

Acentayı Takip Etmek: 19. Yüzyıl Sonlarında İstanbul'da Paket Turlar

Following Agency: Package Tours in Istanbul in the Late 19th Century

Emre ÇELİK*

* Dr. Öğr. Üyesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, 61080, Trabzon.

E-posta: emrecelik13@ktu.edu.tr

ORCID: 0000-0002-9871-0814

MAKALE BİLGİLERİ

Makale işlem bilgileri:

Gönderilme tarihi: 19 Haziran 2023

Birinci düzeltme: 23 Eylül 2023

İkinci düzeltme: 8 Ekim 2023

Kabul: 10 Ekim 2023

Anahtar sözcükler: Paket tur, Seyahat, Turizm, İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu.

ARTICLE INFO

Article history:

Submitted: 19 June 2023

Resubmitted: 23 September 2023

Resubmitted: 8 October 2023

Accepted: 10 October 2023

Key words: Package Tour, Travel, Tourism, Istanbul, Ottoman Empire.

GİRİŞ

Günümüzde yüz milyonlarca insan için hayatlarının ayrılmaz bir parçası olan turistik geziler insanlık tarihi göz önüne alındığında oldukça yeni bir gelişmedir. İlk örneklerine İngiltere'de ve Avrupa ülkelerinde karşılaşılan kitlesel turizm, 19. yüzyılda Sanayi Devrimi'nin yarattığı alt yapı so-

ÖZ

19. yüzyılda buhar enerjisiyle birlikte seyahat tarihinde büyük bir dönüşüm meydana gelmiş ve modern turizm biçimlenmiştir. Bu gelişmenin sonucunda dünya genelinde milyonlarca insan seyahat etmeye başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu da sahip olduğu tarihsel ve kültürel zenginliğin yanı sıra güncel politik varlığı nedeniyle dünyanın çeşitli yerlerinden binlerce turisti kendine çekmiştir. Osmanlı toprakları dönemin gezi programlarında en çok yer verilen ülkelerden biri olmuştur. Aynı dönemde İstanbul da başkent olması nedeniyle modern turizm endüstrisi için özel bir konuma sahipti. Alt yapısı dünya çapında giderek genişleyen turizm endüstrisinde turistler gezinin başlangıcında ödedikleri ücretle İstanbul gezilerini her şey dâhil olarak rahatlıkla gerçekleştirebilmekteydiler. Turistlerin yapması gereken tek şey acenta ve rehberi takip etmektir. Bu çalışmanın da ana hedefi olan İstanbul merkezli paket turlar genellikle kısa süreli gerçekleşmekteydi. Şehri, standart plan kapsamında grup halinde ziyaret eden turistler seyahatlerini, İstanbul'u aynı sistem içerisinde yeni müşterilerine sunan acentanın standart bir programının bir parçası olarak deneyimlemekteydiler. Acenta, müşterilerine aynı ürünü satmaktaydı. 19. yüzyılda İstanbul'a düzenlenen paket tur gezileri kapsamında ilan edilen seyahat programları ve seyahatnameler çalışmanın ana kaynak yığını oluşturmaktadır. Bu kaynakların yanı sıra dönemin turizm endüstrisinin bileşenleri paket tur gezilerinin müşteri kitlesi, içeriği ve hedeflerini anlamak için dikkate alınmakta ve dönemin genel resmi içerisinde sahip oldukları yer incelenmektedir.

ABSTRACT

In the 19th century, a great transformation occurred in the history of travel with steam energy and modern tourism took shape. As a result of this development, millions of people around the world started to travel. The Ottoman Empire attracted thousands of tourists from various parts of the world due to its historical and cultural wealth as well as its current political presence. The Ottoman lands were one of the countries that were mostly included in the travel programs of the period. Being the capital city, Istanbul had a special position for the modern tourism industry. In the tourism industry, the infrastructure of which is gradually expanding around the world, tourists could easily make all-inclusive trips to Istanbul for the price they paid at the beginning of the trip. All the tourists had to do was to follow the agency and the guide. Package tours to Istanbul in the 19th century, which is the main goal of this study, were generally short-term. Tourists who visited the city as a group within the scope of the standard plan were experiencing their trips within the system of the agency that showed the city to other tourists within the same system. The agency was selling the same product to its customers. Travel programs and travelogues announced within the scope of package tour trips to Istanbul in the 19th century were the main axis of the study. In addition to these resources, the components of the tourism industry of the period will be taken into account in order to understand customer base, content and objectives of the package tour trips and its place in the general picture of the period will be examined.

nucunda gelişmiş ve buhar enerjisinin nüfuz ettiği coğrafyalarda kendisine yer edinmiştir (Urry 2015). Sanayi Devrimi, insanların kişisel istek ve talepleri doğrultusunda tüketebilecekleri boş zaman kavramını kurumsallaştırırken, buharlı gemilerin ve trenlerin mesafeleri daha önce hiç olmadığı kadar hızlı bir biçimde kat etmesi insanların kitlesel düzeyde, yeni yerler görmek ve eğ-

lenmek için evlerinden dışarıya adım atmalarına olanak tanımıştır. Bu değişim, *Şark Ekspresi'nde Cinayet* adlı romandaki ünlü tren ya da *Titanic* filmindeki devasa gemi örneğinde olduğu üzere modern ulaşım araçlarının kazandırdığı hız, dakiklik ve konfor sonucunda meydana gelmiştir. Seyahat araçlarının değişen yapısı, konaklama imkânlarının gelişmesi, seyahat acentaları ve seyahat şirketlerinin turizm endüstrisinin potansiyelinin farkına vararak yaptıkları yatırımlar dünya çapında bir hareketliliğin doğmasına ve gelişmesine katkı sağlamıştır (Löschburg 1998).

