyaret edilecek destinasyonlar için en ideal zamanlar belirlenmiştir. Çünkü seyahatten keyif ve verim alabilmek için her ülke en uygun mevsiminde ziyaret edilmelidir. Ayrıca bireylerin sağlığı açısından da bu durum oldukça önemlidir.¹⁰⁶

¹⁰⁴ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 10.

¹⁰⁵ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 11-12.

¹⁰⁶ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 16.

Osmanlı topraklarını ziyaret edecekler için en uygun zamanlara baktığımızda; Mart, Nisan ve Mayıs aylarında İyon Adaları, Arnavutluk ve Yunanistan, Haziran ve Temmuz başında Yedi Kilise (Ege Bölgesi) ve Troya (Çanakkale) gezilebilir.

Temmuz ve Ağustos'un geri kalanı İstanbul seyahati için en uygun zamanlar olarak öngörülmektedir. Yaz ayları buralarda nadiren çok sıcak geçtiği için turistler İstanbul'da ya da Boğaz'ın köylerinde kalmayı tercih etmelidir.

Eylül, Ekim ve Kasım boyunca Suriye ve Kutsal topraklar turu yapılabilir.

Mısır ziyareti için en uygun zaman ise Nil Nehri'nin yükseldiği kış aylarıdır.

İlkbahar aylarında Küçük Asya'nın güneyinde tur yapılmalıdır. Rota, sıcaklıklar arttıkça kuzeye doğru yön değiştirmelidir.¹⁰⁷

Osmanlı topraklarına girerken temin edilmesi gereken belgelerden yani pasaport ve vizeden daha önce bahsetmiştik. Seyahat rehberlerinin de turistleri bu konuda özellikle uyardığını görmekteyiz. İncelediğimiz rehberde pasaport ve vize konusunda şu şekilde uyarılmışlardır: “Türk hükümetinin 1844 yılında yayınladığı bir bildiriyle, pasaport ve vizesi olmayan yabancıları ülke topraklarına girmesine izin verilmeyeceği kamuoyu ile paylaşılmıştır.”¹⁰⁸ Ayrıca turist vardığı ilk büyük şehirde kendisine Türk pasaportu da edinmelidir.¹⁰⁹ Herhangi bir sıkıntı yaşanmaması için tezkere ya da ferman edinen turist, belgeye adını ve unvanının açıkça yazılmasına dikkat etmeli, seyahat etmek istediği yerler eksiksiz belirtmeli ve mümkünse Türkçe pasaportun tercümesini almalıdır.¹¹⁰

Farklı dil kullanılan bir yere gidildiğinde sağlıklı bir iletişim için ihtiyaç duyulan ilk şey tercümanlık hizmetidir. Murray, bu hizmeti sunan kişileri “hizmetçi” olarak isimlendirmiştir. Güvenilir ve işe yarar bir hizmetçinin iyi bir referansa sahip olması ve seyahat edilecek yerlerin dillerini bilmesi gerekmektedir. Osmanlı'nın Avrupa tarafında kalan topraklarını ziyaret edecek bir kişiye tercümanlık yapacak kişinin Yunanca, Arnavutça, Bulgarca ve Eflakça dillerine hâkim olması gerekirken Suriye, Mısır gibi yerler için Arapça'ya hâkim olması yeterlidir. Levant bölgesi civarında yapılacak bir seyahat için yerel dillerin yanı sıra İtalyanca bilgisi oldukça faydalı olacaktır. Fransızca

¹⁰⁷ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 16.

¹⁰⁸ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 17.

¹⁰⁹ Burada bahsedilen Türk pasaportu Osmanlı toprakları içerisinde seyahat etmek için kullanılan izin belgeleri yani mürûr tezkereleridir.

¹¹⁰ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 17.

ise genellikle Avrupalılar ve üst düzey Osmanlı makamları tarafından konuşulmaktadır.¹¹¹

1854 civarında Osmanlı topraklarını ziyaret edecek bir turist için konaklama imkanları kervansaraylar, hanlar ya da kiralık ev ve odalardan oluşmaktaydı. Batılı anlamda inşa edilmiş oteller henüz yaygın değildi. Bu yüzden incelediğimiz rehberin konaklama önerilerine baktığımızda genellikle han, kiralık ev ve oda önerilerini görmekteyiz. Rehber öncelikle yol üzerinde bulunan kervansaray ve hanların her 2-3 saatlik mesafede bir kurulduğu bilgisini vermektedir. Fakat bu konaklama yerlerinin hizmetinin iyi olmadığını, misafirin beklenti içine girmemesini söyler. Bu dönemde Osmanlı'nın büyük kentlerindeki hanlar hariç diğer yerlerde de durum aynıdır. Bir veya iki günlük kısa konaklamalar için hanlar önerilirken daha uzun sürecek konaklamalar için bir oda kiralanmalıdır.¹¹²

Rehberin diğer bölümlerinde Osmanlı para birimi hakkında bilgi verilmiş ve diğer ülkelerin para birimlerindeki karşılığı verilmiştir.¹¹³ Aynı şekilde Osmanlı Devleti'nde kullanılan ağırlık ve uzunluk birimleri tanıtılarak Avrupa'daki karşılıkları verilmiştir.¹¹⁴ Murray rehberi, okuyucusuna Osmanlı toplumunu, günlük yaşamını, kültürünü en ince ayrıntılarıyla anlatmıştır. “Türklerin Karakteri”, “Türklerin Gelenek ve Görenekleri” ve “Türk İsimleri ve Şeref Unvanları” başlıklarında hem Osmanlı toplum yapısını hem de devlet yapısını işlemiştir. Özellikle “Türk İsimleri ve Şeref Unvanları” başlığı altında verdiği listede padişah başta olmak üzere tüm devlet adamlarının isimleri ve görevleri, Osmanlı toplumunu oluşturan etnik gruplar, dini terimler kısacası Osmanlı'ya dair temel bilgiler alfabetik bir sıra ile açıklanmıştır.¹¹⁵

Turistlerin iletişim sorunu yaşamaması açısından oldukça önemli bir bölüm olan “Türkçe Kelimeler”de Osmanlı toplumunun günlük hayatta sıkça kullandığı kelime öbekleri, İngilizce karşılıkları ve Türkçe dilbilgisi kuralları hakkında öğretici bilgiler verilmiştir.¹¹⁶ Osmanlı İmparatorluğu'na gelen turistlerin gezilerinde, alışveriş sırasında kısacası

¹¹¹ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 19.

¹¹² *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 19-20.

¹¹³ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 21-24.

¹¹⁴ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 24.

¹¹⁵ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 33-43.

¹¹⁶ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 43-47.

günlük hayatta sıklıkla duyacağı ve yeri geldiğinde kendisinin de kullanabileceği cümleleri şu şekilde sıralayabiliriz:

- Selamünaleyküm-Aleykümselam
- Hoş geldin, sefa geldin
- İyi misiniz efendim? Keyfiniz iyi mi?
- Teşekkürler
- İnşallah, Maşallah, Allah kerim
- Şükür Allah, Evelallah
- Vallahi billahi, Estağfurullah
- Haydi, çabuk, bakalım
- Afiyet olsun
- Kaç kuruş?¹¹⁷

Son olarak Osmanlı tarihi hakkında bilgilendirme yapıldığını ve nüfus hakkında istatistiksel verilerle açıklamalar yapıldığını görmekteyiz.¹¹⁸

Yukarıda “Genel Tanıtım” bölümünü incelediğimiz rehber üç ana bölümden oluşmaktadır;

- I. İstanbul, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı
- II. Rumeli (Tuna Prenslikleri: Bulgaristan, Bosna, Hırvatistan, Hersek, Karadağ)
- III. Anadolu (Küçük Asya, Ermenistan, Mezopotamya)

Ayrıca her bölümün sonuna plan ve haritalar bulunmaktadır.¹¹⁹ Turistin gideceği bölgeyi önceden analiz edebilmesi ve seyahat rotalarını oluşturabilmesi açısından haritalar önem arz etmektedir.

¹¹⁷ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 43.

¹¹⁸ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 49-51.

¹¹⁹ İstanbul haritası diğerlerine göre daha ayrıntılıdır. Fiziki harita işlevinin yanı sıra, İstanbul ve boğaz hattında görülmesi gereken yerler tek tek numaralandırılarak gösterilmiştir. İstanbul planı ve haritası için bkz. s. 53; Rumeli haritası için bkz. s. 123; Küçük Asya, Mezopotamya ve Ermenistan bölgesi haritası için bkz. s. 285.

Osmanlı Devlet'inin başkenti İstanbul, turistlerin en çok merak ettiği ve gitmek istediği şehirdir. Turistlerin bu merak ve ilgisine karşılık Murray'in İstanbul'u anlatırken ayrı bir özen gösterdiği dikkat çekmektedir. İlk olarak İstanbul'un kadim tarihi hakkında yazı yazılmıştır. Turistlerin gezecekleri destinasyonların tarihi dokusunu anlayabilmesi için verilen bu bilgiler oldukça kıymetlidir. Bunların yanı sıra şehrin kültürü hakkında da geniş bilgiler verilmiştir. Örneğin Ramazan ayı ve ardından gelen Ramazan ve Kurban Bayramlarının Müslümanlar için önemi, şehirdeki yansımaları okuyucuya sunulmuştur.¹²⁰

Murray, İstanbul'u gezecek turistlere altı günlük bir program oluşturmuştur.

1. Gün	Tophane'den başlayan gezi için ilk durak Kılıç Ali Paşa Cami'dir. Ardından Bahçekapı, Divan Yolu takip edilerek Alay Köşkü ziyaret edilmeli. Devamında Yerebatan Sarnıcı ve Ayasofya'ya gidilmelidir. Günün geri kalanı Topkapı Sarayı'nın iç ve dış mekanlarını keşfetmeye ayırın.
2. Gün	Benzer bir yol takip edilerek Ayasofya, Ahırkapı, Cellat Çeşmesi, Topkapı Sarayı bahçesi; İncili Köşk, Mermer Köşk, Hipodrom, Sultan Ahmed Cami, Sarnıçlar, Aya Kiryaki Kilisesi, Küçük Ayasofya Cami.
3. Gün	Valide Sultan Cami, Mısır Çarşısı (burada bulunan Tahmis'teki kahve çekme atölyelerine katılmalı), Dikilitaş, Ali Paşa Cami, Sultan Bayezid Cami, Şehzade Cami, Süleymaniye Cami, Rüstem Paşa Cami.
4. Gün	Galata'dan yola çıkılacak. Galata Kulesi, Arap Cami, Çukur Hamamı, Gül Cami, Fener Rum Patrikhanesi.

¹²⁰ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 53-58.

5. Gün	Pera'dan yola çıkılacak. Galata Mevlevihanesi, ardından Ayazma ve çevresi, Balat, Okmeydanı, Aya Dimitri Kilisesi, Eyüp.
6. Gün	Yenikapı'dan yola çıkılacak. Çukurbostan, Samatya, Haseki Sultan Cami, Cerrah Mehmed Paşa Cami, Aya Nikola Kilisesi, Koca Mustafa Paşa Cami.

Tablo 1: 1854 tarihli *A Handbook for Travelers in Turkey*'e göre İstanbul gezi programı¹²¹

Program, dönemin ulaşım şartlarından olsa gerek yalnızca tarihi yarımada, Galata ve Haliç'in kuzey bölgesini kapsamaktadır. Yapılan bu öneriden sonra Ayasofya Cami, Süleymaniye Cami, Sultan Ahmed Cami gibi önemli camiler, hamamlar, okullar, hastaneler gibi şehrin karakteristik yapıları hakkında bilgiler sunulmuştur. Bir sonraki kısımlarda ise şehrin Asya ve Avrupa kıyılarındaki semtler ile Prens Adaları değerlendirilmiştir.¹²²

Birinci bölümün sonunda ise Çanakkale Boğazı'na yer verilmiştir.

Rehberin ikinci bölümünde Osmanlı Devleti'nin Rumeli'deki toprakları ele alınmıştır. Bu bölümde önce genel bilgiler verilmiş, ardından rotalar oluşturulmuştur. Ancak bölgeler hakkında verilen bilgilerin İstanbul'daki kadar ayrıntılı olmadığı gözlemlenmiştir.

Rumeli'ye gidecek bir turiste önerilen bazı rotaları şu şekilde sıralayabiliriz;

- İstanbul – Belgrad (Edirne-Philippopolis-Sofya-Niş güzergahı üzerinden)
- İstanbul- Bükreş (Silivri-Şumnu-Ruşuk güzergahı üzerinden)
- Vidin – Varna (Lofça-Tırnovo-Şumnu güzergahı üzerinden)
- Rusçuk – Kırkkilise (Tırnovo üzerinden)

¹²¹ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 68-70.

¹²² *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 97-115.

- Saraybosna – Mostar
- Travnik – Saraybosna
- Belgrad – Travnik
- Varna – İstanbul (Burgaz üzerinden)
- İstanbul-Selanik¹²³

Oluşturulan güzergahlarda görülmesi gereken yerler ve bu yerler hakkında temel bilgiler verilmiştir. Bunun yanı sıra belirtilen duraklar arası mesafeler hesaplanmıştır.

Üçüncü bölümde ise Osmanlı Devleti'nin Anadolu'daki toprakları üzerinde durulmuştur. Daha önce de belirttiğimiz gibi Anadolu'nun içleri, Mezopotamya ve Ermenistan bölgesi üzerinden rotalar oluşturulmuştur. Belirtilen bölgeler için oluşturulan bazı rotalar şu şekildedir;

- Marsilya / Atina / İstanbul – İzmir
- İzmir – Biga Yarımadası ve Çanakkale Boğazı (Thyatira - Bergama ve Assos güzergahı üzerinden)
- Yedi Kilise Turu
- İzmir – İstanbul (Sardis – Bursa güzergahı üzerinden)
- İstanbul – Erzurum – Van (Amasya-Tokat güzergahı üzerinden)
- İstanbul – Basra (Samsun-Diyarbakır-Musul-Bağdat güzergahı üzerinden)
- Kıbrıs Ada turu
- Bursa – Ankara
- İstanbul – Trabzon (Denizyolu kullanılarak Sinop-Samsun güzergahı üzerinden)
- Trabzon – Bağdat (Erzurum-Bitlis-Musul güzergahı üzerinden)
- Bağdat – Şam¹²⁴

¹²³ Rotaların tam listesi için bkz. *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 127.

¹²⁴ Rotaların tam listesi için bkz. *A Handbook for Traveler in Turkey...*, s. 154.

Bu bölümde rehberin Giriş kısmında olduğu gibi yolculuk sırasında turistin işine yarayacak temel bilgiler verilmiştir. Ayrıca bölgelerin coğrafi özellikleri ve tarihi hakkında da bilgilendirme yapılmıştır.

3. BÖLÜM: SEYAHAT BAŞLIYOR: ULAŞIM, KONAKLAMA VE REHBERLİK HİZMETLERİ

3.1. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA ULAŞIM YOLLARI

“On dokuzuncu yüzyılın adı değişimdi: Bu dönemde dünya kapitalizminin merkezini oluşturan Kuzey Atlantik kıyısındaki dinamik bölgelere bağlı ve bu bölgelerin amaçlarına uygun düşen nitelikte bir değişim.”¹²⁵

Eric Hobsbawm'ın bu tanımı, XVIII. yüzyılda Sanayi Devrimi ile başlayan ve yeni bir dönem başlatan değişimleri işaret etmektedir. Değişim ve ilerleme bariz bir şekilde teknolojiye yaşanmış, teknoloji gözle görülebilen bir olgu haline almıştır. Teknolojinin en somut hali olan modern makineler, çoğunlukla buhar gücüyle çalışmakta, demir ve çelikten üretilmekteydi.¹²⁶ İnsanlığın hayatına giren bu buharlı makinelerle ulaşımda yeni bir dönem başlamıştır.

Geliştirilmeye başlanan buharlı makinelerin kullanılması ile ulaşımdaki yenilikler ilk olarak denizlerde etkisini göstermiştir. 1797 yılında Robert Fulton, buharla hareket eden “steam bot” yapmış ve Seine Nehri'nde denemelerini gerçekleştirmiştir. Buharla hareket eden ilk istimbotu ise 1800'de yapmıştır. Buharlı gemilerde yaşanan en büyük gelişme 1819'da ilk kez bir buharlı geminin Atlantik Okyanusu'nu aşarak Liverpool'a ulaşması olmuştur. Demiryolundaki gelişmelere baktığımızda Stephenson'un yaptığı lokomotifin 1830larda hareket etmeye başladığını görmekteyiz. Gelişmeler karşılaştırıldığında görülüyor ki teknolojik yenilikler ilk önce deniz yolunda yaşanmıştır.¹²⁷

Yolculuğa çıkacak her insan için gidilecek yerin kolay ulaşılabilir olması her zaman önemli bir kriter olmuştur. Seyahat süreleri önceleri haftalarla hesaplanırken, bu süre buharlı gemiler ve trenlerin kullanılmasıyla günden güne azalmaya başlamıştır. Seyahat süresinin kısalmasının yanında ulaşım araçlarındaki kapasite ve konfor da artmaya başlamıştır. Bunun yanı sıra farklı güzergâhlarda birbirine eklenen, bugünkü anlamıyla

¹²⁵ Eric Hobsbawm, *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, çev. Vedat Aslan, Dost Kitabevi, Ankara 1999, s. 35.

¹²⁶ Hobsbawm, *a.g.e.*, s. 36.

¹²⁷ İlhan Ekinci, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXI, S. 2, 2006, s. 38.

ifade edecek olursak aktarmalı yolculuklar yapmak mümkün olmuştur. Teknoloji ilerledikçe tren ve gemilerin sefer sayıları ve taşıyabileceği yolcu kapasitesi artmıştır. Böylece insanlar tek bir seçeneğe mahkûm olmamış, alternatif durumları değerlendirebilmiştir.¹²⁸

XIX. yüzyılın başlarında Batı Avrupa'dan Osmanlı başkentine gitmek için karayolunu tercih eden kişi sayısı oldukça azdır. Çünkü Balkanların coğrafyası ve siyasal durumu karayolu ulaşımı için uygun değildir. Balkanlardaki kaos ortamı XIX. yüzyılın sonu ve XX. yüzyılın başlarında da geçerliliğini korumuştur. Bu süreçte gerçekleşen 1885 Sırp-Bulgar Savaşı, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı, 1912-1913 Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı gösterilebilecek en somut örneklerdir.¹²⁹

Osmanlı İmparatorluğu'na seyahat edecek olan yabancılar da büyük çoğunlukla buharlı gemileri ve trenleri kullanmışlardır. Ancak nadir bir örnek verecek olursak Thomas Stevens 1885 yılında bisiklet ile yaptığı dünya turu sırasında yolunun Osmanlı topraklarından da geçtiğini söyleyebiliriz. İstanbul'dan aldığı izin kağıdıyla 10 Ağustos Pazartesi günü Üsküdar'dan başlayacaktı. Ancak Üsküdar'ın biraz ilerisinde bulunan bir çetenin Stevens'ı gasp etmek ihtimalinden dolayı yakınları tarafından uyarılmıştı. Bu uyarımın üzerine 10 Ağustos sabahı İstanbul'dan bindiği Türk buharlı gemisi ile İzmit'e gitti. Doğu'ya doğru gitmek için pedallarını çevirmeye İzmit'ten başladı.¹³⁰

3.1.1. Buharlı Gemilerle Osmanlı İmparatorluğu'na Yolculuk

Yaşanan teknolojik gelişmelerle birlikte güvenli, konforlu ve hızlı ulaşım araçlarıyla tanışan insanlar için artık seyahat etmek görece kolay bir eyleme dönüşmüştür. Haliyle Osmanlı limanlarına da gittikçe içi turist dolu gemiler demir atmaya başladı. İlk kez 1828'de bir buharlı gemi İstanbul limanına ulaşmıştır. 1830'lara gelindiğinde ise Avrupa'nın pek çok limanından farklı şirketlere bağlı gemiler İstanbul'a seferler

¹²⁸ Çelik, a.g.t., s. 96.

¹²⁹ Jean-Michel Belorgey, "Trenle İstanbul", *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950*, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015, s. 41.

¹³⁰ Çelik, a.g.t., s. 96. Ayrıca bkz. F. Yavuz Ulugün, *Seyahatnamelerde Kocaeli ve Çevresi*, İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları, Kocaeli 2008, s. 224-225.

düzenlemeye başlamıştı.¹³¹ Marsilya, Liverpool, Brindisi, Trieste, Odesa ve Sivastopol limanlarından hareket eden gemiler Osmanlı limanlarına demir atıyordu.

