



Ankara Üniversitesi
Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi
Dergisi

OTAM

Sayı: 48 / Güz 2020

Journal of
The Center for Ottoman Studies,
Ankara University

ANKARA - 2020

Ankara Üniversitesi

**Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama
Merkezi Dergisi**

OTAM

Sayı 48/Güz 2020

**Journal of
The Center for Ottoman Studies,
Ankara University**

ANKARA - 2020

OTAM
Ankara Üniversitesi
Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi

GÜZ 2020

SAYI: 48

EYLÜL

Yayın Sahibi: Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi adına
Prof. Dr. Üçler BULDUK (Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü)

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Prof. Dr. Üçler BULDUK, Ankara Üniversitesi, Osmanlı Tarihi
Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Müdürlüğü, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-
Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü, Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı, Atatürk Bulvarı No: 45,
Kat: 1, No: 136, 06100 Sıhhiye-Ankara/TÜRKİYE.

Yayın İdare Merkezi: Ankara Üniversitesi, Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi
(OTAM) Müdürlüğü, Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü, Ata-
türk Bulvarı No: 45, Kat: 1, No: 136, 06100 Sıhhiye-Ankara/TÜRKİYE.

Tel: +90 312 310 96 49; +312 310 32 80/ 1075, **Belgegeçer:** +90 312 3105713

E-posta: otam@ankara.edu.tr

İnternet Sitesi: www.otam.ankara.edu.tr **Bilgi Edinme Birimi:** botam@ankara.edu.tr

Yaygın Süreli Hakemli Yayın

Basım Yeri ve Tarihi: Ankara / / /2020

Yayın Kurulu Üyeleri

Prof. Dr. Üçler Bulduk (Başkan)
Dr. Öğr. Üyesi Abdüllatif
Armağan (Başkan Yardımcısı)
Prof. Dr. Selda Kaya Kılıç (Üye)

Prof. Dr. Hamiyet Sezer Feyzioğlu (Başkan
Yardımcısı)
Prof. Dr. Selahiddin Öğülmüş (Üye)
Prof. Dr. İbrahim Maraş (Üye)
Prof. Dr. Jülide Akyüz Orat (Üye)

Danışma Kurulu Üyeleri

(Danışma Kurulu üyeleri aynı zamanda Hakemler Kurulu üyeleridir.)

Prof. Dr. Jülide Akyüz Orat (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Yahya Akyüz (Emekli Öğretim Üyesi)
Prof. Dr. Tuncer Baykara (Emekli Öğretim Üyesi)
Prof. Dr. İdris Bostan (İstanbul Üni.)
Prof. Dr. Geza David (Macaristan)
Doç. Dr. Alpaslan Demir (Gaziosmanpaşa Un.)
Prof. Dr. Feridun Emecen (İstanbul 29 Mayıs Üni.)
Prof. Dr. Yavuz Ercan (Emekli Öğretim Üyesi)
Prof. Dr. Haldun Eroğlu (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Mehmet Akif Erdoğru (Ege Üni.)
Prof. Dr. Reşat Genç (Emekli Öğretim Üyesi)
Prof. Dr. Tufan Gündüz (Hacettepe Üni.)
Prof. Dr. Ahmet Güneş (Gazi Üni.)
Prof. Dr. György Hazai (Macaristan)

Prof. Dr. Halil İnalçık-∞

Prof. Dr. Mehmet İnaş (Erciyes Üni.)

Prof. Dr. Cemal Kafadar (Harvard Üni.)
Prof. Dr. Ahmet Kankal (Yıldırım Beyazıt Üni.)
Prof. Dr. Günay Kut (Boğaziçi Üni.)
Prof. Dr. Ahmet Yaşar Ocak (Emekli Öğretim Üyesi)
Prof. Dr. İlber Ortaylı (Galatasaray Üni.)
Prof. Dr. Mehmet Öz (Hacettepe Üni.)
Prof. Dr. Abdulkadir Özcan (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üni.)
Prof. Dr. Mustafa Öztürk (Fırat Üni.)
Prof. Dr. Tsutomu Sakamoto (Japonya, Keio Üni.)
Prof. Dr. Yusuf Sannay (TOBB ETÜ)
Prof. Dr. Adnan Şişman (Gedik Üni.)
Prof. Dr. Kenan Ziya Taş (Balıkesir Üni.)
Prof. Dr. Gönül Tekin (Harvard Üni.)
Prof. Dr. Fahrettin Tızlak (Akdeniz Üni.)
Prof. Dr. Mehmet Tunçel (Erciyes Üni.)
Prof. Dr. Bahaeddin Yediyıldız (Emekli Öğretim Üyesi)
Prof. Dr. Elizabeth Zachariadou (Yunanistan)

OTAM
Ankara Üniversitesi
Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi

GÜZ 2020

SAYI: 48

EYLÜL

Bu sayı için Hakemler Kurulu Üyeleri

Prof. Dr. Üçler Bulduk (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Alpaslan Demir (Gaziosmanpaşa Üni.)
Prof. Dr. Emine Erdoğan Özünlü (Hacettepe Üni.)
Prof. Dr. Osman Gümüşçü (Çankırı Karatekin Üni.)
Prof. Dr. Hamiyet Sezer Feyzioğlu (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Selda Kaya Kılıç (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Bekir Koç (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Temel Öztürk (Karadeniz Teknik Üni.)
Prof. Dr. Mehmet Seyitdanlıoğlu (Hacettepe Üni.)
Prof. Dr. M. Alaaddin Yalçınkaya (Karadeniz Teknik Üni.)
Prof. Dr. Musa Şamil Yüksel (Yıldırım Beyazıt Üni.)
Doç. Dr. Cihat Aydoğmuşoğlu (Ankara Üni.)
Doç. Dr. Derya Derin Paşaoğlu (Karadeniz Teknik Üni.)
Doç. Dr. Mehmet Güneş (Afyon Kocatepe Üni.)
Doç. Dr. Serdar Sarısır (Ankara Üni.)
Doç. Dr. Burhan Sayılır (Eskişehir Anadolu Üni.)
Dr. Öğr. Üyesi Abdüllatif Armağan (Ankara Üni.)
Dr. Öğr. Üyesi Tülay Ercoşkun (Ankara Üni.)
Dr. Öğr. Baha Öztürk (Gaziosmanpaşa Üni.)

Yayın Sekreteri: Arş. Gör. Veysel Gökberk Manga
Yazı İşleri:

ISSN: 1019-469X

OTAM, TURKOLOGISCHE ANZEIGER, INDEX ISLAMICUS ve ASOS İNDEX tarafından taranmaktadır.
OTAM' da yayınlanan yazılar Yayın Kurulu'ndan izin alınmaksızın başka yerde yayınlanamaz.
Yazıların sorumluluğu yazarlarına aittir.

Kapak Resmi:

OTAM
Journal of
The Center for Ottoman Studies
Ankara University

AUTUMN 2020

NUMBER: 48

SEPTEMBER

Owner: The Center for Ottoman Studies, Ankara University: Prof. Dr. Üçler BULDUK (Faculty of Letters)

Managing Editor: Prof. Dr. Üçler BULDUK, Ankara University, Faculty of Letters, History Department, Atatürk Bulvarı No: 45, Floor: 1, Room no: 136, 06100 Sıhhiye-Ankara/TURKEY.

Administrative Office: Ankara University, The Center for Ottoman Studies Directorate, Ankara University, Faculty of Letters, History Department, Atatürk Bulvarı No: 45, Floor: 1, Room no: 136, 06100 Sıhhiye-Ankara/TURKEY

Tel No: +90 312 310 96 49; 310 32 80 / 1075 **Fax No:**+90 312 310 57 13

E-mail: otam@ankara.edu.tr

Web: www.otam.ankara.edu.tr **Information:** botam@ankara.edu.tr

Semiannual Journal

Printed in: Ankara / / /2020

Editorial Board

Prof. Dr. Üçler Bulduk (President)
Dr. Öğr. Üyesi Abdullatif
Armağan (Vice President)
Prof. Dr. Selda Kaya Kılıç (Member)

Prof. Dr. Hamiyet Sezer Feyzioğlu (Vice President)
Prof. Dr. Selahiddin Öğülmüş (Member)
Prof. Dr. İbrahim Maraş (Member)

Prof. Dr. Jülide Akyüz Orat (Member)

Advisory Board

(The members of the advisory Board are also members of the Board of Referees)

Prof. Dr. Jülide Akyüz Orat (Ankara Un.)
Prof. Dr. Yahya Akyüz (Emeritus Prof.)
Prof. Dr. Tuncer Baykara (Emeritus Prof.)
Prof. Dr. İdris Bostan (Istanbul Un.)
Prof. Dr. Geza David (Hungary)
Assoc. Prof. Dr. Alpaslan Demir (Gaziosm. Un.)
Prof. Dr. Feridun Emecen (Istanbul 29 Mayıs Un.)
Prof. Dr. Yavuz Ercan (Emeritus Prof.)
Prof. Dr. Haldun Eroğlu (Gazi Un.)
Prof. Dr. Mehmet Akif Erdoğan (Ege Un.)
Prof. Dr. Reşat Genç (Emeritus Prof.)
Prof. Dr. Tufan Gündüz (Hacettepe Un.)
Prof. Dr. Ahmet Güneş (Gazi Un.)
Prof. Dr. György Hazai (Hungary)

Prof. Dr. Halil İnalçık-Ö

Prof. Dr. Mehmet İnbaşı (Erciyes Un.)

Prof. Dr. Cemal Kafadar (Harvard Un.)
Prof. Dr. Ahmet Kankal (Yıldırım Beyazıt Un.)
Prof. Dr. Günay Kut (Boğaziçi Un.)
Prof. Dr. Ahmet Yaşar Ocak (Emeritus Prof.)
Prof. Dr. İlber Ortaylı (Galatasaray Un.)
Prof. Dr. Mehmet Öz (Hacettepe Un.)
Prof. Dr. Abdulkadir Özcan (Mimar Sinan Fine Arts Un.)
Prof. Dr. Mustafa Öztürk (Fırat Un.)
Prof. Dr. Tsutomu Sakamoto (Keio Un.)
Prof. Dr. Yusuf Sarıay (TOBB ETU)
Prof. Dr. Adnan Şişman (Gedik Un.)
Prof. Dr. Kenan Ziya Taş (Balıkesir Un.)
Prof. Dr. Gönül Tekin (Harvard Un.)
Prof. Dr. Fahrettin Tızlak (Akdeniz Un.)
Prof. Dr. Mehmet Tunçel (Erciyes Un.)
Prof. Dr. Bahaeddin Yediyıldız (Emeritus Prof.)
Prof. Dr. Elizabeth Zachariadou (Greece)

OTAM
Journal of
The Center for Ottoman Studies
Ankara University

AUTUMN 2020

NUMBER: 48

SEPTEMBER

Board of Referees for this volume

Prof. Dr. Üçler Bulduk (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Alpaslan Demir (Gaziosmanpaşa Üni.)
Prof. Dr. Emine Erdoğan Özünlü (Hacettepe Üni.)
Prof. Dr. Osman Gümüşçü (Çankırı Karatekin Üni.)
Prof. Dr. Hamiyet Sezer Feyzioğlu (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Selda Kaya Kılıç (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Bekir Koç (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Temel Öztürk (Karadeniz Teknik Üni.)
Prof. Dr. Mehmet Seyitdanlıoğlu (Hacettepe Üni.)
Prof. Dr. M. Alaaddin Yalçınkaya (Karadeniz Teknik Üni.)
Prof. Dr. Musa Şamil Yüksel (Yıldırım Beyazıt Üni.)
Doç. Dr. Cihat Aydoğmuşoğlu (Ankara Üni.)
Doç. Dr. Derya Derin Paşaoğlu (Karadeniz Teknik Üni.)
Doç. Dr. Mehmet Güneş (Afyon Kocatepe Üni.)
Doç. Dr. Serdar Sarısır (Ankara Üni.)
Doç. Dr. Burhan Sayılır (Eskişehir Anadolu Üni.)
Dr. Öğr. Üyesi Abdüllatif Armağan (Ankara Üni.)
Dr. Öğr. Üyesi Tülay Ercoşkun (Ankara Üni.)
Dr. Öğr. Baha Öztürk (Gaziosmanpaşa Üni.)

Secretary of the Editorial Board: Res. Assist. Veysel Gökberk Manga
Technical Editors:

ISSN: 1019- 469X

OTAM is indexed/cited in TURKOLOGISCHE ANZEIGER, INDEX ISLAMICUS and ASOS INDEX.

An article published in OTAM may not be published elsewhere without the permission of the Editorial Board. The responsibilities of the published articles rests with authors.

Photo:

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

MAKALELER / ARTICLES

ALTINÖZ, İSMAİL

Osmanlı İmparatorluğu'nda Çingenelerin Sosyo-Ekonomik Yapıları/ Socio-Economic Structures of Gypsies in the Ottoman Empire..... 1

DEMİR, ALPASLAN

İskan Sürecinde Konar-Göçerler: Manisa ve Çevresi Örneği (XVI-XX. Yüzyıllar)/
The Nomads During The Settlements: The Example of Manisa and Ist
Environment (16th -20th Centuries..... 35

ERYAMAN, AYŞE

1909 Matbuat Kanunu Matbuat Hürriyeti Getirdi Mi?/ İkinci Meşrutiyet
Osmanlı Meclisi Mebusan'ında "Matbuat Hürriyeti" Tartışmaları (1909-1914)
Counterfeiting..... 43

GÖMLEKSİZ, EDA GÜLŞEN

Nilüfer Mayın Gemisi/ Nilufer Mine Layer Vessel..... 65

GULİYEV, AHMAD

Venice's Ceremonial Treatment of the Ottoman and Safavid Envoys in
Comparative Perspective / Osmanlı ve Safevî elçilerinin Venedik'te Kabul
Törenleri: Karşılaştırmalı Perspektifte III..... 85

ÖZLÜ, ZEYNEL-ÇAY, MUSTAFA MURAT

Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Devleti'nde
Demiryolu Politikaları ve İnşaatları/ Railway Policies and Constructions in The
Ottoman State until World War I..... 109

KARAÇAY TÜRKAL, MERVE

Trabzon Şer'iyeye Sicillerindeki Nikah Kayıtları (1750-1755)/ Wedding Records in
Trabzon Court Registers (1750-1755 147

MICHAEL, MICHALIS N.

State Honours in Ottoman Nicosia: The Bishops as Agents of Modernity/
Osmanlı Nikosyası'nda Şehir Erkânı Century 177

UZUNDAL, EDİP

Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanlı Anonim Şirketi'nin Nizamnamesi ve Faaliyetleri/
The Activities and Constitutional Codes of Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanlı
Anonim Şirketi 203

ZEYTİNLİ, EMİNE

Economic Concessions for Ottoman Rumelia Railway Projects and Involvement of
Foreign Capital, 1860-1936/ Rumeli Demiryolu Projesi İmtiyazları ve Yabancı
Sermaye, 1860-1936 225

Osmanlı İmparatorluğu'nda Çingenerin Sosyo- Ekonomik Yapıları*

Socio-Economic Structures of Gypsies in the Ottoman Empire

İsmail ALTINÖZ**

ÖZET

Osmanlı toplumunda diğer vatandaşlar gibi can, mal ve namuslarının korunması karşılığında Çingener de vergi vermekle yükümlü idiler. Çingenerin Müslüman ve Gayrimüslimlerinden vergilerin ne şekilde alınacağı, bunların miktarı ve toplanma usulüne ilişkin olarak tahrir kayıtlarında bilgiler yer almaktadır. Cizye vergisi İslâm Devleti'nde yalnız Müslüman olmayan teb'anın yani zimmilerin kendilerinin korunmalarına karşılık ödenen bir vergi türü idi. Bu durum göz önüne alındığında Çingene teb'a için farklı uygulamanın olduğu görülmektedir. Çünkü cizye Gayrimüslimlerden alınan bir vergi olmasına rağmen Çingenerin hem Müslim hem de Gayrimüslimlerinden cizye alınmıştır. Fakat miktarı farklı tutulmuştur. Çingenerin Müslüman olanlarının her hâne ve mücceredlerinden 22, Gayrimüslimlerinden her hâne ve müccered olanlarından 25 akçe ispenç alınmakta idi. Bivelerinden alınan miktar ise 6 akçe idi. Osmanlı Devleti'nin Müslüman Çingenerden cizye alması gerçekten düşündürücüdür. Niçin sadece Gayrimüslimlerden alınan bir vergiyi Müslüman ve Gayrimüslim ayırımı yapmadan bütün Çingenerden almıştır. Bu uygulamanın hukuki dayanağı ne idi?

Bu makalede, Çingenerin Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşundan son dönemlerine kadar nasıl bir sosyo-ekonomik yapıya sahip oldukları ele alınacaktır. Osmanlı Devleti'nde Çingenerin belirli bir meslekleri ve mekânları bulunmadığından bulunanların ise dâimî statüde olmayıp geçici özellik taşımalarından dolayı kuvvetli bir iktisâdî yapıya sahip olmadıkları, buna bağlı olarak da refah seviyelerinin düşük olduğu söylenebilir. Çingenerin büyük bir çoğunluğunun göçebe bir

* Bu makale; Prof. Dr. Halil İnalıcık'ın başkanlığını yaptığı Uluslararası Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi Derneği (IAOSEH) tarafından 11-15 Temmuz 2011 tarihleri arasında Avusturya'nın Retz şehrinde düzenlenen 12. Uluslararası Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresine sunulan bildirinin yeniden gözden geçirilerek genişletilmiş halidir.

** Dr. Öğr. Üyesi, KSÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, Kahramanmaraş/TURKEY, e.mail: altinoz@ksu.edu.tr, ialtinoz@hotmail.com

yaşam sürmelerinden ve yerleşik olanların ise, belirli bir meslek ve düzenli bir hayatlarının olmayışından dolayı ekonomik olarak güçlü olmadıkları gözlenmektedir. Fakat, Osmanlı resmî kayıtlarından öğrenebildiğimiz kadarıyla bunlardan alınan vergiler, iktisadi faaliyetlerin boyutu hakkında bilgi vermektedir. Özellikle kırsal kesimden alınan vergiler bunların refah seviyeleri konusunda fikir vermektedir.

Çingenerden alınan cizye miktarları her zaman belli olmayıp bölgeden bölgeye değişiklik gösterdiğinden dolayı bunların refah seviyeleri konusunda net bir bilgiye ulaşmanın güç olduğu görülmektedir. Ancak, bu cemaatten toplanan cizye miktarı ile diğer cemaatlerden toplanan cizye gelirleri karşılaştırılmak suretiyle bunların ekonomik durumları hakkında bilgi sahibi olunabilir. Ayrıca, tahrir kayıtlarından yola çıkarak bunların sosyo-ekonomik yapıları hakkında fikir edinebilmekteyiz.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Çingener, Sosyo-Ekonomik Yapı, İktisat, Meslek, Refah Seviyesi, Meslekleri, Tahrir.

ABSTRACT

Gypsies living in the Ottoman society were obliged to pay taxes in return for the protection of their lives, properties and honor like other citizens in the Ottoman Empire. Information on how to collect taxes from Muslims and non-Muslims of Gypsies, their amount and the method of collection is included in the tahrir registers. The Djizya tax was a type of tax paid in the Islamic State for the protection of non-Muslim subjects, namely Zimmis themselves. In this case, it is seen that there is a different application for the Gypsy community. Because, although Djizya is a tax levied on non-Muslims, it is taken from both Muslims and non-Muslims of Gypsies. But the amount was applied differently. Twenty-two coins (akçes) were collected from Gypsies from all Muslims and 25 from non-Muslims. The amount received from her widows was 6 coins (akçes). It is really thought-provoking that the Ottoman Empire received a tax from Muslim Gypsies. Why did they only receive a tax from non-Muslims from Gypsies without making any distinction between Gypsies as Muslim and Non-Muslim. What was the legal basis for this practice?

In this article, the socio-economic structure of Gypsies from the foundation of the Ottoman Empire to the last period will be discussed. It can be said that the Gypsies in the Ottoman Empire did not have a certain profession and place, and those who were found did not have a strong economic structure due to their temporary status and therefore their welfare level was low. It is observed that most of the gypsies are nomadic and those who are settled are not economically strong due to the lack of a certain profession and regular life. However, as far as we can learn from Ottoman official registers, the taxes collected from them

provide information about the extent of economic activities. Especially the taxes collected from the rural areas give an idea about their welfare level.

It is seen that it is difficult to obtain clear information about the welfare levels of the gypsies, as the amount of Djizya received from gypsies is not always clear and varies from region to region. However, by comparing the amount collected from this community with the income collected from other congregations, information about their economic situation can be obtained. In addition, we can get an idea about their socio-economic structure based on the registration of tahrir.

Keywords: Ottoman, Gypsies, Socio-Economic Structure, Economics, Occupation, Welfare Level, Professions, Tahrir.

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nda Çingenerin sosyo-ekonomik yapılarını ortaya koyan şu ana kadar bir çalışma yapılmamıştır. Bu yüzden arşiv malzemesine dayalı olarak orijinal bâkir belgelerin ortaya konulması önemlidir. Toplumsal tarih çalışmalarında tahrir defterleri ile birlikte, arşivin değişik tasniflerinde yer alan kataloglar da incelenmek suretiyle, incelenen topluluğun sosyo-ekonomik ve kültürel yapısı ile birlikte diğer vecheleri de açıklığa kavuşturulmaya çalışılmıştır. Özellikle Osmanlı arşiv kayıtları, yani resmî belgeleri, hâlâ orijinal bilgilere ulaşmayı sağlayacak bâkir malzeme yığını olarak karşımızda durmaktadır. Son zamanlarda Batıda etnik çalışmaların yoğunluk kazanmasıyla birlikte Çingenerler üzerine hazırlanmış kitaplar ağırlıklı bir şekilde kendini hissettirmektedir. Ancak, Osmanlı Çingenerlerinin sosyo-ekonomik yapısını ortaya koyan henüz Batılı anlamda bir çalışma ortaya konulmamıştır. Ancak, batı literatüründe tabiatıyla bu konuda yapılan inceleme ve araştırmaların bibliyografik künyelerine kolayca ulaşma imkânı vermektedir. Osmanlı İmparatorluğunun sosyal ve iktisadî yapısında Çingene topluluğunun ve imparatorluk mozağının farklı tonlar taşıyan renklerinin ortaya çıkarılmasında bu kabil detay çalışmaların gerekliliği açıktır. Konunun kaynaklarının temellerini arşiv malzemeleri oluşturmaktadır. Sosyal hayatta her şey güllük gülistanlık değildir. Zaman zaman sıkıntılar ve baskılar olmuştur. Ayrıca cemaatten kaynaklanan rahatsızlıklar da bu meyanda zikredilebilir. Fakat sebep her ne olursa olsun Osmanlı Devleti'nde Çingenerlere yönelik olarak sistematik bir aşağılama olmamıştır. Esas sorun Osmanlı Devletinde diğer cemaatlerin belirli bir nizam ve intizam içerisinde sistematize edilmesine rağmen, Çingenerlerin göçebe bir hayat sürmelerinden dolayı sisteme entegre edilemeyişleridir. Bu durum sadece merkezî yönetimden değil cemaatin içtimai ve sosyal yapısından da kaynaklanır.

Osmanlı Devleti'nde Çingenerin belirli bir meslekleri ve mekânları bulunmadığından bulunanların ise, dâimî statüde olmayıp geçici özellik taşımalarından dolayı kuvvetli bir iktisâdî yapıya sahip olmadıkları, buna bağlı olarak da refah seviyelerinin düşük olduğu söylenebilir. Fakat, Osmanlı resmî kayıtlarından öğrenebildiğimiz kadarıyla bunlardan alınan vergiler, iktisadi faaliyetlerin boyutu hakkında bilgi vermektedir. Özellikle kırsal kesimden alınan vergiler bunların refah seviyeleri konusunda az da olsa bir fikir vermektedir. Bunun dışında Çingenerin meslekleri ve meşguliyetleri de genel yapıyı anlamamıza yardımcı olmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Çingenerin Sosyo-Ekonomik Yapıları adıyla anılan bu çalışmaya temel teşkil edecek kaynaklar, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Tapu-Kadastro Genel Müdürlüğü Kuyûd-ı Kadime Arşivi, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi ve Kütüphanesi ile birlikte, Süleymaniye Kütüphanesi ve Beyazıt Devlet Kütüphanesi Nâdir Eserler ve İSAM kütüphanesi'ndeki mevcut belge, kitap ve makaleler kaynaklık etmektedir.

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nde bu konuda başta Mühimme ve Tersane Defterleri olmak üzere, Maliyeden Müdevver, Ali Emiri, İbnü'l-Emin, Kamil Kepeci, Bâb-ı Asafi, Bâb-ı Defteri, Maden Kalemî, Cizye Muhasebesi Kalemî, Mensûhât Kalemî, Baş Muhasebe ve Baş Mukataa Kalemî, Kıbtîyân Cizye Kalemî, Ahkâm ve Tahrir Defterleri ile birlikte Cevdet tasniflerinden istifade edilmiştir. Bu arşivde yer alan belge ve defterlerde incelediğimiz hükümler, Çingenerin konumlarını, sosyal yaşamlarını, refah düzeylerini, mesleklerini, devlete karşı olan yükümlülüklerini ortaya koyduğu gibi, hangi alanlarda seyir ettikleri hakkında da bilgiler vermektedir. Özellikle bu defterlerdeki hükümler büyük ehemmiyet arz etmektedir.

Çingenerin iktisadi yapıları hakkında bize temel bilgi sunan kaynaklar arasında en önemlileri dönemin tahrir kayıtlarıdır. Çingenerle ilgili tutulan tahrir kayıtlarından bunların ödedikleri cizyeler hakkında fikir sahibi olabiliyoruz. Çingenerden alınan cizye miktarları her zaman belli olmayıp bölgeden bölgeye değişiklik gösterdiğinden dolayı bunların refah seviyeleri konusunda net bir bilgiye ulaşmanın güç olduğu görülmektedir. Ancak, bu cemaatten toplanan cizye miktarı ile diğer cemaatlerden toplanan cizye gelirleri karşılaştırılmak suretiyle bunların ekonomik durumları hakkında bilgi sahibi olunabilir. Ayrıca, tahrir kayıtlarından yola çıkarak bunların sosyo-ekonomik yapıları hakkında fikir edinebilmekteyiz.

1. Çingenerin İktisadî Yapısı: Refah Seviyesi ve Alınan Vergiler

Osmanlı İmparatorluğu'nda yaşayan Çingenerin iktisadî yapısı hakkında bilgi edinebilmek amacıyla arşiv kayıtları büyük önem taşımaktadır. Osmanlı Arşivi'nin değişik tasniflerinde yer alan kaynaklar arasında en önemlileri tahrir

defterleridir. Osmanlı Arşivi'nde tespit ettiğimiz 6 adet Çingene Sancağı'na ait tahrir defterleri bizlere Çingenelerin sosyo-ekonomik yapıları hakkında detaylı bilgiler sunmaktadırlar.