Turistik seyahatlerin giderek geniş kesimler tarafından benimsenmesi, yeni bir endüstrinin doğmasına yol açmıştır. Seyahat şirketleri, seyahat el kitapları ve ünlü otel zincirleri bu gelişmenin görünür sonuçları arasında sayılabilir. Bütün bu araçların varlığı, geleneksel seyahatin doğasına ilişkin yerleşik kalıpların kaybını beraberinde getirmiştir. Buhar çağından önceki kuşakların macera olarak deneyimlediği ve seyahatnamelelerinde ölümsüzleştirdiği yolculuklar giderek sıradanlaşmış, seyahat bir macera ve bireysel bir deneyim olmaktan uzaklaşmıştır. Ünlü yazar Stefan Zweig, *Yolculuklar Üzerine* adlı eserini kaleme aldığı 20. yüzyılda, seyahat tarihinde yaşanan bu değişime ilişkin şu gözlemi yapar “ta eski çağlardan bu yana ‘seyahat’ deyince insanların aklına bir an için macera ve tehlike gelirdi. Seyahat kelimesinin içinde hep birçok rastlantının yanı sıra çekici bir güvensizlik de vardı” (Zweig 2011).

Modern turizme yönelik en önemli eleştirileri dile getiren kişilerin vurguladığı üzere milyonlarca insanın kısa sürelerde seyahat edebilir hale gelmesi, seyahat edilen alana dair yoğun kavrayışın büyük oranda azalmasıyla sonuçlanmıştır. Anti-turizm olarak ifade edilen bu bakış açısına göre modern turizm; gördükleri yerlerin ve nesnelerin içeriğine vakıf olmayan ve seyahat için hazırlanan el kitaplarında yazdığı ya da gezi rehberi tavsiye ettiği için seyahat eden kitlelerle özdeşti (Buzard 1993). Geleneksel seyahat anlayışına bağlı toplumun üst sınıfları tarafından dile getirilen bu eleştirilere karşın modern seyahat biçimi, buhar enerjisinin adım attığı her yerde kendine yer bulmuştur.

OSMANLI TOPRAKLARINA YÖNELİK TURİSTİK GEZİLERİN DEĞİŞİMİ

Seyahat tarihinde yaşanan gelişmelerin etkileri ilk olarak ortaya çıktıkları Avrupa kıtası ile sınırlı kalmamış ve zaman içerisinde buhar enerjisinin adım attığı farklı ülke ve coğrafyalarda da benzer yapısal değişiklikler ortaya çıkmıştır. Bu değişimde kilit rol oynayan ulaşım araçları olmuştur. 1830'lu yıllarda buharlı gemiler vasıtasıyla Avrupa başkentleri ile yakınlaşan Osmanlı coğrafyası, yüzyılın ikinci yarısında doğrudan demiryolu bağlantısının tamamlanması sonucunda Avrupa ile büyük oranda bütünleşmiştir (Engin 1993; Uygun 2015). Bu gelişme sonucunda Osmanlı İmparatorluğu ekonomik ilişkiler açısından da dünya ekonomisine eklenmiş ve imparatorluk büyük bir değişim sürecine girmiştir. Buharlı ulaşım araçları hem sağladıkları hız hem de planlı seyahat programlarına sahip olmaları nedeniyle yolculuk kalitesini artırmış ve bağlantılı yolculukları mümkün hale getirmiştir. Bunun yanı sıra yolcular açısından en önemli kazanım rüzgâr ve hayvan gücü gibi doğal enerji kaynaklarına bağımlılığın son bulması olmuştur.

Ali Behdad (2007) başta olmak üzere Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen seyahatler hakkında eserler kaleme alan yazarlar; bu yolculukların 1830'lu yıllardan itibaren kabuk değiştirmeye başladığı ve bu aşamadan itibaren modern ulaşım araçlarının etki alanına giren kıyı bölgelere yönelik gezilerin macera hüviyetinden uzaklaşarak birer mekân tüketimi biçimini almaya başladığı hakkında hemfikirdirler (Behdad 2007; Işın 2016). Böylece eski dönemlerde büyük girişimler ve tehlikeler ile özdeş hale gelen Doğu yolculukları, yerini sıradan sözcüğü ile ifade edilen günlük yolculuk deneyimlerine bırakmıştır. Bu değişimi dönemin seyahat süreleri üzerinden incelemek mümkündür. 19. yüzyılın sonlarında Osmanlı İmparatorluğu'ndan Fransa'nın Marsilya şehrine gemiyle altı günde ulaşmak mümkündü (Mustafa Said Bey 2004). Ünlü Doğu Ekspresi ise 20. yüzyılın başında Paris-İstanbul seferini 62 saatte gerçekleştirmekteydi (Belorgey 2015). Dönemin önemli yazarlarından Ahmed İhsan Bey'in 1893 yılında ifade ettiği üzere ulaşım ve konaklama alt yapısının seyahat etmeyi