Seyahat rehberlerine baktığımızda Osmanlı'ya gitmek isteyenler için çeşitli rotalar sunduklarını görmekteyiz. Tuna yolu uzun yıllar boyunca İstanbul'a gitmek için en sık kullanılan yol olmuştur.¹³² John Murray de 1871 yılında yayımladığı rehberde Tuna Nehri'ni önermektedir. Çünkü nehir aşağı doğru akmakta olduğu için seyahat Tuna boyunca daha hızlı olacaktır. Dönüş yolculuğu için Smyrna¹³³ üzerinden alternatif rota oluşturmuştur.¹³⁴ Murray, rehberinde verdiği rota önerilerinin yanı sıra önemli uyarılarda da bulunmaktadır. Tuna yolunu kadınlara ve hassas kişilere önermez. Gemilerdeki yataklar rahat olmadığı için yolculuk boyunca konforlu bir uyku sağlamayacaktır. Ayrıca cibinlik olmadığı için sivrisinekler oldukça rahatsız edicidir. Bu yüzde Ağustos-Eylül arasında yapılan seyahatlerde ateşli hastalıklara yakalanma riski oldukça yüksektir.¹³⁵

Bahsedilen olumsuz durumların yanı sıra Tuna yolu en güzel rotalardan birisidir. Yolcuya görsel bir şölen sunar. Bu hattı kullananları eşsiz manzaralar ve mola verilince gidip gezilecek pek çok ülke beklemektedir. Tuna yolunu tercih eden bir yolcuyu bekleyen olası güzergâh Viyana, Macaristan, Peşte, Sırbistan, Transilvanya, Eflak, Moldova, Dobruca, Bulgaristan ve Karadeniz'dir.¹³⁶

Tuna yolunun sunduğu başka bir imkân da Karadeniz üzerinden İstanbul'a geçmek olmuştur. Fransız bir turist 1855'te Marsilya'dan İstanbul'a geldiğinde gördüğü eşsiz manzaraya hayran kalmış, yirmi üç yıl sonra 1878'de tekrar İstanbul'a geldiğinde kuzeyden gelişim daha büyümlü ve heyecan verici olduğunu söylemiştir.¹³⁷ Pinguet'in verdiği bu örnek yıllar geçmesine rağmen Boğaziçi manzarasının turistleri her zaman cezbedtiğini ispatlamaktadır.

Buharlı gemilerin yaygınlaşmasıyla birlikte birçok deniz yolu şirketinin sahneye çıktığını görmekteyiz. Bunlardan Avusturyalı "Llyod Vapur Şirketi" 1833'te sigorta şirketi olarak

¹³¹ Acar, a.g.m., s. 668.

¹³² Catherine Pinguet, "İstanbul'a Yolculuk", *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950*, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015, s. 20.

¹³³ İzmir.

¹³⁴ *Handbook for Travellers in Constantiople...*, s. 4.

¹³⁵ *Handbook for Travellers in Constantinople...*, s. 5.

¹³⁶ Ayrıntılı güzergâh için bkz. *Handbook for Travellers in Constantinople...*, s. 5-6.

¹³⁷ Pinguet, a.g.m., s. 21-22.

kurulmuştur. Kısa zaman içerisinde kârlı bir girişim olduğunu ispatlayan Llyod, o sırada Avusturya ve Trieste’de vapurla nakliyat işine girmeye karar vermiş ve bu isteğini Avusturya hükümetine bildirmiştir. Böylelikle Avusturya yönünü Akdeniz ve Osmanlı’ya çevirmiş oldu. Llyod’un amacı Doğu limanlarında etkinliği arttırmak, Fransa’nın Akdeniz’de hâkim güç olmasını engellemek ve modern iletişim ağı kurmaktır. 1836’da Llyod Vapur Şirketi oldu. 1845’te Tuna nehri üzerinde eşya ve yolcu taşımacılığı yapan *Erste K.K. Privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft*’ın altı vapurunu satın alan Llyod, Akdeniz ve Karadeniz üzerinden İstanbul’a doğru akan trafiğin önemli bir parçası haline geldi.¹³⁸

Llyod’un, haftada bir olmak üzere yaptığı seferler şu şekildedir: Trieste-İzmir-İstanbul, İstanbul-Çanakkale-Stylis, İstanbul-Kalas, İstanbul-İskenderiye, İstanbul-Sinop-Trabzon-Batum. Bu seferler hem doğrudan hem de diğer Avrupa limanlarıyla bağlantılı olarak yapılmaktaydı.¹³⁹

Avrupa limanları ile Osmanlı limanlarını bağlamak, yolcu, eşya ve posta nakliyatı sağlamak için kurulmuş olan şirketlerden biri de Fransız “Messageries Maritimes Vapur Şirketi”dir.¹⁴⁰ 1851’de faaliyete geçen şirket, önceden Fransa-İstanbul arasında sefer yapan “Rostand Kumpanyası” ve “Fransız Posta Servisi”nin vapurlarını satın almıştır. Şirket yöneticileri İstanbul’u Levant’taki merkezleri olarak seçmiştir. Bu yüzden Doğu Akdeniz seferlerinin merkez noktası da İstanbul olmuştur. Messageries ve Fransa hükümeti arasında 1851’de imzalanan anlaşmaya göre on günde bir Marsilya’dan hareket eden vapur Malta, Siroz, İzmir, Midilli, Çanakkale güzergâhı üzerinden İstanbul’a gidiyordu. 20 günde bir ise İstanbul’dan hareket ederek İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut, Yafa güzergâhı üzerinden İskenderiye’ye sefer düzenliyordu.¹⁴¹

¹³⁸ M. Emre Kılıçaslan, “Avusturya Llyod Vapur Şirketi’nin İstanbul’un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri”, *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, ed. Coşkun Yılmaz, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2015, s. 480-482.

¹³⁹ Ali Akyıldız, *Osmanlı’da Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul 2019, s. 44-45.

¹⁴⁰ Messageries Maritimes Vapur Şirketi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015.

¹⁴¹ Süleyman Uygun, “Messageries Maritimes Vapur Şirketi’nin İstanbul’un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri”, *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, ed. Coşkun Yılmaz, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2015, s. 492-495.

Avrupa'dan Osmanlı limanlarından gelen vapurların yanı sıra Osmanlı limanları arasında da bir akışın olduğu gözlemlenmektedir. Osmanlı topraklarına gelen turistler başka şehirlere gitmek için de deniz yolunu kullanmışlardır.

Levant bölgesindeki ana hatlar şu şekildedir;

Ülke	Şirket Adı	Güzergâh
İngiltere	The London Company (İki Liverpool Şirketi)	Güzergâh belirtilmemiştir.
Osmanlı	Fevaid-i Osmaniye	İstanbul-İzmir, Trabzon, Makedonya Selanik, Varna
Mısır	Aziziye Şirketi	İzmir-İskenderiye
Yunanistan	Şirket adı belirtilmemiştir.	(Düzensiz Londra Hattı) Atina-İstanbul-İzmir
Rusya ¹⁴²	Şirket adı belirtilmemiştir.	Londra-İzmir-İstanbul- Odessa-Karadeniz Limanları (Anadolu)- Selanik-Suriye

¹⁴² Dönemin Rus vapurları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mesut Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları – Buharlı Çağında Rus Vapurları ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, TTK, Ankara 2020.

Avusturya	Llyod Şirketi	Trieste-İstanbul-İzmir-İskenderiye Tuna Hattı: Tuna-Köstence-Varna-Karadeniz
Fransa	Fraissinet Şirketi ¹⁴³	Marsilya-İstanbul-İzmir Karadeniz-Suriye kıyıları (Ticaret Hattı)

Tablo 2: Levant'taki Ana Hatlar¹⁴⁴

3.1.2. Demiryolu ile Osmanlı İmparatorluğu'na Yolculuk

Buharlı gemiler yolculara oldukça geniş bir yelpazede ulaşım imkânı sunmuştur. Demiryolu ulaşımına baktığımızda bu kadar çok imkân olmadığını görmekteyiz. Turistlerin sık sık ziyaret ettiği başkent İstanbul'a demiryolu kullanarak ulaşmak mümkündü. Ancak bu yolculuğun aktarmasız yapılabilmesi için *Orient Express*'in yolculuğa başlaması beklenmiştir.¹⁴⁵

Orient Express yolculuğa başlamadan önce siyasi, diplomatik ve teknik bazı problemlerin çözülmesi gerekmiştir. 1873-78 arasında Ostende-Berlin, Paris-Berlin ve Paris-Viyana hatlarında ilk sınır ötesi demiryolu yolculukları yapılmıştır. Serüvenine başlayan bu trenler ilk kez yataklı vagon hizmeti de sunmuştur. Belorgey'in verdiği örneğe bakacak olursak öncesinde zengin yolcuların salonlu vagonlar kiralayabildiğini görmekteyiz. 1869'da İstanbullu bankacı aile Kamondolardan, Abraham-Salomon Kamondo'nun

¹⁴³ Fraissinet Kumpanyası, Fransa'nın önde gelen vapur şirketlerinden birisidir. Diğer Fransız kumpanyalar gibi Fraisseinet Kumpanyası'nın da Akdeniz'den Karadeniz ve Aşağı Tuna'ya doğru ilerleyerek Osmanlı limanlarına birçok Fransız yolcu, iş adamı, tüccar, misyoner ve yatırımcı taşımıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Süleyman Uygun, "Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 24, Bahar 2018, s. 97-140.

¹⁴⁴ *Handbook for Travellers in Constantinople...*, s. 7-8.

¹⁴⁵ Çelik, *a.g.t.*, s. 102.

torunları, İstanbul'dan Paris'e gidecek dedeleri için Romanya-Viyana hattında salonlu vagon kiralamışlardır.¹⁴⁶

1883'te Paris-İstanbul arası 81 saat 30 dakikada giden ilk trenin yolculuğu gerçekleşir. Tren, yataklı vagonlardan, bir yemek vagonundan, bir sigara salonu, kütüphane, kadınlar için ayrı bir bölme, yolcu ve erzak için ayrı iki yük vagonundan oluşmaktadır. Fakat Paris-İstanbul arasında gerçekleşen bu yolculuk ancak iki aktarmayla yapılabilmekteydi. Birincisi Romanya Giurgiu ile Bulgaristan Rusçuk arasını buharlı tekne ile aşmak için, ikincisi ise Varna'dan İstanbul'a kadar Llyod Şirketi'nin gemisine binmek için yapılmıştır.¹⁴⁷ Murray rehberinde de yolcular aktarma konusunda bilgilendirilmiştir. Seyahat rehberinde Türkiye'nin henüz Avrupa hattına bağlı olmadığı ve demiryollarının tamamlanmadığı yazmaktadır. En yakın temas noktası ise Avusturya ve Tuna olarak belirtilmiştir. Ayrıca yapılması ihtimal dahilinde olan hatlar hakkında da bilgilendirme yapılmıştır.¹⁴⁸ Yeni vagonlu trenler yolcular için hem konforlu hem de oldukça güvenliydi. Ancak hem yolculukların süresi hem de direkt ulaşımın henüz sağlanamaması tren yolculuklarının olumsuz tarafını oluşturmaktadır.

İstanbul'a aktarmasız ilk tren yolculuğu 1888'de gerçekleşmiştir. Orient Express'te yolcuların konforlu seyahat deneyimi yaşamaları için her şey düşünülmüştü. Yataklı vagonları, yemek ve dinlenme için ayrı ayrı vagonları ile uzun yolculuklarda yolcuların her türlü ihtiyacına cevap verebiliyordu. Aynı zamanda tren yolculuğu gemi yolculuğundan daha kısa sürmekteydi.¹⁴⁹ Trenin rotası Paris-Viyana-Budapeşte-Belgrad-İstanbul şeklindeydi. Bir uçtan diğer uca 3186 kilometreye düşen mesafe 68 saatte tamamlanmaktaydı. Orient Express'in kısa sürede İstanbul'a ulaşmasıyla Osmanlı Devleti de önemli girişimde bulunarak 3 Kasım 1890'da Sirkeci Garı'nı açtı.¹⁵⁰ Böylece Paris'te yolculuğa başlayan turistlerin İstanbul'a vardıklarında ayak bastığı ilk yer Sirkeci Garı olmuştur.

1850li yılların başında Osmanlı Devleti'nde demiryolu bulunmamaktaydı. Oysa bu yıllarda Avusturya'da bin kilometreyi aşkın, İngiltere'de ise yaklaşık on bin kilometrelik

¹⁴⁶ Belorgey, a.g.m., s. 41.

¹⁴⁷ Belorgey, s. 42.

¹⁴⁸ *Handbook for Travellers in Constantinople...*, s. 9.

¹⁴⁹ Çelik, a.g.t., s. 102.

¹⁵⁰ Turan Akıncı, *Beyoğlu Yapılar, Mekânlar İnsanlar (1831-1923)*, Remzi Kitabevi, İstanbul 2018, s. 144.

ray sistemi vardı. XIX. yüzyılın sonlarına yaklaşırken Osmanlılar demiryolu döşeme işine hızla giriştiler. Fakat Osmanlılar için önemli olan İstanbul'u diğer Avrupa başkentleriyle birleştirmek değildi. Amaçları imparatorluğun geniş topraklarını raylarla birbirine bağlamaktı. Orient-Express'e baktığımızda beş yıl içinde eksiksiz hizmet vermeye başlamıştır. Alplerde Simplon Tüneli'nin açılışıyla artık "Hristiyanlığın kalbinden İslam'ın kalbine" ulaşmak çok kolay hale geldi. Yaşanan bu gelişmeleri dönemin bir gözlemcisi şu ifadelerle açıklamıştır:

"Konstantinopol artık batı dünyasıyla birleşti."¹⁵¹



Şekil 1: Orient Express'in güzergahı

¹⁵¹ Charles King, *Pera Palas'ta Gece Yarısı Modern İstanbul'un Doğuşu*, çev. Ayşen Anadol, Kitap Yayınevi, İstanbul 2016, s. 37.

Demiryollarının yaygınlaşmasıyla birlikte Osmanlı topraklarında da birçok demiryolu projesi hayata geçirilmiştir. İzmir-Aydın hattı Osmanlı'nın Anadolu'da ilk imtiyaz verdiği ve İngiliz sermayesi ile yapılan demiryoludur. Hattın yapılış amacı ticari olmasına karşın hattın yapılmasıyla hızlı, kolay ve ucuz ulaşım gelişmiştir.¹⁵² Bu hat bir yandan Osmanlı topraklarını Batı kapitalizmine açarken bir yandan da bölgenin ekonomik açıdan kalkınmasını sağlamıştır. Batı Anadolu bölgesi için oldukça önem arz eden İzmir-Aydın hattı özellikle İzmir'in gelişmesinde ve ticari potansiyelinin artmasında rol oynamıştır. Yaşanan gelişmelere paralel olarak başta İzmir olmak üzere Batı Anadolu bölgesi turistlerin ilgisini çekmiş ve bölgeye seyahat etmişlerdir.¹⁵³

Osmanlı Avrupası'ndaki ilk demiryolu hattı olan Köstence-Çernovada (Boğazköy) da İngiliz sermayesi ile inşa edilmiştir. Ticari kullanım amacıyla inşa edilen bu hat sayesinde Köstence, kozmopolit bir hale bürünür.¹⁵⁴

Rumeli'nin iki önemli şehri Rusçuk ve Varna'yı birleştirmek amacıyla kurulan hat geçtiği yerlerde büyük değişiklikler yaratmıştır. Ticaret trafiğinin bu bölgede yoğunlaşmasıyla birlikte tüccarların uğrak noktası haline gelir. Avrupa devletleri iki şehirde konsolosluklar açmaya başlar. Sultan Abdülaziz'in de Avrupa seyahatinde Rusçuk-Varna hattını kullandığı bilinmektedir.¹⁵⁵ Ayrıca Rusçuk-Varna demiryolunun faaliyete geçmesiyle birlikte bölgedeki ticari hareketlilik hızlanmıştır. Demiryolunu kullanarak bölgeyi ziyarete gelenlerin sayısında artışın yaşanması sonucunda konaklama ihtiyacının doğduğu gözlemlenmiştir. Bu ihtiyacın karşılanması için Tuna valisi Mithat Paşa'nın çabalarıyla Varna'da otel yapılmasına karar verilmiştir.¹⁵⁶

Osmanlı Devleti'nin kendi imkanlarıyla yaptığı hatlardan birisi Bursa-Mudanya hattıdır. Bursa'nın, hem Anadolu'nun önemli ticaret merkezlerinden birisi olması hem de kaplıcaları ve hamamlarıyla insanların şifa bulmak için sıkça gittiği bir şehir olması hattın yapılmasında önemli paya sahip olmuştur. 1892'de işletmeye açılan hat ekonomik sıkıntılar gerekçesiyle istenilen verimi sağlayamamıştır.¹⁵⁷

¹⁵² Akyıldız, *a.g.e.*, s. 155-159.

¹⁵³ Emrah Çetin, "Türk Turizminin Kurumsallaşma Girişimleri..." S. 436.

¹⁵⁴ Akyıldız, 159-162.

¹⁵⁵ Akyıldız, 162-166.

¹⁵⁶ Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005, s. 98.

¹⁵⁷ Günümüzde bu hat mevcut değildir. Bkz. Akyıldız, s. 176-179.

Hicaz Demiryolu projesi Sultan II. Abdülhamid'in baniliği ile hayata geçirilmiştir. Hattın yapılmasıyla Hac ibadeti kolaylaşıp, İslam dünyasındaki nüfuzun artacaktı. Tamamen milli sermaye ile finanse edilen projenin inşaatına 1900'de Şam'da başlanır. Demiryolu, 1908'de Medine'ye ulaşır.¹⁵⁸ Yafa-Kudüs hattının geçtiği coğrafyanın stratejik olarak önemi büyüktür. Ticari nakliyat açısından yetersiz kalan bu hattı çoğunlukla Hristiyan hacılar ve seyyahlar kullanmaktaydı. Hristiyanların Hac mevsiminde mevcut sefer sayısı arttırılmıştır.¹⁵⁹

Murray rehberinde Tuna-Karadeniz Demiryolu, Rusçuk-Varna Demiryolu, İzmir-Kasaba Demiryolu, İzmir-Aydın Demiryolu hakkında okuyucularını bilgilendirilmiştir.¹⁶⁰

3.2. KONAKLAMA İMKANLARI

Ulaşım imkanlarının artmasıyla Osmanlı toprakları sayıları giderek artan turist kabilelerini misafir etmekteydi. Gelen misafirlerin önceleri konaklama imkanları kısıtlıydı: ya çadır kuruyorlar ya da ulaşım sağladıkları gemilerde kalıyorlardı. Bunun yanı sıra oluşumları oldukça eskiye dayanan han, kervansaray ve misafir odalarında konaklamak da oldukça yaygındı.

Değişen koşullarla birlikte seyahat eden insanların da konaklama konusunda beklentileri değişmiştir. Beklentilerin başında konforlu ve güvenli bir yerde konaklama isteği gelmeye başlamıştır. Haliyle Osmanlı Devleti de turistlerin ihtiyaç ve isteklerini karşılayabilecek, uluslararası standartlara uygun, oteller inşa etmeye başlamıştır. Osmanlı'da modern anlamda açılan ilk otellerin İstanbul'da olduğunu biliyoruz.

¹⁵⁸ Hicaz Demiryolu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.; Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları İstanbul 2013.; Auler Paşa, *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken I*, çev. Eşref Bengi Özbilen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019.; Akyıldız, s. 179-181.

¹⁵⁹ Akyıldız, s. 206-207.

¹⁶⁰ *Handbook for Travellers in Constantinople...*, s. 9-10.