Osmanlı Devleti'nde Divân-ı Hümayun'da alınan kararların kaydedildiği Mühimme Defterleri önemli bir arşiv kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu defterlerde yer alan bir kayda göre; Osmanlı Devleti'nde hâsıl olan kürekçi ihtiyacının bir kısmı da Çingenelerden karşılanmaktaydı. Rûm (Sivas) beylerbeyine gönderilen bir hükümde, Gurbet ve Çingene taifesinden beş hanede bir kürekçi yazılıp diğer dört hanenin bunlara kefil olmasına ve bunlara ait tanzim edilecek olan defterin merkeze gönderilmesi istendiğine göre; her ne kadar Çingenelerin bu mesleği yapmak istememelerine rağmen kürekçilik mesleğinden bir miktar da gelir elde etmelerinden dolayı, Çingene hayatının sosyo-ekonomik olarak şekillenmesinde bu durum etkin olmaktadır¹. Silahdarlardan Mehmed'e verildiği yazılan ve 22 Cemaziyelahir 973/14 Ocak 1566 tarihini taşıyan Vize Sancağı kadılarına hitaben yazılan bir hükümde, Çingenelerin Vize, Çorlu, Hayrabolu, Silivri, Babaeskisi ve Pınarhisarı kazalarında bulunan korularda, evkâf, emlak vs. serbest tımarlarda ırgatlık yaptıkları anlaşılmaktadır. Bu konuyla alakalı olarak Kanuni Sultan Süleyman döneminde yazılan bir hükümde²:

"Bundan önce o tarafa abkâm-ı şerife gönderilip kimse altı aydan ziyade ırgat kullanmayıp her altı ayda icâzet (izn) verip tekrar yerinde tutulması ve kefil bulmayan levend taifesinden istihdam edenlerin sürüleri sürülür diye tenbih olunmuştu. O emrim aynen geçerlidir" buyurulmuştur.

Klasik Çingene ailesinde kadının önemli bir yeri bulunmaktadır. Özellikle kadınların aile ekonomisine önemli katkılar sağladıkları bilinmektedir. XVII. yüzyılda Yanya'da yaşayan Çingene kadınların kefere kadınları gibi kırmızı çukadan yedekçi berataları giydikleri, kocalarının demircilik mesleğiyle uğraşmalarından dolayı bazen körük çekerken bazen de demir dövduklarına işaret edilmektedir³.

Osmanlı Devleti'nde tahrir sistemi idârî-mâlî sistemin esasını teşkil etmektedir. Bu yüzden fethedilen bölgeler, tımar sisteminin gereği olarak, gelir kaynaklarının tespiti maksadıyla tahrire tâbi tutulmakta, burada bulunan vergi mükellefleri evli veya bekâr şahısların tek tek isimleri, zirâat alanları, yetiştirilen mahsuller ve bunlardan alınan vergiler tahrir defterlerine kaydedilmekte idi⁴. Daha çok vergi ve nüfus durumunu öğrenmek amacıyla yapılan tahrir kayıtları, Osmanlı Devleti'ndeki Çingene nüfusu ve bunlardan alınacak vergileri de tespit amacıyla Çingene tahrirlerinin yapıldığı görülmektedir.

¹ COA, MD-23, 350/784.

² COA, MD-5, 260/663.

³ EVLİYA ÇELEBİ, *Seyahatnâme*, VIII, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Robert Dankoff, İstanbul:Yapı-Kredi Yay., 2003, s.291-292.

⁴ Feridun M. Emecen, *XVI. Asırda Manisa Kazası*, Ankara:TTK Yay., 1989, s.2-3.

Osmanlılarda vergi ve nüfus tespitleri aile (hâne) sayımına dayanmakta ve sayımlarda vergi verebilecek durumda olan nüfus esas kabul edilmekteydi. Bundan dolayı sadece aile reisleri ve aileye gelir sağlayabilen durumdaki erkek fertler sayılmaktaydı. Bu sonuncular ise, mücerred (bekâr) olarak nitelendirmekte ve tahrir defterlerine mücerred olarak kaydedilmekteydiler. Osmanlı tahrir defterlerinde nüfus, “*avâriz hânesi*” ve “*hâne-i gayr ez avâriz*” olarak ikiye ayrılmaktaydı. Avâriz hâneleri, vergilendirilebilir veya fiilen vergilendirilmiş hâneleri ifade ederken, gayr ez avâriz deyimini de vergiden muaf olan sınıfları ifade etmekteydi. Osmanlı bütçelerinde ise, avâriz düzenli olmayan gelirlerin başlıcalarını teşkil etmekteydi. Bu tip vergilerin büyük bir çoğunluğu “*avâriz*” adı altında tahsil edilmekle birlikte, bazıları da “*bedel-i avâriz*” olarak kayda geçer ve bu şekilde toplanmaktaydı⁵.

Tahrir defterleri esas olarak tımar sistemi çerçevesinde merkezi hazineyi ilgilendiren çok çeşitli vergi kalemlerini içerirken, avarız ve cizye defterleri, XVII. yüzyılda merkezi hazinenin en önemli gelir kaynakları haline gelen avâriz ve cizye vergileriyle ilgilidir. Her iki vergi de tek tek veya gruplar halinde şahıslardan alındığı için, avâriz ve cizye defterleri yalnızca bu vergilere tâbi nüfusla ilgili veriler içermektedir⁶.

Osmanlı Devleti’nde Çingenelerin tımar sistemine dâhil edilerek vergilerinin düzenli olarak toplanması amacıyla çeşitli tarihlerde tahrir işleminin gerçekleştirildiği görülmektedir. Bunun dışında vergi memurlarının Çingenelerin vergilerini kayıt altına almak amacıyla çaba içerisinde oldukları anlaşılmaktadır. Nitekim bu konuyla alakalı olarak Tuna defterdarı Mahmud efendi tarafından tahrir olunan Rumeli’deki Çirmen, Çingene ve Kızılca müsellemlerinden Filibe, Zağra-i Atik, Çirmen, Akçakızanlık, Yenice-i Zağra, Edirne ve Hasköy nahiyelerinde eskiden kayıtlı bulunan 293.807 akçe maktuaları bulunduğu ve burada bulunan çiftliklerin tahrir edilmesinden sonra ocaklardan hazine defterine tatbik olunan 32.682 akçe zuhur ettiğinden bunun kayd altına alınarak her yıl bu miktarın toplanarak merkeze gönderilmesi istenmektedir⁷.

Osmanlı döneminde Çingeneler, tarımsal faaliyetlerin bir parçası olan çeltik işlerinde de çalışmakta idiler. Pazarcık ve Sofya kazalarındaki çeltiklerin çamurlarını senede üç defa kaldıran Kıptilere yevmi 18 pâre ücret verilmesine karar verilmiştir⁸. Çingenelerden öşür vergisi alındığına göre, bunların bir kısmının tarımla uğraştıklarına hükmedilebilir⁹.

⁵ Halil Sahillioğlu, “Avâriz”, *DİA*, IV, 108-109.

⁶ Oktay Özel, “Avarız ve Cizye Defterleri”, *Osmanlı Devleti’nde Bilgi ve İstatistik*, Ankara:DİE Yay., 2000, s.36.

⁷ COA, *Bâb-ı Defteri, Baş Muhasebe D.BŞM.*, nr.173. (1061/1651 tarihli hüküm)

⁸ COA, *Cendet/İktisat*, nr.1442. (13 Rebiülahir1251/6 Ekim1835)

⁹ COA, *MAD-10851/17165*.

Osmanlı Devleti, Çingenerin göçebe hayat sürmelerinden dolayı, onların haraçlarını düzenli olarak toplayamamış ve bundan ötürü de Çingeneri yerleşik hayata geçirmek için onlara toprak vermek suretiyle ziraat yapmalarını teşvik etmiştir¹⁰. Ancak bu uygulamada başarılı olunamamıştır.

Osmanlı Devleti'nde cizye tahsili genellikle hâne hesabı üzerinden alınmaktaydı. 1683'teki Viyana bozgunundan sonra devletin mâli bir buhrana girmesi nedeniyle dönemin sadrazamı Köprülüzâde Mustafa Paşa tarafından bir cizye reformu yapılmıştır¹¹. Devletin cizye politikası 1691 yılından itibaren değişmiş, 1691'deki cizye reformundan önce cizyeler hâne üzerinden toplanmakta iken, 1691'ten itibaren nefer üzerinden toplanmaya başlanmıştır¹².

1691 cizye reformuyla vergi oranları, fikhî hükümlere dayanılarak a'ladan 48 dirhem, evsattan 24 dirhem ve ednâdan 12 dirhem olarak belirlenmişti. Cizye Muhasebesi Kaleminde yer alan Hıristiyan ve Yahudilerin cizyeleri ile Maden kaleminde bulunan Eflak, Boğdan, Dubrovnik ve Kıbtîyân cizyeleri Osmanlı Devleti'ndeki toplam cizye geliri hakkında fikir vermektedirler¹³. Bu reformla devlet gelirlerinin bütçelere fonksiyonel bir biçimde yansıtılması için önemli adımlar atılarak hemen hemen bütün cizye gelirleri bir kaleme toplanmaya çalışılmıştır. Ancak, Cizye Kalemi dışında yer alan gümrük, maden ve Kıbtîyan cizyesi gibi gelirlerin 1716 yılında belli kalemlerde toplanmasına yönelik yapılan çalışma maliye memurlarının aldıkları vergi ve harçların düşmesine neden olabileceğinden başarısız olmuştur¹⁴.

1691 yılından sonra Çingenerin Müslüman olanlarından 650'şer akçe kâfirlerinden 720'şer akçe bedel-i avârız alınması kararlaştırılmıştır¹⁵.

Viyana savaşları dolayısıyla sınır boylarında dağınık halde bulunan Kıptîlerden 1691-2 yılına mahsup olmak üzere her birinden maktu olarak 340'ar akçe alınmasına karar verilmiştir¹⁶. Avusturya harpleri nedeniyle devletin para sıkıntısı çektiği bir dönemde, Mustafa II.'nin ilk saltanat yıllarında (1106/1695) diğer vergiler ile birlikte Çingenerin vergilerinde büyük bir artış olduğu

¹⁰ COA, *Cevdet-Dâhiliye*, nr.15340.

¹¹ Ahmet Tabakoğlu, *Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi*, İstanbul:Dergah Yay., 1985, s.136-140.

¹² Bu konudaki değişiklikler hakkında bkz. Özel, *a.g.m.*, s.38 vd.

¹³ Tabakoğlu, *Gerileme Dönemi*, s.136-141.

¹⁴ Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul:Dergah Yay., 1994, s.174. 1691 yılında cizye gelirlerinin tek kaleme toplanmasıyla maliye dairelerinin işlevlere göre çalışır hale getirilmesi yolunda önemli bir adım atılmıştı. 1716 yılında bu mesele daha kapsamlı bir şekilde ele alındı. Gümrük, maden, Kıbtîyân cizyesi, mukataalar, salyâneler gibi çeşitli kalemlere dağılmış işletmelerin belirli kalemlerde toplanmaları öngörüldü. Kıptî ve zimmî cizyelerinin de dağınık olması uygun görülmemiş Maden Kaleminde olan Kıptîlerin cizye ve maktularının da ehl-i zimmet cizyelerinin kayıtlı olduğu Cizye Muhasebesine aktarılması düşünülmüştü. Bkz. COA, *Cevdet/Maliye*, nr.2610. 1.1129/12.1716.

¹⁵ COA, *KK-2473*.

¹⁶ COA, *a.g.d.*, *göst. yer.*

görülmektedir. Bu döneme kadar 45.000 kuruşa toptan mukataaya verilirken, bundan sonra evrâk sistemine geçilerek nefer üzerinden toplanmaya başlamıştır. Böylece, Müslümanlardan 5, Hristiyanlardan 6 kuruş tâyin olunarak toplam 260.000 kuruşun parça parça toplanması hedeflenmişti¹⁷. Ancak, bu hedefin gerçekleşmediği anlaşılmaktadır.

Osmanlı Devletine tâbi devletlerin ödedikleri maktu cizye ile Kıbtîlerin ödedikleri cizyeden hariç tutulmak şartıyla bütün cizye gelirleri Cizye Muhasebesi Kaleminde toplanmasına karar verilmişti. Cizye Muhasebesi Kalemi dışında kalan Eflak, Boğdan (Moldavya), Dubrovnik cizyesiyle birlikte Kıbtîyân cizyesi de eskiden olduğu gibi Maden kaleminde yer almaktaydı. Ancak, bu uygulama imparatorluğun bütün coğrafyasına teşmil edilememiş, Mısır ve civarı ancak Sultan I. Mahmud zamanında 1734'te bu sisteme dâhil edilebilmiştir¹⁸.

Bütçelerde büroların gelirleri kaydedilip sonra türlerine göre ayrılırdı. Bu ayrımda; cizye gelirlerine dâhil edilen Maden kaleminin denetlediği Eflak-Boğdan ve "Kıptiyan cizyeleri mukataa defterlerinde", mukataa gelirleri içinde yer alırdı. Kıptiyan cizyelerinin mukataa gelirlerine dâhil edilmesi, tahsilinin iltizam yöntemi ile yapılmasından idi. 1106/1694 yılında, hazineye daha fazla gelir getireceği düşüncesiyle bunların da, kefere cizyesi gibi evrak ile tahsil edilmesine karar verilmiş ve yine diğer devlet mukataaları gibi kalemler halinde taliplerine satılması yönünde ferman çıkarılmıştı¹⁹.

Osmanlı vergi sisteminde vergiler toplanmadan maliye kaleminde bir sonraki yıla ait kâğıtlar hazırlanmakta idi. 5 Ramazan 1113/3 Şubat 1702 tarihinde 2650 adet Kıptîyân kâğıdı hazırlanmıştı²⁰. Aynı dönemde kalelerde yer alan bazı yeniçerilerin tezkereleri haşebî kâğıda yazılmakta ve bu haşebî kâğıdın çeşitli renkleri kullanılmakta idi²¹. Tezkiyelerde geçen tâbiriyle "*ehl-i zimmet*" ve "*Kıbtî cizye kâğıtları*"nda bunlar için gerekli olan miktarlar ayrı ayrı gösterildiğinden bunların oranlarını da öğrenmek mümkün olabilmekteydi²².

¹⁷ M. Tayyib Gökbilgin, "Çingeneler", *İ. A.*, III, s.424; Raşid, *Tarih*, II, 328 v.d.

¹⁸ Tabakoğlu, *Gerileme Dönemi*, s.136-140.

¹⁹ Raşid, *Tarih*, V, 126-127.

²⁰ COA, *Bâb-ı Defteri, Maden Mukataası Kalemi, Kıbtîyan Cizyesi (D.MMK.KBC.)*, Dosya No:2/104.

²¹ "1114 (1702-1703) yılı kıbtî maktu' cizyeleri için 120 deste beyaz ve 40 deste nobudî haşebî kâğıt (5 Muharrem 1114/1 Haziran 1702 tarihli divân tezkiresi: D.BŞM.KGB, dos. 8/158); 1115 (1703-1704) yılı cizye evrakı için 140 buzme beyaz haşebî kâğıt (Cemâzıyelâhur 1114/15 Kasım 1702 tarihli tesellüm tezkiresi:dos.8/159); 1128 (1715-16) yılı kıbtî cizyesi için 180 deste beyaz haşebî ve 70 deste sâmanı (9 Zülka'de 1127/7 Kasım 1715 tarihli divân tezkiresi ve tesellüm şerhi:dos. 16/53); 1135 (1722-23) yılı kıbtî cizye evrakı için 180 deste beyaz ve yetmiş deste elvan haşebî kâğıt (9 Şevâl 1134/23 Temmuz 1722 tarihli divân tezkiresi ve tesellüm şerhi:dos.30/23); 1147 (1734-1735) yılı kıbtî cizyeleri için 180 deste beyaz ve 70 deste elvan haşebî kâğıt (5 Şevval 1146/11 Mart 1734 tarihli divân tezkiresi:42/151) verildiği görülmektedir". Bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik)*, İstanbul: Kubbealtı Neşriyatı, 1994, s.35, 35^a-36^a.

²² On vakıyye ehl-i zimmet, bir vakıyye Kıbtîler için olmak üzere toplam 11 vakıyye: D.BŞM.KGB, dos.52/89. bkz. Kütükoğlu, *a.g.e.*, s.45, 45^a.

1716 yılında Sadrazam Ali Paşa (1713-1716) tarafından gelir-gider bürolarında geniş boyutlu bir düzenleme yapılmış, bu düzenlemeyle; İstanbul ve Kefe mukataası ile kaydı Cizye muhasebesinde bulunan Akçekoyunlu adet-i Ağnam mukataası defterleri Haslar kalemine, Maden kaleminde Kıbtıyan cizyesi defterleri Cizye muhasebesi kalemine, Bursa, Avlonya ve Haremeyn mukataası Mukataa-i Evvel kalemine ve Bursa mukataasındaki Karadeniz Haremeyn mukataasındaki İzmir ve Sakız gümrükleri ile Baş Muhasebe ve diğer kalemlerde bulunan Gümüşhane, Kastamonu ve diğer bölgelerdeki gümüş ve bakır madenleri Maden kalemine aktarılmıştır. Ancak, bu değişiklik uzun sürmemiş, 1716 tarihinin sonlarında Ali Paşa'nın sadrazamlıktan düşmesi sonucu tekrar eski sistem geçerli olmuştur²³.

Maden kaleminin denetiminde olan diğer bir kalem ise, Kıbtıyân Cizyesi Kalemi idi. Anadolu ve Rumeli'de bulunan Çingeneler bu kaleme bağlı olup, avâriz türü vergilerden muaf idiler. Bunlardan cizye, ispençe vs. vergilere karşılık maktu olarak yılda bir defa Müslümanlarından 650 ve Gayr-i Müslimlerinden 725 akçe alınmaktaydı²⁴. Kıbtıyan cizyesi “*kefere cizyesi gibi*” cizye kâğıtlarıyla iltizam yoluyla toplanmakta idi. 1694-5 yılında bütün Anadolu ve Rumeli'nde tahminen 10.000'i Müslüman ve 35.000'i de zimmi olmak üzere toplam 45.000 Kıptiden 31.200.000 akçe vergi elde edilmesi planlanıyordu²⁵.

XIX. yüzyıla gelindiğinde ise, cizyeden muaf tutulan şahısların ellerine vergi tahsildarlarına göstermeleri için sened verilmekteydi. Vergi tahsildarı ise, bu belgeye göre hükmeder ve muaf olan kişiden vergi talep etmez ve kayıtlarına “*yedinde senedi olduğu*” şeklinde bir şerh düşerdi. Bu minvalde Çeribaşları cizye ödemekle mükellef değillerdi²⁶.

Tanzimat döneminde Çingenelerden alınacak cizyeler muhassıllar vasıtasıyla Çeribaşlarından tahsil olunacağı²⁷ gibi, göçebe olanlar ise, Çeribaşlar

²³ Bakir Çakır, *Osmanlı Mukataa Sistemi (XVI-XVIII. Yüzyıl)*, İstanbul: Kitabevi, 2003, s.22'den naklen COA, *Cevdet Maliye*, nr.2610.

²⁴ İstanbul Kâimmakamına, İstanbul, Galata ve Haslar kadılarına yollanan bir hükümde “... Maden Mukataası defterlerine bakıldıkta Rumili ve tevâbü kıbtıyanı min külli'l-vücutb serbest olup sair re'aya gibi avâriz-i divâniye ve tekâlîf-i saire vermeyüb cümle tekâlîfleri kadimden olugeldüğü üzere Müslüman nâmında olanlarından senede bir defa ber vech-i makâtü' 650'şer ve keferesinden 725'er akçe cizye, ispenç ve rusûm-ı sâireleri mirî için yed-i vâhiden...” toplanması istendi. Bkz. COA, KK. Nr.2473 (Evâmir-i Mâliye), s.16, 15.01.1103/8.10.1691.

²⁵ Tabakoğlu, *Gerileme Dönemi*, s.149-152'den naklen, *Zübde*, v.295^{a-b}, Râşid, II, 328.

²⁶ COA, *ML.VRD.CMH*, Nr. 224, s. 4.

²⁷ Tanzimat Döneminde Kıptıyân Cizyesinin toplanması ile ilgili hüküm aynen şu şekildedir: “Kıptıyân cizyesi hakkında dahi bu usulün icrâsı lâzım gelüb ancak bunların ekserisi toptan bir mahalde iskân etmeyüb içlerinde göçebesi bulunduğundan topluca bulunan mahaller Kıptıyân cizyeleri muhassıllar ma'rifetile çeribaşlarından tahsil olunması ve göçebe makuleleri dahi kezâlik çeribaşları ma'rifetile kefile rabt olunmadıkca ruhsat teşkîresi i'tâ olunmaması ve'l-basıl bu maddeden dolayı emvâl-i cizyeye bir güne kesir ve sekte gelmemesi vesâil-i lâzîmesinin istikmâlüne bakılması ve mevsim-i tahsil an be an takarrüb etmekte olduğundan muhassıllar bemen mahallerine vardıklarında işbu cizye emvalinin ber vech-i usul-ı hasene vechile sü'at-i tahsiline i'tina ve

kanalıyla kefile bağlanmadığı müddetçe ruhsat tezkeresi alamayacaklardı. 1256/1840-1841 yılından itibaren bu yöntemle alınmaya başlanan cizye, Tanzimat'ın uygulanmadığı bölgelerde ise, vali ve mübaşirler vasıtasıyla toplanacaktır²⁸.

Genel olarak gayrimüslimlerden alınan cizye dışında Osmanlı Devleti'ndeki Kıpıtların da Kıpıtlık sıfatları nedeniyle cizye mükellefi olduklarına Abdüllatif Şener tarafından dikkat çekilmektedir²⁹. Ayrıca, Çingenerlerin hem Müslim hem de Gayrimüslimlerinden alınan cizyenin kaldırılmasından sonra, Çingenerlerden alınan verginin adı değişerek “*Kıbtıyan Vergisi*” denilmiştir³⁰.

2. Çingenerlerden Tahsil Edilen Cizye Vergisi

Osmanlı Devleti'nde baş vergisi olarak nitelendirilen ve çok eski zamanlardan beri alınmakta olan cizye vergisi, sadece devlet hazinesinin önemli gelir kaynakları arasında yer almıyor, aynı zamanda şeriat emirlerinin gereği olarak tahsil edilmekteydi. Cizye vergisi İslâm Devleti'nde yalnız Müslüman olmayan teb'anın yani zimmîlerin kendilerinin korunmalarına karşılık ödenen bir vergi türü idi³¹. Bu durum göz önüne alındığında Çingene teb'a için farklı bir uygulamanın olduğu görülmektedir. Çünkü, cizye gayrimüslimlerden alınan bir vergi olmasına rağmen Çingenerlerin hem Müslim hem de Gayrimüslimlerinden cizye alınmıştır. Fakat miktarı farklı tutulmuştur³².

Osmanlı vergi sisteminde çift-resmi bazı bölgelerde artırıldığı halde mücerred-resmi aynı nisbette kalmıştır. Yalnız Rumeli Çingenerleri, *hâne ve mücerred* ayırd edilmeksizin 22 akçe ödemekteydiler³³. Bir nevi şahsî vergi anlamına gelen “*ışpençe*”³⁴ Çingenerlerin Müslüman olanlarından 22 ve Gayrimüslimlerden ise; 25 akçe olmak üzere, evli, bekâr, toprak sahibi veya olmayan ahaliden eşit miktarda alınan bir vergi türü idi. Ancak, buluş çağına

gayret eylemeleri lâzime-i me'mûriyyetlerinden olduğu.” Fî Zâ, sene 1255. bkz. Reşat Kaynar, *Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat*, 2. Baskı, Ankara:TTK Yay., 1985, s.245.

²⁸ Abdüllatif Şener, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi*, İstanbul:İşaret Yay., 1993, s.114; Bu konuyla ilgili arşivde bulunan bir defter için bkz. COA, *MAD*, nr.9063, s.171.

²⁹ Şener, *a.g.e.*, s.115; Tanzimat sonrası “Kıptıyan cizyesi” hakkındaki düzenlemeler için bkz. 19 Zilkade 1255 tarihli anılan “*Talimat-ı Senije*”, b.8, Kaynar, *a.g.e.*, s.245.

³⁰ Şener, *a.g.e.*, s.115-116; “Kıptıyan Vergisinin Suret-i Tahsili Hakkında Nizamname”, *Düstur*, Cild-i Sâni, 1. Tertip, Cilt II, sayfa 34-38.

³¹ Boris Christoff Nedkoff, “Osmanlı İmparatorluğu'nda Cizye”, *Belleten*, VIII/32, 1944, s.606, 621.

³² COA, *MAD-21167*.

³³ Halil İnalçık, “Osmanlılar'da Raiyyet Rûsûmu”, *Belleten*, XXIII, (1959), 575-610.

³⁴ Angus Fraser tarafından yapılan bir çalışmada “İşpençe” vergisinden “köle vergisi” olarak bahsedilmesine dayanarak Çingene kulların arasında kölelerin de bulunabileceği varsayılmaktadır. Bu tür bir yanlış kullanım için bkz. Angus Fraser, *Avrupa Halkları: Çingenerler*, Çeviren: İlkin İnanç, İstanbul: Homer Yay., 2005, s.155.

ermeyenlerden bu vergi alınmazdı. Kanunnâmelerde ve vesikalarda “*Resm-i ispenç*” olarak geçen bu vergi türü daha çok Rumeli Eyâleti’nde tatbik edilmiş ve Tanzimat’tan sonra kaldırılmıştır³⁵. Osmanlı Devleti’nde “*çift resmi*” karşılığı olarak gayrimüslimlerden alınan ispençe vergisinden şehir halkı muâf durumda idiler. Ancak, XV ve XVI. asra ait tahrir kayıtlarında Hristiyan şehir halkının da ispençe’ye tâbi olduğu görülmektedir³⁶. Halil İnalçık, ispençenin çift resmi gibi umumiyetle tahsis edilen bir vergi türü olduğunu ve çift resminin toplanma vakti olan mart ayında toplandığını belirtmektedir³⁷.