kolaylaştırması sonucunda gezmek için gerekli olan tek şey maddi kaygıların giderilmesinden ibaretti ve Osmanlı toprakları bir istisna değildi (Ahmed İhsan Bey 1893). Ancak burada Osmanlı toprakları söz konusu olduğunda önemli bir ayrıma dikkat etmek gerekmektedir. Reinhold Schiffer'in haklı olarak işaret ettiği üzere seyahat biçimi ve imkânları dikkate alındığında Osmanlı coğrafyasını kendisine özgü kılan bir durum hâla varlığını sürdürmekteydi. Buharlı gemilerin ve trenlerin Osmanlı İmparatorluğu'nda etki alanını genişletmesine rağmen bu ulaşım araçlarının faaliyet gösterdikleri alanlar imparatorluğun görece sınırlı bir kısmıydı. Bu nedenle sanayileşen ülkelerden gelen turistler için kıyı bölgeler ve büyük şehirler modern ulaşım araçlarının varlığı nedeniyle güncel bir seyahat deneyimi sunarken, imparatorluğun iç bölgeleri geleneksel ulaşım araçlarına bağımlılığın sürmesi nedeniyle buhar çağından önceki dönemi hatırlatmaktaydı. Dolayısıyla Osmanlı topraklarının iç bölgelerinde seyahat etmek modern dünyadan uzaklaşmak anlamına gelmekteydi (Schiffer 1999). Bu açıdan önemli bir gelişme 1844 yılında İngiliz Peninsular and Oriental Company'nin düzenlemiş olduğu Akdeniz gezisidir. Geziye katılan yazar William Makepeace Thackeray, "İstanbul'un dillere destan girişi" başta olmak üzere "Akdeniz'in o meşhur kıyılarını" yeni seyahat aracı olan bir buharlı gemide gerçekleştirirken katıldığı gezi tarihteki ilk Akdeniz kurvaziyer gezisi olarak değerlendirilmekteydi (Thackeray 2022). Bu süreç yüzyılın ikinci yarısında hızlanmıştır. 1863 yılında başkent İstanbul'da düzenlenen sergiyi ziyaret eden Avrupalı turistlerin şehirdeki gezileri ve ünlü Amerikalı yazar Mark Twain'in de aralarında bulunduğu Amerikalı bir gezi grubunun 1867 yılında düzenlediği Avrupa ve Doğu gezisi Osmanlı turizm tarihinin gelişimi açısından dikkate değerdir (Twain 1911; Önsoy 1983). Bu gezilerin süreklilik arz etmeyen tekil örnekler oldukları düşünüldüğünde en önemli aşamanın zamanın önde gelen gezi acentalarının Osmanlı topraklarını tur sistemleri içerisine alması sayılabilir. Yüzyılın ikinci yarısında Alman Carl Stangen'in ve İngiliz Thomas Cook'un düzenlediği geziler, Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen gezilerin sistemleşmesi açısından önemlidir (Williamson

1998; Withey 1998). Böylece Osmanlı şehirleri paket tur sistemi içerisinde yer almaya başlamıştır.

Sanayileşen seyahatin yeni doğasının bir parçası olarak ortaya çıkan ve Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen yolculukların yapısal bir değişim geçirmesinde etkili olan iki önemli unsur daha mevcuttur. Bunlardan ilki seyahat el kitaplarıdır. Örnekleri uzun yüzyıllardır Avrupa'da kullanılmakta olan seyahat el kitapları, seyahat biçiminin değişmesi sonucunda seyahat eden birey sayısında meydana gelen artışın bir ifadesi olarak Osmanlı toprakları için de yayınlanmaya başlamıştır (Buzard 1993). Seyahat anlatılarında yer verilen tavsiyelerden farklı olarak bu eserler sistematik bir biçimde ve maddi gerçekler göz önüne alınarak kaleme alınmış ve seyahat edecek olan bireylerin gündelik ihtiyaçları merkeze alınarak hazırlanmıştır. 1820'li yıllardan itibaren piyasada kendisine yer edinen eserler farklı dillerde de kaleme alınmıştır. (Schiffer 1999). Örneğin 1887 yılında İstanbul'u ziyaret eden Rus din adamı Koptev, Arhimandrit Antoni'nin *Putevoditel Po Konstantinopolyu* adlı 1884 basım Rusça seyahat el kitabını şehir turu esnasında kullanır (Ünal vd. 2022). Ancak dönemin önde gelen seyahat el kitapları arasında İngiliz John Murray ve Alman Baedeker yayınevlerinin eserleri gelmektedir.

Gezi rehberlerine ek olarak seyahat endüstrisinin gelişimi doğrultusunda ortaya çıkan bir diğer önemli gelişme seyahat acentalarının ortaya çıkışıdır. Önceki yüzyıllarda Avrupa kıtasında seyahat eden İngiliz aristokrasinin genç erkek üyelerine Büyük Tur yolculuklarında eşlik eden rehberlerin yerini bir sistem içerisinde ve doğrudan ticari amaçlarla hareket eden seyahat acentaları almıştır (Black 1985; Löschburg 1998). İngiliz Thomas Cook (1808-1892) özelinde gelişimi takip edilebilen bu acentalar faaliyet alanlarını dünyanın önemli kısmına taşımış ve Osmanlı İmparatorluğu'nda da işletmeler açmışlardır. Cook acentasının Yafa, Hayfa, Kudüs, Beyrut ve İstanbul başta olmak üzere Osmanlı topraklarının turistik açıdan en yüksek potansiyele sahip bölgelerinde temsilcileri bulunmaktaydı. Başkent İstanbul'daki adres ise 170, Grande Reu du Pera'ydı (Thomas Cook 1896; Williamson 1998).