Toprak'ın çalışmasından anlaşıldığı üzere Osmanlı'da ilk otel reklamlarına 1860'lı yıllarda rastlanmıştır. 6 Ocak 1862'de *Ruzname-i Ceride-i Havadis* gazetesindeki haber şu şekildedir:

“Beyoğlu'nda Galatasaray karşısında yani Dimitri nam kimesne Osmanlı'ya mahsus et'ime-i nefise-i mütenevvia (değişik türde nefis yemekler) tabh ettirip takımları ve mahalli hizmetçileri olduğundan ve mahall-i merkûmede yatak lokantası dahi olup üç yataklı ve iki ve bir yataklı bir yataklı kamaraların yorgan ve çarşafı gayet temiz bulunduğu beytutet edecek (geceleyecek) olanların ehven suretle istirahat edeceklerini sahib-i lokanta taahhüd eder.”¹⁶¹

Ancak Toprak'ın burada üzerinde durduğu önemli bir nokta vardır. Bu dönemde “otel” sözcüğünün henüz kullanılmadığını, kervansaray ve han gibi konaklama yerlerine ise Beyoğlu'nda “yatak lokantası” denildiğini belirtmektedir. 1868 yılında yayınlanan, İstanbul'un ilk ticaret rehberi *L'indicateur Constantinopolitain: Guide Commercial*'de Fransızca “hotel” kelimesinin karşılığı “lokanta” olarak verildiği görülmektedir.¹⁶²

Bu bölümde ilk önce İstanbul'da açılan oteller, daha sonra ise İmparatorluğun diğer bölgelerinde açılan oteller incelenecektir.

3.2.1. İstanbul'da Açılan Oteller

İstanbul'a gelen turistlerin genellikle Beyoğlu ve çevresindeki otellerde konakladıkları görülmektedir.¹⁶³ Modern anlamda oteller açılıncaya kadar gelen misafirler genellikle yabancıların işlettiği pansiyonlarda, bekar odalarında, konsolosluk, kilise ve manastır misafirhanelerinde vb. yerlerde konaklıyorlardı.¹⁶⁴

1840'ta Galata'da açılan *Hotel des Quatre Nations* özellikle mutfağının güzel olmasıyla beğeni toplamıştır. Yaklaşık yedi yıl boyunca hizmet veren otel 1847'de kapatılmıştır.

¹⁶¹ Toprak, “ ‘Seyyahtan ‘Turist’e’...”, s. 3.

¹⁶² Toprak, a.g.m., s. 3.

¹⁶³ BOA, Y.PRK, ŞH, 4/24.

¹⁶⁴ Özgü Çilli, *Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2009, s.19.

Adından da anlaşılacağı üzere otel, farklı milletlerden insanları konuk etmiştir.¹⁶⁵ 1841’de Mösyo Missirie¹⁶⁶ tarafından açılan *Hotel d’Angleterre* Avrupalı otelleri aratmayacak konfora sahipti. Böylelikle Beyoğlu’nda konaklama açısından yeni bir dönem başlamış oldu.¹⁶⁷

Hotel d’Angleterre, açıldığı günden itibaren İstanbul’a gelen turistleri, yazarları, devlet adamlarını ve askerleri ağırlamıştır. Bu dönemde yolu İstanbul’a düşen tüm yabancılar mutlaka Hotel d’Angleterre’den bahsetmişlerdir. Otelde konaklamasalar bile lokantasında yedikleri yemekleri, katıldıkları baloları anlatmışlardır. Kırım Savaşı esnasında ise İngiliz ve Fransız subayların uğrak noktası olmuştur. Otel, diğerlerine nazaran pahalı olmasına ve bazı eksikliklerine rağmen İstanbul’un en iyisidir.¹⁶⁸

Akıncı, dönemin seyahat rehberlerinden biri olan *Eothen*’de Hotel d’Angleterre’in okuyucularına uzun uzun anlatıldığını, Susan Hyman tarafından yayımlanan başka bir seyahat rehberinde de otelin İngiliz turistler tarafından oldukça ilgi çektiğini belirtmiştir. İngiliz turistlerin otele olan ilgisini isminin İngiltere olmasından kaynaklandığını düşünmektedir.¹⁶⁹ Otelin daimî müşterilerinden birisi de Pierre Loti’dir. İstanbul’a her gelişinde Hotel d’Angleterre’i tercih eden Loti, Pera Palas Oteli açıldığında bile bu otelde kalmayı tercih etmiştir. Loti, bu tercihini şu cümleyle belirtmiştir:

“Burada hatıralarım var ve eski alışkanlıklarım var.”¹⁷⁰

1849’da açılan *Hotel de Bysance* Madame Josephine Vitalis tarafından açılmıştır. Klasik Osmanlı ahşap mimarisinden farklı olarak binanın taştan yapılmış olması yangın tehlikesini ortadan kaldırmaktaydı. Böylece yangından korkan misafirler için ideal bir

¹⁶⁵ Nur Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, Literatür Yayınları, İstanbul 2002, s. 267.

¹⁶⁶ Mısırlı bir Hristiyan olan James Missirie, otel işletmeciliğinin yanında bir de turizm şirketi sahibiydi. 1860’da Avrupa’ya turlar düzenlemeye başlamıştı. Bu turlar 42 gün sürmekte ve 75 Osmanlı Lirasıydı. Turun rotası şöyleydi: “Bu posta İstanbul’dan hareketle Napoli, Marsilya, Paris, Londra ve Viyana’ya ziyaret edecektir. İstanbul’dan temmuz başında hareket ederek Napoli, Paris ve Londra ve Viyana’ya gidilecek ve Tuna yolu ile İstanbul’a dönecektir...” Bkz. Akıncı, *a.g.e.*, s. 125-128.

¹⁶⁷ Otellerin açılmış olmasına 1860larda faaliyetine devam eden pansiyonlar da vardır. Çünkü bu pansiyonlar mobilyalı, uygun fiyatlı ve rahattı. Bu pansiyonlar; “Pensione Bourgoise”, “Madame Alberti”, “Dominik Anjeloni”, “Georges Charles”, “Louis Demilleville”, “Terez Dominik”, “Nicola Nazaroni”, “Vincent Minutolo”, “Carmela Principe”, “Adelaide Sabbos”. Behzat Üsdiken, “Beyoğlu’nun Eski ve Ünlü Otelleri-V”, *Tarih ve Toplum*, İletişim Yayınları, Mart 1992, C. 17, S. 99, s. 156.

¹⁶⁸ Özgü Çilli Kutan, “D’Angleterre Oteli ve Kral Missirie”, *Kebikeç*, 2017, S. 43. s. 370-371.

¹⁶⁹ Akıncı, *a.g.e.*, s. 127.; Ayrıca bkz. Çelik Gülersoy, *Beyoğlu’nun Yitip Gitmiş 3 Oteli*, Çelik Gülersoy Vakfı Yayınları, İstanbul 1999, s. 9.

¹⁷⁰ Akıncı, s. 128.

seçim olmuştur. Avrupa otelleri ayarında olan otelin manzarası da oldukça etkileyiciydi.¹⁷¹

XIX. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte Beyoğlu bölgesinde hem mimari açıdan hem de iç dizaynlarındaki konfor ve lüksle dikkat çeken oteller açılmaya başlamıştır. 1851’de Madame Proust tarafından yönetilen *Hotel de France* açılmıştır. Otel personeli Türkçe’nin yanı sıra farklı yabancı dilleri de konuşabiliyorlardı.¹⁷² Otel personelinin farklı yabancı dillere hâkim olması turistlerle iletişim kurma açısından oldukça önemlidir. Çünkü her turist gittiği yerde kendini rahatça ifade edebilmek ve anlaşılmak ister.

1860’a gelindiğinde Beyoğlu’nda arka arkaya oteller açılmaya başlanmıştır. *Hotel Restaurant des Colonies*, *Hotel Restaurant du Palais de Fleurs*, *Hotel d’Europe*, *Hotel de Grece*, *Hotel Luxembourg* Beyoğlu’nda hizmet vermeye başlamıştır.¹⁷³

1865 tarihli bir irade-i seniyye ile James Missirie’ye, İstanbul’a gelen yabancı misafirlerin konaklama ve dinlenme ihtiyaçlarını karşılayacak oteller yapma ve işletme imtiyazı verilmiştir.¹⁷⁴ Otel yapılabilecek semtler Beyoğlu (Pera), Büyükdere, Üsküdar ve Büyükkada’yla sınırlı tutulmuştur. Çünkü İstanbul’a gelenler konaklama için genellikle Pera ve çevresini tercih ediyordu. Bu irade ile otel işletmeciliğine tekel getirilmediğinden, otel işletmek isteyen girişimciler ruhsat almak için başvurmuşlardır.¹⁷⁵

1890’da Beyoğlu’nun Tepebaşı Mahallesi otellerle çevrili haldeydi. *Grand Hotel de Londre* de 1891’de Tepebaşı’nda inşa edilmiştir. Otel dönemin bütün konfor imkanlarını misafirlerine sunmaktaydı. İç mekân tasarımı için otel sahipleri hiçbir masraftan kaçınmamıştır. Otelin hidrolik asansörü bulunmaktaydı. Ayrıca her odada sıcak ve soğuk su, elektrik ve telefon da mevcuttu. Akıncı, İstanbul’daki ilk hidrolik asansörün bu otelde kullanıldığından bahsetmektedir. Üsdiken de makalesinde bu konuya değinmiş ve bazı yazarların belirttiği gibi ilk asansörün Pera Palas’ta değil Londra Oteli’nde hizmete sunulduğu düşüncesini savunmuştur.¹⁷⁶

¹⁷¹ Üsdiken, a.g.m., s. 157.

¹⁷² Üsdiken, s. 157.

¹⁷³ Üsdiken, s. 157-158.

¹⁷⁴ BOA, İ.MVL. 529/23721.

¹⁷⁵ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 175-176.

¹⁷⁶ Akıncı, a.g.e., s. 140-141. Üsdiken, asansörün yanı sıra elektrik kullanımının da Londra Oteli’nde daha önce hizmete sunulduğunu belirtmiştir. Üsdiken, a.g.m., s. 160.

Pera Palas'ta bulunan tarihi asansördeki, tabelada “Ülkenin ahşap ve dökme demirden yapılmış ilk asansörü, Pera Palace Hotel’e 1892’de, Eyfel Kulesi’nin asansöründen sadece 3 yıl sonra takılmıştır.” yazmaktadır.¹⁷⁷ Bu konuda iki farklı görüş olmakla birlikte net bir bilgi söylemek mümkün değildir.

Orient Express’in 1889’da seferlerine başladığı dönemde, İstanbul’a gelen yolcu kitlesine hitap edecek bir otelin inşa edilmesi için *Wagons-Lits* yönetimi harekete geçti. 1892 yılında inşa edilmeye başlanan *Pera Palas*, basın da ilgisini çekmiştir. Otelle ilgili ilk haberler dönemin yayın organlarından *Le Moniteur Oriental*’in 13 Haziran 1892’deki sayısında çıkmıştır. Otelin ismini belirlemek için mimar Mösyö Vallauray, yerli ve yabancı mühendislerle toplantı yapmıştır.¹⁷⁸ 25 Ocak 1895 tarihli *LMO*’da kamuoyu ile paylaşılmıştır. Pera Palas, 1 Şubat 1895’te otel yönetimi tarafından düzenlenen bir balo ile hizmete açıldı. Otel, Orient Express turlarıyla İstanbul’a gelen turistlere hizmet vermeye başladığı için açılır açılmaz çok iyi iş yapmaya başlamıştır.¹⁷⁹

Said Naum-Duhanî, Pera Palas’ı şu şekilde tasvir etmiştir:

“Asmalı Mescid’e bağlanan sokağıyla ayrılmış bir yapı Pera Palas Oteli görkemli silüetiyle yükselir. Uluslararası Yataklı Vagonlar ve Büyük Avrupa Ekspresleri Kumpanyası tarafından inşa ettirilmiş olan bu süper lüks kervansarayda, Avrupa’dan ve Avrupa dışından pek çok önemli ad, pek çok şöhret konuk olmuştur. Paris’teki Elysée Palace, Lizbon’daki Avenida Palace, Pekin’deki Terminus kardeşlerinin örneğini sürdüren bu otel, o müthiş turistik “güç”ün titiz özenleriyle yönetilmiş ve yöneltmiştir.”¹⁸⁰

Kuruluşundan İstanbul’un işgaline kadar gelen turistlere lüks bir konaklama hizmeti sunan Pera Palas’a 1918-1922 yılları arasında müttefik devletlerce el konulmuştur. İngiliz General Hamilton oteli karargâhı haline getirmiştir.¹⁸¹

1909 yılında Mıgırdıç Tokatlıyan tarafından Beyoğlu’nda açılan *Tokatlıyan Oteli*, bölgenin önemli konaklama merkezlerinden biri olarak sahneye çıkmıştır. 1890’larda

¹⁷⁷ Bkz. Ek. 3.

¹⁷⁸ BOA, Y.PRK, ZB. 12/65.

¹⁷⁹ Akın, *a.g.e.*, 272-273. Akıncı, *a.g.e.*, s. 141-142.

¹⁸⁰ Said Naum-Duhanî, *Eski İnsanlar Eski Evler 19. Yüzyıl’da Beyoğlu’nun Sosyal Topoğrafyası*, çev. Cemal Süreya, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul 2017, s. 35.

¹⁸¹ Brendan Freely-John Freely, *Galata, Pera, Beyoğlu: Bir Biyografi*, çev. Yelda Türeli, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2019, s. 157.

kafe ve restoran kısmı açılmış zaman içerisinde de otel inşaatı tamamlanmıştır. Pera Palas ve Tokatlıyan Oteli'nin rekabeti bu şekilde başlamıştır.¹⁸²

Dönemin seyahat rehberlerinin de okuyucularını oteller hakkında bilgilendirdiğinden daha önce bahsetmiştir. Baedeker, İstanbul'daki otelleri birinci sınıf ve ikinci sınıf olarak ayırmıştır. Buna göre Batılı tarzda işletilen az sayıda birinci sınıf otel varken, ikinci sınıf otellerin sayısının daha fazla olduğu kanısına varmıştır. Batılı tarzda konaklama ve yeme-içme hizmeti için işaret ettiği tek bir yer vardı: Pera.¹⁸³

Murray'in rehberlerine baktığımızda da yıllar geçtikçe otel isimlerinin arttığını görmekteyiz. Örneğin 1840 yılında yayımlanan rehberde Hotel d'Angleterre'den bahsedilirken 1880'lerle birlikte Pera Palas, Bristol Oteli, Londra Oteli'nden bahsedilmektedir.¹⁸⁴

3.2.2. İmparatorluğun Diğer Yerlerinde Açılan Oteller

Payitaht dışında kalan yerlere baktığımızda turistlerin sıkça ziyaret ettiği yerlerin başında Bursa gelmektedir. Bursa'da oteller inşa edilmeden önce öne çıkan konaklama yerleri hanlar ve kervansaraylardı. Bu hanlar ve kervansaraylar hem ticari amaçla kullanılıyor hem de gelen seyyahlara hizmet veriyordu.¹⁸⁵

Avrupa'dan gelen turistler ve tacirler, geldikleri yerlerde yaygın olarak kullanılan otellerdeki konfor ve lüksü geldikleri Osmanlı şehirlerinde de arıyorlardı. Hanlar, maddi açıdan oldukça uygunlardı. Ancak konfor ve lüks açısından beklenen hizmeti sunamıyorlardı. Konaklama için alternatif seçenek kiralık ev ve odalardı. Bursa'da uzun süre kalacak kişiler genellikle bu seçeneği tercih ediyordu. Fakat bu ev ve odalarda yemek

¹⁸² Akıncı, *a.g.e.*, s. 130-132.; Rinaldo Marmara, *Osmanlı Başkentinde Bir Levanten Sempti Galata-Pera*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2021, s.

¹⁸³ Baedeker'e göre birinci sınıf oteller; Pera Palas, Hotel Royal, Bristol Oteli, Londra Oteli, Hotel d'Angleterre ve Hotel Kroecker; ikinci sınıf oteller ise Khedivial Palas Otel, Hotel Continental & Français, Hotel Grande Bretagne, Grand Hotel, Hotel St. Petersburg, Constantinople Palace Hotel, Hotel Pesth, Hotel Metropole'dür. Aysel Kaya, Baedeker'in otel sınıflandırmalarını tablo haline getirmiştir. Tablolar için bkz. Kaya, *a.g.t.*, s. 80, 83.

¹⁸⁴ İnal, *a.g.m.*, s. 282.

¹⁸⁵ İsmail Yaşayanlar, *Osmanlı Dönemi Bursa Otelleri*, Nilüfer Belediyesi, Bursa 2013, s. 25.

ve temizlik hizmetlerinin olmaması misafirlerin beklentisini karşılayamıyordu.¹⁸⁶ Kısacası misafirlerin bu ihtiyaçları Batılı anlamda otellerin inşa edilmesinde önemli paya sahiptir.

Yaşayanlar, XIX. yüzyılda Bursa'da açılan otellerin birçoğunun açılış tarihlerinin kesin olarak tespit edilemediğini belirtmektedir.

Bursa'da Batılı anlamda açılan ilk otel *Hotel Olympos*'tur.¹⁸⁷ Hotel Olympos'a ait ilk bilgiye 1847'de Bursa'ya gelen Charles Mac Farlane'in seyahatnamesinde rastlanmıştır. John Murray'in seyahat rehberinde de otelle ilgili olumlu yorumlara rastlanmaktadır. Otelin Almanlar tarafından işletildiği ve otelin Avrupa'daki otellerle eş değer konfora sahip olduğu yazılmıştır. Aynı zamanda ücretlerinin de makul olduğu bilgisi okuyucuya sunulmuştur.¹⁸⁸

1886'da Bursa'ya gelen Marry Walker, Hotel Olympos'ta konaklar. Seyahatnamesinde yalnızca bir otelin olduğunu vurgulamıştır. Ancak seyahatnamesini yazdığı süreçte önemli gelişmelerin yaşandığını ve turistlerin konforuna yönelik otellerin yapılmaya başladığını vurgular.¹⁸⁹

Bursa'da kurulan ikinci otel *Hotel Bellevue*'dür. Hotel Bellevue hakkındaki bilgilere yine Charles Mac Farlane'in seyahatnamesinde rastlanmaktadır. Bu döneme Bursa yalnızca bu iki otelin bulunduğu ve Hotel Olympos ile Hotel Bellevue arasındaki rekabetin ne denli büyük olduğunu okuyucularına anlatmıştır. Ferlane, aynı zamanda daha önce Pera'da kaldığı otelle burayı kıyaslamıştır.

Bursa'da açılan üçüncü otel *Hotel d'Europe*'tur. Hakkında çok fazla bilgi bulunmamakla birlikte mevcut bilgiler seyahatnamelerden edinilmiştir. Hotel d'Europe misafirlerine konaklama hizmetinin yanında kaplıca imkânı da sunuyordu. Otel, özellikle Bursa'ya gelen İngiliz turistler tarafından tercih edilmekteydi.¹⁹⁰

¹⁸⁶ Yaşayanlar, *a.g.e.*, s. 31-32.

¹⁸⁷ Otel, *Hotel d'Olympe, Hotel du Olympe, Hotel Mont Olympos, Hotel du Mont Olympe, Keşişdağı Oteli* gibi isimlerle de anılmaktadır. Yaşayanlar, s. 45.

¹⁸⁸ Yaşayanlar, s. 45-46. *A Handbook for Travellers in Turkey...*, s. 181.

¹⁸⁹ Funda Songur, "Şehir Tarihi ve Turizm: Bursa Örneği", *Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 10, S. 1, 2017, s. 108.

¹⁹⁰ Yaşayanlar, *a.g.e.*, s. 56.

Açılan diğer otellerin çoğu kaplıca-hamam hizmeti de vermekteydi. Bu dönemde Bursa’da turistler tarafından tercih edilen diğer oteller şunlardır: *Hotel Splendid, Hotel Continental, Hotel d’Anatolie, Hotel Nuriye, Şark Oteli, Adapalas Oteli, Çekirge Palas Oteli, Gönlüferah Oteli, Tuna Oteli*.¹⁹¹

İstanbul’dan sonra Levanten nüfusun yoğunlaştığı ikinci şehir olan İzmir aynı zamanda da önemli bir ticaret limanı konumundadır. Bu sebeple İzmir, XIX. yüzyılda Osmanlı’ya gelen turistlerin gitmeyi tercih ettiği başlıca şehirlerdendir.