Çingenelerin Müslüman olanların her hâne ve müccerredlerinden 22, gayrimüslimlerinden her hâne ve müccerred olanlarından 25 akçe ispenç alınmakta idi. Bîvelerinden alınan miktar ise, 6 akçe idi³⁸. Osmanlı Devleti’nin Müslüman Çingenelerden cizye alması gerçekten düşündürücüdür. Niçin sadece Gayrimüslimlerden alınan bir vergiyi Çingenelerin Müslüman ve Gayrimüslim ayırımı yapmadan Çingenelerden almıştır. Bu uygulamanın hukuki dayanağı ne idi?

Osmanlı Devleti’nin Çingenelere böyle davranmasının altında iki nedenin olduğu söylenebilir. Bunlardan birincisi, Çingeneler din olarak ehl-i kitap olmadıklarından dolayı böyle bir uygulamaya maruz kalmış olabilirler. İkinci olarak göçebe bir yaşam sürmelerinden dolayı vergilerin sürekli olarak toplamaması durumu etkili olmuş bulunabilir. Bu sebeble bunlara şer’i kurallar uygulanmamış, sadece cizye mükellefiyeti yüklenmiş olmalıdır. Ancak, Osmanlıları şer’i hukuku içinde ehl-i kitap³⁹ olmayanların nasıl davranıldığı konusu burada önem kazanır. Çingenelerin bu kategoriye sokulup sokulmadığı problemine bir cevap verilememektedir. Aslında Çingenelerin buldukları ülkelerin dinlerini kolaylıkla fakat zâhiren kabul etmiş görünmeleri yeterli hukukî delil sayılmış olabilir. Yani Osmanlı Devleti’nin Çingenelerin hem Müslim hem de Gayrimüslimlerinden cizye almasının temel nedeni onların dinî davranış ve tutumlarındaki esneklikten kaynaklandığı söylenebilir.

³⁵ Mehmet Zeki Pakalın, “İспенç”, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, İstanbul: MEB Basımevi, 1983, s.88; Midhat Sertoğlu ise, İспенçe’nin târihi tekâmülünü şu şekilde tanımlamaktadır: “*Ziraat ile meşgul köylüden Müslüman ve Hristiyan ayırd edilmeksizin çift resmi diye muayyen bir vergi alınırken, I. Murad (1360) bunu değiştirmiş, Müslümanların çift resmine karşılık cizye ile mükellef Hristiyanların, topraklı ve topraksız olsun, ziraat edenlerinin her birinden yirmi beş akçe ispençe adlı bir vergi alınmasını kanun haline koymuştur. Tanzimattan sonra kaldırılmıştır*”. (Midhat Sertoğlu, “İспенç”, *Osmanlı Tarih Lügati*, İstanbul: Enderun Kitabevi, 1986, s.164.)

³⁶ Bu konu ile ilgili detaylı örneklerin bulunduğu Rumeli Eyaletine ait Çingene Sancağı Tahrir Defterlerine bakılabilir. Bkz. COA, TT.120, TT.170, TT.191, TT.202, TT.206, TT.299.

³⁷ İnalçık, *a.g.m.*, göst. yer.

³⁸ COA, TT.370, s.373; Ömer Lütfi Barkan, *XV. ve XVI. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu’nda Ziraat Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları, Kanunlar*, I, İstanbul: İ.Ü. İktisat Fak. Yay., 1943, s.249.

³⁹ Daha geniş bilgi için bkz. Remzi Kaya, “Ehl-i Kitap”, *DİA*, X, 516-519.

Osmanlı Devleti'nde bazı teşekküllerin hizmet gerçekleştirmeleri neticesinde vergilerin bir kısmından muaf tutuldukları bilinmektedir. Çingenerler de bazı hizmetleri karşılığında avâriz-ı divâniye ve tekâlîf-i örfiye türü vergilerden muaf kılınmışlardır.

Bu konuyla alakalı olarak 28 Receb 981/23 Kasım 1573 yılında Bosna beyine yazılan bir hükümde, Kemengrad madeninde çalışmak üzere görevlendirilen Çingenerlerden bu hizmetlerine karşılık haraç, ispençe, avâriz-ı divâniye ve tekâlîf-i örfiye alınmayacağı bildirilmektedir⁴⁰.

Bazı cemaatler, müselleme teşkilatında olduğu gibi yapmış oldukları hizmetler karşılığında vergiden muaf tutulmaktaydılar. Silistre Sancağının Prevadi nahiyesinde bulunan bir Çingene cemaati güherçile kazmaları karşılığında vergiden muaf iken, daha sonra Kanuni Sultan Süleyman döneminden sonra bu muafiyetleri sona ermiştir⁴¹.

Çingenerlerin hangi durumlarda vergiden muaf tutulacakları hükme bağlanmıştır. Buna göre, hisarlarda çalışan ve hizmete alınan Çingenerler; İспенçe, Avâriz-ı Divaniye ve Rüsûm-ı Örfiye türü vergilerden muaf tutulmuşlardır⁴².

İспенçe vergisi ordunun geri hizmetlerini gerçekleştiren Çingenerlerden alınmadığı gibi voynuklar⁴³ da bu vergiden muaf tutulmuşlardır. Fakat, bu vergi derbent hizmetini gerçekleştirenlerden alınmakta idi⁴⁴.

XVI. yüzyılın sonuna gelindiğinde ordunun geri hizmetlerinde görev alan yaya ve müselleme teşkilatıyla birlikte, ellici Yörükler hizmetleri avâriz bedeli olarak yerine getirmek suretiyle tekâlîf türü vergilerden muaf tutuluyorlardı. Bu yüzyılın sonunda yaya müselleme teşkilatı kaldırılınca bunlar avâriz bedeli olarak belirli bir vergi ödemek zorunda kaldılar⁴⁵. Rumeli Çingenerleri mukataaya bağlandıktan sonra hususî durumlarını muhafaza ettikleri gibi, diğer reayanın ödediği avâriz-ı divâniye ve diğer vergilerden muaf (tâife-i Kıptiyan kadîmden mafruz el-kalem ve maktu el-kidem serbest) tutulmuş, buna karşılık maktu olarak senede müselleme olanlarından 655 akçe alınarak cizyeden muaf tutulmuşlardır. Hıristiyan olanlar için bu rakam 730 akçe olarak belirlenmişti⁴⁶. Ancak, Müslümanlardan alınan 655 akçe bedel-i avâriz akçesi olarak talep edilmekte, bunun üzerine 5 akçe de cülûs akçesi ilavesiyle alınan miktar 660

⁴⁰ COA, MD-23, 149/306; Belgenin orijinal fotokopisi ve bu belge ile ilgili yorum için bkz. Elena Marushiakova-Vesselin Popov, *Gypsies in the Ottoman Empire: A Contribution to the History of Balkans*; Centre de recherches tsiganes, University of Hertfordshire Press, 2001, pp.33-34.

⁴¹ “Kıptiyan bundan emel güherçile kazançların meremmet idüib muafılar imiş, badehu ref olunub hayli mezkeür Kıptiler diğer Kıptiler gibi rüsûmlarını edâ iderler”. Bkz. COA, TT.416, s.190.

⁴² COA, TT.370, s.373-374.

⁴³ Yavuz Ercan, *Osmanlı İmparatorluğunda Bulgarlar ve Voynuklar*, Ankara:TTK Yay., 1986, s.75.

⁴⁴ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilâtı*, 2. Baskı, İstanbul:Eren Yay., 1990, s.52.

⁴⁵ Feridun Emecen, “Bedel”, *DİA*, V, 301.

⁴⁶ COA, İ.E./Dâbilîye, nr.829.

akçe'ye çıkmaktadır. Aynı durum Gayrimüslimlerden alınan 725 bedel-i avârız akçesi üzerine 5 akçe cülûs akçesi eklenmesiyle buradaki rakam da 730 akçe olarak görünmektedir⁴⁷.

Osmanlı Devleti'nde belirli meslek grupları içerisinde yer alan Çingenerin zanaatkâr olanlarından bir kısmından istifade edilmek suretiyle vergi alınmıyordu. Çingenerin buluş çağına ermemiş olup san'atı olan oğlancıklarından cizye miktarının yarısı talep edilirken, san'atı olmayanlardan ise, herhangi bir vergi tahsili yoluna gidilmiyordu⁴⁸.

Edirne kadısına yazılan bir hükümde; Kıbtî tâifesinden Mehmed adlı şahsın dört nefer evladiyla birlikte cizye veremeyecek derece fakir olduğu ve iş göremez durumda olduğunun bildirilmesi üzerine, adı geçen şahsın cizyeden muaf tutulmasına karar verilmiştir⁴⁹.

Osmanlı Toplumunda diğer vatandaşlar gibi can, mal ve namuslarının korunması karşılığında Çingener de vergi vermekle yükümlü idiler. Çingenerin Müslim ve Gayrimüslimlerinden vergilerin ne şekilde alınacağı, bunların miktarı ve toplanma usûlüne ilişkin olarak tahrir kayıtlarında bilgiler yer almaktadır⁵⁰. Bu konuyla alakalı bilgileri tahrir defterlerinden takip edebilmekteyiz. XVI. yüzyılda Rumeli'ye ait yapılan Çingene tahrirlerinde kâtiplerin bazı gebran Çingener için alınması gereken ispençeleri yazmadığı görülmektedir. Bu durum Çingenerden vergi alınmadığı anlamına gelmediği gibi, muhtemelen bu vergiler devletin diğer görevlileri tarafından toplanmaktadır⁵¹.

Osmanlı Devleti'nde çeşitli vergilerden oluşan sultanın hasları arasında Âmid ve Tercil nâhiyesiyle birlikte altı köy, Mardin, Hısnkeyf ve Ruha (Urfa) Çingenerinden tahsil olunmaktaydı. Toplam 566.250 akçeyi bulan Âmid ve Tercil'in tüm vergileri ile Çingenerden alınan toplam 20.000 akçelik verginin tamamı padişah adına toplanmaktaydı⁵².

1523 yılında Semendire Sancağına bağlı Bazarcık nâhiyesinde yaşayan Gayrimüslim Çingenerin vergilerini Hazine-i Âmireye filori⁵³ olarak ödedikleri

⁴⁷ COA, KK-2473, 46/2.

⁴⁸ COA, *Ali Emîrî*, nr. 2128, II. Süleyman.

⁴⁹ COA, *Cevdet/Maliye*, nr.14609.

⁵⁰ Özellikle XVI. Asrın ilk yarısında Kanuni Sultan Döneminde yapılan iki tahrir defteri bu konuda büyük önem arzeder. Bu dönemde yapılan tahrir defterlerinin baş kısmında yer alan kanunnâmelerde Çingenerden vergilerin ne şekilde ve miktarda tahsil edileceği ele alınmıştır. Bu konuda daha geniş bilgi için bkz. COA, *TT.120* ve *TT.370*.

⁵¹ COA, *TT.120*, s.280.

⁵² Mehdi İlhan, *Amid (Diyarbakır)*, Ankara:TTK Yay., 2000, s.106.

⁵³ Osmanlılar'da altın karşılığı tahsil edilen bir vergi olarak geçen bir terimdir. Burada her ne kadar filori altın karşılığı bir vergiyi ifade etmiş olsa da Resm-i filori genellikle akçe şeklinde ödenirdi. Daha geniş bilgi için bkz. Halil İnalçık, "Filori", *DİA*, XIII, 106-107.

anlaşılmaktadır⁵⁴. Aynı şekilde Semendire Sancağı Çingenerinden resm-i filori adı altında hâne başına 80 akçe vergi alınmaktaydı⁵⁵. Akçe cinsinden toplanan Resm-i Filori “*Hıdrellez*” (Rûz-ı Hızır) ve “*Kasım Günü*” (Rûz-ı Kasım) olmak üzere yılda iki taksitte ödenmekteydi. Balkanlarda eski döneme ait bir vergi toplama usûlü olan bu yöntem burada bulunan Çingene ve Eflâklardan toplanan vergilerin filori olarak topladığını akla getirdiği gibi, birincisinde “*Hıdrellez*” (Rûz-ı Hızır) gününde toplana verginin 6 Mayıs’a tekâbül eden ve Çingener arasında Kakava Festivali olarak anılan bayrama denk gelen günde Çingenerden vergi toplanması tesadüfî olmasa gerektir. Çünkü göçebe bir yaşam süren Çingenerin vergilerini her zaman düzenli olarak toplamak mümkün olamıyordu. Bu yüzden Çingenerin vergilerinin Çingenerce önemli ve kutsal sayılan bir bayram şöleni esnasında toplanması mantıklı ve makul bir gerekçe olarak görülebilir. Nitekim, Osmanlılar döneminde Çingenerin vergilerinin hıdrellez gününde Kakava festivalinde toplandığına M. Tayyib Gökbilgin dikkat çekmektedir⁵⁶. “*Kasım Günü*” (Rûz-ı Kasım) ise, Eflak Tâifesi adı verilen taifeden toplanan vergileri ifade eden bir gün olsa gerektir.

1530 yılında Rumeli Eyâleti dâhilindeki Çingenerden elde edilen toplam vergi geliri 438.507 akçe idi. Bu gelirin 150.000’i Çingene mirlivâsına, 52.273 akçası Niğbolu mirlivâsına, 13.836 akçası Semendire livâsındaki Tımar erbabına, 62.314 akçası evkâf-emlâk ve hass, kalan 180.129 akçası ise Çingene mirlivâsı tarafından her sene Hızâne-i Âmire’ye teslim olunmakta idi⁵⁷.

III. Mehmed (1595-1603) tarafından Hüdavendigâr, Biga ve Karesi sancak kadılarına gönderilen Şevval 1005/Mayıs-Haziran 1597 tarihli fermenda “Kıbtıyan Tâifesinin cizye vermektan imtina ettiklerini bildirdiğinden” ona yazılan cevâbî yazıda “Kıbtîlerin Müslümanlarından ikişer yüz akçe cizye tahsil ettirmesi hakkında” hüküm verilmiştir⁵⁸.

1024/1615 senesinde Rumeli Eyâletinde bulunan Vize, Çirmen ve Kızılca Müsellemlerin sâkin oldukları yerlerin kadılarına yazılan hükümden anladığımızı göre; Çingene müsellemlerinin Müslümanlarından 200 akçe ve yamaklarından 100 akçe alınacağı bildirilmektedir⁵⁹.

Tanzimat’ın ilanıyla birlikte Avrupa tüccarları ve Yahudiler ile beraber Kıptiler de vergiye bağlanmıştır⁶⁰. Ekonomik olarak belirli bir gelir seviyesine sahip olan Avrupa tüccarı ile birlikte Yahudilerden vergi alınması bu kesimin

⁵⁴ Defterde geçen kayıt aynen şöyledir: “Mezkûrlar hızâne-i âmireye filori edâ iderler”. Bkz. COA, TT.120, s.16-18.

⁵⁵ “ve Semendire sancağında Biracık Nahiyesinde olan Çingener miriye her hânedan, Resm-i Filori diyyü seksener akçe edâ iderler”. COA, TT.370, s.373.

⁵⁶ Gökbilgin, “Çingener”, s.426.

⁵⁷ 370 Numaralı Muhâbebe-i Vilâyet-i Rûm-ili Defteri, (937/1530), II, Ankara 2002, s.9.

⁵⁸ TSMA, E.11787.

⁵⁹ COA, Tabvîl Atik Divan Defteri, nr.1., s.15.

⁶⁰ Halil İnalçık, “Tanzimat’ın Uygulanması ve Sosyal Tepkileri”, *Osmanlı İmparatorluğu, Toplum ve Ekonomi*, 2. Baskı, İstanbul 1996, s. 377.

zoruna gitmez iken, bu durumdan en çok etkilenen ve müteessir olan kesim ise, Kıptiler olmuştur. Çünkü, onlar sürekli olarak belirli bir meslekle uğraşmadıklarından sabit bir gelirden de yoksun bulunmaktaydılar.

Tanzimat döneminde Bilecik'te bulunan Çingenerler perakende grup içerisinde mütalaa edilmiş ve bunlardan 9 yüksek, 14 orta ve 1 düşük seviyede olmak üzere 24 vergi mükellefi bulunmaktadır. Bu dönemde şehirde bulunan Kıptî teb'a ile birlikte dışarıdan iş münasebetiyle geldikleri anlaşılardan alınan toplam cizye miktarı 22.770 kuruştur⁶¹.

Osmanlı döneminde Çingenerlerden alınan cizyelerin toplanması esnasında cizyedârlar tarafından bazı yolsuzluk ve Çingenerlere haksızlıklar yapıldığı gibi, bazı durumlarda da, görevli bulunan cizyedârlar dışındaki kişilerin Kıptiyân cizyelerini topladıkları da oluyordu. Özellikle 1691'deki cizye reformundan sonra vergi toplama usûlünde resmî kâğıt dağıtma yolu benimsendiğinden vergi tahsildârları, hazine tarafından kendilerine dağıtılan kâğıtları bitirmek amacıyla bazen cizye mükellefi olmayanlardan vergi almaya çalıştıkları gibi, bazen de düşük vergi ödemekle yükümlü olan kimselerden de yüksek vergi almaya çalışıyorlardı. Bazı durumlarda bunun tersi olaylar da yaşanmıyor değildi. Yüksek seviyeden vergi ödemekle yükümlü bulunan zenginlerden alınan rüşvet karşılığı bunlar alt seviyeden vergi ödeyen kimseler olarak gösteriliyor, bunlardan hâsil olan açık ise, fakir kesim tarafından kapatılmaya çalışılıyordu. Ayrıca, cizye tahsildârlarının vergi mükelleflerine oldukça sert ve haşın davrandıkları gönderilen fermanlardan anlaşılmaktaydı⁶². Cizye mültezimleri, topladıkları vergilerden kendileri yüksek miktarda gelir elde ettiklerinden, küçük yaştaki çocuklardan ve yaşlılardan bile zorla cizye aldıkları görülmekte idi. Oysa, bunlar bu tür vergiler muaf idiler. Bu tür durumlar daha çok merkezî hükümetin denetiminden uzak eyâletlerde rastlanan olaylardı⁶³.

Göçebe olarak yaşayan Çingenerlerin cizyedârların geleceklerini öğrendiklerinde hemen buldukları mekânları terk ediyorlardı. Çingene cem'ine memur olanların Çingenerlerin cizyelerini toplamaya gittiklerinde Çingenerlerin bunları önceden haber aldıklarından dolayı yerlerini terk ederek kaçtıklarında bunların yakalanarak eski yerlerine getirilerek cizye ve ispençlerinin alınması istenilmektedir⁶⁴.

Bazı Çingene grupları “*Tersane işçisiyiz, Baruthanede çalışıyoruz, beylik bahçelerde hizmet ediyoruz, sâzendeyiz, ayıcı ve samsuncuyuz*” şeklinde ifadeleri üzerine, bunların bu iddialarını kanıtlamaları için berat-ı hümayun talep edilmekte eğer ellerinde bu belgeleri yoksa cizyelerin ve ispençlerinin tahsili istenilmektedir⁶⁵.

⁶¹ Said Öztürk, *Tanzîmât Döneminde Bir Anadolu Şehri: Bilecik*, İstanbul: Kitabevi, 1996, s.181-182.

⁶² Halil İnalçık, “Cizye”, *DİA*, VIII, 48.

⁶³ Nedkoff, *a.g.m.*, s. 622-623.

⁶⁴ COA, *KK-2473*, 5/1.

⁶⁵ COA, *KK-2473*, 52/1.

Çingene cemaatinden bazı kimselerin Müslüman olanlarından cizye vermemek için kendilerinin Müslüman olduklarını beyân ederek vergi vermekten kaçınıyorlardı. Edirne’de ikâmet eden Kıptiyân tâifesinden Karaoğlan çeribaşı cemaatinden Mustafa oğlu Hacı Hasan adlı Kıbtî’nin Haccü’l-haremeyn olması sebebiyle ehl-i sünnet ve’l-cemaât olduğundan dolayı mirî için lâzım gelen cizye ve ispençesin edâ etmekten imtina etmesi nedeniyle mirîyi zarara uğratmamak şartıyla yerine Ali oğlu Mehmed adlı Kıbtî’nin bedel-i nev yafte kaydedilerek eline Kıbtıyan beyinin fetvası mucebince verilen tezkire ile tekrar cizye talebiyle rencide olunmaması için emr-i şerif yazılmıştır⁶⁶.

Osmanlı Devletinde tarhedilen fazla vergi toplanmasının veya çeşitli masraflar yüklenmesinin halkı bıktıracağı ve devletten soğutacağı endişesi kannunâmelerde “üşendirme” tâbiriyle ifade edilmekteydi⁶⁷. Bu konuyla alakalı olarak Fatih döneminde hazırlanan Çingenerle ilgili kanunnâmede aynen şu ifadeler yer verilmektedir: “*Ve her Çingeneden kırk ikişer akçe harâc alalar, zıyâde bir akçe almayalar ve üşendirmeyeler*”⁶⁸. Böylece, Fatih döneminde Çingenerden 42 akçe haraç alındığı görülmekte, bu miktarın Hıristiyan ve Musevilerden alınan haraçla aynı değerde olduğu belirtilmektedir⁶⁹. Çingenerden haraç alınması konusunda Fatih kanunnâmesinde geçen bir hüküm ise şöyledir:

*“Müslüman olan Çingene, kâfir olan Çingener arasında oturmamalı, Müslümanlara karışmalıdır. İlle de onlarla birlikte oturup Müslümanlara karışmayacak olursa, onların da kâfirler gibi haraçları alınmalıdır”*⁷⁰.

Göçebe Çingenerin XV. yüzyılda, sonraki yüzyıllara ve yerleşik olanlara göre daha fazla olduğu görülmektedir. Göçebe Çingenerin sürekli gezmelerinden dolayı haraçlarının toplamaması ile ilgili olarak Fatih Kanunnâmesinde özetle şöyle bir hüküm yer almaktadır⁷¹:

“Çingenerin haraçlarını tahsil etmek için, her yerin kadısı birer emin tâyin etmeli ve bu emin kişiler Çingenerle birlikte yürüyüp onların haraçların toplamalıdır. Haraçları alındıktan sonra, onların ellerine hüccet verilmelidir ki; herhangi bir nizâ vukuunda ellerinde temessük bulunabilsin. Hiç kimse (yâni idârî âmirlerden hiçbiri) “demircimdir” veya “kalburcumdur” diyerek araya giripte Çingenerin haracına aslâ engel olmamalıdır”.

⁶⁶ COA, İ.E./Maliye, nr.3345.

⁶⁷ “Haraç” [Osmanlı Devleti], DİA, XVI, 90.

⁶⁸ Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri*, I, s.397.

⁶⁹ G. Aybet, *Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları:1530-1699*, İstanbul:İletişim Yay., 2003, s.180.

⁷⁰ Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri*, II, s.383-385.

⁷¹ Enver M. Şerifgil, “XVI. Yüzyılda Rumeli Eyaletindeki Çingenerler”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Sayı:15, İstanbul 1981, s.123.

Emin kişilerin haraç tahsil etmek üzere Çingenerle birlikte yürümelerini âmir olan bu hüküm, aynı zamanda, göçebe Çingenerin kalabalık tâifeler halinde dolaşmakta olduklarının bir delili olarak değerlendirilebilir.

Çingenerin göçebe bir yaşam sürmeleri nedeniyle vergilerin toplanmasında sürekli olarak sorunlarla karşılaşılmaktaydı. Ancak, Osmanlı Devleti bunların peşini bırakmayarak vergilerin toplanması konusunda azami derece hassasiyet göstermiş hatta Rumeli'de göçebe olarak yaşayan ve sürekli olarak vergi vermekten imtina eden ve şehir şehir ve kasaba kasaba gezen Çingenerin vergilerinin toplanması için bunların peşine haraçlıların takılarak vergilerin toplanmasını istenmektedir. Bu durumda Osmanlı Devleti'nin vergi toplamada başarılı olmasının nedenleri arasında Çingenerden vergi ödemeyenlere ve vergiyi toplayamayan görevlilere uygulanacak cezaların yaptırım gücünde olduğu söylenebilir. Bu çerçevede vergi vermekten kaçan Çingenerin yakalanarak vergilerin tahsil edilmesi hakkında şu hüküm ilginçtir⁷²:

“Ve kangı katuna'nın ki, cingeneri kaçub gitmiş ola, katuna başlarına bulduralar ve cemâ'at başlarına ve kethüdâlarına teklîf idüb buldurub harâcların alalar. Eğer bulunmaz ise, defter mücebince harâcların anlardan alalar. Ammâ tekrar almakdan bâzêr ideler”.

Bazı durumlarda ise, Çingenerin vergilerini vermekten ictinab ederek vergi tahsildarlarına zorluk çıkardıkları görülmektedir⁷³. Rumeli Vilâyetindeki İstanbul defterine müteallik olan Çingenerin haraçlarının toplanması için giden Mehmed adındaki kulun ifadesine göre; bazı Çingenerin kendi cemaatlerinden ayrılarak başka şehirlere ve kasabalara gitmeleri nedeniyle haraçlarının toplanamadığı gibi Anadolu'da bulunan Çingenerin de aynı şekilde yerlerini terk ederek Rumeli'ye kaçmaları sebebiyle haraçları toplanamamıştır. Anadolu ve Rumeli'de yerlerini terk ederek başka şehir ve kasabalara giden Çingenerin bulunarak -haraç defterinden yazılı olduğu üzere- bunların tekrar eski yerlerine getirilmek suretiyle haraçlarının tahsil edilmesi için hüküm yazılmıştır⁷⁴.

Çingenerin zanaatkâr olanlarla ilgili olarak alınan vergilerde aynen şu hüküm geçmektedir:

“Şol Çingene ki defterde mülke, vakfa veya timara raiyyet yazılmış ise, Çingene sancağı beyinin ona karışması doğru değildir. Böyle olan Çingenenin elinde mübürlü ve tasdikli bir belge yoksa ispençesi ve işlediği suçun karşılığı

⁷² Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri*, II, s.384.

⁷³ COA, MAD-7527, 180/2, (25 Safer 1055/22 Nisan 1645 tarihli hüküm)

⁷⁴ COA, KK-67, 772/1-2.

kanunda belirtildiği gibi resm-i cürüm ve cinâyeti sancakbeyine aittir. Defterde vakıfa, mülke ve hisara koruyucu yazılan Çingenerden başka Çingenerin vergileri dışıdır gelir yazılmış olmadığında kâfir olandan 25 akçe, Müslim olandan 20 akçe sancakbeyi alır. Cemaatten ayrılan Çingeneyi yakalayıp cemaate katmak kanundur. Müslim olan bu Çingene ki kâfir olmadığı halde kâfirlerle birlikte olup onlarla kaldığı ve onlarla kaynaşandır ki bunlardan kâfir gibi vergi alınır⁷⁵.