19. YÜZYILDA PAKET TUR GEZİLERİ VE İÇERİKLERİ

Turistik gezilere daha önceki tarihlerde rastlanmasına rağmen 19. yüzyılda paket tur gezileri dönemin getirdiği bir yenilikti. Bu dönemde seyahat alt yapısının değişmesi ve seyahat edebilecek birey sayısının artışı nedeniyle seyahat tarihinde benzeri olmayan bir gelişme yaşanmıştır. Seyahat, ticari bir biçim kazanmış ve bireyler sadece gezip görmek amacıyla seyahat etmeye başlamıştır. Bu süreç Osmanlı topraklarını da içerisine almış ve Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaret edecek turistler için seyahat acentalarının paket tur gezileri başta olmak üzere çeşitli seyahat alternatifleri oluşmuştur. Bu gezi alternatiflerinden ilki turistlerin ulaşım araçlarını kendi başlarına kullanarak gerçekleştirebilecekleri bireysel ya da grup gezileriydi. Bu gezilerin herhangi bir düzenleyicisi bulunmamaktaydı. Turistler tüm gezi programını hazırlarken sorumluluğu ve tehlikeleri üstlenmekteydiler. Bir diğer alternatif ise seyahat rehberlerine başvurmaktı. Bu tür gezilerde turistler ulaşım araçlarını kendileri kullanarak başkent İstanbul'a gelmekte ve şehirde bizzat kendilerinin temin ettiği gezi rehberleri aracılığıyla gezilerini gerçekleştirmekteydi. Örneğin, kendisi de bir İstanbul seyahat rehberi kaleme alan Demetrius Coufopoulos, turistlere rehberlik hizmeti veren kişilerden bir tanesiydi. Turistler, şehre gelmeden kendisiyle iletişime geçerek bir İstanbul gezisi satın alabilmekteydi (Coufopoulos 1910). Döneme ait seyahat rehberlerinde kendilerinden dragoman olarak bahsedilen bu tercüman-rehberler genellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun Müslüman olmayan vatandaşları arasından çıkmaktaydı (Arslan ve Polat 2016). Turistler, bu kişileri otellerde ya da şehre giriş yaptıkları istasyon ve limanlarda bulabilmekteydi (Murray 1899). Seyahatnameler ve rehber el kitapları turistleri, günlük ücret karşılığında hizmet veren bu kişilere karşı uyarmaktaydı (Coufopoulos 1910; Müller 2010; Amicis 2013). Son olarak ise turistlerin gezinin başlangıcından itibaren her aşamasını bir ücret karşılığında seyahat acentasına ya da seyahat şirketine devrettiği paket turlar gelmektedir. Paket turlar; birkaç ülkeyi kapsayan ve büyük bir gemi ile gerçekleştirilen

kurvaziyer gezileri şeklinde olabileceği gibi sadece bir şehri ya da birkaç şehri içeren dar kapsamlı turlar biçiminde de satışa sunulmaktaydı. Bu dönemde Thomas Cook, Carl Stangen, Hamburg-American Line, Frank C. Clark, Thomas Cook and Sons, Ramond and Whitcomb ve Heny Gaze and Sons paket tur düzenleyen acenta ve şirketlerden bazılarıydı.

Seyahat şirketleri gezilerini yılın belirli dönemleri için basın ve kendi yayın organları aracılığıyla ilan etmekteydi. Şirketler gezilerinin kamuoyuna ulaşmasına özen göstermekteydi. Gazetelere verilen ilanlarda potansiyel müşteri kitlesine hitap eden bu ticari kuruluşlar, birer ürün olan gezilerin içerikleri hakkında genel ve detaylı bilgiler verirken benzerlerinden hangi açıdan üstün olduklarının altını çizmeyi ihmal etmemekteydi (Hamburg American Line 1894; Thomas Cook 1894). Örneğin Cook acentası, kendisini Osmanlı yerel turizm endüstrisinin kronik sorunlarına çözüm olarak sunmakta ve turistleri yerel unsurların insafına terk etmediğini dile getirmekteydi. Pazarlama stratejisini Osmanlı hizmet sağlayıcılarının geri kalmışlığı ve düzensizliği üzerine kurmaktaydı (Thomas Cook t.y.). Gazetelerde yer alan ilanların yanı sıra acentalar kendi yayınları aracılığıyla, çalışanlarının sunduğu hizmetin kalitesi ve dünyanın çeşitli yerlerindeki acentalıkları aracılığıyla müşteri kitlesini etkilemeye çalışmaktaydı (Clark t.y.).

19. yüzyıla Osmanlı topraklarına seyahat etmek için gerekli zamana ve paraya sahip olan turistlerin yapması gereken tek şey ilgili acentaya başvurmak ve parasını ödemektir. Satın aldığı ve içeriğini detay düzeyinde bildiği paket tur seyahati kapsamında gezisini gerçekleştirmek üzere yola çıkmaya hazır olan turistlerin pasaportunu ve valizini hazırlaması dışında yapması gereken bir şey yoktu. Thomas Cook acentası pasaport ve vize işlemlerini de ücret karşılığında gerçekleştirmekteydi (Thomas Cook 1902). Turist, İstanbul için kaleme alınmış seyahat el kitaplarını okuyabilir ya da bölgeyi ziyaret etmiş eski ziyaretçilerin seyahatnamelerine başvurarak bireysel hazırlıklarını yapabiliyordu. Böylece önceki yüzyıllardan farklı olarak mevcut seyahat ağı içerisinde turist, gezisini sadece ücretini ödeyerek yerel unsurlar-

la yapılacak pazarlık, dil problemi, gezinin günlük planlanması ve ortaya çıkabilecek sorunlar başta olmak üzere tüm olası sorularından uzaklaşmış bir biçimde gerçekleştirebilmekteydi. Turist, acentaların onlarca yıllık tecrübesi ve geniş bürokratik ağının güvencesi altında fotoğraf makinesini ya da çizim defterini yanına alabilir ve gezisini ölümsüzleştirebilirdi.

Bu noktada Osmanlı topraklarının neden bir çekim merkezi diğer bir ifade ile turistlerin neden özellikle Osmanlı coğrafyasını ve belirli şehirleri ziyaret ettiğini ortaya koymak önemlidir. Her şeyden önce Batılıların zihinlerinde yer alan ve seyahatnamelerde sürekli olarak Binbir Gece Masalları ile özdeşleştirilen Doğu imgesi nedeniyle Osmanlı toprakları bir çekim merkeziydi (Ibanez 2006). Seyahatnamelerde sürekli vurgulanan ve İstanbul'u bir turizm güzergâhı olarak değerli kılan diğer bir özellik şehrin olağanüstü panoramik görüntüsüydü (Schiffer 1999; Amicis 2013). İstanbul'un bir cazibe alanı olmasının nedenlerinden bir tanesi de şehrin Osmanlı tarihinin uzun serüvenini yansıtmasıydı. Avrupalıların zihninde uzun yüzyıllar boyunca düşman öteki imgesi ile yer eden ve 19. yüzyılda artık eski güçlü konumunda olmayan Osmanlı İmparatorluğu yine de büyük bir merak konusuydu. Yeniçeriler, camiler, efsaneler ve hurafeler başta olmak üzere Batı dünyasında Osmanlı denildiğinde akla gelen ilk yerlerden bir tanesi, belki de en önemlisi başkent İstanbul'du. Bu durum özellikle 1876 yılından itibaren iktidarda olan II. Abdülhamid'in (1876-1909) merak konusu bir padişah imgesine sahip olmasıyla yeni bir anlam kazanmıştır. Padişah, Cuma günü düzenlenen selamlık merasimi nedeniyle turistik bir imge haline dönüşmüştür.