XIX. yüzyılda Beyoğlu ile benzer şekilde yapılanma gösteren İzmir’in Frenk Mahallesi’nde ilk oteller açılmaya başlamıştır. İzmir’de XVII.-XVIII. yüzyıl arasında konaklama yapıları olan hanlar XIX. yüzyıl ile birlikte yerini otellere bırakmıştır. Oteller ve hanlar bir süre birlikte hizmet vermiş, zamanla oteller konaklama hizmetini tek başına üstlenmiştir.¹⁹²

İzmir’in ilk otelleri Frenk Mahallesi’nin denize yakın bölgelerinde açılmıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte Marina bölgesinde rıhtım inşa edilmiştir. Buradan karaya ayak basanları *Royal Navy Hotel* yazılı bir levha karşılamaktaydı. *Great Smyrna Oteli, Locanda di Nouva Europa* yine bu bölgede hizmet veren otellerdendir. Mevcut otellerin yanı sıra Levanten ve gayrimüslimler tarafından işletilen pansiyonlar da konaklama sektörüne hizmet vermekteydi.¹⁹³

Frenk Mahallesi’nde başlayan otel sektörü zaman içerisinde şehrin diğer bölgelerine de yayılmıştır. Şehrin ticaret merkezi olarak görülen Kemeraltı bölgesinde otel yapılarının kabul görmesi XX. yüzyılı bulmuştur. Bu geçiş döneminde han-otel arası yapılar görülmektedir.¹⁹⁴

Kayın, XIX. ve XX. yüzyılda İzmir’de açılan oteller için ana kaynak olarak “1905 yılı haritası”nı göstermektedir.¹⁹⁵

¹⁹¹ Yaşayanlar, s. 57-72.

¹⁹² Emel Kayın, *İzmir Oteller Tarihi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2000, s. 27.

¹⁹³ Kayın, *a.g.e.*, s. 43-45.

¹⁹⁴ Kayın, XIX. yüzyıl ile XX. yüzyılın ilk çeyreğinde açılan İzmir otellerini kendi içinde sınıflandırmıştır. Bu sınıflandırma: Geçitli Oteller, Yan Girişli Oteller, Avlulu Oteller, Konuttan Otele Dönüştürülen Oteller, Değişik Plan Şemalarına Sahip Olan Oteller, Tipolojisi Bilinmeyen Oteller şeklinde yapılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kayın, *a.g.e.*, s. 59-81.

¹⁹⁵ 1905 yılı sigorta haritası için bkz. Charles E. Goad, *Plan d’Assurance de Smyrne*, Londra 1905, s. 2-11.

1905 sigorta planında Kordonboyu bölgesinde yer alan otellerden bazıları şunlardır: *Alexandrie Oteli, Anatolie Oteli, Concorde Oteli, Constantinople Oteli, Edremit Oteli, Egypte Oteli, Grand Huck Oteli, Kraemer Palace, Ile Metelin Oteli, Macedoine Oteli, Londres Oteli, Roumeli Oteli ve Ville Oteli*.¹⁹⁶

XX. yüzyılla birlikte şehrin farklı bölgelerinde oteller açılmaya devam etmiştir. Daha önce açılan otellerin bazıları restore edilmiş, bazıları ise aynı şekilde hizmet vermiştir. *Ankara Palas, Asya Oteli, Büyük Abdülkadir Paşa Oteli, Gaffarzade Oteli, Güzel İzmir Oteli, Hacı Ali Paşa Oteli, Ekmekçi başı Oteli, Zevk-i Selim Otelleri* XX. yüzyılın ilk çeyreğinde Kemeraltı'nda açılan otellerden bazılarıdır. Otellerin misafirleri arasında birçok ünlü bulunmakla birlikte oteller bazı tarihsel olaylara da ev sahipliği yapmıştır. 1922 yılındaki büyük yangında ise Frenk Mahallesi otelleri ağır hasar aldığı için Kemeraltı'ndaki oteller konaklama ihtiyacının önemli bir kısmını karşılamıştır.¹⁹⁷

Otellerde konaklama fırsatı bulan turist ve gezginlerin izlenimleri bize otellerin imkanları hakkında bilgiler sunmaktadır. Bir kısmı otellerin Avrupa'dakilerle aynı konfora sahip olduğunu vurgularken bazı gezginler ise otellerin kalite ve imkanlarından memnun kalmamıştır. Örneğin 1838'de İzmir'e gelen Fellows, Royal Navy Otel'de konaklamış ve otelin tıpkı İngiltere'deki otellere benzediğini vurgulamıştır.¹⁹⁸ 1872'de İzmir'e gelen Edwin John Davis, Avrupa Oteli'ne yerleştiğini ancak İzmir'in otel açısından zengin olmadığını ve çok fazla seçenek bulunmadığını yazmıştır. Yerleştiği otelin konforu için tolere edilebilir olduğu yorumunu yapmıştır.¹⁹⁹

1900'lerin başına kadar Suriye ve Filistin'de turistler genellikle çadırlarda konaklamaktaydı. Bu tarihten itibaren artık rehberler Yafa, Kudüs, Şam gibi merkezlerde oteller açıldığını bildirmekteydi. Kudüs'te öne çıkan oteller *Hotel Jerusalem, Mediterranean Hotel, Damascus Hotel, Llyod Oteli*'ydi. Yafa'da *Kudüs Oteli, Filistin Oteli* ve *Hotel du Parc*; Şam'da ise *Victoria Oteli* hizmet vermekteydi. Beyrut'taki otellerden bazıları ise şunlardır: *Hotel d'Orient, Hotel de Paris, Hotel Bellevue*.²⁰⁰

¹⁹⁶ Kayın, *a.g.e.*, s. 45.

¹⁹⁷ Kayın, *a.g.e.*, s. 55.

¹⁹⁸ Sir Charles Fellows, *Travels and Researchs in Asia Minor*, John Murray, London 1852, s. 1.

¹⁹⁹ Edwin John Davis, *Anatolica*, Grant & Co., London 1874, s. 12.

²⁰⁰ Çelik, *a.g.t.*, s. 176-177.; *Palestine and Syria...*, s. 144, 438.; Shimon Gibson, Rupert L. Chapman, "The Mediterranean Hotel in Nineteenth Century Jerusalem", *Palestine Exploration Quarterly*, 1995, 127, s. 93.

Oteller açılmaya başlamadan önce Ankara’da birçok han, misafirlerin konaklama hizmetini sağlamaktaydı. XIX. yüzyılın sonundan itibaren Ankara’da otellerin açılmaya başladığını görüyoruz. Ankara’nın ilk oteli olan *Taşhan Palas*, 1888 yılında açılmıştır.²⁰¹ Bu dönemde açılan bir diğer otel ise *Cihan Oteli*’dir.²⁰²

3.2.3. Osmanlı Devleti’nin Otelere Dair Yaptığı Düzenlemeler

Ulaşım imkanlarının artmasıyla birlikte Osmanlı toprakları artık rahatça erişim sağlanan bir konum haline geldi. Önceki başlıklarda da anlatıldığı üzere devletin turistik değer taşıyan birçok noktasında art arda oteller inşa edilmeye başladı. Otellerin açılması ve işletilmesi için belirli düzenlemeler yapılması gerekiyordu. Ayrıca gelen misafirlerin kayıt altına alınması da güvenlik açısından oldukça önemliydi.

1887’de hazırlanan *Dersâadet ve Bilâd-ı Selâse’de Bulunan Otel ve Misafirhâneler Hakkında Talimattır*²⁰³ başlıklı talimatla önemli düzenlemeler yapılmıştır. 11 maddeden oluşan talimatı incelediğimizde;

Birinci maddede otel açmak ya da evinin bir odasını kiraya vermek isteyen kişilerin durumu polis idaresine bildirmesi gerektiği yazmaktadır.

İkinci maddeye göre otel ve misafirhanelerin kapısına birer levha asılmalıdır.

Üçüncü madde konaklama yerlerinin kiralanmasıyla ilgiliydi. Buna göre konaklama yerinin ne kadarı kiraya verilecekse levhaya asılmalıydı.

Dördüncü ve beşinci maddelerde işletme sahiplerinin tabi olduğu kurallar ayrıntılı bir şekilde anlatılmaktadır. Buna göre otel ve misafirhane sahiplerinin Ceza Kanunu’nun 254. Madde kapsamında hareket etmeleri gerektiğini belirtmektedir. Misafirlerin, geldikleri ülke, isim, şöhret, tabiiyetleri, kiraladıkları oda gibi kişisel bilgilerinin işletme sahibi tarafından bir defterde kayıt altına alınması gerekmektedir. Kayıt defterlerinde

²⁰¹ Güven Dinçer, “Ulus’tan Samanpazarı’na Anafartalar Caddesi’nin Öyküsü”, *İdealkent*, S. 11, Ocak 2014, s. 38.

²⁰² Gökhan Yılmaz, “Osmanlı Döneminde 1840-1923 Yılları Arasında Modern Anlamda Otel İşletmelerinin Gelişimi Üzerine Nitel Bir Araştırma”, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, C. 30, S. 3, 2019, s. 258.

²⁰³ BOA, ŞD., 2568/9.

herhangi bir silme işlemi yapılması yasaklanmıştır. Belirtilen kaidelere uymayanlara para cezası uygulanacaktır. Kayıt defterlerinde işletme sahibinin ve işletmeyle ilgili isim, şöhret, konum, açılış tarihi gibi bilgiler bulunmak zorundadır.

Altıncı, yedinci ve sekizinci maddelere göre kayıt defterlerini eksik ya da yanlış dolduranlar, işletmesine gelen şüpheli kişiyi polise bildirmeyenler ve sahte evrak düzenleyenler cezalandırılacaktır. Polisler gerek duyulduğunda bu defterleri incelemek için talep edebileceklerdir. Defterleri inceleyen polisler işletmelerdeki misafirleri ve ayrılanları ayrı bir deftere not edecektir.

Dokuz ve onuncu maddeler polislerin yetkilerini bildirmektedir. Şüpheli kişilerin otel ve misafirhanelerde saklandığı düşünülduğünde mezkûr işletmeler polis memurları tarafından aranabilecekti. Polisler, işletmelerde inceleme ve araştırma yapabilecek, ahlaki düzeni ve güvenliği tehdit edenleri durdurabilecekti. Bu konuların takibi savcılık ve polisler tarafından sağlanacaktır.

On birinci maddeye göre talimatın yürütme ve uygulamasının Dâhiliye Nezareti tarafından yapılacaktır.²⁰⁴

Polis memuru Mösyö Bunt tarafından hazırlanan talimatnamedeki düzenlemelerin yapılması için zamana ihtiyaç duyulmuştur. Oteller için yapılan düzenlemelerin hayata geçmesi uzun yıllar sürmüş ve nihai bir sonuca ulaşmak için adım atılmıştır. Zaptiye Nezareti'nde²⁰⁵ oluşturulan bir komisyonla talimatnamedeki maddelerin reformu için çalışmalar yapılmaya başlandı. Mezkûr komisyonun çalışmaları sonucunda bazı maddelerde küçük değişiklikler yapılmıştır. Fakat teklif edilen düzenlemeleri hayata geçirmek ve yeni bir talimat yayınlamak mümkün olmamıştır.²⁰⁶

²⁰⁴ "Dersâdet ve Bilâd-ı Selâse'de Bulunan Otel ve Nizamnameler Hakkında Talimattır" başlıklı talimat metni için bkz. BOA, ŞD., 2568/9. Bu konuda ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Emrah Çetin, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Devleti'nde Otel ve Misafirhanelere Dair Düzenlemeler", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, C. 29, S. 1, Bahar 2018, s. 7.

²⁰⁵ İhtisab Nezareti'nin zaptiye ile ilgili görevleri 1845'te polis teşkilatına, ertesi yıl ise Zaptiye Müşirliği'ne devredildi. Buranın başlıca görevleri pasaport işleriyle uğraşmak ve yabancılarla ilgilenmekti. Konsoloslukların bulunduğu Tophane'de Tophane Müşirliği'nin içinde yer alan ilk polis teşkilatı kısa ömürlü olmuş ve zaptiye işleri tek çatı altında toplanarak Zaptiye Müşirliği'ne bağlanmıştır. Askerî birliklerden oluşan müşirliğin İstanbul ve taşrada güvenlikle ilgili eylemleri nezârete dönüştürüldü. Zaptiye Nezareti, 1909 yılına kadar varlığını sürdürmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz. Abdülkadir Özcan, "Zaptiye", *İA (TDV)*, C. 44, 2013, s. 129.

²⁰⁶ Çetin, a.g.m., s. 8.

Dahiliye, Hariciye, Zaptiye Nezaretleri, İstanbul Polis Müdüriyeti ve Şûra-yı Devlet dairesinde bir komisyon oluşturulmuş ve yaptıkları çalışmalar neticesinde 1895 yılında *Dersaâdet ve Bilâd-ı Selâse'de Bulunan Otel ve Misafirhaneler Hakkında Talimat* başlıklı yeni bir talimatname yayınlamışlardır.²⁰⁷ 9 maddeden oluşan talimatnameyi incelediğimizde;

Birinci maddeye göre otel açacak veya evinin odalarını kiraya verecek kişilerin durumu önce polis idaresine bildirmeleri, ikinci maddeye göre otel ve misafirhanelerin kapısına levha asılması gerekmektedir.

Üçüncü madde kanunlarla ilgili bilgilendirme içermektedir. Otel ve misafirhane sahipleri Ceza kanununun 254. ve 256. Maddeleri uyarınca hareket edeceklerdir. İş yeri sahipleri gelen misafirlerin geldikleri yerleri, isim, şöhret, sanat ve ticaret tabiiyetlerini beyan eden bir polis defteri tutacaklardır. Defterlerde misafirlerin geldikleri ülke ve odayı kiralama tarihleri yazmalı ve defter üzerinde herhangi bir silinti olmamalıdır. Belirtilen hususlara uymayanlara para cezası uygulanacaktır. Polis defterlerinin içerisinde iş yeri sahibinin ismi, şöhreti, doğum yeri ve tarihi, işletmenin açılış tarihi gibi temel bilgilerin bulundurulması dördüncü madde kapsamında bildirilmektedir.²⁰⁸

Beşinci madde şüpheli kişilerin polislere bildirilmesiyle ilgiliydi. Buna göre şüpheli olduğu düşünülen kişileri polislere ihbar etmeyen iş yeri sahipleri Ceza Kanunu'nun 15. maddesine göre cezalandırılacaktır. Altıncı maddede polislerin gerekli gördükleri durumlarda tutulan defterleri inceleme ve gerektiğinde polis idaresine götürebilecekleri, yedinci maddede ise defterleri inceleyen polislerin otel ve misafirhanelerde ikamet edenleri ve ayrılanları başka bir deftere yazacakları belirtilmiştir.²⁰⁹

Sekizinci maddeye göre cinayet suçundan aranan ya da mahkûm olan ve serseri grubundan olanlar kişilerin otel ve misafirhanelerde kaldığı düşünüldüğünde polis memurları bu işletmeleri arayabilecektir. Eğer iş yeri sahibi yabancı uyruklu ise belirtilen kanuna uygun şekilde arama yapılacaktır.

²⁰⁷ Talimatname metni için bkz. *Düstûr*, C. 6, s. 1565-1566. BOA, HR. İD. 178/43.

²⁰⁸ *Düstûr*, s. 1565.

²⁰⁹ *Düstûr*, s. 1566.

Dokuzunu madde talimatın uygulanmasından Dâhiliye Nezareti'nin sorumlu olduğunu bildirmektedir.²¹⁰

Otel ve misafirhaneler için hazırlanan düzenlemeler yalnızca İstanbul ve çevresini kapsamaktadır ve imparatorluğun diğer yerlerinde uygulamaya konulmamıştır. Bunun sebebi bu dönemdeki mevcut otellerin genellikle İstanbul ve çevresinde olmasıdır. Çetin'in belirttiği gibi yayınlanan bu talimatların temel amacı İstanbul ve çevresindeki otel ve misafirhanelerde yaşanabilecek güvenlik sorunlarının önüne geçmek ve bu iş yerlerindeki konaklama işlemlerini kayıt altında tutmaktır.²¹¹

Osmanlı şehirlerinin daha çok turiste ev sahipliği yapmasıyla birlikte artan konaklama ihtiyacını karşılamak için başta başkent İstanbul olmak üzere birçok şehirde otellerin açıldığından daha önce bahsetmiştik. Otellerin ve konaklama tesislerinin birer birer açılmasıyla birlikte bu işletmelerde birçok kişi istihdam edilmeye başlandı. Turizm alanında hizmet sunan işletmelerin ve istihdam edilenlerin sayısı arttıkça, bu işletme ve çalışanları bir çatı altında toplayacak bir cemiyetin kurulması fikri ortaya çıktı. Çünkü işletme ve çalışanların sayısının artması beraberinde birtakım sorunları da getirmektedir. Çetin'in verdiği örnekte görüldüğü gibi İstanbul'daki han ve otellerin odabaşlarının seçimi konusunda sıkıntılar yaşanmıştır. Sorunun çözümü için Dahiliye Nezareti tarafından hazırlanan bir yazıyla "Dersaadet ve Bilad-ı Selase'de" bulunan han ve otellerdeki odabaşlarının seçimi için uygulanacak usullerin bir an önce belirlenmesi gerektiği bildirilmiştir.²¹²

Yaşanan problemlere çözüm bulunması ve konaklama işletmelerindeki çalışanları bir araya getirebilmek için 23 Ocak 1915 tarihinde *Otelciler Cemiyeti* kurulmuştur.²¹³ Çetin'in verdiği bilgilere göre cemiyetin kuruluş ve işleyişine dair ayrıntılı bilgi bulunmamakla birlikte cemiyetin ismi kurulduktan bir süre sonra *Dersaadet Umum Otel ve Hancı Esnafı Cemiyeti* olarak değiştiği bilinmektedir.²¹⁴

²¹⁰ *Düstûr*, s. 1566.

²¹¹ Çetin, a.g.m., s. 9.

²¹² Çetin, "Türk Turizmde Kurumsallaşma...", s. 442-443; Ayrıca bkz. BOA, DH. MKT., 950/30.

²¹³ Zafer Toprak, "Zanaattan Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelere *Lonca'dan Kobi'ye – Esnaf Sanatkârinin Dünü*", *Osmanlı Bankası Müzesi*, İstanbul 2004, s. 6.

²¹⁴ Çetin, a.g.m., s. 443; Toprak, a.g.m., s. 8.

Cemiyet, 8 Şubat 1923 tarihinde *Dersaadet Umum Hancı ve Otelci Esnafı Cemiyeti Talimatname-i Dâhilîsi* isimli bir talimatname yayınlayarak kuruluş amaçlarını, işleyişlerini ve idare şekillerini açıklamıştır.²¹⁵

Talimatnameye göre cemiyetin merkezi Sirkeci Hocapaşa Musul Han'dadır. Cemiyetin amacı, konaklama alanında çalışan kişiler arasında ilişkiyi geliştirmek, cemiyet üyelerinin hak ve hukukunu gözetmek, ve hükümete karşı esnafı temsil etmektir.²¹⁶ Cemiyeti idare edecek heyet sekiz kişiden oluşacak, heyetin üyeleri "Esnaf Cemiyetleri Nizamnamesi"ne göre seçilecek ve heyetten bir kişi başkan olacaktır. İdare heyetinin görevleri ise esnafın hak ve hukukunu korumak, sorunlarıyla ilgilenmek ve esnaflar arasında çıkabilecek anlaşmazlıklara çözüm üretmektir. Mali işler de idare heyetinin görevleri arasındadır. Cemiyet, her sene Mart ayında toplanacak, heyet-i umumiye kendisine sunulan teklifleri değerlendirecek ve yıllık bütçeyi inceleyecektir. Ayrıca gelir-giderler düzenli tutulmasına ve yapılan her mali işin karşılığında makbuz verilmesine dikkat edilmiştir.²¹⁷

Otellerin işleyişini denetlemek için de önemli adımlar atılmıştır. Otel ve hanların tüm çalışanları tescil edilecek ve cemiyetin her türlü hukukundan faydalanabilecektir. Cemiyete üye olan her esnafa ait temel bilgiler bir deftere kaydedilecek ve defterin bir kopyası Şehremaneti'ne verilecektir.²¹⁸

Yardıma ihtiyacı olan otel esnafı ve ailelerine her türlü yardımı yapmak da cemiyetin başlıca görevleri arasında sıralanmıştır. Bunun yanı sıra yakın zamanda otelcilik alanında mesleki eğitim verecek bir okul açılması planlanmıştır.²¹⁹

Talimatnameyi incelediğimizde görüyoruz ki turizm sektörünün mihenk taşı olan konaklama işletmeleri ve bünyesindeki çalışanların kurulan bu cemiyet ile hakları koruma altına alınmıştır. Esnaflar arasında da birlik ve beraberlik çerçevesinde bir düzen oluşturulmaya çalışılmıştır.