İstanbul, Edirne, Filibe ve Sofya kadılarına yazılan bir hükümde; 1100/1689 ve 1101/1690 Çingene tâifesinin “*avârız-ı divâniye ve tekâlif-i örfiye*” vermeyerek bunun neticesinde ehl-i perde⁷⁶ olmayanlardan sâir reaya gibi avârız vermemeleri karşılığında Müslüman nâmında olanlarından eskiden olduğu üzere 655 akçe maktuları ve keferesinden 725 akçe cizye, ispenç ve diğer vergilerinin Kıbtiyân beyi tarafından toplanılmasından bahsedilmektedir⁷⁷.

1691 cizye reformuyla bazı yerlerdeki cizye mükelleflerinin sayılarının çeşitli sebeplerle dörtte bire düşmesi neticesinde diğer dörtte üçün vergilerini geride kalanlar ödemek zorunda kalıyordu⁷⁸. Bu durum aynı şekilde Çingener için de bazı durumlarda geçerli olmaktadır. Veba salgınından dolayı Çingenerin hâne sayılarındaki düşüşten sonra vergileri toplamaya gelen tahsildâr Çingenerden ölenleri vergi yükümlüsü olarak yazmıştır⁷⁹.

Bazı durumlarda ise, Kıbtıyan cizyelerini tahsil edemeyen Kıbtıyan Cizyedarları ağır cezalara maruz kalmaktaydılar. Ağustos 1697 tarihli bir hükümde Silistre ve Niğbolu sancaklarında Kıbtıyan cizyesi uhdesinde olmağla Ömer ağa adlı kimse bu cizyeleri tahsil edemediğinden cezalandırılmıştır⁸⁰.

Çingenerin göçebe bir hayat yaşamalarından dolayı vergilerin toplanmasında bazen öyle zorluklarla karşılaşılıyordu ki, bir önceki dönemde vergi almaya gelen vergi memurları tekrar aynı yere geldiklerinde Çingeneri bulamıyorlardı. Bunun neticesinde yerlerini terk ederek kaçan Çingenerin vergilerini ödemek Kıbtıyan cizyedârlarına düşüyordu. Bunlar da bazen bu vergileri karşılayamayacaklarını anlayınca ya kaçıyorlar veyahutta mallarına

⁷⁵ *Zanaatkârlar Kanunu, (Kanun-nâme-i Ehl-i Hire)*, Haz. Abdullah Uysal Ankara:Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., 1982, s.27-28.

⁷⁶ Örtülü, peçeli kadın demektir. Ayrıca, bu tâbir iffetli ve namuslu kadın anlamlarına da gelmektedir. Bkz. Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, 13. Baskı, İstanbul:Aydın Kitabevi Yay., 1996, s.209; Sir James W. Redhouse, *A Turkish and English Lexicon (Türkçeden İngilizçeye Lügat Kitabı)*, 2. Edition, İstanbul:Çağrı Yay., 1992, s.442.

⁷⁷ COA, *Ali Emiri*, nr.2923, II. Süleyman.

⁷⁸ Halil İncalcık, “Cizye”, *DİA*, VIII, 48.

⁷⁹ KK-67, 811/1.

⁸⁰ COA, MD-110, 197/915, (Muharrem 1109/Ağustos 1697 tarihli hüküm)

devlet tarafından el konuyordu⁸¹. 22 Rebiülahir 1113/26 Eylül 1701 senesinde Akçakızanlılık kasabası ahalisinden olan Yanbolu ve tevâbi' Kıbtîyânı cizyedârı iken, firar eden -muhtemelen Çingenerin firar etmesinden dolayı vergileri toplayamayan Kıbtîyân cizyedârı kendisi de kaçmayı tercih etmiş olsa gerek- ve zimmetine 2080 kuruş para geçiren İsmail ağanın mallarına el konulmuştu⁸².

Osmanlılar zamanında Çingenerden vergilerin toplanması sırasında vergi tahsildarlarının Çingenerlere zulüm ettikleri oluyordu. 7 Rebiülahir 980/15 Ekim 1572 tarihinde Gümölcine ve Karasu beyi ve kadısına yazılan hükümde; Gümölcine şehrindeki Çingenerin dergâh-ı muallâma gelerek eskiden olduğu üzere cizye ve ispençelerini ödediklerini ancak vergi toplamaya gelen memurların bunlardan fazla akçe alarak kendilerine zulm ve teaddi ettiklerini bildirmişlerdir. Bunun üzerine bölgede görev yapan vergi tahsildarlarının daha dikkatli olmaları konusunda tembihatlarda bulunuluyordu. Bu görevlilerin ellerine verilen nişanlı sahih haraç ve ispençe defterine bakarak görevlerini yerine getirmeleri istenmekte, bu haraç ve ispençe muhalif olarak Çingenerden fazla akçe alınmaması, eğer böyle bir durum meydana geldiğinde ise, suçluların yazılarak İstanbul'a bildirilmesi isteniyordu⁸³. Aynı şekilde vergi miktarlarının ve vergi verecek Çingenerin kayıtlarının tutulduğu Gümölcine Kıptilerinin Haraç Defteri'nde geçen bir kayda göre, Gümölcine Karası Yenicesi Dram ve Siroz'daki Müslüman Çingenerden 12 ve kâfir Çingenerinden ise, 50 akçe alınmakta iken, deftere muhalif olarak Müslüman olanlarından 60 ve kâfir olanlarından ise, 120 akçe talep olunduğundan buradaki vergi tahsildarlarının yapmış oldukları yolsuzlukların önüne geçilmesi talep ediliyordu⁸⁴. Aynı tarihte Motalice kadısına yazılan diğer bir hükümde; Harac cem'ine varan memurların Çingenerin haraçlarını fazla talep ettikleri hatta Çingenerin dövülerek

⁸¹ Kıbtîyân Cizyedârı İsmail ağanın el konulan malları şu şekilde sıralanmaktadır: "Sahan ma' kayık adedi:6, legen adedi:1, ma' ıbrık adedi:1. Boylu köhne tüfenk adedi:2, Yemeni köhne yasdık adedi:1, sarı köhne tüfenk kebe Adedi:2, Köhne orta Selanik, köhne aba yasdık çift adedi:1, köhne yemeni yasdık:1, Yemeni köhne yorgan:2, Köhne yıldız Yasdık:1, köhne kuzu kilim:2, Köhne beyaz volçe/velençe:1, köhne haymane:2, köhne hayma-i matbah:1, demirci örsü:2, Su yatağı:2, köhne kilim:1, Köhne Hırka adedi:1, köhne at? Halı adedi:4, Kıbtîyân hırkası. Kıbtîyân Cizyedârı İsmail ağanın mallarına devlet tarafından el konulduğu gibi eşi Meryem hatunun da mallarına el konulmuştu. Meryem hanımın el konulan malları ise şunlardı: Kıbtü çergesi mezbûr İsmail zevcesi Meryem hatunun kaza-i mezbûre aded:3 tabi' ernugan? Nâm karyede vâki' çiftliğinde binâ itdügü odalar ve anbar ve mevcut olan eşyasın bina eden defterdir ki, ber vech-i âti zikr olunur hurufu fi't-tarihi mezbûr.

Su sığrı öküzü çift:1, kara sığrı öküzü çift:1, kara sığrı ineği çift:1, Araba:1, saban demiri adedi:1, nacak adedi:2, anbar-ı cedid adedi:1, fevkâni oda maa' sofa binası, Tahtâni oda:2, kiler:1, der anbarı hass-ı keyl-i İstanbulî:30, der anbarı şair hass-ı keyl-i İstanbulî:10

Yulaf anbarı İstanbulî:70, Çavdar keyl? İstanbulî:80. (Bkz. COA, İ.E./Adliye, nr.322.)

⁸² COA, a.g.d., göst. yer.

⁸³ COA, KK-67, 356/1.

⁸⁴ COA, KK-67, 488/2.

öldürülmeleri ve avrat ve oğullarının esir alınması neticesinde Çingene taifesini katl eyleyenlerin teftişi istendiğinde “Çingene kamı sorulmaz” diye cevap alınması üzerine padişah bizzat “Çingâne taifesi reyadır mez-kûrlara hilâf-ı şer’i şerif zulm ve teâddi olmak câiz değildir” diye buyurarak, eğer Çingenelerden fazla haraç alındıysa sahiplerine geri verilmesi suçsuz yere Çingene öldürüldü ise, katillerinin bulunup bunun da gereğinin yerine getirilmesi emredilmektedir⁸⁵.

XVIII. yüzyılın ilk yarısında, Çingenelerden elde edilecek cizye ve mukataa gelirleri yer yer bazı şahıslara havale edildiğinden Çingenelerin mâlî mükellefiyetleri ile ilgili olarak bazı suiistimaller meydana gelmiş, bunun neticesi olarak, Çingenelerin cizye ve maktu vergilerini ödemekten kaçındıkları gibi, bazı kimselerin de bunları himâye ettikleri görülmekteydi⁸⁶. Bu tür durumların önüne geçmek amacıyla 1155/1742’te, padişahın yıllık masrafına tahsis edilmek üzere hassa bezirgânbaşısına ocaklık tayin edilen İstanbul, Edirne, Çirmen ve Kocaeli sancaklarındaki Çingenelerin cizye ve maktuaları ile mîrî mallarının tahsilen dâhildeki Çingenelerin cizye ve maktuaları ile mîrî mallarının tahsiline kadı, mütesellim, voyvoda, evkâf zâbitleri tarafından men edilmesi hakkında divan tarafından emir ve hükümler gönderilmek zorunda kalınmıştı⁸⁷. XIX. Asrın başlarına gelindiğinde ise, Çingene cizye ve maktualarının saray mensuplarına ocaklık olarak verilmesi hâlâ geçerliydi. Oysa ki, bu dönemde Osmanlı Devleti’nin harpler dolayısıyla içinde bulunduğu karışıklıktan faydalanan Çingeneler sık sık yer değiştirmekte ve mukataa mültezimleri ile ocaklık sahiplerini müşkil duruma sokmaktaydılar⁸⁸. Bundan dolayıdır ki; Tanzimat’tan sonra bir taraftan Çingenelerin tahriri ile iskânları cihetine gidilirken, diğer taraftan da vergilerinin toplanması maksadıyla bazı çözüm yolları aranmaya başlanmıştır. Çingenelerin tespit ve tahrirleri için başlatılan çalışmalar, imparatorluğun en uzak mıntıkalarında dahi başarı ile neticelenmiş, mesela, Doğu Anadolu’da, Diyarbakır, Beşiri, Çapakçur, Mıdyat, Mardin havâlisinde bulunan Müslüman Çingeneler ayrı ayrı tespit edildiği gibi, Bosna’daki Çingenelerin iskân biçimleri ile kimseye zarar ve ziyanları dokunmayacak şekilde mürur nizamına uygun olarak mevsiminde göçüp gitmelerine imkân verilmiştir⁸⁹.

⁸⁵ COA, KK-67, 1258/1

⁸⁶ COA, İ.E./Dâbilye, nr.2516, 2622.

⁸⁷ COA, Cevdet/Saray, nr.3865.

⁸⁸ COA, Cevdet/Saray, nr.3230, 4263; Ali Rafet Özkan, bu belgenin Çingenelerin iskân yerleri ile ilgili olduğunu yazıyor. Oysa bu belge bazı yerlerdeki Çingene cizye ve maktualarının saray mensuplarına ocaklık olarak verilmesinden bahsediyor. Bu tür bir hata için bkz. Ali Rafet Özkan, “Çingene Hayat Tarzı ve İnancı”, *Akademik Araştırmalar*, Sayı:4, Erzurum 1997, s.86.

⁸⁹ COA, Cevdet/Dâbilye, nr.7018, 7019. Ayrıca, Çingenelere tarh edilen vergiler konusunda 1261 ve 1281 tarihlerine ait iki misal için bkz. COA, Bâb-ı Defteri, Cizye Mubasebesi Kalemî (D.CMH), Nr.3925.

Osmanlı Devleti'nde bazı imâret, vakıf, cami, medrese, hamam vs. gibi mimârî yapıların tamir, bakım ve onarım masrafları, Çingenelerden elde edilen cizyeler ve Kıptî mukataası gelirlerinden karşılanmaktaydı. İzmit Pertev Paşa Camii evkâfından olan hamamın harab olmaya başlaması nedeniyle tamiratı için gerekli olan miktarın Bilecik hasları, Amasya'daki Hıristiyanlardan alınacak cizye ve Edirne Kıptîleri mukataasından elde edilecek gelirlerden sağlanması isteniyordu⁹⁰.

Osmanlı vergi memurları arasında Kıptîlerin cizyelerini toplamakla görevli bulunan "*Kıptiyân Cizyedârı*" da yer almaktaydı⁹¹. Mimarların yaptığı iş karşılığında aldıkları para, buldukları şehir veya kasabanın bir mukataasının tahsilinden elde edilmekte idi. Mesela; İstanbul'da baş mimara ait mukataa gelirini Edirne Kıptiyân Cizyedârlığı ve tevâbii teşkil ediyordu⁹².

Bazı durumlarda ve olağanüstü hallerde kutsal beldeledeki mimari yapıların tamiri için gereken meblağ Kıptiyân cizyesinden karşılanmakta idi. Mekke'de yer alan Beytullah'ın tamiri için daha önce Mısır'da Kıptiyân cizyesinden gönderilmesi emredilen meblağa ilaveten on beş bin altın daha gönderilmesi talep edilmektedir⁹³.

Tablo:1 1695 Yılında Rumeli'de Evrak Adedi Üzerine Çingenelerin Ödedikleri Cizye Vergisi⁹⁴

| Cizye vergisi Alınan Yerler | Müslim | Gayrimüslim | Miktar (Akçe) |
|---|--------|-------------|---------------|
| Niğbolu ve Silistre | 4988 | 1698 | 4.374 |
| Yanbolu-Göktepe-Yenice-i Karasu | 1012 | 496 | 984.760 |
| Uzunca-abad-Hasköy | 708 | 71 | 496.442 |
| Edirne ve tevâbiuhâ | 1450 | 309 | 4.374.841 |
| Filibe ve Tatarpazarı | 1900 | 300 | 1.407.000 |
| Selanik-Karaferya-Vodine-Yenice-i Vardar | 415 | 271 | 499.140 |
| Yenişehir-Tırhala-Yanya-İlbasan-Avlonya-Delvine-Ohri-Manastır | 1072 | 1206 | 1.568.760 |

⁹⁰ COA, MAD-7712/1789. (1017/1608-1609 tarihli hüküm)

⁹¹ Halil İnalçık, "Şikayet Hakkı: 'Arz-ı Hal ve 'Arz-i Mahzarlar'", *Osmanlı'da Devlet, Hukuk, Adalet*, İstanbul 2000, s. 57.

⁹² Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şebircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Derleyen: Salih Özbaran, İzmir 1984, s. 22.

⁹³ COA, MD-85, 472 numaralı hüküm.

⁹⁴ COA, D.MMK.KBC. No:23769, s.1-5.

| | | | |
|--|--------------|-------------|-------------------|
| Nevrekob ve tevâbiuhâ | 257 | 253 | 345.012 |
| Zağra-i Atik ve Kızanlık | 403 | 81 | 323.027 |
| Gelibolu-Keşan-Gümülcine-Yenice-i Karasu | 1352 | 7 | 889.640 |
| Siroz-Timurhisarı | 539 | 388 | 611.170 |
| Mora-Mezistre-Karlı-ili-İnebahti-Ağrıboz | 44 | 65 | 120.000 |
| Vidin-Fethü'l-İslâm ve tevâbiuhâ | 86 | 31 | 75.887 |
| Sofya-Ustrumca-Üsküb-Samakov | 4200 | 2200 | 1.223.298 |
| İstanbul | 618 | 448 | 702.490 |
| İvranya-Vulçitrın-Prizren | 232 | 400 | 190.922 |
| Limni-Taşoz-ı Semâdirek | 13 | 6 | 15.535 |
| Toplam | 19289 | 8230 | 13.832.298 |

3. Çingenerden Alınan Diğer Vergiler

Osmanlı Devleti'nde direk olarak üretim faaliyetlerinde bulunmayan Çingener bazı durumlarda tarımsal faaliyetlerde buldukları anlaşılmaktadır. Böylece, Çingenerin tarımla ilgili vergiler ödedikleri de oluyordu. Filibe şehrinden alınan vergiler arasında *Kıst-ı bac-ı bazar* ve *niyâbet* ve *resm-i ârûsâne*, *resm-i işpençe-i çingeniyân*, *nısf-ı niyâbet* ve *bozahâne*'den alınan vergiler yer almaktadır. Bunların yıllık toplam geliri ise, 68.000 akçedir⁹⁵.

Yanbolu, Ilıca-i Aydos ve Kızılağaç seraskerlik bölgesinde alınan niyâbet geliri, diğer seraskerlik bölgelerine göre en fazla olanıdır. Vergi dilimlerinin tek tek açıklanmadığı göz önüne alınırsa kesin olmamakla birlikte bu seraskerlik bölgelerinde suç işleme oranının en yüksek olduğu söylenebilir⁹⁶.

⁹⁵ COA, TT.26, 64-82.

⁹⁶ COA, TT.206, s.113.

Tablo:2 Serasker Toprağında Bulunan Çingene Reayanın Ödediği Niyâbet Vergisi⁹⁷

| Seraskerlik Bölgesi | Niyâbet Vergisi (Akçe) |
|--|------------------------|
| Zağra-i Eskihisar | 100 |
| Hayrabolu, Malkara | 111 |
| Döğence-ili | 138 |
| İncügez, Gümülcine | - |
| Yanbolu, Ilıca-i Aydos, Kızılağaç Yenicesi | 350 |
| Pınar-hisarı, Kırk-kilise ve Pravadi | - |
| Dimetoka ve Ferecik | 80 |
| İpsala ve Keşan | 60 |
| Çorlu | - |
| Toplam | 839 |

Tablo:3 Çingene Sancakbeyine Ayrılan Niyâbet Vergisi⁹⁸

| Yıllar | Müsellem ve Yamakların Cürüm ve Cinâyet ve Bâd-ı Hevâ ve Resm-i Ârûsları (Akçe) |
|--------|---|
| 1530 | 20.545 |
| 1531 | 20.545 |
| 1537 | 20.545 |
| 1540 | 17.545 |
| 1555 | 17.545 |

Deşbâni vergisi hayvanların verdiği zarardan dolayı sahibinden tanzim edilen bir vergi türüdür⁹⁹. *Adet-i Deşbâni* vergisi niyâbet vergisi içinde görünse bile Çingene Müsellem Sancağı'nda genellikle tek vergi dilimi olarak kaydedilmiştir. Aşağıdaki tabloda 1540-41 yıllarında Çingene müsellem tımarlarında *Adet-i Deşbâni* vergisi kayıtları bulunmaktadır. Buna göre en çok zararı Fınduklu karyesi tımarları görmüştür¹⁰⁰.

⁹⁷ COA, TT.206.

⁹⁸ COA, TT.370, s.378; TT.170, s.7; TT.191, s.4; TT.206, s.2; TT.299, s.4.

⁹⁹ Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri*, I, s.186.

¹⁰⁰ COA, TT.206.

Tablo:4 1540 Yılında Çingene Müsellem Tımarlarının Gördüğü Zarar Karşılığında Alınan Vergiler¹⁰¹

| Müsellem Tımarları | Adet-i Deşbâni (Akçe) |
|--------------------|-----------------------|
| Arablu | 26 |
| Kiliselü | 20 |
| Kiliselü | 40 ¹⁰² |
| Ulaş | 20 |
| Yelkenci | 15 |
| Fınduklu | 70 |
| Koruklu | 10 |
| Kuruklu | 15 |

Yukarıda adı geçen vergi, sorun ortaya çıktığında sorumlu kişiyi cezalandırma amacıyla alınan bir vergi olduğundan dolayı, düzenli alınan bir vergi türü değildir. Örneğin, 1540 yılı tahririnde Koruklu karyesinden adet-i deşbâni vergisi alınmış iken, 1555 yılı tahrir kayıtlarında Koruklu karyesinde bu vergiye rastlanmamıştır¹⁰³.

XVI. yüzyıl tahrir kayıtlarında resm-i arûs vergisi diğer niyâbet vergileri ile birlikte toplanmasına rağmen XVII. yüzyıl tahrirlerinde ayrı olarak yazılmıştır. Örneğin; Okçular karyesinde 1069/1658 tarihinde resm-i arusâne olarak 10 akçe kayıtlıdır¹⁰⁴. Güğümlü karyesinin resm-i arusâne vergisi ise, 32 akçe olarak görünmektedir¹⁰⁵.

Haymane, belli bir arazide devamlı ikamet etmeyen, çadır kurarak göçebe yaşayan taife anlamına gelmektedir¹⁰⁶. Haymaneler kimin toprağında bulunuyorsa vergileri orada bulunan kişiye vermek zorundaydılar. Çingene sancagında, sancakbeyi haslarında sâkin olan haymanelerin vergisi sancakbeyinin, çeribaşı tımarında sakin olanların vergisi ise çeribaşıya aittir¹⁰⁷. 1540-41 yılı tahrir kayıtlarında bir tane haymane kaydı bulunmaktadır. Buna göre Yanbolu, İlica-i Aydos ve Kızılağaç Yenicesi seraskerinde bulunan haymanelerinden 50 akçe alınmaktadır¹⁰⁸.

¹⁰¹ COA, *TT.206*.

¹⁰² Deştbâni vergisi otlak vergisi ile birlikte yazılmıştır.

¹⁰³ COA, *TT.299*, s.118.

¹⁰⁴ COA, *MAD-16136*, s.9.

¹⁰⁵ COA, *MAD-16136*, s.11.

¹⁰⁶ Said Öztürk, *a.g.e.*, s.470.

¹⁰⁷ COA, *TT.170*, s.2-3; COA, *TT.370*, s.373; Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri*, VI, s.515; Barkan, *Kanunlar*, s.243.

¹⁰⁸ COA, *TT.206*, s.113.

937/1530 yılı tarihli “*Kanunnâme-i Kıbtîyân-ı Vilâyet-i Rumeli*” kanunnâmesine göre; Rumeli Eyâletinin Edirne, Filibe ve Sofya’da olan Çingeneleri’nden gayrı meşru fiile girişen Çingene kadınlarından yüz akçe “*kesim*” adı altında bir vergi alınmaktaydı¹⁰⁹. Kanunnâmede geçen deyimıyla “*kesim*” adı altındaki vergiye tabi suçların neler olduğu konusunda sarih bir açıklama yapılmamıştır.

Tablo:5 Çirmen, Silistre, Kefe, Niğbolu ve Vidin livâlarının Ekonomik Durumu ile Gelir-Gider Kategorileri¹¹⁰

| | Çirmen | Müsellemân-ı Çingâne | Müsellemân-ı Kızılca | Silistre | Kefe | Niğbolu | Vidin | Toplam |
|-----------------------------------|---------|----------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Hasshâ-i Padişah | 8.805 | - | 6.000 | 5.353.916 | 3.612.331 | 3.093.711 | 2.493.682 | 14.568.445 |
| Hasshâ-i Mirlivâ | 151.352 | 150.000 | 41.245 | 500.000 | 400.000 | 612.348 | 312.897 | 2.167.842 |
| Hasshâ-i İbrahim Paşa | 23.538 | - | - | 188.272 | - | 237.707 | - | 449.517 |
| Hasshâ-i İskender Bey | - | - | - | 66.663 | - | 140.398 | 51.814 | 258.875 |
| Hasshâ-i Rüstem Çelebi | - | - | - | - | 1.800 | - | - | 1.800 |
| Zeâmet-i Emin-i Defter | 3.824 | - | - | - | - | - | - | 3.824 |
| Zeâmet-i kethuda-i Rum-ili | 4.475 | - | - | - | - | - | - | 4.475 |
| Timarhâ-i Zuama ve Sipahiyan | 579.167 | 39.822 | 71.685 | 1.031.907 | - | 2.079.506 | 1.077.496 | 4.879.583 |
| Timar-ı Oturak | 16.160 | - | - | - | - | - | - | 16.160 |
| Timar-ı Bazdarân | 7.441 | - | - | 25.393 | - | - | - | 32.834 |
| Timar-ı Merdân-ı Kal'a | 3.374 | - | - | 169.915 | - | 192.148 | 232.398 | 597.835 |
| Timarhâ-i Seraskerân-ı Müselleman | - | 24.434 | - | - | - | - | - | 24.434 |
| Timar-ı Ahmed Ağa | - | - | - | 8.515 | - | - | - | 8.515 |
| Evkâf ve Emlak | 318.745 | - | 570 | 519.275 | 191.247 | 512.644 | - | 1.542.481 |
| Emlak-ı İbrahim Paşa | - | - | 2.590 | - | - | - | - | 2.590 |

¹⁰⁹ COA, TT.370, s.373; Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri*, VI, s.512.

¹¹⁰ 370 Numaralı Mubâsebe-i Vilâyet-i Râm-ili Defteri, (937/1530), II, Ankara 2002, s.5-6.

| | | | | | | | | |
|---|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Çiftlikhâ-i Müsellemân-ı Resm-i Yamakân | - | 215.841 | - | - | - | - | - | 215.841 |
| Ocak-ı Müsellemân-ı mâ Resm-i Yamakân | - | - | 965.536 | - | - | - | - | 965.536 |
| Toplam | 1.116.881 | 430.097 | 1.087.626 | 7.863.856 | 4.205.378 | 6.868.462 | 4.168.287 | 25.740.587 |

Yukarıdaki tablo'da görüleceği üzere sancaklardaki hâsılların dağılımını incelediğimizde hasshâ-i padişah 14.568.445, Timarhâ-i zûama ve sipahiyan 4.879.583, hasshâ-i mirlivâ 2.167.842, evkâf ve emlâk 1.542.481 ve ocak-ı müsellemân ve resm-i yamakân 965.536 olmak üzere diğer hâsıllarla birlikte toplam gelir miktarı 25.740.587 akçe olarak gözükmektedir. Bunların dışında 27.323 nefer Yörükân ve Tatarâna ayrılan 576.074 akçalık hâsıl bulunmaktadır¹¹¹.

Osmanlı Devleti'nde önemli gelir kaynakları arasında gümrük mukataalarını oluşturan çeşitli bürolar bulunmaktaydı. Bunlar arasında çeşitli madenlerin hesaplarından, tütün ziraatından alınan vergilerin tahsiline, Rumeli Kıptilerinin ispençe ve cizye vergilerinden alınan hesaplar oluşturmaktaydı. Çingenelerden alınan cizye ve ispençe vergileri cizye muhasebesi ve maden kalemi gelir kaynakları arasında sayılmakta idi¹¹².