İstanbul'un Osmanlı hâkimiyetinden çok öncelere giden kadim tarihi de değerliydi. İstanbul'u temsil eden tek bir turistik eser olmasa da Hristiyan dinine mensup Batılı turistler için Ayasofya Camii büyük bir önem taşımaktaydı (Schiffer 1999). Denilebilir ki Ayasofya Camii'ni görmeden tamamlanan bir İstanbul gezisi amacına ulaşmaktan uzaktı. Yine İstanbul'un modern durumu; bir Babil Kulesi'ni andıran farklı etnik ve dini unsurlara ev sahipliği yapması nedeniy-

le turistik bir değere sahipti. İstanbul'un ulaşım açısından kolay erişilebilir bir şehir olması da her yıl binlerce turist şehri ziyaret etmesine olanak tanımaktaydı. Kuşkusuz her bir turist için günümüzde de olduğu üzere şehrin farklı bir bileşeni özel bir anlama sahipti. Bununla birlikte şehrin tüm bu özelliklerinin turistik bir varış yeri olarak öne çıkmasında etkili olduğunu söylemek mümkündür. İstanbul, hayali ve gerçek Doğu'nun başkenti ve merkeziydi. 19. yüzyılda özellikle de İncil Arkeolojisi araştırmalarının bir sonucu olarak da artan arkeolojiye yönelik ilginin cezbediği Batılı turist kabileleri Filistin ve Suriye bölgelerini ziyaret etmekteydi (Shaw 2015). Bu bölgelerdeki ilginin geçmişin dini izlerini güncel bir formda görmek olduğu söylenebilir. Ancak İstanbul göz önüne alındığından Roma ve Yunan mirasının Kutsal Topraklarda olduğu kadar belirleyici bir role sahip olduğunu söylemek zordur.

Paket tur gezileri bireylerin kendi başlarına organize ettikleri ve içeriklerini özgürce kendilerinin belirleyebildiği gezilerden farklı olarak turistlerin kabile olarak seyahat ettikleri gezilerdi. Turistler, ancak acenta ya da şirket tarafından ilan edilen tarihlerde gezilerini gerçekleştirebilmekteydi. Turistler paket tur gezilerinde, daha yola çıkmadan gezinin her adımından saat dakikliğinde haberdar olabilmekteydi ve böylelikle gezilerin içeriklerini detaylarına kadar bilmekteydiler. Bu açıdan bakıldığında bilinmeze doğru yola çıkılan bir gezi olmaktan öte standart bir biçimde satılan bir ürün söz konusuydu. Onaran'ın (2015) ifade ettiği üzere seyahatlerin içerdiği macera azalmış ve tekrarlardan oluşan bir seyahat arzı ortaya çıkmıştır (Onaran, 2015). Bu açıdan bakıldığında turistlerin acentaya bağımlılığı söz konusuydu ve gezi ekibini kendilerinin belirleme özgürlüğü yoktu. Dönemin turizm karşıtlarının ifadelerinde sıklıkla karşılaşılan acentaya bağımlı turist imgesinin bu gezilerde somutlaştığını söylemek mümkündür (Buzard 1993). Paket tur gezilerinin dönemin seyahat el kitapları ve gezi şirketlerinin gezilerine dair ilan ve yayınlarda yer verildiği üzere Osmanlı topraklarını yılın belirli dönemlerinde ziyaret ettikleri görülmektedir. İstanbul için yılın en uygun dönemleri ilkbahar ve sonbahar aylarıydı (Murray 1899). Paket turlar mevsim özellikleri dikkate alınarak

genellikle bahar aylarında Osmanlı topraklarını başta Mısır, Kutsal Topraklar, İzmir ve İstanbul olmak üzere satışa sunulmaktaydı (Thomas Cook t.y.; Baedeker 1906). Örneğin 1902 yılında New York'tan yola çıkarak Avrupa ve Akdeniz gezisini düzenleyen Celtic adlı gemideki turistler İstanbul'u Mart ayında ziyaret etmişlerdi (McCready ve Tyndall 1902).

Paket tur gezileri sadece İstanbul merkezli olabileceği gibi Osmanlı coğrafyasının birkaç bölgesini içeren genel bir gezinin parçası olarak da gerçekleştirilmekteydi ve İstanbul gezisi de bu genel planın içerisinde bir anlama sahipti. Turistler, İstanbul'u ana gezi programının bir parçası olarak ziyaret ediyorlarsa şehirde geçirdikleri gün sayısı genellikle bir haftayla sınırlanmaktaydı. Turistlerin en uzun süre geçirdikleri iki bölge ise Kutsal Topraklar ve Mısır'dı (Hamburg American Line 1894).

Turistler, İstanbul'da karaya çıkış işlemleri esnasında gerekli pasaport ve vizeye sahip olup olmadıkları incelendikten ve gümrük işlemleri gerçekleştirildikten sonra kendilerini bekleyen acentanın temsilcileriyle birlikte İstanbul'un en Batılaşmış bölgesi olan Pera'daki otellere gitmekteydi (Leland 1890). Turistler, İstanbul'daki gezileri boyunca buradaki otellerde ikamet etmekteydi. Bunun yanı sıra bazı turistlerin büyük gemiler olan kurvaziyer gemilerinde gecelediklerini gösteren örneklerin varlığı konaklama olanaklarının çeşitliliğini göstermektedir (Oehler 1906; Jacob 1907). Bununla birlikte İstanbul ziyaretinin özellikle Kutsal Topraklarda yapılacak bir geziden en önemli farkı konaklama alt yapısının oldukça gelişmiş olmasıydı. Kutsal Topraklarda turistler 20. yüzyılın başına kadar çadırlarda konaklamak zorunda kalırken İstanbul'da büyük bir konfor içerisinde gezilerini gerçekleştirebilmekteydiler (Boyar ve Fleet 2017).