²¹⁵ Çetin, a.g.m., s. 443.

²¹⁶ Çetin, s. 443.

²¹⁷ Çetin, s. 443-444.

²¹⁸ Çetin, 445.

²¹⁹ Çetin, s. 446.

3.3. REHBERLİK VE TERCÜMANLIK HİZMETLERİ

Yaşanan gelişmeler neticesinde Osmanlı Devleti'ne turistler yoğun bir şekilde gelmeye başlamıştır. Turistlerin iletişim sorununu çözebilmek için yeni bir sektörün doğduğunu görmekteyiz: turist rehberliği ve tercümanlık. Tercümanların bir kısmını yabancılar oluşturken bir kısmını ise İstanbullu Ermeni, Rum ve Yahudiler oluşturmaktaydı. Bu dönemde Müslüman Osmanlıların Batı dillerini öğrenmesi alışagelmış değildi. Ancak Müslüman Osmanlıların tercümanlık yapmasının önündeki en büyük engel bu hizmetin yabancılara para karşılığında yapılmasıydı.²²⁰

Yabancı kaynaklarda tercüman kelimesinin İngilizce karşılığı sıklıkla “*dragoman*” olarak geçmekle birlikte bazı kaynaklarda farklı dillerdeki karşılığının kullanıldığı görülmektedir. Örneğin Murray rehberinde *dragoman* kelimesi yerine İtalyancası olan *Ciceroni* kullanılmıştır.²²¹ Bir *dragoman*'ın görevi yalnızca çeviri yapmak değildir. Bunun yanı sıra turistlere yönelik gezi organize edebilmeli ve geziyi yönetebilecek donanıma sahip olmalıdır.²²²

Hamsun'un İstanbul gezisine dair anlattıkları bu konuda bize ışık tutmaktadır:

“Rehberimiz bir Rum. Çeşitli milletlerden müşterilerle çalışmış, ihtisası Yankeeler üzerine. Amerika'ya da gitmiş. (...) Türkler yabancılara rehberlik yapmıyorlar. Yabancı rehberleri ya Rum, ya Ermeni ya da Yahudiler. Türk, şehri çevreleyen üç denizde kürek çeken sandalcı, hamal, amale olabilir ama turistlere hizmet etmez. Rehberimize ne kadar kızsak ne kadar surat da assak, kendimizi elinden kurtaramıyoruz bir türlü. Vazifesi bize refakat etmiş. Bu konuşmadan anlıyoruz ki, o, hizmet etse de etmese de sonunda bize bir fatura çıkaracak...”²²³

Hamsun'un bu tecrübesi bize rehberler hakkında genel bir bakış sunması açısından değerlidir.

²²⁰ Bülent Bakar, “Turizm Tarihimizde İdealist ve Öncü Bir Organizasyon: *Müstakbilîn Cemiyeti*”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, İstanbul 2008, S. 20, s. 524. Ayrıca bkz. Çelik Gülersoy, “Tercüman Rehberlik”, *TÜRSAB*, 1985, S. 34.

²²¹ *A Handbook for Travelers in Turkey...*, s. 55.

²²² Çelik, *a.g.t.*, s. 165-166.

²²³ Knut Hamsun, Hans Christian Andersen, *İstanbul'da İki İskandinav Seyyah*, çev. Banu Gürsaler Syvertsen, İstanbul 2006, s. 30-31.

Duhanî'nin de rehber ve tercümanlar hakkında yaptığı gözlem oldukça ilginçtir:

“...İstanbul’u gezmek, ilginç yanlarını görmek, kırsal görünümüne hayran olmak için yanıp tutuşan yabancılar için bir çeşit pusu kuruyordu, çünkü işi “rehber-tercüman”lıktı.”²²⁴

Seyahat rehberlerinde tercüman ve rehber kiralama konusunda bilgiler verilmiştir. Rehberlik hizmeti isteğe bağlı olarak arabalı ya da arabasız olarak verilmekteydi. Baedeker'in 1911'de yayımlanan rehberine göre İstanbul'da Pera Palas'a yakın bir konumda bulunan *International Courier and Guides Office*'ten günlük ücreti 19 Frank olan “güvenilir” rehber kiralamak mümkündür.²²⁵

Dönemin kaynakları tercümanlar için bulunduğu ortak payda, tercümanların genellikle gerçek olmayan bilgiler verdiği, küstah ve dolandırıcı olduklarıdır. Bakar'ın verdiği örneğe göre Orient Express'le İstanbul'a gelen M. De Blowitz isimli Fransız gazeteci, Rum rehberlerin Müslüman Türklere karşı acımasız yorumlarda bulunduğunu belirtmiştir. Bir camiye gezen turistlere ayakkabı ve şemsiyelerini yanlarına almalarını gerektiğini yoksa Müslüman Türkler tarafından çalınabileceğini söylemiştir.²²⁶

Bunun gibi birçok olumsuz durumun yaşanması sonucu Osmanlı hükümeti, 1895 yılında 6 maddeden oluşan “*Seyyâhine Tercümanlık Edenler Hakkında Nizamname*”²²⁷ isimli nizamnameyi yayınlamıştır. Nizamnameyi incelediğimizde;

Birinci maddeye göre Osmanlı Devleti'ne gelen turistlere tercümanlık yapmak isteyen kişilerin belge alması gerekmektedir. İkinci maddede tercümanlık belgesini alacak kişilerde aranan özelliklerden bahsedilmektedir: belgeyi alacak kişilerin suç işlememiş olduklarına dair bir belge alıp bunu belediye dairelerine verecektir.²²⁸

Üçüncü maddeye göre belediyeler getirilen belgelerin doğruluğunu onayladıktan sonra, Dersaadet'te şehremanetine sunacaktır. Belediye meclisi, tercüman adayının Türkçe ve başka bir yabancı dile hâkim olduğuna ve hizmet sunacağı bölgeyi iyi tanıdığına karar

²²⁴ Duhanî, *a.g.e.*, s. 93.

²²⁵ İnal, *a.g.m.*, s. 284.

²²⁶ Bakar, *a.g.m.*, s. 524-525.

²²⁷ BOA, HR.İD., 178/43.; *Düstur*, C. 6, s. 784-785.

²²⁸ *Düstur*, C. 6, s. 784.

verdiğinde adaya tercümanlık belgesini verecektir. Taşrada ise belge verme işlemi yerel belediyelerce yapılacaktır.²²⁹

Beşinci madde ise belgenin hangi durumlarda iptal edileceği bildirilmiştir. Tercümanın, hizmet verdiği kişileri aldattığı ya da zarar verdiği yönünde şikayetler gelirse veya yapılan teftişler esnasında benzer durumlar tespit edilirse, belgeleri iptal edilip haklarında hukuki işlem başlatılacaktır. Nizamnamenin yürütülmesinden Dahiliye Nezareti sorumludur.²³⁰

Nizamnamenin hazırlanmasıyla birlikte tercümanlar devlet tarafından denetime tutulacaktır. Daha önce yaşanan sorunların tekrarlanmaması için oldukça önemli bir atılmıştır. Fakat bu nizamnameden sonra dönemin basını incelendiğinde aynı propagandaların devam ettiği anlaşılmaktadır. Özellikle I. Dünya Savaşı'ndan sonra gayrimüslim tercümanların benzer propagandalar yaptığı görülmektedir. Bu durum haliyle Osmanlı turizmini olumsuz yönde etkilemiştir.²³¹

1922 yılında çıkan *İkdam*'da çıkan bir haberde Amerikalı bir grup turistin İstanbul'a geleceği, gelen turistleri Türk gençlerinin gezdireceği yazmaktadır. Ertesi gün çıkan haberde ise turistlerin İstanbul'a geldiği ve Türk gençlerinin onlara gönüllü tercümanlık yapacağı bildirilmiştir.²³² Bu girişim uzun zamandır sorun teşkil eden tercümanlık hizmeti için önemli olmuştur. Yine bir gazete haberinde Ziya Bey isimli bir yetkilinin İstanbul'a gelecek turistlere rehberlik ve tercümanlık hizmeti yapacak gençlerle çalışmak istediği belirtilmiştir. Bunun üzerine başvuran kişilerle yapılan mülakat sonucu 4 kişilik bir heyet oluşturulmuştur.²³³

Yaşanan bu gelişmeler neticesinde 1922 yılında önemli bir adım atılarak *Müstakbilin Cemiyeti* kurulmuştur. Bu kuruluş, organize halde işleyen bir turizm cemiyetidir. Cemiyetin kuruluşu ve amaçları yine gazetelerde çıkmıştır. Artık İstanbul'a gelen turistlerin karşılanması, şehirdeki tarihi ve turistik noktalar hakkında bilgilendirme yapılması amacıyla Ziya Bey başkanlığında bir heyet oluşturulmuş ve Müstakbilin Cemiyeti kurulmuştur.²³⁴ Cemiyet, kısa sürede kendini geliştirmiş ve önemli faaliyetlerde

²²⁹ *Düstur*, s. 784.

²³⁰ *Düstur*, s. 784-785.

²³¹ Bakar, a.g.m., s. 526.

²³² Bakar, s. 527.

²³³ Bakar, s. 527-528.

²³⁴ Bakar, s. 529.

bulunmuştur. Ayrıca bir nizamname üzerinde çalışılmış ve 10 Nisan 1922 yılında *Müstakbilin Cemiyeti Nizamnamesi*²³⁵ yayınlanmıştır.

Nizamnameye göre cemiyetin kuruluş amacı: İstanbul'a gelen turistlere Türk medeniyeti hakkında bilgiler vermektir. Uzun yıllardır bazı gayrimüslim tercümanlar hem İslamiyet hem de Türk toplumu hakkında yanlış bilgiler vermiştir. Bu sebeple cemiyetin gayesi daha önce oluşmuş kötü imajı düzeltmek ve Türklüğü tanıtmaktır.²³⁶

Faaliyetlerine devam eden cemiyet, basın da övgü ve desteğini almıştır. İlerleyen yıllarda benzer amaçlarda farklı cemiyetler kurulmuştur. Bu cemiyetlerin kuruluş tarihleri tezin sınırları dışında kaldığı için değinilmemiştir. Kurulan bu cemiyetlerin arasında oluşan rekabetten dolayı 1924-1925 yılları arasında Müstakbilin Cemiyeti'nin faaliyetlerini sonlandırdığı düşünülmektedir.²³⁷

²³⁵ Nizamname metni için bkz. BOA, DH.UMVM, 114/63.

²³⁶ Bakar, s. 530.

²³⁷ Ayrıca Bakar, 1926 yılında çıkan haberlerde Müstakbilin Cemiyeti'nin adının geçmediğini belirtmiştir.; Bakar, s. 541.

4. BÖLÜM: OSMANLI DEVLETİ'NDE TURİZM ÇEŞİTLİLİĞİ

Hüzünlü günlerde kim bilir kaç kere

Boğulduk kahkahalara

Turistleri sürüklenirken görünce

*Önce Pera sonra Galata'da*²³⁸

“Doğu”nun otantik dokusu yüzyıllardır Batılı seyyahların ilgisini çekmiştir. Bu dokunun yanında Osmanlı coğrafyasının sunduğu çeşitlilik de eklenince doğunun cazibesi daha da artmıştır. Çünkü Osmanlı hem tarihi ve kültürel zenginlikleri hem de doğal güzellikleri bünyesinde barındırıyordu. Ancak Osmanlı'ya gelen bir turist ne deniz turizmi ne kış sporları ne de dağcılık yapabiliirdi.²³⁹

O halde Osmanlı'ya gelen bir turist nereler yapabilir, nereleri ziyaret edebilirdi? Bu bölümde bu sorulara cevap arayarak turistlerin Osmanlı'ya gelme amaçlarını tespit etmeye çalışacağız.

4.1. DOĞU'NUN MERKEZİ: İSTANBUL'DA TURİST OLMAK

İstanbul, Osmanlı Devleti'nin başkenti olmasının yanı sıra tarih sahnesinden geçmiş birçok medeniyete de ev sahipliği yapmıştır. Haliyle tarihi dokusu ve kültürel çeşitliliği İstanbul'u her zaman cazip kılmıştır. Kısacası İstanbul, yüzyıllarca seyyahların, elçilerin,

²³⁸ “Turistler” şiiri için bkz. Zeynep Çelik, *Avrupa Şark'ı Bilmez Eleştirel Bir Söylem (1872-1932)*, çev. Ayşen Gür, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020, s. 223-225.

²³⁹ Çelik, *a.g.t.*, s. 57.

tüccarların, askerlerin, sanatçıların seyahat ettiği bir destinasyon olmuştur. XIX. yüzyıla birlikte İstanbul'a gelen bu gruplara bir de "turistler" eklenmiştir.

XIX. yüzyılda İstanbul'a gelen bir turist nereleri geziyor, neler yapıyordu? Daha önce de belirttiğimiz gibi turistler seyahate çıkmadan önce seyahat rehberlerini inceliyor ve kendilerine bir program oluşturuyorlardı. Bu durum İstanbul'a gidecek turistler için de aynıydı. Dönemin seyahat rehberi yayımcıları İstanbul'a olan ilginin farkındalardı. Özellikle Murray ve Baedeker'in İstanbul'u ele alan seyahat rehberleri turistlerde oluşan soru işaretlerini gideriyor ve seyahatlerini en verimli şekilde geçirecek önerilerde bulunuyordu. Bu rehberler, turistler için farklı programlar hazırlamışlardır.

Örneğin Murray 1900'de yayınladığı rehberde üç ve altın günlük olmak üzere iki ayrı program önermiştir. Ancak İstanbul'u tam anlamıyla gezmenin iki ya da üç hafta süreceğini belirtmiştir.²⁴⁰

Murray rehberinde gezinin ilk günü Galata Kulesi ile başlamaktadır. Konaklama yerlerinin genellikle Beyoğlu ve çevresinde olmasından dolayı bu durum tercih edilmiş olabilir. Çünkü Galata Kulesi, otelinden çıkan bir turistin tarihi yarımada doğru yola çıktığında karşısına çıkan ilk tarihi yapıdır.²⁴¹ Galata Kulesi'nde ilerleyen turistin gezinin devamında görmesi gereken yerler Müze-i Hümayûn, Aya İrini, Yerebatan Sarnıcı, II. Mahmud Türbesi, Hipodrom, Konstantin Sütunu, Sultan Ahmed Cami, Yeniçeri Müzesi, Küçük Ayasofya ve Ermeni Patrikliği'dir. Gezi programından anlaşılacağı üzere ilk gün İstanbul'un tarihi yarımadasına ayrılmıştır. İkinci gün programı çok yoğun değildir. Sabah Kapalıçarşı gezildikten rota Boğaziçi'ne oradan da Robert Koleji'ne çevrilmiştir. Üçüncü gün gezi Yedikule'den başlamaktadır. Yedikule'den başlayıp Eyüp'te bitecek bir tur planlanmıştır. Günün sonunda Eyüp'ten kayık ya da vapurla Galata'ya dönüş yapılmalıdır.

Dördüncü gün İstanbul'un Anadolu kıyıları gezilmelidir. İlk durak Üsküdar olarak belirlenmiştir. Buradaki İngiliz mezarlığı ziyaret edilmelidir. Bir sonraki durak ise Üsküdar Mevlevihane'sidir. Ardından Amerikan Kız Koleji ziyareti yapıp Bulgurlu tepesine çıkılmalıdır. Beşinci gün Sultan'ın Cuma Selamlığı ile başlamaktadır. Ardından

²⁴⁰ Sibel Acar, makalesinde Murray'in önerdiği üç ve altı günlük programları tablo halinde sunmuştur. Tabloları incelemek için bkz. Acar, a.g.m., s. 673-674.

²⁴¹ Çelik, a.g.t., s. 147.

derviş gösterisi izlemek için Galata Mevlevihanesi'ne gidilmeli, Pera mezarlığı ziyaret edilmelidir. Günü sonlandırmak için önerilen mekân ise Kağıthane'dir. Gezi programının son günü ilk gün olduğu gibi yoğundur. Fatih'te bulunan Amerikan İncil Evi'ni ziyaretle gün başlamaktadır. Devamında Beyazıt Cami, Beyazıt Kulesi, Süleymaniye Cami, Fatih Cami, Markianos Sütunu, Aspar Sarnıcı, Fener ve Zeyrek Kilisesi gezilmelidir. Dönüş yolunda ise Unkapanı Köprüsü kullanılmalıdır.²⁴² Murray rehberine göre hazırlanan bu altı günlük gezi programı ile İstanbul'un tarihi mekanlarının büyük çoğunluğu görülebilmektedir.

Örneğin 1886 yılında İstanbul'a gelen ünlü Rus besteci Çaykovski'nin şehirde bir rehberle birlikte yaptığı turistik gezisi oldukça kısa olmakla birlikte rotası şu şekildedir:

“Galata Kulesi. Sultan'ın Çinili Köşk'ü. Müze. Yorgunluk. Manzara. Çınar Ağacı. Ayasofya. Köprü Yakınlarında öğlen yemeği. Uzakta tezyinatlarla bezeli bir cami. Köprü yakınlarında bir kahvehane.”²⁴³

İstanbul'da yalnızca bir gün kaldığını bildiğimiz Çaykovski'nin rotası bize kısa süreli gezilerde şehirde gezilmesi, görülmesi gereken öncelikli mekanlar hakkında bir fikir sunmaktadır.

Bu dönemde İstanbul'u anlatan seyahat rehberlerinde önerilen yerler hemen hemen aynıdır. Ziyaret edilecek yerlerin başında camiler gelmektedir. Özellikle Ayasofya, Sultan Ahmed ve Süleymaniye Camileri turistlerin muhakkak görmesi gereken noktalardı. Fakat Eyüp Cami'sine Hristiyanların girişi yasaktı. 1870'te yayınlanan bir rehberde camilere girişte izin alınması ve ücret ödenmesi gerektiği yazarken 1911'de yayınlanan başka bir rehberde camilere girişin ücretsiz olduğu ve herkesin girebileceği yazmaktadır. Bu değişimin amacı turistlerin camileri ziyaret etmesini teşvik etmektir.²⁴⁴ Aslında camilere girişte ücret ödenmesi resmi bir durum değildi. Osmanlı hükümeti, turistlerin bu kutsal mekanlarda saygı ile gezmesini sağlamak amacıyla resmi olmayan ücret taleplerinin önüne geçmeye çalışmıştır.²⁴⁵

²⁴² Acar, a.g.m., s. 673.

²⁴³ Emre Aracı, *Çaykovski İstanbul'da*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2020, s. 70-71.

²⁴⁴ İnal, a.g.m., s. 285.

²⁴⁵ Çelik, a.g.t., s. 150.

İstanbul'un ünlü çarşıları olan Kapalıçarşı ve Mısır Çarşısı da turistlerin gitmesi gereken önemli alışveriş mekanlarıydı. Hamsun'un verdiği bilgi oldukça ilgi çekicidir. Rehberiyle birlikte gittikleri Kapalıçarşı gezisinde kendisini alakasız yerlerden alışveriş yaptırdığını belirtir. Ayrıca tüm rehberlerin Kapalıçarşı'da gezdirdikleri "kurbanlarının" yaptıkları alışverişlerden komisyon aldıklarını ifade etmiştir.²⁴⁶

İstanbul'un farklı noktalarında bulunan birçok han, çarşı, türbe, mezarlık, çeşme ve sarnıç gibi tarihi yapılar da ziyaretçilerini beklemekteydi.²⁴⁷

Turistlerin oldukça ilgisini çeken mekanlardan birisi de Topkapı Sarayı ve çevresiydi. Sarayın bahçesi başta olmak üzere sarayın içinde bulunan diğer bölümler, hanedana ait kişisel eşyalar, savaş aletleri, portreler ve mücevherler turistlerin merak ve ilgisiyle karşı karşıyaydı. İçerisinde kutsal emanetlerin bulunduğu Hırka-i Saadet Odası ziyarete kapalıydı. Bu ilgi yalnızca Topkapı Sarayı'na karşı değildi. Dolmabahçe ve Beylerbeyi Sarayları turistlerin merakla gezmek istedikleri yerlerdi. Ancak bu sarayları ziyaret etmek için elçiliklerin başvurusu gerekliydi.²⁴⁸ Bu saraylara yapılan geziler, izin her zaman çıkmadığı için oldukça kıymetlidir. Yıldız Sarayı ise ancak padişahın özel daveti üzerine gezilebilmekteydi.²⁴⁹

Amicis, İstanbul seyahatinde Topkapı Sarayı'nı gezmiş ve seyahatnamesinde sarayın tasvirine uzun uzun yer vermiştir. Tüm dünyanın bu sarayı merak ettiğini belirtmektedir. Ancak saraya duyulan merak mimarisinden dolayı değil, bu tarihi yapının Osmanlı hanedanının yaşanmışlıklarına ev sahipliği yapmasından kaynaklanıyordu.²⁵⁰ Bu yorum, bize Topkapı Sarayı'nın bir gezginin gözünden nasıl görüldüğünü anlattığı için oldukça önemlidir.