Tablo:6 Maden Kalemi Gelir Kaynakları¹¹³

| Gelir Kaynakları | 1122/1690-1 MAD-7374 | 1110/1698-9 KK-5045 | 1125/1713 MAD-3479 | 1147/1734-5 MAD-5065 | 1161/1748 MAD-1582 |
|---|-------------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
| HüdâvendigârKıptî miktarı | 16000 | | | | |
| Edirne Kıptî Cizyesi | | 1355000 | 1689380 | 7628040 | |
| Üsküb ve Samakov Kıptî Cizyesi | | 1612840 | 1640740 | 1673420 | 1701780 |
| Selanik, Ohri, Yenişehir ve Yanya Kıptî Cizyesi | | 2366800 | 2783130 | 2783130 | 2783100 |
| Bosna Kıptî Cizyesi | | 100000 | | 536600 | |
| Vulçitrın ve Priştine Kıptî Cizyesi | | 100.000 | | 240.000 | |
| Kütahya Kıptî Cizyesi | | 887.950 | 1.215.900 | | |
| Siroz ve Nevrekop Kıptî Cizyesi | | 1061500 | 1100840 | 1139320 | 1207920 |

¹¹¹ 370 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Râm-ili Defteri, (937/1530), II, Ankara 2002, s.5-6.

¹¹² Baki Çakır, 1690-1748 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nin Merkezî Hazine Mukataa Gelirleri, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1991, s. 68.

¹¹³ Çakır, a.g.t., s.70-74.

| | | | | |
|---|---------|---------|--------|--------|
| Yanbolu, Göktepe, Kızılağaç ve Zağra-i Atık Kıpti Cizyesi | 1673000 | 1730820 | | |
| İstanbul Kıpti Cizyesi | 311000 | | | |
| Uzuncaabad-Hasköy Kıpti Ciz. | 581040 | 694120 | | 577020 |
| Vidin ve Fethü'l-İslâm | 93300 | 199500 | | |
| Semendire ve Alacahisar | 360000 | | | |
| Dimetoka | 145900 | | | |
| Prizren | 245720 | | | |
| Adana, Sis ve İçil | 205000 | | | |
| Sugla ve İzmir Kazası | 52800 | | | |
| Halep Eyâleti | 205000 | | | |
| Sivas Eyâleti | 201500 | | | |
| Divriği ve Arapgir | 102500 | | | |
| Kastamonu ve Kengiri | 136620 | | | |
| Ankara | 164000 | | | |
| Kayseri | 68380 | | | |
| Maraş, Malatya ve Aynâb | 102500 | | | |
| Erzurum ve Karahisâr-ı Şarkî | 341620 | | | |
| Aydın, Saruhan ve Menteşe | 69200 | 139160 | 139160 | |
| Hamid-ili ve Alanya | 205000 | | | |
| Şam Eyâleti | 102500 | | | |
| Kıpti Cizyesi | | | 479330 | |
| Niş Kıpti | | | 540000 | |

Maden kaleminde yer alan Kıptiyân cizyesine ait 1107/1695 yılında, Kıptiyan cizyesi gelirleri 260.000 kuruş (31.200.000 akçe) tahsil edilmesi kararlaştırılmış iken¹¹⁴ bunun gerçekleşmediği görülmektedir.

¹¹⁴ Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde*, s.548; Raşid, *Tarih*, C.I, vr.213a.

Tablo:7 Maden Mukataa Bürosu Gelir Türleri (akçe) ve Oranları¹¹⁵

| Yıllar | Mukataa | % | Eflak-Boğdan Cizyesi | % | Eflak Cizyesi | % | Boğdan Cizyesi | % | Kıptiyân Cizyesi | % |
|----------------|----------|-------|----------------------|-------|---------------|-------|----------------|------|------------------|-------|
| 1108/1696-1697 | 51092080 | 55.20 | 26181850 | 28.28 | 17018220 | 18.38 | 9163630 | 9.90 | 15291424 | 16.52 |
| 1110/1698-99 | 79649278 | 63.36 | 26181840 | 20.83 | 17018220 | 13.54 | 9163620 | 7.29 | 20002450 | 15.91 |
| 1113/1701-2 | 72844663 | 61.42 | 26181840 | 22.08 | | | | | 19572260 | 16.50 |
| 1114/1702-3 | 72916663 | 61.35 | 26181840 | 22.03 | 17018220 | 14.32 | 9163620 | 7.71 | 19748190 | 16.62 |
| 1118/1706-7 | 71403128 | 55.21 | 37615620 | 29.08 | 28452000 | 22.00 | 9163620 | 7.08 | 20321580 | 15.71 |
| 1122/1710 | 65142895 | 53.21 | 36943763 | 30.18 | | | | | 21080987 | 17.22 |
| 1147/1734 | 91602334 | 63.39 | 30054540 | 20.80 | 22200000 | 15.36 | 7854540 | 5.44 | 22853550 | 15.81 |

Osmanlı Devleti'nde belirli meslekleri bulunan ve bu meslekten para kazanan Çingenelerden vergi alınıyor, bu hizmetlerini devlete karşı ifâ edenlerden ise, vergi talep edilmiyordu. Çingeneler arasında kalaycılık mesleğinin yaygın olmasından dolayı, kalaycı cemaatinden 210 hanenin 12'şer akçe bennâk resmi ödedikleri görülmektedir¹¹⁶.

Cizye için düzenli olarak her üç yılda bir “*nev-yafte yılı*” adıyla genel bir teftiş yapılmakta, ölümler kayıttan düşüldükten sonra herhangi bir nedenle gözden kaçarak deftere işlenmeyenlerle cizye mükellefi durumuna gelenler (bâliğ) “*nev-yafte*” olarak kaydedilmekteydiler. Yanbolu kadısına yazılan bir hükümde Kıptiyân aklâmından demirçeribaşı cemaatinden Mustafa v. olan nâm-ı Kıptinin ihtiyarlığından dolayı haraç defterinden ihracı yerine oğlunun “*nev yafte*” olarak yazılması istenmektedir¹¹⁷.

1272/1856 Islahat fermanıyla cizye yerine zimmî teb'adan “*bedel-i askeri*” adı altında bir vergi alınmaya başlanmıştır¹¹⁸. Aynı şekilde Kıbtîler de bu vergiye tâbi tutulmuşlardır¹¹⁹.

SONUÇ

Sonuç olarak Osmanlı Devletinde farklı bir statüye tabi tutulan Çingeneler, birbirinden farklı uygulamalar arasında, ayrı bir özellik taşıması açısından cizye mükelleflerine tanınan askerlikten muaf tutulma hakkı, bunlara da tanınmış, hatta askeri geri hizmetlerde kullanılmışlardır.

Çingeneler, Osmanlı toplumunda yaşarken halk ile hiçbir zaman bütünlüşmemiş, hep ayrı bir topluluk olarak kalmışlardır. Bu topluluğun Osmanlı Devle-

¹¹⁵ Baki Çakır, *Osmanlı Mukataa Sistemi (XVI-XVIII. Yüzyıl)*, İstanbul: Kitabevi, 2003, s.100.

¹¹⁶ COA, KK-67, 488/2.

¹¹⁷ COA, KK-2473, 3/2.

¹¹⁸ M. Zeki Pakalın, “Cizye”, *Osmanlı Tarîh Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, I, İstanbul 1983, s.300-301.

¹¹⁹ COA, MAD-11780/18690.

ti'nde meydana getirdikleri huzursuzluklar sürekli halledilmeye çalışılmıştır. Bazen de onların çok ağır cezalara çarptırıldığını görmekteyiz. Kürek cezası vb. gibi.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Çingenele karşı devletin sistemli bir baskı ve zulüm politikası yoktur. Münferit olarak vergi tahsildarları veya başka ahaliden zulüm edenlerin bulunması durumunda sürekli olarak bu zulümlerin önlemesine yönelik olarak tedbirler aldığı görülmektedir. Sosyal yaşamda daha çok vergi alanındaki yapılan haksızlıklara yönelik belgelere yüzlerce hüküm yansımıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sosyal kimliklerin, etnik ve lisân âidiyetine göre değil, din esâsına göre düzenlendiği bilinmektedir. Genel olarak aslı unsuru oluşturan Müslüman gruplar yanında değişik alt kimliklere, dine ve mezheplere mensup olanlar gayrimüslim umûmî adı altında toplanmışlar ve İslâmın kabul ettiği semâvî dinlerin takipçileri olarak hukuk içinde yerlerini bulmuşlardır. Hukukî tanımlama Müslümana, Hıristiyan ve Yahudilere "tahammül" etme mecburiyetini beraberinde getiriyordu. Bu dine göre; sosyal yapılanma alanı dışında, aykırı bir topluluk ise, şüphesiz Çingenelelerdir. Çoğunlukla yerleşik bir hayat yaşadıkları, bir bölümü Müslüman, bir bölümü Hıristiyan olarak tanımlandıkları için Osmanlı merkezinin onlara karşı tavrı farklı olmuştur.

Bu topluluk bilincinden uzak bir şekilde Osmanlı Devletinde yaşayan Çingenele, hatta iki gruba ayrılmalarına rağmen bunlar hukukî bakımdan denk sayılmışlardır. Çünkü, bunlar yerleşik bir hayat tarzının asgarî müştereklerinde buluşmamışlar, sosyal hayat ve yaşayış tarzları onların dinî kimliklerinin üstüne çıkmasına müncer olmuştur. Bu durum vergi uygulamasında açıkça görülür. Mesela: Osmanlı Devleti'nde sadece Gayrimüslimlerden cizye alınırken, Kıbtî teb'anın hem zimmî, hem de Müslimlerinden cizye alınmıştır. Fakat, miktarı farklı tutulmuştur. Müslüman Çingenelelerden 22 akçe ispençe alınırken, bu miktar Gayrimüslim Çingene için 25 akçedir. Bîvelerinden yani dul kadınlarından alınan miktar ise, 6 akçedir. Öte yandan Osmanlı Devleti'nde nüfus katmanları dinî yapılanmaya göre tasnif edilmesine rağmen Çingenelelerin herhangi bir dine mensup olmamaları veya olsalar bile bunun Osmanlılar tarafından kabul görmediğidir. Bunun en bâriz örneğini ise, Çingenelelerin Müslüman veya Gayrimüslim olsun her iki gruptan da cizye alınmasıdır.

Osmanlı Devleti'nde çok geniş bir coğrafi sahaya yayılmış bulunan Çingenele, devlet tarafından çok sıkı bir disiplin altına alınmış olup, hukukî bakımdan da husûsî bir nizâma bağlanmışlardır. Orduda yardımcı kuvvet olarak vazife alan Çingenele, Rumeli'nin ele geçirilmesi sırasında yaya teşkilatının kurulması ile daha sistemli bir vazife görmeye başlamışlardır. Kanunî devrinden itibaren, bunların daha ziyâde imâr hizmetlerinde kullanıldığı görülmektedir. Buldukları coğrafi mevki itibarı ile çeşitli hizmetler gören Çingenele, sahillerde gemi malzemesi temini ve gemi yapımı ve tamirinde, köprü inşası ve menzillerde zahire toplanması, madenlerde, ordunun nakliye işlerinde ve devletin kalelerinin onarımlarında istihdam edilmiştir.

Osmanlı Devleti'nde Çingener devletin kendileri ile ilgili hükümleri ve kendilerinin de devlet ile olan münasebetlerini kadılar vasıtasıyla sağlamaktaydılar. Bu vesileyle haksızlığa maruz kaldıklarında rahatlıkla kadıya/mahkemeye başvuruda bulunarak haklarını arayabilmekteydiler.

Çingenerlerle ilgili olarak idarî düzenlemeler, onların belli bir sistem içine alınması bakımından önemlidir. Bu durum, Çingenerlerin yaşadıkları başka ülkelerde rastlanılmayan bir özelliğe işaret eder. Hatta onların bir sancak şeklinde idarî organizasyon altına alınmaları, zamanla bu yörelerdeki yerleşik hayata geçiş ve daimî surette ikametlerini sağlayarak, toplumla entegrasyonlarında rol oynamış olmalıdır.

Osmanlı Devleti'nde Rumeli'de fethedilen yerlere Anadolu'dan ve diğer yerlerden iskân yapıldığı bilinmektedir. Buradaki iskân politikasının amacı buraların şenlendirilmesi olduğu kadar tarımsal faaliyetlerine destek verilmesiyle üretime katkı sağlanması şeklinde olmuştur. Osmanlılar döneminde Çingenerlerin yoğunlukta buldukları bölgeler Rumeli'de olduğu için, Çingenerlerin nüfusu, demografik yapısı, buldukları yerleşim birimleri ve alınan vergilerin tespiti amacıyla tahrirler yapılmıştır. Çingenerlerin ilk düzenli tahrirleri Kanuni Sultan Süleyman döneminde yapılmıştır. Bu tahrirlerde Çingenerlerin hangi kazalarda buldukları, nüfuslarıyla birlikte meslekleri ve alınan vergiler kaydedilmiştir. Bunlara ilave olarak -kanunnâmelerinde belirtildiği üzere- Çingenerlerin hangi kazalar dâhilinde dolaşacakları tespit olunmuştur.

Osmanlı Devleti'nde Çingenerlerin belirli bir meslekleri ve mekânları bulunmadığından bulunanların ise, daimî statüde olmayıp geçici özellik taşımalarından dolayı kuvvetli bir iktisadî yapıya sahip olmadıkları, buna bağlı olarak da refah seviyelerinin düşük olduğu söylenebilir. Çingenerlerin büyük bir çoğunluğunun göçebe bir yaşam sürmelerinden ve yerleşik olanların ise, belirli bir meslek ve düzenli bir hayatlarının olmayışından dolayı ekonomik olarak güçlü olmadıkları gözlenmektedir. Fakat Osmanlı resmî kayıtlarından öğrenebildiğimiz kadarıyla bunlardan alınan vergiler, iktisadi faaliyetlerin boyutu hakkında bilgi vermektedir. Özellikle kırsal kesimden alınan vergiler bunların refah seviyeleri hakkında bilgi edinmemizi sağlamaktadır. Bunun dışında Çingenerlerin meslekleri ve meşguliyetleri de genel yapıyı anlamamıza yardımcı olmaktadır.

Nihayetinde Osmanlı Devleti'nde diğer topluluklar gibi can, mal, ırz ve namuslarının güvence altına alındığı Çingenerler, devletin himayesi altında yaşamlarını sürdürmekteydiler. Hukukî olarak bir Çingene kanunnâmesinin hazırlanması toplumun en alt katmanında yer alan bir topluluğa karşı sistematik bir idarî anlayışa sahip bir devletin tavrını belirlemek bakımından önemlidir. Bunun dışında Çingenerlerin herhangi bir sıkıntı durumunda Divâna müracaat ederek sorunların çözümlenmesi talebinin diğer kesimlere benzer şekilde uygun görülmesi Devlet anlayışının bir başka yansımasıdır.

BİBLİYOGRAFYA

I.ARŞİV KAYNAKLARI

1. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA)

Ali Emiri Tasnifi (AE)

nr. 2128, II. Süleyman.

nr.2923, II. Süleyman.

Cevdet Tasnifi

Dâbiliye, nr.15340, 7018, 7019.

İktisat, nr.1442

Maliye, nr. 2610, 14609.

Saray, nr.3230, 3865, 4263

İbnü'l-Emin Tasnifi (İE)

Dâbiliye, nr.829, 2516, 2622, 3345.

Kamil Kepeci Tasnifi (KK)

KK-67, 356/1.

KK-67, 488/2.

KK-67, 772/1-2.

KK-67, 811/1.

KK-67, 1258/1

KK-2473, 3/2.

Maliyeden Müdevver Tasnifi (MAD)

Nr. 180/2, 7527, 7712/1789, 9063, 10851/17165, 11780/18690, 16136, 21167.

Mühimme Defterleri (MD)

Nr. 5, 23, 85, 110.

Bâb-ı Defteri, Baş Mubasebe D.BŞM., nr.173.

Bâb-ı Defteri, Cizye Mubasebesi Kalemî (D.CMH), Nr.3925.

Bâb-ı Defteri, Maden Mukataası Kalemî, Kıbtıyan Cizyesi (D.MMK.KBC.), Dosya No:2/104.

D.BŞM.KGB, dos.52/89.

D.MMK.KBC. No:23769, s.1-5.

ML.VRD.CMH, Nr. 224, s. 4.

Tahvil Atik Divan Defteri, nr.1., s.15.

Tapu Tahrir Defterleri (TT)

TT.26, TT.120, TT.170, TT.191, TT.202, TT.206, TT.299, TT.370, TT.416

II. YAYIMLANMIŞ ARŞİV VESİKALARI

3 Numaralı Mübimme Defteri, Ankara 1993.

370 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Râm-ili Defteri, (937/1530), II, Ankara 2002

III. KAYNAK ESERLER

“Kıptıyan Vergisinin Suret-i Tahsili Hakkında Nizamnâme”, *Düstur*, Cild-i Sâni, 1. Tertip, Cilt II, ss.34-38.

DEFTERDAR SARI MEHMED PAŞA; *Zübde-i Vekayiât, Tablîl ve Metin (1066-1116/1656-1704)*, Haz. Dr. Abdülkadir Özcan, Ankara: TTK Yay., 1995.

EVLİYA ÇELEBİ; *Seyahatnâme*, VIII, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Robert Dankoff, İstanbul:Yapı-Kredi Yay., 2003.

RAŞİD MEHMED EFENDİ; *Tarih-i Raşid, I-II, V*, İstanbul: Matbaa-i Âmire, 1282.

IV. ARAŞTIRMA ve İNCELEMELER

“Haraç” [Osmanlı Devleti], *DİA*, XVI, 90.

AKGÜNDÜZ, Ahmed; *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukuki Tablilleri*, I-II, İstanbul 1990.

-----; *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukuki Tablilleri*, VI, İstanbul 1992.

AYBET, G.; *Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları:1530-1699*. İstanbul: İletişim Yay., 2003.

BARKAN, Ömer Lütü; *XV. ve XVI. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları, Kanunlar*, I, İstanbul: İ.Ü. İktisat Fak. Yay., 1943.

ÇAKIR, Baki; *1690-1748 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nin Merkezî Hazine Mukataa Gelirleri*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1991.

-----; *Osmanlı Mukataa Sistemi (XVI-XVIII. Yüzyıl)*, İstanbul: Kitabevi, 2003.

DEVELİOĞLU, Ferit; *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, 13. Baskı, İstanbul: Aydın Kitabevi Yay., 1996.

EMECEN, Feridun M.; “Bedel”, *DİA*, V, 301.

-----; *XVI. Asırda Manisa Kazası*, Ankara: TTK Yay., 1989.

ERCAN, Yavuz; *Osmanlı İmparatorluğunda Bulgarlar ve Voynuklar*, Ankara: TTK Yay., 1986.

- FRASER, Angus; *Avrupa Halkları: Çingener*, Çeviren: İlkin İnanç, İstanbul: Homer Yay., 2005.
- GÖKBİLGİN, M. Tayyib; “Çingener”, *İ.A.*, III, 420-426.
- İLHAN, Mehdi; *Amid (Diyarbakır)*, Ankara: TTK Yay., 2000,
- İNALCIK, Halil; “Cizye”, *DİA*, VIII, 45-48.
- ; “Filori”, *DİA*, XIII, 106-107.
- ; “Osmanlılar’da Raiyyet Rüsûmu”, *Belleten*, XXIII, (1959), 575-610.
- ; “Şikâyet Hakkı: ‘Arz-i Hâl ve ‘Arz-i Mahzar’lar”, *Ekler, Osmanlı’da Devlet, Hukuk, Adâlet*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2000, s.49-71.
- ; “Tanzimat’ın Uygulanması ve Sosyal Tepkileri”, *Osmanlı İmparatorluğu, Toplum ve Ekonomi*, 2. Baskı, İstanbul 1996.
- KAYA, Remzi; “Ehl-i Kitap”, *DİA*, X, 516-519.
- KAYNAR, Reşat; *Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat*, 2. Baskı, Ankara: TTK Yay., 1985.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S.; *Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik)*, İstanbul: Kubbealtı Neşriyatı, 1994.
- MARUSHIAKOVA, E.-V. Popov; *Gypsies in the Ottoman Empire: A Contribution to the History of Balkans*; Centre de recherches tsiganes, University of Hertfordshire Press, 2001
- NEDKOFF, Boris Christoff; “Osmanlı İmparatorluğunda Cizye”, Çev. Şinasi Altundağ, *Belleten*, VIII/32, (1944), s.559-652.
- ORHONLU, Cengiz; *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şebircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Derleyen: Salih Özbaran, İzmir 1984.
- ; *Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilâtı*, 2. Baskı, İstanbul: Eren Yay., 1990.
- ÖZEL, Oktay; “Avarız ve Cizye Defterleri”, *Osmanlı Devleti’nde Bilgi ve İstatistik*, Derleyenler: Prof. Halil İnalçık, Prof. Şevket Pamuk, Ankara: DİE Yay., 2000, s.35-50.
- ÖZKAN, Ali Rafet; “Çingene Hayat Tarzı ve İnanç”, *Akademik Araştırmalar*, Sayı:4, Erzurum 1997, s.80-86.
- ÖZTÜRK, Said : *Tanzîmât Döneminde Bir Anadolu Şebri: Bilecik*, İstanbul: Kitabevi, 1996.
- PAKALIN, Mehmet Zeki; “Cizye”, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, I, İstanbul 1983, s.297-302.
- ; “İspenç”, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, İstanbul: MEB Basımevi, 1983, s.88.
- REDHOUSE, Sir James W.; *A Turkish and English Lexicon (Türkçeden İngilizçeye Lugat Kitabı)*, 2. Edition, İstanbul: Çağrı Yay., 1992,

SAHİLLİOĞLU, Halil; “Avâız”, *DİA*, IV, 108-109.

SERTOĞLU, Midhat; “İspençe”, *Osmanlı Tarıh Lûgati*, İstanbul: Enderun Kitabevi, 1986, s.164.

ŞENER, Abdüllatif; *Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi*, İstanbul: İşaret Yay, 1993.

ŞERİFGİL, Enver M.; “XVI. Yüzyılda Rumeli Eyâletindeki Çingeneler”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Sayı:15, (1981), s.117-144.

TABAKOĞLU, Ahmet; *Gerileme Dönemine Gırerken Osmanlı Maliyesi*, İstanbul: Dergah Yay., 1985.

-----; *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul: Dergâh Yay., 1994.

Zanaatkârlar Kanunu, (Kanun-nâme-i Ehl-i Hiref), Haz.Abdullah Uysal Ankara:Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., 1982.

İskan Sürecinde Konar-Göçerler: Manisa Ve Çevresi Örneği (Xvi-Xx. Yüzyıllar)♦♦

The Nomads During The Settlements: The Example Of Manisa And Ist Environment (16th -20th Centuries)

Alpaslan DEMİR*

Özet

1071 Malazgirt Savaşı akabinde Anadolu'nun Türkleşmesiyle birlikte Manisa ve çevresi, aynen bütün Anadolu'da olduğu gibi yeni bir iskân dönemine girmiştir. Bu çerçevede yerleşik nüfus yanında Oğuz boyları ağırlıklı olmak üzere diğer konar-göçer gruplar da gelerek, Türk hâkimiyetine geçen sahalarda yerleşmişlerdir. Manisa ve çevresinde kalıcı Osmanlı egemenliğinin kurulması XV. yüzyılın ilk çeyreğinde gerçekleşmiştir. Daha ilk Türkleşme döneminden itibaren kırsal kesimde yerleşik ahalinin yanı sıra coğrafi yapının uygunluğu nedeniyle konar-göçer unsurlarında bu bölgede olduğu bilinmektedir.

Bu çalışmada 16. Yüzyıl Tahrir defterlerine göre Manisa kazası kırsal yerleşmeleri ele alınmıştır. Bu çerçevede bu yerleşmelerin ne kadarının konar-göçerler tarafından meskun olduğu ortaya konularak, bunların 16. yüzyıldan 20. yüzyıla giden süreçte ortadan kalkan yerleşmelerle ilintisi incelenecektir.

Anahtar kelimeler: İskân, Konar-göçer, Tarihi coğrafya, Kayıp köy, Manisa.

Abstract

1071 Malazgirt war and then Anatolia was Turkified. So Manisa and its environment went in a new settlement period as all the Anatolia. In this frame, Oğuz sizes and other nomads near the settled population came and they settled to the Turkish fields. The establishment of the Ottoman rule in the Manisa and its environment happened in the first

♦ Bu çalışma, Prof. Dr. Osman GÜMÜŞÇÜ yürütücülüğünde yapılmakta olan 113K101 nolu TÜBİTAK/SOBAG projesinin bir bölümüdür. Katkılarından dolayı TÜBİTAK'a teşekkür ederiz.

• Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih Kültür ve Medeniyeti Sempozyumu, 5-7 Kasım 2015, Manisa-Türkiye'de sunulan bildirinin gözden geçirilmiş halidir.

* Prof.Dr., Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü TOKAT, alpaslandemirtr@yahoo.com

quarter of the 15th century. Since the first Turkified period, it is known that there were nomads beside settled people in the countryside.

In this paper, according to the 16th century Tahrir registries, the rural settlements in Manisa have been told. In this frame, firstly how many settlements were inhabited by nomads and then the relation of these settlements that were eliminated from 16th century to the 20th century will be examined.

Key words: Settlement, Nomad, Historical Geography, Lost village, Manisa.

Giriş

1071 Malazgirt Savaşı akabinde Anadolu'nun Türklerin hâkimiyetine girmeye başlaması ile birlikte Anadolu yeni bir iskân dönemine girmiştir. Bu çerçevede yerleşik nüfus ile birlikte konar-göçer gruplar da gelerek, Türk hâkimiyetine geçen sahalarda yerleşmişlerdir. Batı Anadolu bölgesi 1300'lere kadar Bizans hâkimiyetinde iken Anadolu Selçuklu Devleti'nin zayıflaması ve Moğol istilaları sebebiyle Türkmenlerin Batı uç bölgelerine tazyiki sonucu Bizans hâkimiyetindeki bölgelere Türkler girmeye başlamıştır. Bunun sonucu olarak zaten hâkimiyeti oldukça zayıflamış olan Bizans'a ait bu bölgelerde Türkler şehir ve kasabaları ele geçirmeye başladılar. Manisa çevresi 1305'e kadar Saruhan Bey tarafından ele geçirilmişken şehrin ele geçirilmesi 1313 yılında olmuştur. Saruhan Bey zamanında Manisa ve çevresinin artık Türklerin elinde hemen hemen tamamen Türkleşmiş bir bölge olduğu söylenebilir.¹

Yerleşme isimleri, ismi veren toplumun kültürel yapısını yansıtması yanında, bölgenin coğrafi yapısı, üzerinde yerleşmiş olanların ekonomik, kültürel ve siyasi etkilerinin izlerini de taşır. Bu bağlamda yer isimleri tarih, sosyoloji ve dil gibi disiplinlere önemli ham bilgi de vermektedir.² Türkler, “yeni kurdukları yerleşmelerin isimlerini” eski geleneklerine göre vermişlerdir. Nitekim bu açıdan kendi oymak veya boylarının adlarını yahut değer verdikleri bir şahsiyetin adını yerleşmelere isim olarak kullanmışlardır. İsim vermede bazen dini kaynaklı motifleri bazen de çevrelerindeki bitki veya fiziki çevre unsurlarını kullanmışlardır. Yerleşme isimlerini koyarken adeta bir coğrafyacı dikkati ile hareket edip, kendi kültürlerini yaşadıkları çevreye nakşetmişlerdir.³ Yapılan çalışmalar göstermektedir ki Anadolu'daki yer adlarının büyük bir çoğunluğunu, Türklerin verdikleri adlar oluşturmaktadır. Türkler, Anadolu ve çevresini vatan

¹ Feridun Emecen, *XVI. Asırda Manisa Kazası*, TTK Yay., Ankara 2013, s. 17-18.