Paket tur seyahatine katılan turist kabilelerinin gezilerini genel olarak dönemin bir İstanbul turundan ayırmak mümkün değildir. Turistlerin gezilerini bireysel ya da acenta aracılığıyla gerçekleştirmeleri İstanbul programlarında belirgin bir farklılık yaratmamakta ve turistler bugün de olduğu gibi neredeyse aynı tip bir İstanbul programının parçası olarak şehri kat etmekteydiler.

Bu tur genel olarak İstanbul'un tarihi ve güncel öneme sahip eser ve bölgelerini kapsamaktaydı. Thomas Cook acentası tarafından 1897-1898 yılları arasında ilan edilen seyahat programında yer alan İstanbul turu bu açıdan paket turların içeriklerinin somutlaşmasını sağlayacaktır. Turistlerin sahip oldukları imkân ve sınırlılıkları görmek adına Thomas Cook acentasının tercih edilmesi dönemin önde gelen ve adı turizm ile özdeşleşmiş seyahat acentası olmasından ileri gelmektedir.

Acentalar broşürlerini Osmanlı topraklarındaki faaliyetlerini, müşterilerine kendilerini neden tercih etmeleri gerektiğini hatırlatmak üzere kullanmakta ve geniş faaliyet alanı, bölgedeki başarılı kariyeri ve yerel unsurlara bağımlılığı minimum seviyeye indirmesi başta olmak üzere çeşitli vurguları kullanmaktaydı. Broşürde Osmanlı toprakları için birçok gezi programı mevcuttu. 1898 yılının paket tur olarak düzenlenecek olan ilk İstanbul gezisi, Londra çıkışlı olarak başlayacak ve Mısır ve Kutsal Topraklarda yapılacak gezinin ardından bağlantılı olarak gerçekleştirilecekti. Cook turist kabilelerinin 2, 16 ve 30 Nisan 1898 tarihlerinde Beyrut'tan ayrılmaları ve iki gün sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli ticaret limanlarından biri olan İzmir'e ulaşmaları beklenmekteydi. İzmir'de şartlar uygun olduğu takdirde özel bir tren ile tarihi bir yer olan Efes ziyaret edilecek ve ardından turistler gezilerinin bir sonraki aşaması İstanbul'a ulaşmak üzere yola çıkacaklardı. 6 Nisan günü İstanbul'da olmaları beklenen turistleri acentanın şehirdeki görevlileri karşılayacak ve karaya çıkış işlemleri dâhil gerekli tüm prosedürlerin yerine getirilmesinde kendilerine yardımcı olacaklardı. Kafilenin İstanbul gezisi dokuz gün sürecek ve tüm harcamalar gezinin başında ödenmekteydi. Buradan da anlaşılacağı üzere turistlerin bireysel istek ve talepleri dışında herhangi bir ücret ödemedi İstanbul gezilerini tamamlamaları mümkündü. Şehirdeki gezi programı çarşamba günü boğazda yapılacak bir vapur gezisiyle başlayacak ve turistler perşembe günü Üsküdar'ı Çamlıca Tepesi'ni, Rifai Dervişlerini ziyaret ettikten sonra geceyi geçirmek üzere otellerinin bulunduğu Pera'ya döneceklerdi. Ertesi gün Cuma olması

nedeniyle elçiliklerin başvurusu üzerine selamlık resmine kabul edilmesi beklenen turistler, dönemin en önemli siyasi figürlerinden olan Sultan II. Abdülhamid'i görmek için tek şansları olan törene katılacak ve böylece hakkında Batı dünyasında yoğun tartışmalar cereyan eden padişahı yakından görme fırsatına sahip olacaktı.

Turistler törenin ardından Galata Mevlevihane'sine giderek "Dans Eden Dervişleri" yerinde göreceklerdi. Programda herhangi bir kabul ücretine yer verilmemesi tüm ödemelerin acenta tarafından yapıldığının bir yansımasıydı. Turistler hafta sonunu dinlenerek geçireceklerdi. Bu durum Yahudi ve Hristiyanlık inançlarında cumartesi ve pazar günlerinin kutsal olması nedeniyle program hazırlanırken dikkate alınmış olmalıdır. İki günün ardından gezinin pazartesi devam edecek olması, turistlere bireysel olarak vakit geçirebilecekleri iki günlük bir zaman dilimi kazandırması nedeniyle de önemliydi. Turistler bu süre zarfını istedikleri gibi düzenleyebileceklerdi. Pazartesi tekrar rehberleri eşliğinde programlarına kaldıkları yerden devam edecek olan katile, Galata Kulesi ve Galata bölgesini gezdikten sonra günümüzde tarihi yarımada olarak ifade edilen ve Batılılar için şehrin İslami ve Türk kimliğini yansıtan bölgeye geçecekler ve şehrin tarihi mekânlarını ziyaret edeceklerdi. Bölgede yer alan Sultan Ahmet Camii, Ayasofya Camii ve At Meydanı, dikilitaşlar, Yeniçeri Müzesi, Binbir Direk Sarnıcı, Topkapı Sarayı, Asar-ı Atika Müzesi, Bab-ı Ali, Serasker Kulesi ve Sultan Mahmud ve Sultan Aziz türbelerini gezecek olmaları, ziyaret programının oldukça yoğun ve yorucu geçeceğini göstermekteydi. Tüm günü şehrin tarihi kesimini ziyarete ayıran turistler bir sonraki gün çarşılar, Bayezid Camii, Süleymaniye Camii ve Sultan Süleyman'ın türbesi, şehir surları, Edirnekapi, Kariye Camii ve Eyüp bölgesini ziyaret ettikten sonra Balat ve Fener üzerinden otellerine geri döneceklerdi. Turistler bu gezileri esnasında yemeklerini acenta tarafından planlanan zaman ve yerlerde yiyeceklerdi. Şehirde bir gün daha kalacak olan turistler perşembe günü Fransız Mesajeri Kumpanyasına ait bir gemi ile gezinin bir sonraki ayağı olan Yunanistan'a gitmek üzere şehirden ayrılacaklardı (Thomas Cook 1897).