²⁴⁶ Hamsun, *a.g.e.*, s. 60.

²⁴⁷ İnal, *a.g.m.*, s. 285.

²⁴⁸ Sezer, *a.g.m.*, s. 113.

²⁴⁹ Çelik, *a.g.t.*, s. 148. Çelik'in *The Sun* gazetesinden verdiği örneğe göre 1906 yılında Almanya elçiliği, 260 kişilik Alman turist kafilesinin Hazine-i Hümayûn'u ziyaret edebilmesi için izin alabilmişken, aynı tarihlerde 600 kişilik Amerikalı katile için yapılan başvuruda sadece birkaç kişi izin alabilmiştir. Çelik, s. 148-149.; Ayrıca Osmanlı hükümeti Topkapı Sarayı'nı bir anda yüzlerce turist gezmesini uygun bulmamış, gruplar halinde gezilmesini belirtmiştir. Bkz. BOA, BEO, 3860/289487.

²⁵⁰ Amicis, *a.g.e.*, s. 282.; Amicis, burada Topkapı Sarayı'nı, Elhamra Sarayı ile karşılaştırmış ve sarayın Elhamra kadar sanatkarca olmadığını belirtmiştir. Elhamra'daki Aslanlar Avlusunu Topkapı'daki tüm kule ve köşklere bedel olduğunu söyleyerek iki sarayı kıyaslamıştır.

Mevlevi ve Rıfai dervişlerin gösterileri İstanbul'a gelen turistlerin en büyük zevklerindenidir. Dervişlerin gösterileri XVIII. ve XIX. yüzyıllarda Avrupa'da birçok kitap ve dergiye konu olur. Haliyle bunları okuyan turist, İstanbul'a gittiğinde gösterileri büyük bir hevesle izlemek istemektedir. Thierry Zarcone, 1839 yılında bir gazetecinin ifadelerini aktarmıştır:

“Uluyan dervişlerle (Rıfai) dönen dervişlere (Mevlevi) zellikle dikkat etmek gerekiyor. Gerek tuhaf gulamalarıyla olsun gerek Müslümanlıkta tekke kurumunun özelliklerinin anlaşılmasını sağlamalarıyla olsun, en ilgi çekici tarikatlar onlardır. Adlarından anlaşıldığı gibi, birileri ulurken, ötekileri vals yapar.”²⁵¹

İki farklı derviş türünün olması turistlerin merakını daha da arttırmış olmalıdır. Yine Zarcone'nin verdiği bir örnekte turistlerin Pera'daki dönen dervişlerin (Mevlevi) gösterisini izledikten sonra Üsküdar'da uluyan dervişleri (Rıfai) izlemesi önerilmiştir.²⁵²

Hamsun, dervişler için “Müslüman keşişler” benzetmesini yapmıştır. Dervişlerin, “dans eden”, “hu çeken”, “yüzen” ve “koşan” olmak üzere ayrıldığını belirtmiştir. Bu ayrılıkları Batı'daki keşişlerin tarikatlara ayrılmasına benzetmiştir. Yaptığı kısa açıklamadan sonra kendilerinin “hu çeken” dervişlere gittiğini belirtmiştir. İçeriye girişte bir miktar para ödediğini bildirmiştir. Fakat bu ücretin ne kadar olduğu yazmamaktadır. Rıfai dervişlerinin iki saat süren ayinleri bittiğinde hareketsiz şekilde oturup, çığlıkları dinlemekten ve bir anlam çıkartmaya çalışmaktan yorulduklarını dile getirmiştir.²⁵³

Amicis de Pera'ya, Mevlevi Tekkesi'ndeki dervişlerin ayinini izlemeye gitmiştir. “Semavî hayallerle” gittiği ayinin kendisinde “soğuk bir tiyatro” etkisi yarattığını belirtmektedir.²⁵⁴

Turistlerin, merakla beklediği bir başka merasim ise padişahın Cuma selamlığıydı. Padişahın Cuma namazını kılmak için sarayından çıkıp camiye gitmesi, yani “görünür” olması bu ilgi ve merakın sebebidir. Hamsun, törene katılmaktaki amacının caminin

²⁵¹ Thierry Zarcone, “Dervişlerin “Gösterisi” ve İstanbul'daki Avrupalı Turistler (19.-20. Yüzyıl), *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950*, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015, s. 81-82.

²⁵² Zarcone, a.g.m., s. 82.

²⁵³ Hamsun, a.g.e., s. 40-41.

²⁵⁴ Amicis, a.g.e., s. 360.

dışında gerçekleşen “Şark memleketlerine has” töreni izlemek olduğunu belirtmiştir.²⁵⁵ Ancak turistlerin merasimi izleyebilmeleri için elçiliklerinin saraydan izin alması gerekmektedir. Arşiv belgelerine baktığımızda da turistlerin hem İstanbul’u görmek hem de Cuma Selamlığını izlemek için izin alındığı görülmektedir.²⁵⁶ Yine Hamsun, törene katılmak için çok uğraştığını, icazet için gerekli mektubu elçilik aracılığıyla aldığını yazmaktadır.²⁵⁷

Selamlık törenine katılacak kişilerin fotoğraf çekmesi ve dürbün kullanması yasaktı. Örneğin 1892 yılında Selamlık törenine katılacak Amerikalı turist kafilesinin gizlice fotoğraf çekmesini önlemek amacıyla fotoğraf makinelerinin ve çantalarının arabada bırakılması istenmiştir.²⁵⁸ Hamsun da padişahı dürbünle izlemenin yasak olduğunu bildiği için dürbününü otele bırakmıştır.²⁵⁹

Antik çağlarda Balkanlar, Anadolu ve Yakındoğu coğrafyasında yaşamış uygarlıklardan kalan tarihi eserlerin sergilendiği Müze-i Hümayûn (1891), bugünkü adıyla İstanbul Arkeoloji Müzesi, oldukça ayrıcalıklı bir konuma sahipti. Farklı kültürlerden ve coğrafyalardan tarihi eserleri bir çatı altında toplayan bu Müze-i Hümayûn, dünyanın sayılı müzeleri arasındaydı. Müze, İstanbul’a gelen eğitimli ve maddi durumu iyi olan turistlerin gezmek istediği yerlerin başında geliyordu. Müze’de sergilenen başta “Ağlayan Kadınlar Lahdi ve İskender Lahdi” olmak üzere Eski Yunan ve Roma döneminden kalan birçok stel ve heykeli turistler ilgiyle incelemekteydi.²⁶⁰ Müze-i Hümayûn dışında Aya İrini Askeri Müzesi ve Çinili Köşk turistlerin ilgiyle gezdiği müzelerdendi.²⁶¹ Ayrıca 1910 yılında açılan Esliha-i Askeriyye Müzesi de içerisinde bulundurduğu silah koleksiyonlarıyla dikkat çekmekteydi.²⁶²

İstanbul’a gelen turistlerin vazgeçilmez aktivitelerinin başında Boğaz Turu gelmekteydi. Prens Adaları da sıklıkla ziyaret edilen yerler arasındadır.

²⁵⁵ Hamsun, *a.g.e.*, s. 47.

²⁵⁶ BOA, Y.PRK.EŞA, 6/71.

²⁵⁷ Hamsun, *a.g.e.*, s. 47.

²⁵⁸ BOA, Y.PRK, ZB, 10/10.

²⁵⁹ Hamsun, *a.g.e.*, s. 52.

²⁶⁰ Kağnıcı, *a.g.m.*, s. 383.

²⁶¹ İnal, *a.g.m.*, s. 285.

²⁶² Cüneyt Mengü, Sezgi Gedik, Suna Muğan Ertuğral, “The Central Government Efforts to Promote Tourism in the Ottoman Empire”, *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi*, C. 6, S. 14, 2019, s. 121.

Turistlerin şehirde alışveriş yapabileceği noktaların başında Cadde-i Kebir gelmektedir. Cadde-i Kebir geniş dükkân yelpazesıyla her ihtiyaca cevap verebiliyordu. Alışveriş yapılan dükkanlar genellikle kartpostal satan dükkanlar, fotoğrafçılar, kitabeveleri, fırınlar, pastaneler, kafeler, lokantalar, tütüncülerdi.²⁶³

4.2. İNANÇ TURİZMİ: KUTSAL TOPRAKLAR

Tek tanrılı dinlerin ortaya çıkmasıyla birlikte “dini” amaçlı seyahatler de yaygınlaşmıştır. Kutsal göller, dağlar gibi doğal yapılar, dini amaçlarla yapılmış yapılar, arkeolojik kazılar sonucu ortaya çıkan dini yapılar inanç turizminin çekim merkezleri olmuştur. Turistlerin bu mekanları gezme amacı genellikle dini etkenlerdi. Fakat dini etkenlerin yanı sıra kültürel ve entelektüel sebeplerle de seyahatler gerçekleştirilmekteydi.²⁶⁴

Yahudilik, Hristiyanlık ve İslamiyet için kutsal olan Filistin, Kudüs başta olmak üzere Suriye ve çevresini dini ve turistik amaçlarla gezmek için birçok turist gelmiştir. Ulaşım ve konaklama hizmetlerinin kısıtlı olmasından dolayı turistler genellikle atlarla ulaşımı sağlayıp, çadırlarda konaklıyordu. 1892 yılında Yafa-Kudüs hattı, 1895 yılında Beyrut-Şam-Müzeyrib hattı ve 1904 yılında Şam-Halep hattının tamamlanmasıyla birlikte artık kutsal topraklara seyahat etmek kolaylaşmıştı.²⁶⁵ Özellikle Yafa-Kudüs hattını Hristiyan hacılar ve seyyahlar kullanmaktaydı. Hristiyanların hac mevsiminde bu hattın sefer sayıları arttırılmaktaydı.²⁶⁶

Seyahat rehberlerinin de kutsal bölgeler için ayrı program ve rotalar oluşturduğunu görmekteyiz. Baedeker’in 1876’da yayınladığı *Palestine and Syria* adlı seyahat rehberinde Kudüs için 1 aylık ve 6 haftalık program hazırlandığını görmekteyiz.²⁶⁷

²⁶³ İnal, s. 282-283.

²⁶⁴ Nalan Albuz, Atınç Olcay, “İnanç Turizmi ve Türkiye’nin Tanıtımına Katkısı”, *Uluslararası Tanıtımda Medya ve Türkiye*, 2016, s. 4-5.

²⁶⁵ Çelik, *a.g.t.*, s. 159.; Demiryolu hatlarının açılmasıyla ilgili bkz. Akyıldız, *Osmanlı’da Ulaşımın...*, s. 206-210.

²⁶⁶ Akyıldız, *a.g.e.*, s. 206-207.

²⁶⁷ Tur programları için bkz. *Palestine and Syria...*, s. 3-6.

Çelik, 1900 yılında yayınlanan seyahat rehberinin “Kutsal Topraklar” bölümünden hareketle turistlerin seyahat rotasını oluşturmuştur. İlk durakları Yafa olan turistler önce Havari Simon’un evini ziyaret ettikten sonra bölgedeki önemli yerleri gezeceklerdi. Yafa’dan sonraki durakları Kudüs’tü. Üç günlük Kudüs programı kapsamında *Kutsal Kabir Kilisesi, Doğu Kilisesi, Golgotha Tepesi, Kral Mezarları, Bahçe Mezar, Hz. Davud’un Mezarı, Süleyman Tapınağı ve Mescid-i Aksa’yı* gezeceklerdi. Gezilecek bu yerler şehrin dini dokusunu oluşturan önemli noktalardır. Gezinin ardında Hebron’a giden turistler ertesi gün Eriha’da kamp yapacaklardır. Yapılacak bu turun ardından tekrar Kudüs’e dönen turistler *Ağlama Duvarı’nı* ardından da Hz. İsa’nın doğduğu yer olan *Beytullahim’i* ziyaret edeceklerdir. Yahudiler ve Hristiyanlar için önemli olan bu yerler ziyaret edildikten sonra rotalarını kuzeye çevirerek Şam ve Beyrut hattını gezeceklerdir.²⁶⁸

Turistlerin bu coğrafyalarda gezerken önemli bir problemleri mevcuttu: Güvenlik. Şehir merkezleri dışında kalan kabileler turist kabileleri için risk oluşturmaktaydı. O yüzden bu bölgede yapılacak seyahatler için ya Osmanlı Devleti’nin güvenlik güçlerine haber verilmeliydi ya da kabilelerle anlaşma sağlanarak onların güvencesi altına gezilmeliydi. Örneğin 1907 yılında Eria, Lut Gölü ve Şeria bölgesinde seyahat edecek turistlerin gezilerini güvenli bir şekilde yapabilmesi için Osmanlı hükümeti jandarma görevlendirecekti.²⁶⁹

1868-1869 yıllarında hac ibadetini yapmak üzere Bulgaristan’ın Avratalan bölgesinden Kudüs’e ailesi ile birlikte giden Mihail Macarov bu süreci “kahramanlık” olarak tanımlamakta ve şöyle devam etmektedir:

“Yolculuk iki gidiş ve iki dönüş olmak üzere yaklaşık dört ay sürüyordu. Hacı olabilmek için, bir kişinin sekiz veya dokuz ayını feda etmesi gerekiyordu. Avratalan’ın denizden uzak, ayrıca kara ulaşımının da çok kötü olmasından dolayı, hacıların sonbaharın başında yola çıkmaları ya da paskalyadan sonra, mayıs ortasına doğru dönmeleri gerekiyordu. Hacılar kırdan yatıyor ve ağırlıkla yanlarında taşıdığı kendi ev yapımı yiyeceklerle idare ediyorlardı. O zamanda bir veya iki arabayla yolculuk etmek tehlikeliydi. Yük taşırken bile, yolculuk onar arabalık kervanlar halinde yapılıyordu. Kervanın etrafını kasıp kavuran soyguncu çetelerin ani saldırısına uğramaması için akşamları kamp kuruluyor ve gece boyunca kervanı bekliyorlardı. Düzenli vapur hizmetinin

²⁶⁸ Çelik, *a.g.t.*, s. 160-161.

²⁶⁹ Çelik, s. 159.; BOA, DH, ŞFR, 390/40.

oturtulmasından önce oradan yelkenli vapurlara biniliyor ve meçhule doğru yol alınıyordu.”²⁷⁰

Macarov’un bu anlatımı bize XIX. yüzyılda hac ibadetini yerine getirmek isteyen hacı adaylarının ne tür zorluklarla karşılaştığını göstermektedir. Macarov’a göre çekilen bunca çileyi sevinçle karşılayan hacıların inançları oldukça sağlamdı. Sonunda kutsal topraklara varan “dini kahramanın” günahlarının yalnızca Kudüs Patriği tarafından değil Tanrı tarafından da bağışlandığı inancı mevcuttu.²⁷¹

Macarov, Kudüs’e gittiği dönemde otel olmadığını, varsa bile çok pahalı olduğunu belirtmektedir. Bu sebeple, Kudüs Patrikliği’nin yaptığı manastırlardan birinde konaklamıştır. Filistin’de 8 hafta kalan Macarov, bu süreçte Hz. İsa’nın yaşamıyla ilgili yerleri gezmiştir. Seyahat ettiği dönemde kutsal coğrafyada henüz demiryolu ve düzgün karayolu bulunmadığından yolculuk eşek ya da develerle sağlanmaktaydı. Ancak Macarov ve beraberindekiler kutsal toprakları içselleştirmek için yolcularını yürüyerek yapmışlardır. Daha önce de belirttiğimiz gibi Macarov da yolların güvenliği olmadığını söylemektedir. Şeria Nehri ve Ölüdeniz’e Osmanlı makamlarınca tahsis edilen Türk süvarilerle ve 100-150 kişilik kabilelerle gitmişlerdir.²⁷² Anlaşılan o ki Türk askerleri onlara güven vermekteydi.

Şeria Nehri’nde yıkanmak Ortodokslar için ikinci vaftiz sayılmaktadır. Macarov da gelen çağrı üzerine hac gömleğini giyerek Şeria Nehri’nde yıkandığını belirtmiştir. Ayrıca onlar için bu nehirden su alıp beraberinde Bulgaristan’a götürmek kutsal bir görev olarak kabul edilmekteydi.²⁷³

Şeria Nehri’nden sonra Kudüs’e geri dönmüşler, Kutsal Haç Manastırı, Beytullahim ve Aziz Sava Manastırı’nı ziyaret etmişlerdir. Macarov ve ailesi Paskalya sonuna kadar kutsal topraklarda kalıp ibadetlerini gerçekleştirmişlerdir. Hacılığın son günü olan Paskalya’dan itibaren Kudüs “dağılmaya başlayan bir panayır yeri”ydi.²⁷⁴

²⁷⁰ Mihail Macarov, *Kudüs Yolculuğu Edirne, İstanbul, İzmir, İskenderiye 1868-1869*, çev. Hüseyin Mevsim, Kitap Yayınevi, İstanbul 2019, s. 28.

²⁷¹ Macarov, *a.g.e.*, s. 28.

²⁷² 1926 yılında tekrar kutsal topraklara giden Macarov, yapılan yeni asfalt yollardan otomobillerle yarım gün içinde Kudüs’ten Şeria’ya gidilebildiğini yazmıştır. Macarov, s. 81-82.

²⁷³ Macarov, s. 82-83.

²⁷⁴ Macarov, s.85.

İngiliz gezgin Gertrude Bell, 1899 yılında Kudüs seyahatine çıkmıştır. Seyahatinin rotası, İzmir-Beyrut-Kudüs şeklindeydi. İzmir'den Beyrut'a gitmek için bindiği Rus gemisinin içi Kudüs'e giden hacılarla doludur. Bell, Beyrut'ta *Orient Hotel*'de bir gece konaklamış ardından Kudüs'e gitmiştir. Kudüs'te konakladığı otelin adı *Otel Jerusalem*'dir.²⁷⁵

Gertrude Bell'in Kudüs seyahati dini amaçlı değildir. Bell, yeni kültürleri ve farklı dilleri öğrenmeyi seven bir kişiliğe sahipti. Kudüs'te bulunduğu süre içerisinde Arapça öğrenmek ve Arap kültürünü tanımak istiyordu.²⁷⁶ Daha önce belirttiğimiz üzere Bell'in Kudüs seyahati kültürel ve entelektüel amaçlı yapılan gezilere verebileceğimiz bir örnektir.

Bell, Kudüs seyahati boyunca şehirde ve çevresinde bulunan kutsal mekanları ziyaret etmiştir. Yahudiler için kutsal olan Zeytin Dağı'na çıkmış, ardından Beytullahim'e giderek oradaki Rahel Türbesi'ni ziyaret etmiştir.²⁷⁷ Kudüs gezisine ara veren Bell, rotasını Eriha'ya çevirmiştir. Burada önce Lut Gölü'ne ve Kurantul Manastırı'na gitmiştir.²⁷⁸

Kültür turuna Petra, Şam, Palmira ve Baalbek'i eklemek isteyen Bell'e Osmanlı yöneticilerinin güvenlik ve rehberlik konusunda yardımcı olduğu bilinmektedir.²⁷⁹

4.3. İMPARATORLUĞUN DİĞER BÖLGELERİNE YAPILAN TURİSTİK SEYAHATLER

Seyahat yapmak için gerekli koşulların iyileşmesi, özellikle ulaşım seçeneklerinin artmasıyla birlikte turistler Osmanlı'ya yalnızca başkenti görmek ya da ibadetlerini yerine getirmek için gelmiyorlardı. Artık Osmanlı'nın her köşesindeki tarihi ve turistik mekanlar ziyaretçilerini bekliyordu. Artan talepler doğrultusunda seyahat rehberlerinin de farklı rotalar, farklı öneriler oluşturduklarını görmekteyiz. “*Seyahat Rehberler Ne Öneriyor?*”

²⁷⁵ Taha Niyazi Karaca, *Sınırları Çizen Kadın İngiliz Casus Gertrude Bell*, Kronik Kitap, İstanbul 2020, s. 80.