² Mehmet Salih Erpolat, “Osmanlı Coğrafyasındaki Yer İsimlerini Doğru Tespit Etmenin Zorlukları, Önemi ve Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar”, *SBArD*, Yıl 1, S. 1, Mart 2003, s. 3.

³ Enver Çakar, “Haleb Sancağında Türkçe Yer Adları”, *OTAM*, S. 11, Ankara 2000, s. 85.

haline getirirken, yerleşme adları vasıtasıyla bu topraklara damgalarını vurmuşlardır.⁴ Anadolu topraklarında Türkler tarafından yeni kurulan köyler olduğu gibi, gayrimüslimler tarafından meskûn hale getirilen yerleşmeler de bulunmaktadır. Bazı durumlarda da önceleri tamamen Müslümanların sakin olduğu köylere sonradan gayrimüslimlerin yerleşmesiyle her iki dini grubun beraber yaşamaya başladıkları karışık köyler veya Müslümanların o yerleri terk etmesi ile tamamen gayrimüslimlerin yaşadığı köyler olmuştur. Bu vaziyet doğru tahlil edilemediğinde ise Osmanlı coğrafyasındaki demografik hareketler doğru yorumlanamayacaktır.⁵

Manisa Kazası'nda İskan ve Konargöçerler

Türkler, gayrimüslim yerleşmelerine yerleşip onlarla birlikte yaşamaya başladıklarında yerleşmenin ismini değiştirmemiş, sadece kendi ağızlarına uygun halde telaffuz etmişlerdir. Fakat kendilerinin kurdukları yerleşmelere de Türkçe isimler vermişlerdir. Nitekim Manisa Kazası yerleşme isimleri incelendiğinde Horos, Yorga, Evranos gibi birkaç istisna dışında yerleşim yerleri isimlerinin tamamı Türkçe kökenlidir. 16. Yüzyılda Manisa kazasında gayrimüslimler merkez köylerden Çatal Kilise ve Horos; Emlak nahiyesinde ise Kafır Boz köyünde mukimdi. 1531 yılında gayrimüslim nüfus⁶ 20 nefer iken 1575 yılında 60 nefer kayıtlıdır.

Manisa Kazası yerleşim yerlerinde konar-göçer nüfus oldukça fazla idi. Oransal anlamda bakıldığında 16. yüzyıl Manisa Kazası nüfusun yaklaşık % 45'i konar-göçerlerden oluştuğu görülmektedir.⁷ 16. yüzyıl içerisinde konar-göçer zümrenin bir kısmı yerleşik hayata geçmiş olmalıdır. Nitekim 1531'deki nüfus 1575 ile kıyaslandığında köylü-çiftçi reayanın nüfus artışı % 54 iken, bu oran konargöçerlerde % 38'dir. Feridun Emecen bu durumu, başka bir etken yok ise, konar-göçer zümrenin bir kısmının yerleşik hayata geçmesi ile alakalı olabileceğini ifade etmektedir.⁸

⁴ Fatma Açıkgöz, *438 Numaralı Muhasebe-i Vilayet-i Anadolu Defteri (937/1530) I-II'ye Göre Ankara, Çankırı ve Sultanönü Sancaklarında Yer Adları*, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2004, s. 6-7; Murat Haniççe, "Vatan Topraklarındaki İmza: Türk Yer Adları, Zile Kazası Örneği (1455-1575)", *Turkish Studies*, C. 8, S. 2, Kış 2013, s. 89-135.

⁵ Mehmet Salih Erpolat, a.g.m., s. 13; Alpaslan Demir, "XVI. Yüzyılda Koğans Nahiyesi: Nüfus ve Yerleşme", *History Studies International Journal of History*, 3/2, 2011, 125-145.

⁶ Feridun Emecen, a.g.e., s. 158.

⁷ Feridun Emecen, a.g.e., s. 157.

⁸ Feridun Emecen, a.g.e., s. 156-157.

Yusuf Halaçoğlu'nun⁹ ve Feridun Emecen'in¹⁰ çalışmaları incelendiğinde Manisa'da 137 yerleşmede konar-göçerlerin ya tamamen ya da yerleşiklerle birlikte meskun olduğu görülmektedir. Tahrir defterlerine göre 16. yüzyıl Manisa kazasında 211 köy kaydı tespit edilmiştir.¹¹ Dolayısıyla yerleşmelerde konargöçerlerin ağırlığı ortadadır.

Tübitak tarafından desteklenen proje¹² çerçevesinde yapılan arşiv ve saha çalışmalarının sonuçlarına göre incelenen üç bölgede 16. yüzyılda var olup sonraki yüzyıllarda terk edilmiş ve zaman içerisinde ortadan kalkmış yerleşme oranları Manisa'da % 65,40; Konya'da % 67,70 ve Sivas'ta % 55,81 olarak belirlenmiştir. Bu sonuçlar da göstermektedir ki genel olarak Anadolu kırsalında 16. yüzyılda var olan yerleşmelerin (köy ve nüfus barındıran mezarlar) % 60'ından fazlası bugün mevcut değildir (bkz. Tablo I). Terk edilmiş ve ortadan kalkmış yerleşmelerin bu kadar yoğun olması bir problemin var olduğuna delalet eder. Bu problemin nelerden kaynaklanmış olabileceğini anlayabilmek için yerleşmelerin hangi zaman dilimlerinde hangi yoğunlukta kaybolduğunun ortaya konulması gerekmektedir. Her bölgenin kendine göre coğrafi, iktisadi ve sosyal farklılıkları olduğu göz önünde bulundurulursa yerleşmelerin terk edilmesi/ortadan kalkmasının sebepleri ve dönemleri de buna paralel olarak farklılık göstereceği aşıkardır.

Tablo I: 16. Yüzyılda Manisa, Konya ve Sivas Kazalarında Mevcut Yerleşme Sayıları ve Kayıp Oranları

| Mekan/ Konu | Manisa | | Konya | | Sivas | |
|-------------------------------------|--------|--------------|-------|--------------|-------|--------------|
| | Köy | | | | | |
| | Adet | Yüzde | Adet | Yüzde | Adet | Yüzde |
| Toplam yerleşme sayısı | 211 | 100 | 240 | 100 | 353 | 100 |
| Devam eden yerleşme sayısı ve oranı | 73 | 34,60 | 80 | 33,30 | 156 | 44,19 |
| Kayıp yerleşme sayısı ve oranı | 138 | 65,40 | 160 | 67,70 | 197 | 55,81 |

16. yüzyılda var olan yerleşmelerin devamlılığı 1600-1950 yılları aralığında ellişer yıllık dönemler halinde incelendiğinde söz konusu üç bölgede farklılık

⁹ Yusuf Halaçoğlu, *Anadolu'da Aşiretler, Cemaatler, Oymaklar (1453-1650)*, TTK. Yay., C. I-VI, Ankara 2009

¹⁰ Feridun Emecen, *XVI. Asırda Manisa Kazası*, TTK Yay., Ankara 2013.

¹¹ BOA.TD. 165, 20-91; TKGM.KKA.TD 115, 19a-81a.

¹² Osman Gümüşçü-Alpaslan Demir-Emine E. Özünlü, *Türkiye'nin Kayıp Köyleri*, Yeditepe Yay., İstanbul 2020.

göstermektedir. Bu durum hiç şüphesiz bölgelerin coğrafi, iktisadi ve sosyal durumları ile ilintilidir. Bu çerçevede bakıldığında yerleşmelerin en yoğun kayıp dönemi Konya'da 1600-1650; Sivas'ta 1600-1650 yılları aralığı iken Manisa'da 1800-1850 yılları aralığıdır. En fazla ikinci kayıp dönemi ise Sivas'ta 1650-1700; Konya'da 1750-1800 ve Manisa'da 1600-1650 yılları aralığı olduğu görülmektedir. Dolayısıyla yerleşmelerin kayboluş nedenleri zamansal ve nedensel olarak her bölge için farklılık göstermektedir. Bu çerçevede diğer bölgelerle kıyaslandığında yerleşmelerin ağırlıklı olarak kaybolmasında Manisa'da yaşanan 200 yıllık gecikmenin nedeni bir problem olarak ortadadır (bkz. Tablo II).

Tablo II: 16. Yüzyılda Manisa, Konya ve Sivas Kazalarında Mevcut Yerleşmelerin Çeşitli Zaman Dilimlerindeki Kayıp Oranları

| Konu/ Mekan | Kayıp Dönemi | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | Toplam |
|----------------|------------------|-----------|--------------|--------------|-----------|--------------|--------------|--------------|-----------|-----------|
| | Zaman Dilimi | 1530-1584 | 1600-1650 | 1650-1700 | 1700-1750 | 1750-1800 | 1800-1850 | 1850-1900 | 1900-1950 | |
| Manisa | Kayıp köy sayısı | 46 | 26 | 3 | 17 | 3 | 60 | 13 | 16 | (46+) 138 |
| | % | X | 18,84 | 2,17 | 12,32 | 2,17 | 43,47 | 9,42 | 11,61 | |
| Konya | Kayıp köy sayısı | 30 | 96 | 14 | 6 | 26 | 8 | 10 | 0 | (30+) 160 |
| | % | X | 60,00 | 8,75 | 3,75 | 16,25 | 5,00 | 6,25 | 0 | |
| Sivas | Kayıp köy sayısı | 35 | 79 | 69 | 10 | 0 | 10 | 29 | 0 | (35+) 197 |
| | % | X | 40,12 | 35,02 | 5,07 | 0 | 5,07 | 14,72 | 0 | |

Tabloya bakıldığında Manisa kazasında Sivas ve Konya'ya nispetle Celali isyanlarına bağlı kayıp oranı düşüktür. 16. yüzyıl sonları ve 17. yüzyılın başlarında Celali isyanları olarak nitelendirilen kargaşa dönemi Anadolu'nun pek çok bölgesinde sıkıntılara neden olmuştur. Bu kargaşa döneminin bir yansıması olarak Konya ve Sivas bölgesinde pek çok köy harap olmuş ve terk edilmiştir. Kırsal alanda meskûn olanlar buna direnç gösterememiştir. Manisa da Celali kargaşasından oldukça muzdarip olan bir bölgedir.¹³ Buna karşın diğer bölgelere nispetle köylerin terk edilmesine karşı bir direnç gösterilmiştir. Bu dirençte Manisa bölgesi arazisinin verimli olması önemli bir etkidir. Bir bakıma insanlar yaşadıkları bütün olumsuzluklara karşın hala karınlarını doyurabilmektedir. Yapılan çalışmadan anlaşıldığı üzere bu dirençte bir diğer etken aşiretlerdir.

Yusuf Halaçoğlu'nun ve Feridun Emecen'in çalışmaları incelendiğinde 137 yerleşmede konar-göçerlerin, ya tamamen ya da yerleşiklerle birlikte meskûn olduğu görülmektedir. Tahrir defterlerine göre 16. yüzyıl Manisa kazasında 211

¹³ Çağatay Uluçay, *XVII. Asırda Saruhan'da Eşkıyalık ve Halk Hareketleri*, Manisa Halkevi Yay., İstanbul 1944; Çağatay Uluçay, *18. ve 19. Yüzyıllarda Saruhan'da Eşkıyalık ve Halk Hareketleri*, Berksoy Basımevi, İstanbul 1944.

köy kaydı tespit edilmiştir. Dolayısıyla yerleşmelerde konargöçerlerin ağırlığı ortadadır. Konar göçerlerin meskûn olduğu 137 yerleşmenin 75'i 1600-1950 yılları aralığında ortadan kalkmıştır (bkz. Tablo III).

Tablo III: 1600-1950 Aralığında Manisa Kazası'nda Kaybolan Yerleşme Sayıları

| | 1600-1650 | 1650-1700 | 1700-1750 | 1750-1800 | 1800-1850 | 1850-1900 | 1900-1950 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Aşiretlerin meskun olduğu yerleşmeler de kayıplar | 5 | 1 | 9 | 1 | 40 | 8 | 11 |
| Genel Kayıplar | 26 | 3 | 17 | 3 | 60 | 13 | 16 |

Bahsi geçen bu dönemde ise Manisa kazasında mevcut 211 köyün 138'i terk edilerek ortadan kalkmıştır. Hattı zatında genel kayıplara bakıldığında iki dönemde sıkıntı yaşandığı görülmektedir. En fazla sıkıntı yaşanan dönem 1800-1850 aralığıdır. Kayıpların yaklaşık % 44'ü bu dönemde olmuştur. Celali fetretine bağlı olarak yaşanan kayıplar ise ikinci sırada olup genel kayıpların yaklaşık % 19'una tekabül eder. Buradaki problem Sivas ve Konya'nın aksine neden Manisa bölgesinde asıl kayıpların yaklaşık 200 yıl sonra 1800-1850 aralığında olduğudur. Yukarıda da ifade edildiği üzere arazi çalışmalarından da anlaşılan Manisa bölgesinin verimli olması bunda etkindir. Bir diğer etken ise bölgedeki kısa yerleşmelerinde aşiretlerin meskûn olmasıdır. Aşiretlerin hem hareketli hem de aşiret bilinci ile toplu hareket etmeleri yaşanan kargaşalardan daha az zararlar görmesine neden olmuş olmalıdır. Herhangi bir problemde yaylak-kışlak geleneğinin de etkisi ile kısa süreli terk edişler ve akabinde tekrar geri dönmeler yaşanmış olabilir.¹⁴ 1800-1850 aralığında hem genel kayıplar hem de aşiretlerin meskun olduğu yerleşmelerdeki kayıpların en fazla yaşanması ise Karaosmanoğulları¹⁵ ile alakalıdır. Ayan olarak ortaya çıkan Karaosmanoğullarının bu bölgede yaptıkları zulümler gerek sicillere gerekse diğer kaynaklara oldukça fazla bir şekilde yansımıştır. Diğer dönemlerde yaşanan eşkıyalık hareketlerine göre Karaosmanoğullarının hemen hemen bölgede tek ve resmi görevli olması hasebiyle daha rahat hareket etmiş olmaları aşiretlerin de direncini kırmış olmalıdır. Bu arada İzmir'in de bir liman kenti olarak yükselişe geçmesi ve iş olanaklarının fazlaşması İzmir'i bir cazibe merkezi haline getirmiştir. Dolayısıyla sıkıntı yaşayanların kolayca gidebilecekleri ve iş bulabilecekleri bir alternatifleri oluşmuştur. Ayrıca arazide yapılan çalışmada günümüz köylülerinin geçmişten günümüze gelen anlatılarla halen hafızasında yer bulan köylerin toplulaşması da bir diğer etken olabilir.

¹⁴ Todorova, insanların rahatsız olduğu durumlarda kitleler halinde başka bölgelere göç edebildiği gibi bazı bölgelerde ise tekrar konar-göçerliğe (re-nomadizm) dönüş olduğunu ifade etmektedir, bkz. Maria N. Todorova, "Was There a Demographic Crisis in the Ottoman Empire in the Seventeenth Century?", *Etudes Balcaniques*, No. 2, 1988, s. 61.

¹⁵ Yuzo Nagata, *Tarihîte Âyanlar Karaosmanoğulları Üzerine Bir İnceleme*, TTK Yay., Ankara 1997.

Sonuç

Sonuç olarak köylerin terk ediliş ve ortadan kalkışında her bölgenin kendine göre coğrafi, iktisadi ve sosyal farklılıkları olduğu göz önünde bulundurulursa yerleşmelerin terk edilmesi/ortadan kalkmasının sebepleri ve dönemleri de buna paralel olarak farklılık göstereceği aşikardır. Manisa buna örnek teşkil eder. Manisa'nın coğrafi durumu ve arazisinin verimli olması yanında kır yerleşmelerinde oldukça fazla bir şekilde aşiretlerin meskun olması bu bölgedeki kayıp oranlarını diğer bölgelere nispetle 200 yıl geciktirmiştir.

KAYNAKÇA

I- Yayımlanmamış Arşiv Kaynakları:

- a) İstanbul Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi: (BOA.TD.)
- Tahrir Defterleri No: 165.
- b) Ankara Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü Kuyûd-ı Kadime Arşivi: (TKGM.KKA.TD.)
- Tahrir Defterleri No: 115.

II- İncelemeler:

- AÇIKGÖZ, Fatma, *438 Numaralı Muhasebe-i Vilayet-i Anadolu Defteri (937/1530) I-II'ye Göre Ankara, Çankırı ve Sultanönü Sancaklarında Yer Adları*, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2004.
- ÇAKAR, Enver, "Haleb Sancağında Türkçe Yer Adları", *OTAM*, S. 11, Ankara 2000, s. 83-107.
- DEMİR, Alpaslan, "XVI. Yüzyılda Koğans Nahiyesi: Nüfus ve Yerleşme", *History Studies International Journal of History*, 3/2, 2011, 125-145.
- EMECEN, Feridun, *XVI. Asırda Manisa Kazası*, TTK Yay., Ankara 2013.
- ERPOLAT, Mehmet Salih, "Osmanlı Coğrafyasındaki Yer İsimlerini Doğru Tespit Etmenin Zorlukları, Önemi ve Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar", *SBArD*, Yıl 1, S. 1, Mart 2003, s. 1-15.
- GÜMÜŞÇÜ, Osman-Alpaslan Demir-Emine E. Özünlü, *Türkiye'nin Kayıp Köyleri*, Yeditepe Yay., İstanbul 2020.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, *Anadolu'da Aşiretler, Cemaatler, Oymaklar (1453-1650)*, TTK Yay., C. I-VI, Ankara 2009.
- HANİLÇE, Murat, "Vatan Topraklarındaki İmza: Türk Yer Adları, Zile Kazası Örneği (1455-1575)", *Turkish Studies*, C. 8, S. 2, Kış 2013, s. 89-135.
- NAGATA, Yuzo, *Tarihte Âyânlar Karaosmanoğulları Üzerine Bir İnceleme*, TTK Yay., Ankara 1997.

TODOROVA, Maria N., "Was There a Demographic Crisis in the Ottoman Empire in the Seventeenth Century?", *Etudes Balcaniques*, No. 2, 1988, s. 55-63.

ULUÇAY, Çağatay, *18. ve 19. Yüzyıllarda Saruhan'da Eşkıyalık ve Halk Hareketleri*, Berksoy Basımevi, İstanbul 1944.

ULUÇAY, Çağatay, *XVII. Asırda Saruhan'da Eşkıyalık ve Halk Hareketleri*, Manisa Halkevi Yay., İstanbul 1944.

1909 Matbuat Kanunu Matbuat Hürriyeti Getirdi Mi? İkinci Meşrutiyet Osmanlı Meclisi Mebusan'ında “Matbuat Hürriyeti” Tartışmaları (1909-1914)

Does The Printing Law Of 1909 Bring The Freedom To The Press?

“Press Freedom” Discussions In The Second Legislative Ottoman Assembly (1909-1914)

AYŞE ERYAMAN*

Özet

Osmanlı Devleti'nde İkinci Meşrutiyet yılları matbuat alanında önemli gelişmelerin yaşandığı bir süreçtir. Meşrutiyet'in ilanının yarattığı ortam içinde yayınlanan gazete ve dergi sayısında önemli artışlar gözlenmiştir. Diğer taraftan bu özgürlük havası içinde her grubun kendi ideolojik görüşünün savunuculuğu doğrultusunda giriştiği basın faaliyetleri neticesinde İkinci Meşrutiyet yıllarında birçok gazete kapanmış, gazeteciler tutuklanmış ve sürgüne gönderilmişlerdir. Bu gelişmeler ülkede matbuat hürriyeti konusunda geniş tartışmalara sebep olmuştur. Bu çalışmada yaşanan bu olayların “matbuat hürriyeti” noktasından mebuslar tarafından nasıl algılandığı incelenmeye ve değerlendirilmeye çalışılmıştır. Analiz sonucunda basına getirilen bu kısıtlamalar konusunda Meclis'te iki eğilimin oluştuğu tespit edilmiştir. Birinci eğilimdeki mebusların, matbuat hürriyetinin büsbütün ortadan kalktığını ve istibdat devrinde düştüğü dereceden daha aşağı bir dereceye indiğini savundukları görülürken, ikinci eğilimdekilerin fazla serbestinin memlekete zararlar verdiğini savundukları, gazete kapatma olaylarını daha çok vatanın menfaati noktasından değerlendirdikleri tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Basın, Basın Özgürlüğü, Gazete, Matbuat.

Abstract

The Second Constitutional Era in the Ottoman State is a process in which important developments took place in the field of printing.

*Dr., Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, erylamanays@hotmail.com

Significant increases were observed in the number of newspapers and magazines published in the environment created by the constitutional monarchy. On the other hand, many newspapers were closed, journalists were arrested and sent into exile in the Second Constitutional Period as a result of press activities initiated by each group in line with the advocacy of their ideological view. These developments caused widespread controversy about the freedom of printing in the country. In this study, it was tried to analyze and evaluate how these events were perceived by the MPs from the point of “freedom of printing”. As a result of the analysis, it has been determined that there are two trends in the Assembly regarding these restrictions. It has been observed that the first-tier MPs argued that the freedom of printing had completely disappeared and had fallen to a lower degree than the degree of decline in the time of reign. It was determined that the second tendents argued that excessive freedom caused harm to the country, and they evaluated newspaper closure events mostly from the interests of the homeland.

Keywords: Press, Freedom of the Press, Newspaper.

Giriş

Gazete belli haber ve bilgilerin çok sayıda basılarak ve serbestçe satılarak topluma ulaştırılması demektir. Batı’da gazeteler özellikle iktisadî şartların bir neticesi olarak ortaya çıkmıştır. Ticari anlamda tüccarlar arasında mektupla haberleşme dünyanın her yerinde vardı. Buna karşılık, 15. yüzyılın ortasında matbaa kullanımı hızla yayılıp “haber yaprakları” piyasaya sürülmeye başlanınca “Serbest Piyasa Düzeni”nin dinamizmi de artmıştı. Ancak haber yaprakları fikir, görüş üreten araçlar değildi. Genellikle limana gelen gemide hangi malların bulunduğunu, hangi bölgede savaş olduğunu haber verirler, bu da tüccarın önlem almasına yarardı. *Avisa*, *Zeitung*, *Corantos*, *Relation* gibi isimlerle piyasaya sunulan haber yapraklarının muntazam süreli yayın haline dönüşmesinin 1609’da Almanya’da Wolfenbüttel’de piyasaya sürülen *Avisa oder Zeitung* ile başladığı genel kanıdır. İlk günlük gazete 1660’da yine Almanya’da çıkan *Leipziger Zeitung*’dur. 1711’de Lonra’da on gazete günde 7000 nüshayı piyasaya sürüyordu. 1753 yılında tiraj 20 bine çıkacaktır. Bu çerçevede gazete kültürü, özellikle serbest piyasa düzeninin kökleşmesine hizmetini artırarak işlerini sürdürüyordu.¹

¹Avrupa’da matbaanın asıl etkinliği kitap yayınında görülmüştür. Basımevinin ilk iki yüz yılında Avrupa’daki deneyim, daha çok kitap üretimiyle Rönesans’ı hızlandıran, Reform’u hazırlayan bir süreç olmuştur. 1500’lü yıllara varıldığında Avrupa’nın 300 kentinde 1700’den fazla matbaanın çalıştığı ve ilk elli yıllık dönemde 40 bin başlık altında 15-20 milyon kitabın piyasa sürüldüğü hesaplanmaktadır. Osmanlı yöneticilerinin matbaayla ilk temasta bulunduğu ve gazetelerin varlığını fark etmeye başladıkları 18. yüzyılın ortasına kadar Batı’da 1,4 milyar kitabın yayımlandığı hesaplanmaktadır. Bu

Osmanlı Devleti'nde ise ilk gazete, imparatorluk tebaasınca 1793 gibi erken bir tarihte Fransız Elçiliğince basılan *Bulletin de Nouvelles*'dir. Fransa karşıtı propagandanın önlenmesi amacıyla basılan ve İstanbul'da kahvehanelerde dağıtılan *Bulletin de Nouvelles*'i, yine Fransızca ve İstanbul ile İzmir gibi kozmopolit ticari merkezlerde basılan birçok bülten ve gazete takip etmiştir. Osmanlı basın faaliyetlerinin ise ilk Osmanlıca gazete olan ve 1831 yılında basılan *Takvim-i Vekayi* ile başladığı kabul edilmektedir. Osmanlı Devleti'ndeki yabancı devletlerin elçiliklerinin ve yurttaşlarının yürüttüğü basın faaliyetleri, Osmanlıca basının ortaya çıkışında değişik açılardan etkili olmuştur. Babıâli ve sultanın, kamuoyunun etkilenmesi ve biçimlendirilmesinde gazetelerin öneminin farkına varması bunlardan yalnızca bir tanesidir. Bu durumda, Osmanlı yöneticileri kendi toprakları içerisindeki yabancı basın faaliyetlerinin pasif birer gözlemcisi konumundaki etkileneni değil, aksine basının yapabildiklerini yakından takip edip olası gücünü yönetim yapısını dönüştürmek, halkı ile olan iletişimine yeni bir biçim vermek için kullanan aktif aktörler olarak belirlemektedir. Devletin bünyesindeki yabancı basının faaliyetlerinin bir diğer dolaylı etkisi, Osmanlı halkı ve halk içindeki değişik gruplar ile devletin siyasal ve iktisadi yapısına ilişkin uzlaşma arayışında, Babıâli ve sultanın basının halka ulaşılmasında önemini anlamasına bulunduğu katkıdır.²

kampanyanın en başında Lüter'in Latineden Almancaya çevirdiği İncil'in bulunması, Hıristiyan dünyasında büyük değişmeyi sağlayan başlıca etkidir. 1500'lü yılların ilk yarısında resmi olarak 100 bin basılan İncil'in bir o kadar da korsan baskısı yapıldığı hesaplanmaktadır. Böylece sade vatandaş din konusu kadar diğer konularda da kulaktan dolma bilgisiyle değil ve gerektiğinde ucuz fiyatla eline geçen ve daima elinin altında bulunan kitapları tekrar tekrar okuyarak düşünce oluşturabiliyordu. Böylece Rönesans, kitap kültürüne dayalı olarak büyük bir ivme kazanmış oldu. Orhan Koloğlu, *Osmanlı Dönemi Basının İçeriği*, İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Yayınları, İstanbul 2010, s.1-2.