SONUÇ

Seyahat alanında Sanayi Devrimi sonucunda meydana gelen değişimler geçmiş yüzyılların maceracı seyyahının yanında seyahati günlük bir tecrübe olarak deneyimleyen modern bir karakter olarak turistlerin ortaya çıkmasına olanak sağlamıştır. Başta buharlı seyahat araçları ve modern konaklama yöntemleri olarak modern alt yapıyı kullanan insanlar dünya çapında gerçekleştirdikleri seyahatlerinin yanında hayali Doğu'nun başkenti İstanbul'u da ziyaret etmişler ve 21. yüzyılda yapılabilecek örneklerine benzer bir deneyim içerisinde şehri gezmişlerdir. Turistler, dönemin seyahat alt yapısının yarattığı zengin seçenekler içerisinde dünyanın büyük bir kısmına seyahat edebilmekteydiler. Bireylerin modern ulaşım araçlarını kullanarak yapabilecekleri gezilere ek olarak turistler, seyahat acentalarının pazarladığı paket tur gezilerine katıldıklarında özgürlüklerini acentaya ve onun temsilcilerine devrederek belirli programlar içerisinde rahatlıkla seyahat edebilmekteydiler.

Paket tur gezilerinde turistler yolculuk öncesinde tüm detaylara sahiptiler. Yolculuğun başlangıcı, katılımcıların sayısı, seyahat programında yer alan güzergâhlar başta olmak üzere gezinin tüm detay ve planları katılımcılara gezi öncesinde iletilmekte ve turistler eski bir seyahat deneyiminin güncel halini satın almaktaydı. Böylece seyahat pazarlanabilir bir ürün olarak ticareti yapılan bir meta haline gelmişti. Dolayısıyla turistler, deneyimlerinin kendilerinden önce şehri aynı program dâhilinde ziyaret edenlerle benzer olacağından emin olarak seyahat etmekteydiler. Deneyim tekrarlanabilir bir hal kazanmıştı. Bir gezinin başarılı geçip geçmediğinin ölçüsü de daha önceki ürünlerle yapılacak bir karşılaştırmada ortaya çıkmaktaydı. Seyahat biricik olma özelliğini kaybetmişti.

Çalışma kapsamında görüldüğü üzere İstanbul, başkent olması nedeniyle özel bir öneme sahipti. Tarihsel ve doğal bir merkez olmasına ek olarak şehrin ulaşım ve konaklama alt yapısı turistler için bir çekim yeri olmasının başlıca nedenleri arasındaydı. İstanbul, Osmanlı turizm tarihinde bu nedenlerle özel bir öneme sahipti ve yapılacak yeni çalışmalar şehrin 19. yüzyıl

dünya turizm pazarında sahip olduğu yeri ve potansiyeli daha yakından görmemize imkân sağlayacaktır. Oteller, tercümanlar ve turistlerle yaptıkları satışlardan gelir elde eden dükkân sahipleri başta olmak üzere şehrin ekonomik gelirin bir kısmını turistler oluşturmaktaydı. Yine bu çerçevede Osmanlı İmparatorluğu'nun kendisine dair Batı dünyasında oluşturmaya çalıştığı olumlu algıya da turistler doğrudan katkı sağlamakta ya da engel olmaktadır. Turistler kaleme aldıkları seyahatnameler, mektuplar ve ülkeden ayrılmalarının ardından yakınlarıyla yaptıkları sohbetlerde İstanbul hakkında detaylı anlatımlarda bulunmaktaydılar. Şehrin sokaklarının kirliliği yanı sıra doğal güzelliği bu metinlerin içeriğini oluştururken Osmanlı İstanbul'unun dünyanın çeşitli bölgelerinde tanınır olmasına da yol açmaktaydılar. Daha önce yerel olan bir gelişme turistlerin de katkısı ve dönemin genel alt yapısı içerisinde evrenselleşmekteydi. Şehir Osmanlı İmparatorluğu'nun sona ermesiyle birlikte dervişler gibi bazı turistik unsurlarını kaybetmiş olsa da uzun dönemde bakıldığından Batı dünyası için önemli bir çekim merkeziydi ve bu durum günümüzde de devam etmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında turizm tarihi için önemli bir araştırma alanı olan şehir, Cumhuriyet dönemine aktardığı miras ile turizm açısından bir devamlılık teşkil etmektedir. Bu konuda yapılacak çalışmalar Batı dünyası için İstanbul'un taşıdığı tarihsel yerin günümüze kadar devam ettiğini gösterecektir.