²⁷⁶ Karaca, *a.g.e.*, s. 81-82.

²⁷⁷ Karaca, s. 82.

²⁷⁸ Karaca, s. 83.

²⁷⁹ Karaca, s. 86.

başlığında incelediğimiz John Murray'in 1854 tarihli rehberinin Osmanlı Devleti'nin Anadolu, Balkanlar, Mezopotamya bölgelerini içeriyor olması buna verilebilecek önemli bir örnektir.

Hem İstanbul'a yakın olması hem de doğal zenginliklerinden dolayı turistlerin tercih ettiği şehirlerin başında Bursa gelmektedir. Aslında Bursa, şifalı termal suları ile ün kazanmıştır. Kaplıca sezonu Mayıs ayında açılıyor, Ekim-Kasım aylarında son buluyordu. Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarından beri Bursa'da kaplıcalar inşa edilmiş ve XIX. yüzyıla gelindiğinde mevcut kaplıcalara ek oteller inşa edilmeye başlanmıştır.²⁸⁰

Termal sulardan şifa bulmak dışında Bursa'ya gelen turistler, bölgenin cami, türbe, han gibi tarihi yapılarını ziyaret ediyor ve ünlü Olimpos Dağı'na (Uludağ) tırmanıyorlardı. Ayrıca turistlerin Bursa'ya genellikle İstanbul veya İzmir üzerinden geldiği bilinmektedir.²⁸¹

Baedeker, 1905 tarihli seyahat rehberinde Bursa'ya gelen turistler için kısa süreli bir program oluşturmuştur. Birinci gün şehre vardıktan sonra kale içi ve Pınarbaşı gezisi yapılabilirdi. İkinci gün programı daha yoğundu: Ulu Cami, Balık pazarı, Setbaşı Köprüsü, Yeşil Cami, Osmanlı sultanlarının türbeleri, ipek, dokuma atölyeleri. Bu rota izlendikten sonra hamamlara gidilebilir, başka yerler görülebilir, Uludağ'a çıkılabilirdi.²⁸² Ayrıca Baedeker, İstanbul'dan yapılan en önemli yolculuğun Bursa'ya yapılacağı kanısındadır. Bursa gezisinden sonra, aynı yolla geri dönmektense araba yolculuğuyla İznik'in gezilebileceğini oradan Anadolu demiryolu hattına ulaşıp İstanbul'a ya da Ankara-Konya tarafına gidilebileceğini belirtmektedir.²⁸³

Turistlerin rotasını çevirdiği bir diğer şehir ise İzmir'di. Aynı şekilde ulaşım olanaklarının gelişmesiyle Avrupa'nın önemli limanlarından içi turist dolu gemiler İzmir'e demir atmaktaydı. İzmir'e gelen turistlerin sayısının artmasıyla birlikte şehirdeki otel, lokanta, eğlence merkezi gibi yerlerin de sayısı gittikçe artmaya başlamıştır.

1840'larda bir buharlı gemiyle İzmir'e doğru yola çıkan Andersen'in ilk izlenimleri şöyledir:

²⁸⁰ Yaşayanlar, *a.g.e.*, s. 26-29.

²⁸¹ Yaşayanlar, s. 32.

²⁸² Kaya, *a.g.t.*, s. 178.

²⁸³ Kaya, s. 184.

“... Asya kıyıları Sicilya’yı andırmakla birlikte, çok daha bitikti; şimdiye kadar hiç rastlamadığım bir bereket fişkıyordu. Güneş ateş gibi yakıcıydı. Görmesi Mısırlı Musa’ya da nasip olan, İsa’nın doğduğu, irfan kazandığı ve cefa çektiği kıtayı, Homer’in şarkılarının dünyaya yayıldığı kıyıları gördüm. Burada Doğu’ya, masalların anavatanına ayak basmış olacaktım.”²⁸⁴

Bölge’nin önemli antik kalıntısı Efes, demiryolu sayesinde kolay erişilebilir bir konum olmuştur. Efes’e gelen turistlerin antik kenti rehberler eşliğinde gezdiği bilinmektedir. Ayrıca Efes’e gelen turistler Artemis Tapınağı da ziyaret etmektedirler. Çelik’e göre İzmir’i turistik bir destinasyon yapan yer Efes’tir.²⁸⁵

Efes gibi Truva harabeleri de turistler tarafından sık sık ziyaret edilmekteydi. Örneğin 1906 yılında Alman Profesör Konrot ve beraberindeki yaklaşık 30 kişilik heyetin Çanakkale’ye gelerek Truva’yı ziyaret etmiştir. Alman elçiliğinden Doktor Vikanren de bu ekibe rehberlik etmek üzere görevlendirilmiştir.²⁸⁶

İstanbul’dan Anadolu’ya giderken bir köprü görevi gören İzmit ve çevresi de turistlerin uğrak noktasıydı. Macarların ünlü devlet adamı Tökeli İmre’nin İzmit yakınlarındaki mezarı gelen misafirler tarafından sıkça ziyaret edilmekteydi. Örneğin 1903 yılında İzmit gezisine çıkan Macar tarihçi Lajos Szadeczky-Kardoss Tökeli ve eşinin mezarını ziyaret etmiştir.²⁸⁷

Bölgede bulunan Hereke Fabrika-i Hümayûn, Çuha fabrikası gibi imparatorluk fabrikaları da ilgiyle gezilmektedir. 1848 yılında Haliç’ten İzmit’e hareket eden Charles Mac Farlane, bir Türk sürücü ve Peralı çevirmeni Giovanni ile Sultan’ın kumaş fabrikasını gezmeye gitmiştir.²⁸⁸

²⁸⁴ Hamsun, Andersen, *a.g.e.*, s. 89.

²⁸⁵ Çelik, *a.g.t.*, s. 164-165.

²⁸⁶ Ahmet Yüksel, “II. Abdülhamid Döneminde Bilimsel, Kültürel ve Turistik Amaçlarla Osmanlı Ülkesine Gelen Almanlar”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, 2012, C. 5, S. 5, s. 419.

²⁸⁷ Ulugün, *a.g.e.*, s. 291.

²⁸⁸ Ulugün, 187-188.

İstanbul her ne kadar Osmanlı Devleti'ne gelen turistlerin ilk tercihi olsa da İmparatorluktaki diğer vilayetler, tarihi, kültürel ve daha başka sebeplerden dolayı turistlerin dikkatini çekerek uğrak noktaları olmuştur.

SONUÇ

XVIII. yüzyılda yaşanan Sanayi Devrimi ile birlikte insanların hayatına giren buharlı makineler, özellikle buharlı gemiler ve trenler uzakları yakın kılmaya başlamıştır. Böylece güvenli ve konforlu yolculuk imkânı bulan insanlar için seyahat etmek artık daha kolay bir eyleme dönüşmüştür. Eskiden riskli ve uzun süren yolculuklar artık güvenli ve konforlu bir hale gelmiştir. Ulaşım alanında yaşanan bu olumlu gelişmelere paralel olarak turizmde de hareketlilik yaşanmıştır. Bir süre sonra açılan vapur şirketleri bu işi daha da kolaylaştırmıştır. Vapur şirketlerinin belirli aralıklarla sefer düzenlemesiyle Avrupa'nın birçok limanından hareket ediliyor ve yolculuk sonunda Osmanlı limanlarına demir atılıyordu. Ulaşımın bu denli kolaylaşması Osmanlı topraklarına yapılan turistik gezileri de arttırmıştır.

Aslında Osmanlı toprakları yüzyıllar boyunca seyyahlar tarafından ziyaret edilmiş ve gelen seyyahlar tarafından birçok seyahatname kaleme alınmıştır. Yola çıkış amaçları yeni yerler keşfetmek olan seyyahlar için seyahat etmek bir yaşam biçimiydi. Zaman içerisinde seyahat kavramında yaşanan dönüşüm ile yaşam biçimi seyahat olan seyyahların yerini, boş zamanını değerlendirmek için gezen “turistler” almıştır. Turist ve seyyah arasındaki fark tam olarak budur.

Osmanlı Devleti için XIX. yüzyıl modernleşme hareketlerinin yoğunlaştığı bir dönem olmuştur. Bu süreçte Batı ile aradaki farkın kapatılması için oldukça çaba gösterildiğini, bunun için de Avrupa ile sık sık temas edildiğini bilmekteyiz. Bu dönemde sanayileşme çabasında olan Avrupa, birçok fuar ve sergi düzenlemiştir. Londra ve Paris'te açılan bu fuarları yakından takip eden Osmanlı'nın 1863 yılında İstanbul'da açtığı Sergi-i Umûmi-i Osmanî adeta bir dönüm noktası olmuştur. Beş ay boyunca açık kalan bu sergiyi yerli ziyaretçilerin yanı sıra yabancılar da ziyaret etmiştir. Sergiyi ziyarete gelen bu yabancılar Osmanlı topraklarına gelen ilk turist kafilesidir.

Gelen turistlerin kontrollü bir şekilde ülkeye giriş yapmaları için çoğu ülkede olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de pasaport ve vize uygulamalarının olduğunu görmekteyiz. Özellikle Osmanlı hükümetinin pasaport uygulamalarında yaptığı düzenlemelerle bir denetleme mekanizmasının var olduğu anlaşılmaktadır. Benzer denetleme uygulamalarının oteller için de hazırlanması Osmanlı hükümetinin güvenlik ve asayiş konusundaki titizliğini göstermektedir.

Tezin üzerinde durduğu bir diğer husus ise seyahat rehberleri olmuştur. Dönemin önde gelen seyahat rehberi yayıncılarından John Murray ve Baedeker'in Osmanlı'yı ele alan birçok rehberinin olması turistlerin Osmanlı Devleti'ne gösterdiği ilginin tezahürü olmuştur. Çünkü Osmanlı topraklarına ilgisi ve merakı artan turistlerin bilgilendirilmesi gerekiyordu. Bu noktada eşsiz bir kaynak olarak ortaya çıkan seyahat rehberleri, modern turizm çağında seyahatnamelerin yerini almıştır.

Hem dönemin seyahatnamelerinden hem de seyahat rehberlerinden hareketle söyleyebiliriz ki bu dönemde Osmanlı'ya gelen turistler genellikle orta ve üst sınıfa mensup kişiler olmakla birlikte başlıca gezip görmek istedikleri yer başkent İstanbul'dur. Özellikle *Orient Express*'in seferlere başlamasıyla birlikte Avrupa ile İstanbul kesintisiz bir şekilde birbirine bağlanmıştır. Bunun yanı sıra Osmanlı Devleti'nde Batılı anlamda ilk otellerin Beyoğlu ve çevresinde açılmasıyla şehrin cazibesi daha da artmıştır. Fakat turistleri İstanbul'a çeken başlıca etken kentin kendine has tarihi dokusudur. Şehrin her bir köşesi tarihi yapıtlarla bezenmiştir. Türk-İslam kültürünü yaşayıp deneyimleyebilecekleri birçok etkinlik bu şehirde turistleri beklemekteydi. Kuşkusuz Doğu'nun otantik ruhunu yansıtan bu şehir, bugün olduğu gibi dün de turistlerin gözdesi olmuştur.

Osmanlı'yı cazip kılan bir başka etken ise bu dönemde Hristiyanlık ve Musevilik için kutsal olan şehirlere sahip olmasıydı. Kudüs, Filistin, Suriye ve çevresi yılın belirli zamanlarında hac vazifesini yerine getirmek isteyen kişiler tarafından ziyaret edilmekteydi. Özellikle Ortodoks Hristiyanlar hac zamanlarında Kudüs'ü ziyaret etmekteydi. Mezkûr yerler yalnızca dini amaçlı ziyaret edilmiyor, bölgeye kültürel ve turistik geziler de yapılıyordu.

Sonuç olarak özellikle ulaşım alanında yaşanan gelişmelerle birlikte Osmanlı Devleti'ndeki turistik faaliyetler artmıştır. Zamanla imparatorluğun çeşitli yerlerine

demiryollarının döşenmesi, farklı bölgelerin de ön plana çıkmasını sağlamıştır. Ulaşım ve konaklama imkanlarının arttığı yerlerde turistik faaliyetler de artmıştır. Ayrıca Osmanlı hükümetinin de yaptığı düzenlemeler bu faaliyetlerin artmasında etkin rol oynamıştır. Genel olarak baktığımızda turistlerin Osmanlı'ya gelme amaçları tarihi ve kültürel geziler yapmak, şifa bulmak için kaplıcalara gitmek, ibadetlerini yerine getirmek şeklinde sıralamak mümkündür.

KAYNAKÇA

1. ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

BOA. A.DVN, 6/32.

BOA, İ.MMS, 92/3872.

BOA, Y.PRK. ŞH, 4/24.

BOA, İ.MVL, 529/23721.

BOA, Y.PRK. ZB, 12/65; 10/10.

BOA, ŞD., 2568/9.

BOA, HR. İD, 178/43.

BOA, DH. MKT, 950/30.

BOA, DH. UMVM, 114/63.

BOA, BEO, 3860/289487.

BOA, Y.PRK.EŞA, 6/71.

BOA, DH. ŞFR, 390/40.

2. GAZETE

Tercümân-ı Ahvâl, 9 Şaban 1279, no.291.

Tercümân-ı Ahvâl, 12 Şaban 1279, no. 292.

Tercümân-ı Ahvâl, 15 Şaban 1279, no. 293.

Tercümân-ı Ahvâl, 17 Şaban 1279, no. 294.

Tercümân-ı Ahvâl, 20 Şaban 1279, no.295.

3. ESERLER VE İNCELEMELER

A Handbook for Travellers in Turkey, John Murray, London, 1854.

ACAR, Sibel, ““Konstantinopolis Nasıl Görülür?” On Dokuzuncu Yüzyıl Seyahatnamelerinde ve Rehber Kitaplarında İstanbul”, *İdealkent*, S. 22, C. 8, 2017, ss. 665-691.

AKIN, Nur, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, Literatür Yayınları, İstanbul 1988.

AKINCI, Turan, *Beyoğlu Yapılar, Mekanlar, İnsanlar (1831-1923)*, Remzi Kitabevi, İstanbul 2008.

AKYILDIZ, Ali, *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul 2019.

AKYILDIZ, Ali, *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005.

ALBUZ, Nalan, Atınç Olcay, “İnanç Turizmi ve Türkiye'nin Tanıtımına Katkısı”, *Uluslararası Tanıtımda Medya ve Türkiye*, 2016, ss. 1-25.

AMICIS, Edmondo de, *İstanbul*, çev. Filiz Özden, YKY, İstanbul 2013.

ARACI, Emre, *Çaykovski İstanbul'da*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2020.

Auler Paşa, *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken I*, çev. Eşref Bengi Özbilen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019.

AYBAY, Rona, “Eski Pasaportlar”, *Skylife*, Ağustos 2013, ss. 70-74.

BAKAR, Bülent, “Turizm Tarihimizde İdealist ve Öncü Bir Organizasyon: *Müstakbilîn Cemiyeti*”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 20, 2008, ss. 521-550.

BELORGEY, Jean-Michel, “Trenle İstanbul”, *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950*, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015, ss. 41-52.

ÇADIRCI, Musa, “Tanzimat Dönemi'nde Çıkarılan Men'-i Mürûr ve Pasaport Nizamnameleri”, *Belleten*, C. XV, S. 19, ss. 169-185.

ÇELİK, Zeynep, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.

ÇELİK, Zeynep, *Avrupa Şark'ı Bilmez Eleştirel Bir Söylem (1872-1932)*, çev. Ayşen Gür, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020.

ÇELİK, Emre, *Osmanlı'nın Ecnebî Misafirleri: Seyyah-Turist, Güzergâh-Devlet (1863-1914)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Trabzon 2019.

ÇELİK, Emre, “Osmanlı Topraklarına Yeni Bir Gezi Türü: 19. Ve 20. Yüzyılda Cruise Gezileri”, *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S. 32, Güz 2020, ss. 399-430.

ÇETİN, Emrah, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Devleti'nde Otel ve Misafirhanelere Dair Düzenlemeler”, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, C. 29, S. 1, 2008, ss. 63-76.

ÇİLLİ, Özgü, *Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2009.

ÇİLLİ KUTAN, Özgü, “D'Angleterre Oteli ve Kral Missirie”, *Kebikeç*, S. 43, 2017, ss. 369-396.

DAVIS, Edwin John, *Anatolica*, Grant & Co., London 1874.

DEMİR, Kenan, Sergi-i Umumi-i Osmani'nin (1863) Açılışı ve Serginin Duyurulmasında Gazetelerin Rolü", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 28, S. 1, 2018, ss. 155-169.

DİNÇER, Güven, Ulus'tan Samanpazarı'na Anafartalar Caddesi'nin Öyküsü", *İdealkent*, S. 11, Ocak 2014, ss. 36-60.

Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015.

DUHANİ, Said N., *Eski İnsanlar Eski Evler 19. Yüzyılda Beyoğlu'nun Sosyal Topoğrafyası*, çev. Cemal Süreya, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul 2017.

DUHANİ, Said N., *Beyoğlu'nun Adı Pera İken*, çev. Nihal Öno, Çelik Gülersoy Vakfı İstanbul Kütüphanesi Yayınları, İstanbul 1990.

EKİNCİ, İlhan, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXI, S. 2, 2006, ss. 35-76.

EYİCE, Semavi, "Cisr-i Mustafa Paşa", *İA (TDV)*, C. 8, İstanbul 1993, ss. 32-33.

FELLOWS, Sir Charles, *Travels and Researchs in Asia Minor*, John Murray, London 1852.

FREELY Brendan, John Freely, *Galata, Pera, Beyoğlu: Bir Biyografi*, çev. Yelda Türel, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2019.

GENCER, Ali İhsan, "Berlin Antlaşması", *İA(TDV)*, C. 5, İstanbul 1992, ss. 516-517.

GIBSON, Shimon, Rupert L. Chapman, "The Mediterranean Hotel in Nineteenth Century Jerusalem", *Palestine Exploration Quarterly*, 127, 1995, ss. 93-105.

GOAD, Charles E., *Plan d'Assurance de Smyrne*, Londra 1905.

GÜLERSOY, Çelik, *Beyoğlu'nun Yitip Gitmiş 3 Oteli*, Çelik Gülersoy Vakfı Yayınları, İstanbul 1999.

GÜLERSOY, Çelik, "Tercüman Rehberlik", *TÜRSAB*, 1985, ss. 19-25.

HAMSUN, Knut, Hans Christian Andersen, *İstanbul'da İki İskandinav Seyyah*, çev. Banu Gürsaler Syvertsen, İstanbul 2006.

Handbook for Travellers in the Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor and Constantinople, John Murray, London, 1840.

Handbook for Travellers in Constantiople, the Bosphorus, Dardanelles, Brousa and Plain of Troy, John Murray, London, 1871.

Handbook to the Mediterranean: Its cities, Coasts and Islands, John Murray, London 1881.

Handbook for Travelers in Asia Minor, Transcaucasia, Persia, John Murray, London 1895.

HOBSBAWM, Eric, *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, çev. Vedat Aslan, Dost Kitabevi, Ankara 1999.

HUNTER, F. Robert, "The Thomas Cook Archive for the Study of Tourism in North Africa and the Middle East", *Middle East Studies Association of North America (MESA)*, C. 36, S. 2, 2003, ss. 157-164.

IŞIN, Ekrem " "Grand Tour"dan "Levant"a Seyahat Kültürünün Dönüşümü", *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950*, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015.

İNAL, Onur, "19. Yüzyıl Seyahat Rehberlerinde İstanbul", *II. Uluslararası İstanbul Sempozyumu Bildirileri*, 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2014, ss. 277-286.

KAĞNICI, Gökhan, "Baedeker Rehber Kitapları: 1914 Tarihli Konstantinopel, Balkanstaaten, Kleinasien Archipel , Cypern İsimli Eserde Müze-i Hümâyün ile İlgili Kayıtlar", *Türk-Alman İlişkilerine Farklı Disiplinlerden Bakış*, ed. Mehmet Altunkaya, Kemal Demir, Diren Çakılcı, Palet Yayınları, Konya 2019, ss. 381-390.

KANCA, Haluk, "XIX, Yüzyılın İkinci Yarısında Uluslararası Osmanlı Fuarı: 1863-Sergi-i Umumi-i Osmanî" *Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi*, S. 5, 2013, ss. 159-187.