² Geleneksel Osmanlı basın tarih yazımına göre basınının ortaya çıkışı ve gelişimi devletin Tanzimat programı ile bir çerçeveye oturtulan reform çabalarının beklenebilir bir sonucudur. Buna göre, yenilikçi ve aydınlanmacı Osmanlı yönetici seçkinleri gelişmiş Batı medeniyeti karşısında imparatorluğun gerilemesinin durdurulması amacıyla Batılılaşmayı hedefleyen bir reform programı başlatmışlardır. Basının ortaya çıkışı, Batı'nın gücünden etkilenen, "ya modernleşmek ya da mahvolmak" seçenekleriyle karşı karşıya kalan ve dolayısıyla Batı tarzı modernleşmeyi hedefleyen bu reform programı çerçevesinde başlayan girişimlerin sonucudur. Geleneksel Osmanlı basın tarih yazımının görmezden geldiği, toplumsal yapıdaki hareketlilik ve Osmanlı seçkinleri dışındaki çeşitli toplumsal grupların devlet ile iletişimin bir aracı olarak gazetenin kullanılabilirdiği. Gazetenin söz konusu biçimde kullanılabilirdiğinin kabulü, toplumsal değişim üzerine odaklanmayı ve gazetenin devlet seçkinlerinin toplumu eğitmek amacından farklı bir biçimde kullanıldığını ya da homojen ve değişime kapalı olmayan çeşitli toplumsal grupların bu yeni iletişim aracıyla ilgilenebileceğinin tartışılması gereğini ortaya çıkarmaktadır. Gelenekselden eleştirile geçişte belki de üzerinde durulması gereken en önemli ayırım, basın ve kamuoyu ilişkisini kapitalist ilişkiler çerçevesinde yeniden şekillenen toplumsal gruplar sorunsalı üzerinden ele almakta yatmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nda basının ortaya çıkmasına ilişkin ayrıntılı değerlendirme için bkz. Gül Karagöz Kızılca, "Osmanlı/Türk Basın Tarihi Yazımı Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme", *İlef Dergisi*, 3/1 (2016), s.71-90.

Osmanlı Devleti'nde bu gelişmelerin etkisiyle yayımlanmaya başlayan *Takvim-i Vekayi*'yi,³ 1840 yılında yarı resmi bir gazete olarak yayınlanmaya başlayan *Ceride-i Havadis* takip etmiş, ardından Osmanlı basını 1860 yılında Agâh Efendi ve Şinasi tarafından yayınlanmaya başlanan *Tercüman-ı Ahval* ile yeni bir döneme girmiştir. *Tercüman-ı Ahval*, sütunlarında siyasî makalelere yer vererek fikir gazeteciliğini başlatan ilk Türk gazetesi olmuş, ilk defa gazete sütunlarında hükümete yönelik eleştiriler yer almaya başlamıştır. *Tercüman-ı Ahval*'in bu eleştirel yazıları karşısında hükümet, gazeteye yönelik olarak sansür, kapatma gibi politikalar takip etmeye başlamıştır.⁴ Ardından *Tercüman-ı Ahval*'in kuruluşuna öncülük eden Şinasi gazeteden ayrılarak, 1862 yılında *Tasvir-i Efkâr* adındaki kendi gazetesini yayımlamaya başlamıştır. Şinasi bu gazetede yazdığı yazılarında hükümete yönelik eleştirilerini artırarak devam etmiş böylece basının bir güç olarak belirmesinde bu gazetenin önemli bir yeri olmuştur. *Tasvir-i Efkâr*'da Namık Kemal, Ziya Paşa, Recaiâde Mahmud Ekrem ve Ali Suâvi gibi isimler yer almışlardır.⁵ Zamanla bu gazetelere yenilerinin eklenmesi ile Osmanlı basınındaki gazetelerin sayıları giderek artmıştır.

Osmanlı Devleti'nde gazete sayısının artmasına paralel olarak bu gazetelerde hükümete yönelik eleştirilerin artması, devletin basın alanında hukuki düzenlemelere gitmesine neden olmuştur. Basınla ilgili ilk hukuki düzenleme 1864 Matbuat Nizamnamesinin kabul edilmesi ile gerçekleştirilmiştir.⁶ Basın üzerindeki devletin baskısı artmaya başlayınca 1867'de Ali Suavi, Namık Kemal, Ziya Paşa ve Agâh Efendi gibi gazeteci aydınlar Avrupa'ya kaçarak yayın hayatına orada devam etmişlerdir. Sultan Abdülaziz'den sonra tahta çıkan Sultan V. Murat yurt dışına çıkmak zorunda kalan gazetecilere yönelik af çıkarmış, böylece yurt dışındaki bu gazeteciler İstanbul'a yeniden dönmüşlerdir.⁷

Sultan Abdülhamid'in meşrutiyeti ilan ederek parlamentoyu açması basında büyük beğeni toplamıştı. Ancak daha sonra yaşanan gelişmeler sonucunda Abdülhamid'in Meclis'i feshederek anayasayı askıya alması gazetecilerin sert tepkisini çekmiştir. Bu tarihten sonra basına yönelik kısıtlamalar arttırılmış, birçok basın organı kapatılmış ve pek çok gazeteci de sürgüne gönderilmiştir.

³*Takvim-i Vekayi* ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Nesimi Yazıcı, *Takvim-i Vekayi "Belgeler"*, Gazi Üniversitesi Basın Yayın Yüksekokulu Basımevi, Ankara 1983.

⁴*Tercüman-ı Ahval* gazetesi için ayrıntılı olarak bkz. Server İskit, *Hususi İlk Türkçe Gazetemiz Tercüman-ı Ahval ve Agâh Egenderi*, Ulus Basımevi, Ankara 1937.

⁵A.D. Jelyakov, *Türkiye'nin Sosyo-Politik ve Kültürel Hayatında Basın (1729-1908)*, Basın Yayın Genel Müdürlüğü, Ankara 1979, s.54.

⁶Server İskit, *Türkiye'de Matbuat İdareleri ve Politikaları*, Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yayınları, İstanbul 1943, s.23.

⁷Belkıs Ulusoy Nalcıoğlu, "Tanzimat Döneminde Türk Gazeteciliği ve Türk Basınının İlkleri", *Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7/14 (2005) s.261-262.

Bütün bu sansür ve kontrol sistemine rağmen, II. Abdülhamid döneminde basın Tanzimat dönemine oranla çok daha fazla bir gelişme göstermiştir.⁸

İkinci Meşrutiyet Devri Osmanlı Basınına Genel Bir Bakış

İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından 23 Temmuz 1908'de Meşrutiyet ilan edilmiş böylece Osmanlı Devleti siyasi hayatında yeni bir devir açılmıştır. İttihat ve Terakki adı da meşrutiyet ve hürriyetle bütünleşmiştir. Cemiyet artık devletin en önemli siyasal gücü ve merkezi durumuna gelmiştir.⁹

Meşrutiyet ilan edildiğinde İstanbul'da *İkdam*, *Sabah*, *Saadet* ve *Tercüman-ı Hakikat* olmak üzere yayını sürdürmekte olan dört gazete mevcuttu. Meşrutiyet'in ilanının yarattığı özgürlük havası içinde, izleyen ilk 45 günde gazete çıkarmak için başvuruların sayısı 200'ü aşmış, gazete ve dergi sayısı 353'ü bulmuştu.¹⁰ Bu gazetelere genel olarak bakıldığında, İttihat ve Terakki'yi destekleyen yayın organları olan *Tanin*, *Yeni Tasvir-i Efkâr* ile Selanik ve Manastır'da yayımlanan *Şûra-yı Ümmet*, *Rumeli*, *Silâh* vb. gazetelerin yanı sıra kısa zamanda İttihat ve Terakki'nin karşısına değişik partileri temsilen çok sayıda yayın organının çıktığı görülmüştür. Ahrar Partisi'nin *Osmanlı*, Mevlânzade Rıfat'ın *Hukuk-ı Umumiye*, *Serbestî* gazeteleri, Murat Bey'in *Mizan*'ı, başına Ali Kemal'in geçtiği *İkdam*, Derviş Vahdeti'nin *Volkan*'ı, Cemiyet-i İlmiye-i İslamiye'nin *Beyanü'l-Hak*'ı bu arada sayılabilir.¹¹

Meşrutiyetin ilk yıllarının yarattığı bu özgürlük havasında herkes tam bir serbesti içinde dilediğini söylüyor ve yazıyordu. Diğer taraftan bu durumdan azınlıklar da faydalanıyor, onlar da gazeteler çıkararak kendi milli hedeflerine ulaşacak yolda faaliyet göstermeye başlamışlardı. Bu noktada azınlık unsurların giriştikleri neşriyatlar kendi unsurlarını pek açık bir surette isyana davet etmekteydi. Diğer taraftan devletin muhtelif anasırlarından her birinin bir milli emele sahip oldukları hakikatini bir an bile göz önünden uzaklaştırmamak vatanın hayatı gereği olarak telakki edilmekteydi.¹² Bu gazetelerin giriştikleri faaliyetler özellikle Volkan gazetesindeki Derviş Vahdeti'nin yazdığı yazılar tutucu çevreleri etkilemiş, Selanik'ten gelen Avcı Taburları isyan etmişlerdi. Bu suretle 31 Mart 1909 vakası hâsıl olmuş, asiler mekteplileri öldürmeye başlamış, *Tanin* ve *Şûra-yı Ümmet* gazetesinin idarehanelerini yağma etmişlerdi. Bunun üzerine Hareket Ordusu Selanik'ten İstanbul'a gelerek harekâtı bastırış ve

⁸Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Doğu Batı Yayınları, İstanbul 1978, s.361.

⁹Tarık Zafer Tunaya, *Türkiye'de Siyasal Partiler- İkinci Meşrutiyet Dönemi 1908-1918*, C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 2007, s.55.

¹⁰M. Nuri İnuğur, *Basın Yayın Tarihi*, Der Yayınları, İstanbul, 2005, s.306-307.

¹¹O. Koloğlu, *Osmanlı Dönemi Basınının*, s.236vd.

¹²Başbakanlık Osmanlı Arşivi (Bundan sonra BOA. Şeklinde gösterilecektir), BOA, DH.ŞFR., 413-27-0, 03.03.1325 (16.05.1909).

Volkan gazetesi sahibi Derviş Vahdeti de idam edilmiştir. Olayların ardından Sultan Abdülhamit tahttan indirilmiş, derhal divan-ı harp kurularak matbuata sansür konulmuş ve taşkınlık eden gazeteler de kapatılmıştır.¹³

Ülkede tansiyonu arttırıcı bu olaylar İttihat ve Terakki'yi yeni önlemler alma konusunda harekete geçirmiş ve bu çerçevede bir basın yasası hazırlanmak üzere çalışmalara başlanmıştır. Hazırlanan basın kanunu tasarısı 28 Nisan 1909'da parlamento'ya sunulmuştur.¹⁴ Ülkede basın ile yapılan neşriyatın bu denli tehlikeye sebep olacak olaylara neden olmasından dolayı Sadrazamlık tarafından Meclisi Mebusan Riyasetine gönderilen tezkere ile Matbuat Nizamnamesi Layihalarının bir an evvel görüşülerek karara bağlanması istenmiştir.¹⁵ Çünkü bu kanunlar yapılmadıkça meşrutiyet idaresinin devam edilemeyeceğine inanıldığından adı geçen kanun layihasının serian tanzim ve Meclisi Mebusan ve Ayanca tasdiki lüzumlu görülmekteydi.¹⁶ Aynı doğrultuda olarak Sivas vilayetinden gönderilen tezkerede ise Rum ve Ermeni matbuatının ahaliyi adeta isyana davet ve anasını muhtelif arasında nifak ve husumet yaratmak derecesinde neşriyatta buldukları, bu neşriyatlara karşı ağır bir ceza tertibinin gerekli olduğu ve söz konusu Matbuat Layihasına bu türden hükümlerin eklenmesi ve nizamnamenin bu şekilde Meclisi Mebusanca kabul edilmesi gerekliliği belirtilmiştir.¹⁷ Adı geçen Matbuat Kanununun bir an önce Meclis tarafından çıkarılmasına dair 12 Mart 1325 tarihinde Meclisi Mebusan'a sunulan sadaret tezkiresinde, *Levant Herald*, *Proodos*, *Neologos* gazetelerinin neşriyatlarının Osmanlılık birliğine zarar verdiği, adı geçen gazetelerin Osmanlı ittifadını benimsemiş olan Rum vatandaşlarını bu ittifadı millîden ayırmak gayretinde buldukları belirtilmekteydi.¹⁸ Bir meşruti idare sisteminde matbuatla neşriyatta bulunmak hakkı en önemli haklardan biri olarak görülmüş ancak bu hakkın hüsnü surette temin edilmeyecek olursa memleket için çok zararlar doğuracağı noktasından böyle bir düzenlemeye gidilmesi zarureti

¹³Enver Behnan Şapolyo, *Türk Gazeteciliği Tarihi, Her Yönüyle Basım*, Güven Matbaası, Ankara 1969, s.172-173.

¹⁴Meclisi Ayan tarafından vaki olan teklif üzerine Matbuat Encümenince icra olunan tadilatı muhtevi Matbuat ve Matbaalar Kanun Layihası için bkz. BOA, İ. DÜİT., 99-3-0, 11.07.1327 (29.07.1909).

¹⁵BOA, BEO, 3539-265418-0, 12.04.1327 (03.05.1909); BOA, BEO, 3543-265714-0, 16.04.1327 (07.05.1909).

¹⁶BOA, BEO, 3541-265538-0, 14.04.1327 (05.05.1909); BOA, BEO, 3541-265537-0, 14.04.1327 (05.05.1909).

¹⁷BOA, BEO, 3553-266440-0, 29.04.1327 (20.05.1909); BOA, DH.MKT., 2817-44-0, 26.04.1327 (17.05.1909).

¹⁸*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 2, İçtima Senesi: 1, İnikat: 47, 14 Mart 1325, s.479; BOA, DH.MKT., 2897-62-0, 24.07.1327 (11.08.1909).

belirmiştir.¹⁹ Bu amaçlarla düzenlenen Matbuat Kanunu tasarısı Meclis'te cereyan eden uzun görüşmelerden sonra kabul edilerek ve 16 Temmuz 1909 tarihinde yasalâşmıştır.

Dört fasıl ve 37 maddeden oluşan Matbuat Kanununun 1. Maddesinden 7. Maddesine kadar olan hükümleri içeren birinci faslı bir gazetenin ne suretle çıkarabileceği esaslarını belirlemektedir.²⁰ Kanunun ikinci faslı ise ahkâm-ı cezaiye hükümlerinden oluşmaktaydı ve ilgili fasıl özetle; bir gazetenin sorumlu müdürünün ismi olmaksızın neşredilemeyeceği, sokaklarda gazete dağıtanların yalnız gazetenin isim, müellif veya muharrirlerinin isimlerini söyleyebileceği, gazetenin içeriğinden dolayı uygulanacak cezalardan sorumlu olacakların sırasıyla sorumlu müdür, yazar, matbaacı, bayi ve müvezzilere ait olduğu, gazetede yayınlanan bir yazıdan dolayı maddi ve manevi bir zarar gören bir şahsın sorumlular hakkında dava açabileceği, kanunların ve nizamların resmen ilanından önce yayınlanmasının yasak olduğu, Osmanlı ülkesindeki tanınmış olan dinler ve mezheplerden ve anasırdan birini aşağılamak ve hakaret etmek yolundaki neşriyatın yapılamayacağı, genel ahlaka aykırı yazı ve resimlerin yayınlanamayacağı gibi hükümleri ve bunlara aykırı davrananlara karşı verilecek ceza hükümlerini içermektedir.²¹ Matbuat Kanununun üçüncü faslı ise zemm ü

¹⁹*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 3, İçtima Senesi: 1, İnikat: 65, 20 Nisan 1325, s.187; *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 3, İçtima Senesi: 1, İnikat: 69, 28 Nisan 1325, s.307-308.

²⁰Bu noktada Matbuat Kanununun birinci faslı özetle şu hükümler içermektedir: 1. Madde: Her gazetenin bir sorumlu müdürü olması icap eder, 2. Madde: Osmanlı tebaasından olup, 21 yaşını dolduran hukuk-u medeniyeden mahrum olmayan herkes sorumlu müdür olabilir,²⁰ 3. Madde: Gazete neşretmek isteyen herkes İstanbul'da ise Dâhiliye Nezaretine, taşrada ise vali veya mutasarrıflara kendisi ve sorumlu müdür imzaları ile beyanname verecektir, 4. Madde: Bu beyanname verilmeden çıkarılan gazete hemen tatil olunacaktır,²⁰ 5. Madde: Neşrolunan her gazete sahibinin mülküdür, vefatı halinde varisine intikal eder, 6. Madde: Bir gazetenin ismi diğer bir gazete tarafından kullanılamaz, 7. Madde: Sorumlu müdürün istifası veya ölümü halinde en geç beş gün içinde ilgili makama bildirilmelidir. *Düstur*, Tertib-i Sani, Cilt 1, 24 Cemaziyelahir 1326-27 Şevval 1327 (10 Temmuz 1324- 29 Teşrinievvel 1325), Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet, 1329, s.397.

²¹Kanunun ikinci faslı ise ahkâm-ı cezaiye hükümlerinden oluşmaktaydı ve ilgili fasıl özetle şu hükümler içermektedir. 8. Madde: Gazetenin her nüshası günü gününe mahallin en büyük dâhiliye amirine ve savcıya gönderilecektir. Gönderilmeyenlerin her biri için sorumlu müdürden yarım Osmanlı altını alınır, 9. Madde: Gazete sorumlu müdürün ismi olmaksızın neşredilirse bir lira cezayı nakdi alınır ve gazetenin isimsiz çıkması sorumlu müdürü içeriğinden dolayı ayrıca kanun mesuliyetinden kurtaramaz, 10. Madde: Sokaklarda veya umumi yerlerde gazete dağıtanların yalnız isimlerini, müellif veya muharrirlerinin isimlerini ve fiyatlarını yüksek sesle söyleyebilirler. Genel ahlaka aykırı isimler kullanmak, birinin itibarını sarsacak ya da heyecan yaratacak yolla ilgi arttırmak yasaktır. Aksini yapan 25 kuruştan bir liraya kadar cezaya mahkûm edilir ya da 24 saatten bir haftaya kadar hapsedilir 11. Madde: Gazetenin içeriğinden dolayı uygulanacak cezalardan sorumlu olacaklar sırasıyla sorumlu müdür, yazar, matbaacı, bayi

kadh (yergi ve sövme)'a ait hükümleri içermekteydi ve bu fasılda, padişah hakkında zemm ü kadhı hedef alan yazı ve sözler neşrolunursa sorumlunun üç aydan üç seneye kadar hapis olacağı, dost devlet hükümdarları ya da hükümet reisleri hakkında zemm ü kadh vukuunda bir aydan bir seneye kadar hapis cezası hükmolunacağı, hanedan, meclisi ayan ve meclisi mebusan, hâkimler ve diğer memurlar, Osmanlı ordusu ve donanması, Osmanlı ülkesindeki dost ülkeler siyasi görevlileri ve konsolosları aleyhinde zem vukuunda mesul olan kimseye 15 günden 6 aya kadar hapis veya 5 altından 50 altına kadar para cezası hükmolunacağı gibi hükümler yer almaktaydı.²² Matbuat Kanununun dördüncü

ve müvezzilere aittir. 12. Madde: Gazetede yayınlanan bir yazıdan dolayı maddi ve manevi zarar gören bir şahıs, sorumlular hakkında dava açabilir, zarar iddia edebilir. Mahkeme nakdi tazminat ile beraber hapis veya cezayı nakdiye hükm edebilir. 13. Madde: Gazeteler her türlü muhakematı ve meclis görüşmelerini yayınlayabilir. Ancak gizli karar ve oturumlar yayınlanamaz. Aksine davrananlardan 5 altından 25 altına kadar ceza alır. 14. Madde: Davalar aleyhinde genel ahlaka aykırı konuların yayınlanmasını mahkeme yasaklayabilir. Aksine davranana 2 liradan 10 liraya kadar para cezası ya da 24 saatten bir haftaya kadar hapis verilir. 15. Madde: Kanunların ve nizamların resmen ilanından önce yayınlanması yasaktır. Aksine davrananlar 2 Osmanlı altınından 10 Osmanlı altınına kadar cezalandırılır. 16. Madde: Osmanlı ülkesindeki tanınmış olan dinler ve mezheplerden ve anasından birini aşağılamak ve hakaret etmek yolundaki neşriyat yapan kimse bir aydan bir seneye kadar hapis ve 20 Osmanlı altınından yüz altına kadar ceza öder, 17. Madde: Ceza Kanununun ikinci faslında beyan olunan cinayetleri işlemeye doğrudan doğruya tahrike yönelik neşriyat durumunda, 11. maddeye dayalı olarak mesul olacak şahıs o cinayetlerin fiilen icracısı gibi cezalandırılır, 18. Madde: Bir kimsenin namusunu lekeleyecek veya itibarını düşürecek bir konuyu basın aracılığıyla açıklayan veya bu yolda yayın tehdidiyle kendisinden para alanlar üç aydan üç seneye kadar hapsedilir ve 10 liradan 100 liraya kadar para cezasına çarptırılır, 19. Madde: Aslı olmayan haber yapan veya aslı olmaksızın bir kimseye ait evrakı neşredenler, neşriyatlarından dolayı umumi asayiş ihlale sebep olmuş ve bu da kötü amaçla yapılmış ise altı aydan iki seneye kadar hapsedilir ve 5 liradan 100 liraya kadar ceza öder. Ya da bu iki cezadan biri uygulanır. 20. Madde: Genel ahlaka aykırı yazı ve resim yayımlandığı takdirde mesul olan kimseye iki Osmanlı altınından ona kadar ceza kesilir, 21 Madde: Bir şahıs aleyhindeki yazıya, o şahıs tarafından aleyhindeki makalenin iki mislini geçmemek şartıyla yazılacak cevabı ve de hükümetin gerçek bulmadığı yayınlar hakkındaki tekipleri, gazetelerin çıkacak ilk nüshasında aynı sütuna koymaya mecburdurlar. Aksi halde 5 altından elli altına kadar ceza öderler. 22. Madde: Bahsi geçen suçların tekrarı şiddetlendirici ad edilir. 23. Madde: 17. maddede belirtilen suçları işlemeye tahrik eden neşriyatta buluna gazete, dava açılmakla birlikte hükümetçe asayişin korunması için gerek görülürse mahkemenin karara bağlanmasına kadar tatil edilebilir. 24. Madde: Basın suçları hakkındaki bu cezalar, aynı zamanda toplanılarda dağıtılan bültenlere, yazılara, mektuplara, levhalara da şamildir. *Düstur*, s.397-400.

²² Matbuat Kanununun üçüncü faslı ise zemm ü kadh (yergi ve sövme)'a ait hükümleri belirleyen özetle şu maddeleri içermekteydi: 25. Madde: Bir şahıs ya da heyetin madde-i mahsus beyanıyla namusu ihlal edilir ya da itibarı düşürülürse buna "zem" ve madde-i mahsusa beyan olunmaksızın yapılırsa buna "kadh" denir. Tartışma adabı çerçevesinde eleştiri hiç bir vakit suç teşkil etmez, 26. Madde: Zat-ı Hazreti Padişahî hakkında zemm

faslı olan mevad-ı müteferri' kısmı ise özetle, matbuat suçları ile ilgili davaların umumi mahkemelerde görüleceği, matbuat suçları aleyhinde neşr tarihinden itibaren üç ay zarfında açılmayan davaların kabul edilemeyeceği, seferberlik durumunda ve savaş tehlikesi bulunduğu halde ordu ve donanmanın yapacakları harekete ve devletin savunma önlemlerine dair gazetelerin neşriyatı gereğine göre sadaret makamınca çıkarılacak emir üzerine yasaklanabileceği gibi hükümleri içermekteydi.²³

ü kadh hedef alan yazı ve sözler neşrolunursa sorumlu üç aydan üç seneye kadar hapis olunur. 27. Madde: Dost devlet hükümdarları ya da hükümet reisleri hakkında zemm ü kadh vukuunda bir aydan bir seneye kadar hapis cezası hükmolunur. 28. Madde: Hanedan, meclisi ayan ve meclisi mebusan, hâkimler ve diğer memurlar, Osmanlı ordusu ve donanması, Osmanlı ülkesindeki dost ülkeler siyasi görevlileri ve konsolosları aleyhinde zem vukuunda mesul olan kimseye 15 günden 6 aya kadar hapis veya 5 altından 50 altına kadar para cezası hükmolunur. Ya da cezaların ikisi de uygulanır. Kadh vukuunda bir haftadan üç aya kadar hapsedilmekle beraber 1 altından 25 altına kadar ceza-yı nakdi uygulanır yahut bu cezalardan yalnız biri icar edilir. 29. Madde: Ahaliden biri hakkında zem vukuunda mesul olan kimse bir haftadan üç aya kadar hapis olunmakla beraber, kendisinden 2 altından 25 altına kadar ceza alınır. Yahut bu cezalardan yalnız biri icra olunur. Kadh vukuunda bir haftadan iki aya hapsedilmekle birlikte bir altında 15 altına kadar ceza-yı nakdi alınır. Yahut bu cezalardan yalnız biri icra olunur. 30. Madde: Bakan, milletvekili ve hükümet memurları hakkındaki kadh ve zem vukuunda 29. madde ahkâmı icra olunur. Vaki olan zem ve kadh memuriyetleri ile ilgili umura ait ise 28. madde uygulanır. Ancak bunların ve hisse senedatı çıkarmak suretiyle kurulan mali kurumlar ve ticari kurumların yöneticileri hakkındaki kadh ve zem mahkeme kararıyla sabit olursa bu yayına ceza verilmez. *Düstur*, s.400-402.