KAYNAKÇA

- Ahmed İhsan Bey. (1893). *Bâd-i Hevâ Seyahat, Servet-i Fünûn*, 368.
- Amicis, E. D. (2013). *İstanbul (1874)* (Çeviren: B. Akyavaş). Ankara: TTK Yayınları.
- Arslan, A. ve Polat, H. A. (2016). Guidance Services and Legal Regulations Aimed at Interpreters and Guides in the 19th century Ottoman Empire, *Tourism Management Perspectives*, 19: 40-47.
- Baederker, K. (1906). *Baederker's Palestine and Syria*. Leipzig: Karl Baederker.
- Behdad, A. (2007). *Kolonyal Çözümle Çağında Oryantalizm* (Çeviren: S. Erduman ve B. Ersöz). İstanbul: Chiviyazıları.
- Belorgey, J. M. (2015). Trenle İstanbul. İçinde; E. Işın ve C. Pinguet (Hazırlayanlar) *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da*

- Gezginlerin 100 Yılı* (ss. 41-52). İstanbul: İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.
- Black, J. (2010). *The British and the Grand Tour*. Londra: Routledge.
- Boyar, E. ve Fleet, K. (2017). *Osmanlı İstanbul'unun Toplumsal Tarihi* (Çeviren: S. Çağlayan). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Buzard, J. (1993). *The Beaten Track European Tourism, Literature, and the Ways to Culture. 1800-1918*. Oxford: Clarendon Press.
- Clark, F. C. (t.y.). *Clark's Tours in Palestine and Syria*. New York: Frank C. Clark.
- Coufopoulos, D. (1910). *A Guide to Constantinople*. Londra: Adam and Charles Black.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Hamburg-American Line (1894). *To the Azores, Maderia, the Mediterranean and the Orient*. New York: Hamburg-American Line.
- Ibanez, V. B. (2006). *Fırtınadan Önce Şark İstanbul 1907* (Çeviren: N. Gül Işık). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Işın, E. (2015). Grand Tour'dan Levant'a Seyahat Kültürünün Dönüşümü. İçinde: E. Işın ve C. Pinguet (Hazırlayanlar) *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezginlerin 100 Yılı* (ss. 9-16). İstanbul: İstanbul Araştırmaları Enstitüsü.
- Jacob, R. U. (1907). *Trip to the Orient the Story of a Mediterranean Cruise*. Philadelphia: The John C. Winston.
- Leland, L. (1890). *Traveling Alone A Woman's Journey Around the World*. New York: The American News Company.
- Löschburg, W. (1998). *Seyahatin Kültür Tarihi* (Çeviren: J. Traub). Ankara: Dost Kitapevi.
- McCready, R. H. ve Tyndall, H. M. (1902). *The Cruise of the Celtic Around the Mediterranean 1902 Souvenir Volume*. New York: The Winthrop Press.
- Murray, J. (1899). *Handbook for Travellers in Constantinople, Brûsa, and the Troad*. Londra: John Murray.
- Mustafa Said Bey (2004). *Avrupa Seyahatnamesi (1898)* (Hazırlayan: B. Günaysu). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Müller, G. A. (2010). *On Dokuzuncu Asır Biterken İstanbul'un Saltanatlı Günleri* (Çeviren: H. Betül Kaya). İstanbul: Dergâh Yayınları.
- Oehler, J. C. (1906). *Cruise to the Orient*. Virginia: The Presbyterian Committee of Publication.
- Onaran, B. (2016). Taam Etmek İsterim-Nènz Var?: Seyyahlar, Turistler ve Mütevazı İstanbul Sofraları (XIX. Yüzyıl), İçinde; *Mutfaktarih Yemeğin Politik Serüvenleri* (ss. 13-29) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Önsoy, R. (1983). Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmanî (1863 İstanbul Sergisi), *Belleten*, XLVII (185): 195-235.
- Schiffer, R. (1999). *Oriental Panorama British Travellers in 19th Century Turkey*. Amsterdam: Rodopi.
- Shaw, W. M. K. (2015). *Osmanlı Müzeciliği Müzeler, Arkeoloji ve Tarihin Görselleştirilmesi* (Çeviren: E. Soğancılar). İstanbul: İletişim Yayınları.

Emre Çelik

- Thackeray, W. M. (2022). *Cornhill'den Kahire'ye Seyahat Notları* (Çeviren: Z. B. Güney). İstanbul: Büyüyen Ay Yayınları.
- Thomas Cook. (1894). *Cook's Tours. Fifty-Third Year. Egypt, the Nile and Palestine*. New York Daily Tribune, 8.
- Thomas Cook. (1902). *Cook's Cruise to the Mediterranean and the Orient and Bible Lands*. New York: Thos. Cook and Son.
- Thomas Cook. (t.y.). *1896-97 Programme of Arrangements for Cook's Tours in Palestine Egypt, Moab, Sinai, Petra, etc.* Londra: Thomas Cook and Son.
- Thomas Cook. (t.y.). *Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1888-1889*. Londra: Thomas Cook and Son.
- Twain, M. (1911). *Innocents Abroad or the New Pilgrim's Progress*. New York: Harper and Brothers.
- Urry, J. (2015). *Mekânları Tüketmek* (Çeviren: R. G. Ögdül). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Uygun, S. (2015). *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Ünal, F. Karakulak, M. ve Özkan, M. (2022). *İstanbul Seyahatnamesi-19.Yüzyılda Rus Seyyahlarla Osmanlı Topraklarına Yolculuk*. İstanbul: Kronik Kitap.
- Williamson, A. (1998). *The Golden Age of Travel The Romantic Years of Tourism in Images from the Thomas Cook Archives*. Peterborough: Thomas Cook Publishing.
- Withey, L. (1998). *Grand Tours and Cook's Tours A History of Leisure Travel 1750 to 1915*. Londra: Aurum Press.
- Zweig, S. (2011). *Yolculuklar Üzerine* (Çeviren: A. Arpad). İstanbul: Everest Yayınları.



Emre ÇELİK

Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden mezun oldu (2011). Yüksek lisans derecesini Hacettepe Üniversitesi Tarih Anabilim dalından (2013), doktora derecesini de Karadeniz Teknik Üniversitesi Tarih Anabilim dalından aldı (2019). Karadeniz Teknik Üniversitesi'nde çalışmaya başladı (2013). Halen Karadeniz Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi'nde turizm tarihi ve Osmanlı-Avrupa ilişkileri alanlarında çalışmalarına devam etmektedir.