KARACA, Taha Niyazi, *Sınırları Çizen Kadın İngiliz Casus Gertrude Bell*, Kronik Kitap, İstanbul 2020.

KARAKULAK Mesut, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları, Buharlı Çağında Rus Vapuru ve Kumpanyası (1856-1914)*, TTK, Ankara 2020.

KAYIN, Emel, *İzmir Oteller Tarihi*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2000.

KILIÇASLAN, M. Emre, “Avusturya Llyod Vapur Şirketi’nin İstanbul’un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri”, *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, ed. Coşkun Yılmaz, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2015, C. 6, ss. 480-490.

KING, Charles, *Pera Palas’ta Gece Yarısı Modern İstanbul’un Doğuşu*, çev. Ayşen Anadol, Kitap Yayınevi, İstanbul 2016.

KOÇER, Gülsemin, “Turizm Tarihini Keşfetmek: Modern Turizmin Doğuşu ve Doğu’nun Cazibesi”, *Near East Historical Review*, 10/3, 2020, ss. 327-344.

Konstantinopel und das westliche Kleinasien: Handbuch für Reisende, Karl Baedeker, Leipzig 1905.

Konstantinopel, Balkanstaaten, Kleinasien Archipel, Cypern: Handbuch für Reisende, Karl Baedeker, Leipzig 1914.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838)*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1974.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Mürur Tezkiresi”, *İA (TDV)*, C. 32, 2006, ss. 60-61.

LÖSCHBURG, Winfried, *Seyahatin Kültür Tarihi*, Dost Kitabevi, Ankara 1998.

MACAROV, Mihail, *Kudüs Yolculuğu Edirne, İstanbul, İzmir, İskenderiye 1868-1869*, çev. Hüseyin Mevsim, Kitap Yayınevi, İstanbul 2019.

MACLEAN, Gerald, *Doğu’ya Yolculuğun Yükselişi Osmanlı İmparatorluğu’nun İngiliz Konukları (1580-1720)*, çev. Dilek Şendil, YKY, İstanbul 2017.

MARMARA, Rinaldo, *Osmanlı Başkentinde Bir Levanten Şehri Galata-Pera*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2021.

- MARS, Evgenia, *Abdülhamid İstanbul’unda Bir Kadın Seyyah*, çev. Hüseyin Mevsim, Kitap Yayınevi, İstanbul 2019.
- MASON, Peter, *Tourism Impacts, Planning and Management*, 2003.
- MEMİŞ, Şefik, “19. Yüzyıl Dünya Fuarlarında Türk Tekstili”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 2020, S. 2, ss. 868-890.
- MENGÜ, Cüneyt, Sezgi Gedik, Suna Muğan Ertuğral, “The Central Government Efforts to Promote Tourism in the Ottoman Empire”, *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi*, C. 6, S. 14, 2019, ss. 115-127.
- NANCE, Susan, “A Facilitated Access Model and Ottoman Empire Tourism”, *Annals of Tourism Research*, S. 4, 2007, ss. 1056-1077.
- NAZIR, Bayram, “Dersaadet Ticaret Odası ve Uluslararası Sergiler”, *History Studies*, C.1, S.1, 2009, s.181.
- ÖNSOY, Rifat, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1988.
- ÖNSOY, Rifat, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Katıldığı Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi)” *Bellekten*, C. XLVII, S. 185, ss. 195-235.
- ÖZCAN, Abdülkadir, “Zaptiye”, *İA (TDV)*, C. 44, 2013, ss. 128-130.
- ÖZDEMİR, Mehmet, “Türkiye’de Turizmin Başlaması, Osmanlı’da Sanayileşme Çabaları: Sergi-i Umum-i Osmanî (1863 İstanbul Uluslararası Sergisi)” *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, C. 22, S. 1, 2011, ss. 87-90.
- ÖZYÜKSEL, Murat, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara 2000.
- ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.
- Palestine and Syria Handbook for Travelers*, Karl Baedeker, Leipzig 1876.
- Palestine and Syria Handbook for Travelers*, Karl Baedeker, Leipzig 1894.
- Palestine and Syria Handbook for Travelers*, Karl Baedeker, Leipzig 1906.

“Pasaport Odası Nizamnamesi”, Matbaa-i Amire, 1289, *Düstur*, C. 1, ss. 776-779.

“Pasaport Odası Nizamnamesi”, *Düstur*, C. 5, ss. 861-865.

“Pasaport Nizamnamesi”, *Düstur*, Ankara Devlet Matbaası, 1939, C. 6, ss. 1530-1534.

PINGUET, Catherine, “İstanbul’a Yolculuk”, *Doğu’nun Merkezine Seyahat 1850-1950*, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015, ss. 20-38.

SAMASTI, Fatmanur, *History of Identification in the Ottoman Lands: From the Security of the Person to the Security of the State: Implementation of Mürur Tezkeresi in the Nineteenth Century*, Boğaziçi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010.

SEZER, Hamiyet, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Seyahat İzinleri”, *Ankara Üniversitesi DTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 33, 2003, ss. 105-124.

SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, “Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)”, *Tanzimat*, ed. Halil İnalçık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, ss. 711-728.

“Seyyâhine Tercümanlık Edenler Hakkında Nizamname”, *Düstur*, C. 6, ss. 784-785.

SOLMAZ, Seyit Ahmet, “Turizmin Doğuşu: Sosyolojik Bir Olgu Olarak Turizm Nasıl Ortaya Çıktı?”, *Journal of Social Humanities and Administrative Sciences*, C. 5, S. 19, 2019, ss. 867-882.

SONGUR, Funda, “Şehir Tarihi ve Turizm: Bursa Örneği”, *Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 10, S. 1, Bursa 2017, ss. 99-124.

TOPRAK, Zafer, “ ‘Seyyah’tan Turist’e ‘Sınâat’tan Endüstri’ye: ‘Ecânib Sınâatı’ (Türkiye’de Ecânib Sınâatı ya da ‘Turizm Endüstrisi’)”, S. 6, İstanbul 1993, ss. 66-69.

TOPRAK, Zafer, “Zanaattan Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelere *Lonca’dan Kobi’ye – Esnaf Sanatkârın Düniü*”, *Osmanlı Bankası Müzesi*, İstanbul 2004, ss. 1-20.

TURNA, Nalan, *19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri: Mürûr Tezkereleri*, Kaknüs Yayınları, İstanbul 2013.

ULUGÜN, Yavuz, *Seyahatnamelerde Kocaeli ve Çevresi*, İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları, Kocaeli 2008.

UYGUN, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015.

UYGUN, Süleyman, “Messageries Maritimes Vapur Şirketi’nin İstanbul’un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri”, *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, ed. Coşkun Yılmaz, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, C. 6, İstanbul 2015, ss. 492-501.

UYGUN, Süleyman, “Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 24, Bahar 2018, ss. 97-140.

ÜSDİKEN, Behzat, “Beyoğlu’nun Eski ve Ünlü Otelleri-V”, *Tarih ve Toplum*, İletişim Yayınları, C. 17, S. 99, Mart 1992, ss. 156.

YAŞAYANLAR, İsmail, *Osmanlı Dönemi Bursa Otelleri*, Nilüfer Belediyesi, Bursa 2013.

YILMAZ, İlkay, *II. Abdülhamid Döneminde Güvenlik Politikaları ve Coğrafi Mobilizasyon*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2012.

YILMAZ, Gökhan, “Osmanlı Döneminde 1840-1923 Yılları Arasında Modern Anlamda Otel İşletmelerinin Gelişimi Üzerine Nitel Bir Araştırma”, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, C. 30, S. 3, 2019, ss. 257-258.

YÜKSEL, Ahmet, “II. Abdülhamid Döneminde Bilimsel, Kültürel ve Turistik Amaçlarla Osmanlı Ülkesi’ne Gelen Almanlar” *International Jurnal of Social Science*, S. 5, ss. 413-433.

YÜKSEL, Ahmet, “Zamansız Bir Teşebbüs: I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nda Turizmi Geliştirme Gayretleri”, *Doğu-Batı*, S. 52, 2010, ss. 201-225.

ZARCONI, Thierry, “Dervişlerin “Gösterisi” ve İstanbul’daki Avrupalı Turistler (19.-20. Yüzyıl)”, *Doğu’nun Merkezine Seyahat 1850-1950*, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2015, ss. 81-95.

4. İNTERNET KAYNAKLARI

<https://sozluk.gov.tr/> Son erişim tarihi 13.09.2021.

<https://sozluk.gov.tr/> Son erişim tarihi 23.07.2021.

https://artsandculture.google.com/asset/_/lwEiEWpz4i5luQ Son erişim tarihi
18.11.2021.

https://artsandculture.google.com/asset/_/AQFEvXVDzV1miA Son erişim tarihi
18.11.2021.

EKLER

EK 1. Pera Palas Oteli'nin XIX. yüzyıl sonlarında Sebah & Joaillier tarafından çekilmiş bir fotoğrafı.



Kaynak: *Doğu'nun Merkezine Seyahat...*, s. 234.²⁸⁹

²⁸⁹ Sanal sergi için bkz. https://artsandculture.google.com/asset/_/lwEiEWpz4i5luQ son erişim tarihi 18.11.2021.

EK 2. Pera Palas Oteli'nin günümüzdeki hali.²⁹⁰



²⁹⁰ Fotoğraf, yazar tarafından çekilmiştir.

EK 3. Pera Palas'ta bulunan tarihi asansör²⁹¹

²⁹¹ Fotoğraflar yazar tarafından çekilmiştir.

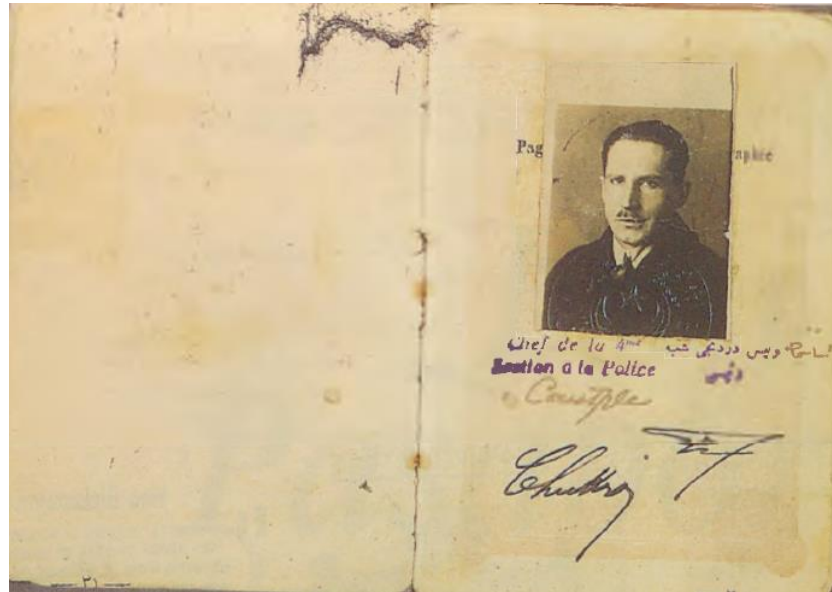


Historical Elevator Tarihi Asansör

The first elevator in the country made of wood and cast iron, this iconic elevator has been installed in the Pera Palace Hotel in 1892, only three years after the elevator in Eiffel Tower.

Ülkenin ahşap ve dökme demirden yapılmış ilk asansörü, Pera Palace Hotel'e 1892'de, Eyfel Kulesi'nin asansöründen sadece 3 yıl sonra takılmıştır.

EK 4. Halife Abdülmecid Efendi ile Avrupa'ya seyahat eden Hüseyin Nakib Bey'e ait pasaport²⁹²



²⁹² Rona Aybay, "Eski Pasaportlar", *SkyLife*, Ağustos 1993, s. 72.

EK 5. Osmanlı giysileri içerisinde Avrupalı bir turist.

Kaynak: *Doğu'nun Merkezine Seyahat...*, s. 111.²⁹³

²⁹³ Sanal sergi için bkz. https://artsandculture.google.com/asset/_/AQFEvXVDzV1miA son erişim tarihi 18.11.2021.

EK 6. Orient Express'e ait bir afiş.

South Eastern Railway - London-Chatam-Dover Railway
 CHEMINS DE FER DU NORD & DE L'EST DE FRANCE

LONDRES · PARIS · CONSTANTINOPE

Départ tous les Jours
 DE LONDRES & DE PARIS POUR VIENNE
 Les Mercredis
 Pour CONSTANTINOPE
 Le Jeudi & le Dimanche
 POUR BUKAREST

SERVICE RAPIDE
 Sans Changement de Voitures
ET
SANS PASSEPORT
 ENTRE

FAST TRAVELLING
 Without any Change of Carriages
WITHOUT PASSPORT
 BETWEEN

The Trains are Starting
 FROM LONDON & PARIS EVERY DAY FOR VIENNA
 Only on Wednesday
 FOR CONSTANTINOPE
 On Thursdays & Sundays
 FOR BUKAREST

& ENTRE
 & BETWEEN
 PARIS & BUKAREST

ORIENT EXPRESS

PARIS · MUNICH · VIENNE · BUDAPEST · BELGRADE & CONSTANTINOPE

LONDRES
 LA MANCHE
 PARIS
 STUTTGART
 MUNICH
 VIENNE
 BUDAPEST
 BELGRADE
 BUKAREST
 MER NOIRE
 CONSTANTINOPE
 SALONIQUE

LONDRES-PARIS-VIENNE
 Tous les Jours
 LONDRES (Charing-Cross) Départ 8 h 30
 PARIS (Gare de l'Est) Arrivée 10 h 15
 VIENNE (Gare de l'Est) Arrivée 12 h 30

PARIS-CONSTANTINOPE
 Mercredi... PARIS (Gare de l'Est) Départ 7 h 30
 Jeudi... VIENNE Arrivée 10 h 15
 Vendredi... BUDAPEST Arrivée 12 h 30
 Samedi... BELGRADE Arrivée 15 h 00
 Dimanche... CONSTANTINOPE Arrivée 18 h 00

PARIS-BUKAREST
 Jeudi et Dimanche... PARIS (Gare de l'Est) Départ 7 h 30
 Vendredi et Lundi... VIENNE Arrivée 10 h 15
 Samedi et Mardi... BUDAPEST Arrivée 12 h 30
 Mercredi... BUKAREST Arrivée 15 h 00

Pour tous renseignements, consulter les
 Livrets spéciaux publiés par le Compagnon des
 Chemins de fer de l'Est et le Compagnon
 international des Wagons-Lits.

For further particulars look at the special
 Tour-Books published by the Chemins de fer
 de l'Est, and also by the International
 Sleeping-Car Company.

29, rue CHAIX (anciennement Chemin) 18, rue Brunel, Paris.

EK 7. Orient Express'in yolcularını Pera Palas'a taşımak için kullanılan tahtırevan.²⁹⁴



²⁹⁴ Fotoğraflar yazar tarafından çekilmiştir.




EK 8. Paskalya'da Kutsal Kabir Kilisesi'ni ziyaret eden Hristiyanlar, Kudüs 1890'lar.



Kaynak: Nance, a.g.m., s. 1057.

EK 9. Tez Orijinallik Raporu

 <p>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU</p>
<p>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA</p> <p style="text-align: right;">Tarih: 23/01/2022</p> <p>Tez Başlığı : Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizm (1850-1923)</p> <p>Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 77 sayfalık kısmına ilişkin, 23/01/2022 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda işaretlenmiş filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 4'tür.</p> <p>Uygulanan filtrelemeler:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- <input checked="" type="checkbox"/> Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç 2- <input checked="" type="checkbox"/> Kaynakça hariç 3- <input checked="" type="checkbox"/> Alıntılar hariç 4- <input type="checkbox"/> Alıntılar dâhil 5- <input checked="" type="checkbox"/> 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç <p>Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.</p> <p>Gereğini saygılarımla arz ederim.</p> <p style="text-align: right;">23/01/2022</p> <p>Adı Soyadı: Özgün FORLAR YAZICI Öğrenci No: N18234054 Anabilim Dalı: Tarih Programı: Tarih</p>
<p>DANIŞMAN ONAYI</p> <p>UYGUNDUR.</p> <p>_____ Prof. Dr. Mehmet Veli SEYİTDANLIOĞLU</p>



HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
MASTER'S THESIS ORIGINALITY REPORT

HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
HISTORY DEPARTMENT

Date: 23/01/2022

Thesis Title : Tourism in the Ottoman Empire (1850-1923)

According to the originality report obtained by myself/my thesis advisor by using the Turnitin plagiarism detection software and by applying the filtering options checked below on 23/01/2022 for the total of 77 pages including the a) Title Page, b) Introduction, c) Main Chapters, and d) Conclusion sections of my thesis entitled as above, the similarity index of my thesis is 4 %.

Filtering options applied:

1. Approval and Declaration sections excluded
2. Bibliography/Works Cited excluded
3. Quotes excluded
4. Quotes included
5. Match size up to 5 words excluded

I declare that I have carefully read Hacettepe University Graduate School of Social Sciences Guidelines for Obtaining and Using Thesis Originality Reports; that according to the maximum similarity index values specified in the Guidelines, my thesis does not include any form of plagiarism; that in any future detection of possible infringement of the regulations I accept all legal responsibility; and that all the information I have provided is correct to the best of my knowledge.

I respectfully submit this for approval.

23/01/2022


Name Surname: Özgün FORLAR YAZICI
Student No: N18234054
Department: History
Program: History

ADVISOR APPROVAL

APPROVED.

Prof. Dr. Mehmet Veli
SEYİTDANLIOĞLU

EK 10. Etik Komisyon Muafiyet Formu

 <p>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TEZ ÇALIŞMASI ETİK KOMİSYON MUAFİYETİ FORMU</p>
<p>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA</p> <p style="text-align: right;">Tarih: 23/01/2022</p> <p>Tez Başlığı: Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizm (1850-1923)</p> <p>Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır, 2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmasını gerektirmemektedir. 3. Beden bütünlüğüne müdahale içermemektedir. 4. Gözlemsel ve betimsel araştırma (anket, mülakat, ölçek/skala çalışmaları, dosya taramaları, veri kaynakları taraması, sistem-model geliştirme çalışmaları) niteliğinde değildir. <p>Hacettepe Üniversitesi Etik Kurullar ve Komisyonlarının Yönergelerini inceledim ve bunlara göre tez çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kurul/Komisyon'dan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.</p> <p>Gereğini saygılarımla arz ederim.</p> <p style="text-align: right;">23/01/2022</p> <p>Adı Soyadı: Özgün FORLAR YAZICI</p> <p>Öğrenci No: N18234054</p> <p>Anabilim Dalı: Tarih</p> <p>Programı: Tarih</p> <p>Statüsü: <input checked="" type="checkbox"/> Yüksek Lisans <input type="checkbox"/> Doktora <input type="checkbox"/> Bütünleşik Doktora</p>
<p><u>DANIŞMAN GÖRÜŞÜ VE ONAYI</u></p> <p style="text-align: center;">_____ Prof. Dr. Mehmet Veli SEYİTDANLIOĞLU</p> <p>Detaylı Bilgi: http://www.sosyalbilimler.hacettepe.edu.tr</p> <p>Telefon: 0-312-2976860 Faks: 0-3122992147 E-posta: sosyalbilimler@hacettepe.edu.tr</p>



HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
ETHICS COMMISSION FORM FOR THESIS

HACETTEPE UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES
HISTORY DEPARTMENT

Date: 23/01/2022

Thesis Title: Tourism in the Ottoman Empire (1850-1923)

My thesis work related to the title above:

1. Does not perform experimentation on animals or people.
2. Does not necessitate the use of biological material (blood, urine, biological fluids and samples, etc.).
3. Does not involve any interference of the body's integrity.
4. Is not based on observational and descriptive research (survey, interview, measures/scales, data scanning, system-model development).

I declare, I have carefully read Hacettepe University's Ethics Regulations and the Commission's Guidelines, and in order to proceed with my thesis according to these regulations I do not have to get permission from the Ethics Board/Commission for anything; in any infringement of the regulations I accept all legal responsibility and I declare that all the information I have provided is true.

I respectfully submit this for approval.

23/01/2022

Name Surname: Özgün FORLAR YAZICI
Student No: N18234054
Department: History
Program: History
Status: MA Ph.D. Combined MA/ Ph.D.

ADVISER COMMENTS AND APPROVAL

Prof. Dr. Mehmet Veli
SEYİTDANLIOĞLU