²³Matbuat Kanununun dördüncü faslı olan mevad-ı müteferri' kısmı ise özetle şu hükümleri içermekteydi: 31. Madde: Matbuat suçları ile ilgili davalar umumi mahkemelerde görülür. 16, 17, 19, 20, 26. maddelerde mevzuu bahsolan suçlarla, hanedanı saltanat aleyhinde vaki olan zemm ü kadhın takibi doğrudan doğruya savcılar tarafından; yabancı devlet hükümdarları ve siyasi memurları hakkındaki zemm ü kadh suçlarının takibi sefaretlerin Hariciye Nezaretine vaki olacak müracaatı üzerine yine savcılar tarafından; milletvekilleri, memurlar, Osmanlı ordu ve donanması hakkındaki zemm ü kadhın takibi ilgililerce adalet makamlarına yazılacak yazılar üzerine yine savcılar tarafından icra olunur. Bu kanunda geçen diğer zemm ü kadhler hakkındaki davalar ise bireylerin kendisi tarafından ikame edilir. 32. Madde: Matbuat suçları aleyhinde neşr tarihinden itibaren üç ay zarfında açılmayan davalar kabul edilemez. 33. Madde: Seferberlik durumunda ve savaş tehlikesi bulunduğu halde ordu ve donanmanın yapacakları harekete ve devletin savunma önlemlerine dair gazetelerin neşriyatı gereğine göre sadaret makamından çıkarılacak emir üzerine men olunur. Bunun aksine neşriyatta bulunanlar 50 liradan 200'e kadar ceza öder ya da altı aydan iki seneye kadar hapsedilir. Ya da bu cezadan her ikisi ile cezalandırılabilir. 34. Madde: Siyasetle ilgili olmayan ve sadece fenni ve edebi yayın yapanlar kitap hükmünde olup bu kanuna tabi değildir. 35. Madde: Yabancı ülkelerde ve Eyaleti Mümtaze'de yayınlanan gazetelerin Osmanlı ülkesine girişinin yasaklanması, bakanlar kurulunda alınan kararlar olur ve yalnız bir numarasını Dâhiliye Nezareti tarafından verilen emir üzere men edilebilir. Bu şekilde

Bu basın kanununda bir yandan basına geniş özgürlükler vermek, bir yandan da zararlı yayınları önlemek kaygısı yan yana görülmekteydi. Yasa sadece devletin güvenliğini sarsacak ve halkı isyana sürükleyecek nitelikli yayınlar dolayısıyla hükümete bir gazeteyi geçici süreyle kapatma yetkisi tanımıştır. Aslında kanun oldukça liberal eğilimli bir görüşle hazırlandığı halde, sonradan yapılan değişikliklerle basın özgürlüğü birçok yönlerden sınırlandırılmıştır. Yapılan bu değişikliklere bakıldığında 16 Şubat 1913 tarihli geçici kanunla edep ve ahlak kurallarına aykırı yazı ve resimlerin yasaklanıp toplatılması kabul edilirken, 9 Kasım 1913 tarihli geçici kanunla da devletin iç ve dış güvenliğini bozabilecek biçimde yayın yapan gazetelerin bakanlar kurulu kararıyla kapatılabilmesi öngörülmüştür.²⁴

İkinci Meşrutiyet'in ilk yedi yılı basın açısından son derece hareketli bir dönem olmuştur. Büyük tirajlar sağlanmış, okuyucuya yeni şeyler verilmiş haber gazeteciliğinde ve gazete tekniğinde büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. Ancak gazetecilerin kimliği bakımındansa durum tam tersidir. Basına yeni ufuklar açılırken gazeteciliği siyasal amaçları için kullananların sayısı artmıştır. Bu yüzden, dönemde politik sebeplerle öldürme ve sürme olaylarının çokluğu dikkat çekmiştir. Bu çerçevede İttihatçılara karşı olanlardan *Serbesti* gazetesinin yazarı Hasan Fehmi 5 Nisan 1909'da, *Sada-yı Millet* yazarı Ahmet Samim 9

yasaklanan gazeteyi bilerek satan ve dağıtanlara 2 liradan 15 liraya kadar ceza-yı nakdi hükümlenir. 36. Madde: 2 Şaban 1281 tarihli Matbuat Nizamnamesinin hükümleri geçersizdir. 37. Madde: Dâhiliye ve Adliye nazırları işbu kanunun icrasına memurdurlar. *Düstur*, s.402-403.

²⁴Matbuat Kanununda yapılan diğer değişiklikler şunlardır: Mart 1912 tarihli geçici kanunla, siyasal gazete imtiyazı almak için İstanbul'da 500, taşrada 200 lira depozito yatırılması, askerlerin yazı yazmalarının yasaklanması hükme bağlanmıştır. 9 Mart 1913 tarihli geçici kanunla, mebusların ve Ayan Meclisi üyelerinin gazete sorumlu müdürü olmaları yasaklanmış ve gazete satıcılarının polisten belge almaları zorunluluğu kabul edilmiştir. 25 Ağustos 1914 tarihli geçici kanunla, askeri sansür memurlarının izni olmadan ordu hareketleriyle ilgili haberlerin yazılmaması hükme bağlanmıştır. 5 Şubat 1919 tarihli karar name ile sıkıyönetim bölgelerinde sansür kurulunun izni olmadan gazete yayınlanmaması öngörülmüştür. 5 Ağustos 1920 tarihli kararname ile iç güvenlik ve dış ilişkilerle ilgili belge yayınlanmaması kabul edilmiştir. 19 Ekim 1921 tarihli kararname ile Kur'an ayetlerinin ve hadislerin hiç birinin basılmaması kararlaştırılmıştır. M.N.İnuğur, *Basın Yayın*, s.318-319; Hıfzı Topuz, *II. Mahmut'tan Holdinglere Türk Basın Tarihi*, Remzi Kitabevi, İstanbul 2003, s.86-87; Bu tadiller için ayrıca bkz. BOA, BEO, 3956-296628-0, 8.11.1329 (31.10.1911); BOA, BEO, 3960-296944-0, 14.11.1329 (06.11.1911); BOA, BEO, 3973-297956-0, 17.12.1329 (09.12.1911); BOA, ŞD., 28-70-0, 19.07.1328 (27.07.1910); BOA, ŞD., 32-31-0, 09.12.1329 (01.12.1911); BOA, MV., 158-5-0, 07.11.1329 (30.10.1911); BOA, ŞD., 32-31-0, 09.12.1329 (01.12.1911); BOA, BEO, 4095-307081-0, 25.10.1330 (07.10.1912); BOA, BEO, 4177-313247-0, 22.06.1331 (29.05.1913); BOA, BEO, 4198-314777-0, 17.08.1331(22.07.1913); BOA, ŞD., 39-15-0, 27.10.1331(29.09.1913); BOA, ŞD., 39-24-0, 22.12.1331(22.12.1913); BOA, DH.SYS., 55-77-0, 04.01.1330 (25.12.1911); BOA, DH.HMŞ., 26-49-0, 27.12.1331(27.11.1913).

Haziran 1910'da, *Şehrab* yazarı Zeki Bey 10 Temmuz 1911'de öldürülmüşlerdir. 1913 yılında İttihat ve Terakki iktidara yerleşince karşı fikirleri savunan yazarların hemen hapsi ya sürgüne gönderilmiş ya da yurt dışına kaçmak zorunda kalmışlardı.²⁵ İttihat ve Terakki'nin iktidara hâkim duruma gelmesiyle beraber, matbuata yasalar ya da mahkemeler yoluyla değil "emirname-i samî" lerle müdahale etmek ve matbuatın "idare-i örfiye"ler eliyle cezalandırılması yoluna gidilmesi tepkilere sebep olmuştur. Dolayısıyla matbuat içerisinde yer alan gruplar, kendisi gibi düşünmeyen ötekileri, suçlama mekanizması doğrultusunda fesatçı olarak nitelemekten çekinmemişlerdir.²⁶ Yaşanan bu olaylar İkinci Meşrutiyet yıllarında matbuat hürriyeti konusunda büyük tartışmalara neden olmuştur. Basın alanında yaşanan bu olaylar Meclis gündemine de yansımış ve Meclis'in çeşitli oturumlarında matbuat hürriyeti konusunda tartışmaların yaşandığı görülmüştür.

Meclisi Mebusan'da "Matbuat Özgürlüğü" Tartışmaları

Meclisi Mebusan'da matbuat özgürlüğünün gündeme geldiği oturumlardan biri 5 Aralık 1910 tarihli oturum olmuştur. Bu oturumda Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa'nın hükümetin icraatına dair beyanatı hakkındaki müzakere esnasında Amasya Mebusu İsmail Hakkı Paşa, meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı Devleti'nin baştanbaza bir sevinç içinde olduğunu belirterek fakat artık durumun değiştiğini ifade etmiştir. Konuşmasının devamında "bugün işte matbuatımızın halini görüyorsunuz, baltayı²⁷ elimize almışız, üç günde bir gazete kapatıyoruz" ifadelerine yer veren Hakkı Paşa, bunun sebebinin ise söz konusu gazetelerin güya memleketin sükûn ve asayişini ihlâl eder harekâta bulunmaları olduğunu belirtmiştir. Ardından kendisinin bu düşüncelere katılmadığını, matbuatın serbest olması gerektiğini çünkü matbuatın umumi efkârın tercümanı olduğunu belirten Hakkı Paşa, matbuatın tetkik edilebileceğini fakat edep

²⁵1908 sonrasında baskılar, yasaklamalar özel olarak şu veya bu etnik grup basınına karşı yöneltilmemiştir. Basın genellikle İttihatçılar (Osmanlı evleri bütünlüğünü meşrutiyet yapısı içinde sürdürmek yanlıları) ile İttihatçılara karşı olanlar (bütün azınlıklar, aşırı dinciler, federalistler, âdem-i merkezîyetçiler) diye ikiye ayrılıyordu. İki tarafta da her ırk, din ve milletten insanlar vardı. Bunun yanı sıra her ulus kendi özel çıkarlarını savunan bir basına sahipti. Sadece Türk çıkarlarını savunan yaygın bir basın ise yoktu. Çünkü bu Osmanlılığın temelini yıkmak olacaktı. Bu nedenledir ki Müslüman topluluklar içinde Arnavut, Arap hatta Kürt milliyetçiliği savunucuları belirirken, bilimsel dergiler dışında Türk milliyetçiliği yapan basın belirmemiştir. Öyle ki her grup kendi çıkarlarını savunurken Türk unsuru çok ihtiyatlı davranmak zorunda kalmıştır. Orhan Koloğlu, *Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Basın*, İletişim Yayınları, İstanbul 1992, s.58-59.

²⁶Uygur Kocabaşoğlu, "Hürriyet"i Beklerken, *İkinci Meşrutiyet Basını*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s.12vd.

²⁷ *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 11, 22 Teşrinisani 1326, s.304.

daresinde tetkik edilmesi gerektiğini savunmuştur. Ayrıca matbuatın bir milletin tercüman-ı hissiyatı demek olduğu, matbuatın adeta millet demek olduğu ifadelerine yer veren İsmail Hakkı Paşa'nın, matbuattan muhtaç olanlarının kanun dairesinde terbiye edilebileceğini ancak bir darbe indirircesine cezalandırmanın gelecek için iyi bir şey olmayacağını özellikle savunduğu görülmüştür.²⁸

Aynı müzakeratta Şam Mebusu Şefik Elmüeyyet Bey ise, memlekette artık matbuat denen bir şey kalmadığını, sadece *Tanin* gazetesinin istediğini söyleyebildiğini, diğer bütün gazetelerin tamamının kayıt altında bulunduğunu belirtmiştir. Meşrutiyet'in ilanını müteakip Mebusan Meclisi'nin açılmasından sonra matbuat konusunda bir ilerleme eseri görüldüğünü sözlerini ekleyen Şefik Bey, buldukları döneme gelindiğinde matbuatın istibdat devrinde düştüğü dereceden daha aşağı bir dereceye indiğini ifade etmiştir.²⁹ Ayrıca bu iki devrin hangisinde matbuat acaba daha serbesttir diye bir mukayese yapmanın meşrutiyeti temsil eden kabine heyeti için pek şerefli bir şey olmayacağını belirterek gazetelerin kapatılmadığı bir günün olmadığını savunmuştur.

Şefik Bey'in bu ifadeleri üzerine söz alan Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa ise, "*İdare-i örfiyyenin hakkı yok mu? İdare-i örfiyyenin Kanun-u Esasi'de tarifini okumadınız mı? Bunlara hala gazete mi diyorsunuz?*" ifadelerine yer vermiştir. Bunun üzerine yeniden söz alan Şefik Bey, idare-i örfiyyeyi böyle ikide bir, bir gazeteyi tatil etmek, umumi efkârı söndürmek için yapmadıklarını, matbuatın da bir devletin en mühim kuvveti olduğunu ancak artık matbuatın kalmadığını, bunun yegâne sebebinin ise kabine heyetinin istibdadı olduğunu vurgulamıştır.³⁰

²⁸ İsmail Hakkı Paşa'nın konuşmasında ayrıca şu ifadelere yer verdiği görülmüştür: "Eğer yine eski usulde böyledir diyecek isek, pekâlâ! Muhterem arkadaşlarım, kendimizi aldatmayalım. Bugün ahalimiz bu meşrutiyetin aleyhindedir. Hakiki meşrutiyetin değil, şu halin aleyhindedir. Meşrutiyet namı altında bugün memleketimizde hükümferma olan şu haksızlığın aleyhindedir. Yoksa meşrutiyetin en aciz kurbanıyım. Vallahilâzım meşrutiyet uğrunda hayatımı feda ederim. Bilâ tereddüt kanımı dökerim. Fakat meşrutiyet böyle olacaksa, memleketin istikbali bugün tehlikededir. Ben bu efkâr-ı umumiyye karşısında ezim ezim eziliyorum. Biz efkâr-ı umumiyyemizi hiç nazarı mütalaaya almıyoruz. Pek yanlıştır almaya mecburuz. Yalnız vicdanlarımızla hareket değil daim efkâr-ı umumiyyeyi gözümüzün önünde tutmaya mecburuz. Tutmazsak, bunun akibeti bizim için pek pahalıya oturur. Allah o günleri bize göstermesin, pek vahim olur. Bunu kabinemizin elbette nazar-ı mütalaaya alması lâzım gelirdi. Maatteessüf, bunlarla başlıca alâkadar olanlar, hiç ilişik etmemişlerdir. Zannediyorlar ki, eskisi gibi Abdülhamid'in yürüttüğü politika, yürüttüğü istibdat hükümferma olacak. Bu, bence kabil değil." *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 11, 22 Teşrinisani 1326, s.305.

²⁹*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 11, 22 Teşrinisani 1326, s.335.

³⁰*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 11, 22 Teşrinisani 1326, s.336.

Matbuat hürriyeti konusunda görüş bildiren mebuslardan biri de Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey olmuştur. Bu çerçevede kendisi matbuat hürriyetinin büsbütün ortadan kalktığını, Meclisi Mebusa'nın dağıldığı 15 Haziran'dan Eylül nihayetine kadar İstanbul'da çıkan matbuatta zerre kadar serbesti eseri görülmediğini, hepsinin yek ahenk olarak hükümetin meddahı olduğunu beyan etmiştir. Bu durumun iki suretle izah olunabileceğini savunan Lütfi Bey, konuşmasında şu ifadelere yer vermiştir:

“Hükümet ya o kadar icraati hasene yaptı ki bütün matbuat vicdanen hükümetin meddahı olmaya mecbur oldu veyahut korkuyordu. Bunların hangisinin doğru olabileceğini siz takdir edersiniz. Fakat her halde efendiler, bu zulümde bile eşitsizlik gördüm. Hiç olmazsa o olmasaydı. Herkese aynı surette muamele olunmadı. Hükümet taraftarı olan gazeteler ve ezcümle en başta artık ismini söylemeyeceğim o gazete, her şeyi yazabili. Öbür gazeteler ise hiçbir şeyi yazamadılar.”³¹

Meclisi Mebusan'da matbuat hürriyeti tartışmalarının yaşandığı diğer bir oturum 28 Aralık 1910 tarihli oturum olmuştur. Bu oturumda Gümülcüne Mebusu İsmail Hakkı Bey, *Muabade, Sosyalist, İnsaniyet, İştirak* gibi gazetelerin müdürü mes'ul ve muharrirlerinin tevkif edilmeleri sebebinin sadrazamdan istizahına dair tahrir sunmuştur. Söz konusu tahrir üzerine söz alan Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey, kendisinin de kalem erbabının kaleminin şerefine muhafaza edilmesini istediğini ancak ciddi, namuslu kalem erbabının kalemini müdafaa etmek istediğini, ateşe, kana batırıp da memleketi tahrip edenlerin kalemini hiç kimsenin burada müdafaa etmeyeceğini belirtmiştir.³²

Konya Mebusu Mehmet Vehbi Efendi ise, gerek idare-i örfiyye, gerek idare-i mülkiye tarafından olsun umumi efkârı heyecanlandırdıkları gerekçesi ile bir takım gazetelerin tatil edildiklerini belirtmiş ancak *Hikmet* gazetesinin kurban meselesi gibi önemli bir meselenin iptaline kadar yürümesinin hükümet

³¹Lütfi Fikri Bey konuşmasının devamında izah ettiği süreçte yaşanan bir olayı aktarmıştır. Bu çerçevede şu ifadelere yer verdiği görülmüştür: “Eşitsizlikteki dereceyi anlayacaksınız. İsterseniz o gazetenin size gayet dikkate değer bir işini söyleyeyim. Tatil günleri zamanında ahlâka, adaba aykırı bir kitap neşrolunmuştu. Hükümet derhal bunu takip etti ve bunun müellifine altı ay ceza verdi. O kitabın müellifinin bu suretle cezalandırılmasına ben de taraftarım. Fakat aynı suretle umumi ahlaka aykırı bir şey o dediğim gazetede de görüldü ve bu daha zararlıydı. Çünkü o pis kitap yalnız, talip olanların evine gider, ancak talip olan bunu satın alır. Fakat bu gazete bütün ailelerin arasına giriyor. Neşrolunan şey öyle adaba aykırı bir şey idi ki burada size utanırım söyleyemem. Mamafih kim merak ederse kim isterse gazetenin o nüshası buradadır gösteririm. Öteki altı ay ceza yedi, buna hiçbir şey yapılmadı. İşte size muamelede bir fark.” *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 12, 24 Teşrinisani 1326, s.395.

³²*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 19, 15 Kânunuevvel 1326, s.682.

tarafından görmezden gelindiğini vurgulayarak söz konusu gazete tatil muamelelerinde eşitlik olmadığını savunmuştur.³³ Bu konuyla ilgili olarak İzmir Mebusu Seyit Bey, *Hikmet* gazetesinin kurban meselesi için söylediklerini İslam ulemasına ve Kur'an ayetlerine ve hadislere dayanarak yazdığını, bir ilmi makale şeklinde gazetede konuyla ilgili yazılan yazıların nezaket, edep ve terbiye ile şer'i delillere³⁴ dayalı olarak yazılmış olduğunu belirterek bu gazetenin umumi asayışı bozan gazetelerin neşriyatları ile aynı çerçevede değerlendirilemeyeceğini belirtmiştir.

Sinop Mebusu Hasan Fehmi Efendi ise, Matbuat Kanunu Meclis'te müzakere edilirken Matbuat Kanununun temin etmiş olduğu hürriyeti birçok mebusun az gördüklerini, bu fikre kalben kendisinin de iştirak ettiğini ancak artık kendisinin ve bazı arkadaşlarının Matbuat Kanunu ile verdikleri hürriyeti çok gördüklerini belirtmiştir. Söylediklerini vatan menfaatini noktasında ifade ettiğini vurgulayan Fehmi Efendi, matbuatın serbest olmasını herkesin kalben arzu ettiğini ifade ederek yaşanan tatil olaylarını vatan menfaati noktayı nazarından değerlendirmiştir.³⁵ Aynı doğrultuda olarak Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey de matbuat hürriyeti konusunda, bazı mebusların konuşmalarına bakılacak olursa memlekette ne meşrutiyet, ne kanun, ne matbuat, ne matbuat kanunu olmadığını ifade ederek kendilerinin ortalığı bu kadar kötü görmediklerini, bilakis mevcut hükümet için güya zulmediyormuş gibi söylenen ahvali hükümet için iftihar kaynağı olarak addettiklerini ifade etmiştir.³⁶

19 Haziran 1912 tarihli oturumda Tecemmuât Lâyihası³⁷ görüşülürken matbuat hürriyeti ile ilgili olarak Kayseri Mebusu Ali Galip Bey ise, meşrutiyet idaresinin birçok hürriyeti tamamıyla hak tanıdığını, mutlakiyet idaresinde de hürriyetten³⁸ istifade edilebileceğini, fakat hak olarak değil ancak hükümdarın müsaadesiyle istifade edilebileceğini belirterek, Sultan Abdülaziz devrinde matbuatın daha büyük bir serbestîye, daha büyük bir hürriyete sahip bulunduğunu ifade etmiştir. Konuşmasının devamında bunun yani mutlakiyet devrinde bir hükümdarın bile milletine matbuat hürriyeti gibi, birçok hürriyetin bahsedebileceği anlamına geldiğini sözlerine ekleyen Ali Galip Bey, fakat bunun

³³*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 19, 15 Kânunuevvel 1326, s.684.

³⁴*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 19, 15 Kânunuevvel 1326, s.685.

³⁵*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 19, 15 Kânunuevvel 1326, s.686.

³⁶*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 19, 15 Kânunuevvel 1326, s.692.

³⁷*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 2, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 16, 6 Haziran 1328, s.370.

³⁸*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 2, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 16, 6 Haziran 1328, s.372.

bir hak değil, bir müsaade olduğunu vurgulayarak meşrutiyet idaresinde elde edilen hürriyetlerin bir lütuf değil, bir hak olarak değerlendirilmesi gerektiğini savunmuştur.³⁹

Bundan sonraki süreçte Meclisi Mebusan'da matbuat hürriyetinin yoğun bir şekilde tartışıldığı oturum Usul-ü Muhakemat-ı Cezaiye Kanununa zeyl kanun layihasının görüşüldüğü 18 Haziran 1914 tarihli oturum olmuştur. Meclis gündemine getirilen bu kanun teklifi matbuatla ilgili suçların muhakeme usulüne ait, bunlarla ilgili davaların icra usulüne ait bir kanundu. Bu kanun ile matbuat suçlarına ait davaların görülmesi ve karara bağlanması, itiraz, istinaf ve temyiz müddetlerinin kısaltılması, matbuat davalarının diğer davalara tercihen ve acilen görülmesi amaçlanmaktaydı. Bu kanun, matbuat memleket asayişini ihlal edecek neşriyatta bulunduğu zaman muhakemelerinin süratle görülmesini hedeflemekteydi.

Adı geçen kanun bu şekilde Meclis gündemine geldiği zaman ilk görüş bildiren mebuslardan biri Basra Mebusu Süleyman Fevzi Efendi olmuş ve kendisi konuşmasında şu ifadelere yer vermiştir:

“Neden suçluların, katillerin mahkemelerini hızlandırmıyoruz da, kalem erbabını, münevverlerimizi bu kadar tazyik altında bulduruyoruz? Bir muharririn yazdığı bir makaleden katiyen umumi menfaat çıkması mümkün olmazsa bile, katiyen umumi menfaate hanel de gelmez. Aynı zamanda bu kanun matbuat hürriyetini fevkalade etkiliyor. Bu da meşrutiyetle kabul edilemez bir durumdur. Bu suçları mühim olan suçlardan tercihen istisna etmekten maksat nedir? Ne fayda vardır? Bu suç, olsa olsa bir yerme, küçük düşürmeden ibaret olabilir. Bu suç, küçük düşürme ise şahsiyete aittir, öyle şahsiyete ait olan ehemmiyetsiz meselelerin cezalarını neden öyle mühim meselelere tercihan kalem erbabımızı, münevverlerimizi ezelim, fikir ve kalem hürriyetlerini kısıtlayalım?”

Tokat Mebusu Tahsin Rıza Bey ise, Süleyman Fevzi Efendi'nin bu söylediklerine itiraz ederek kendisinin şahsiyete ait olan matbuat suçlarının da aynen asayiş ihlal edecek mahiyette olduğunu çünkü şahsiyete ait olan matbuat suçlarının memlekette ne gibi kötü cereyanlar hâsıl ettiğini yakın vakitte gördüklerini ve pek çok zararlarını çektiklerini belirtmiştir. Kendisine göre, bu gibi suçlardan doğan davaların müstesna bir surette icrasına hükümet birçok tecrübenin sonucunda lüzum görmüştür ve memleketin asayiş noktasından bu kanunun tatbik ve icrasına lüzum vardır.

Buna karşıt yönde bir görüş bildiren Bağdat Mebusu Cemil Zehavi Efendi ise, bir ümmetin münevverinin ne kadar tazyik görürse o kadar fena neticeler vereceğini belirterek, matbuat erbabını şiddetle muhakeme etmek için tertip

³⁹Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi, Devre: 2, Cilt: 1, İctima Senesi:1, İnikat: 16, 6 Haziran 1328, s.373.

edilmeye çalışılan bu maddelerin⁴⁰ ancak istibdat zamanında olabileceğini ifade etmiş ve mebusların bu kanunu kabul etmeyeceklerini ümit ettiğini belirtmiştir.⁴¹

Adı geçen kanuna yönelik mebusların bu tür eleştiriler sunması üzerine Umuru Cezaiyye Müdürü Tahir Bey, tasdiki teklif olunan kanun ile hükümetin yeni birtakım durumları suç haline koyarak cezalandırmadığını, matbuat erbabını taziyik etmek durumunun mevzuu bahs olmadığını, yalnız matbuatla ilgili suçların muhakeme usulüne ait bir kanun teklif edildiğini, matbuat erbabının katiyen taziyik edilmediğini belirtmiştir. Konuşmasının devamında bu muhakeme usulüne tabi olacak suçların yalnız şahıs suçları olmadığını, bilcümle matbuat suçlarının da bu kanuna tabi olacağını, o gibi suçların işlenmesinin memlekete gayet vahim zararlar getirebileceğini vurgulayan Tahir Bey, matbuat suçları arasında halkı kanuna itaatsizliğe sevk edecek derecede birtakım büyük suçlar olduğunu belirtmiştir. Bu noktada kendisi, söz konusu kanunun bu gibi davaların icra usulüne ait bir kanun olduğunu belirterek, bu hale nazaran kanuna kati surette ihtiyaç duyulduğunu savunmuştur.

Bundan sonra görüş bildiren Diyarbakır Mebusu Fevzi Bey ise, kendilerinin de matbuat hürriyetine taraftar olduklarını ancak Meşrutiyet'in ilk devrelerinde yaşanan olayların unutulmaması gerektiğini,⁴² memleketin seviyesinin düşünülmesi gerektiğini ifade ederek konuşmasında şu ifadelerle yer vermiştir:

“Memlekette ne gibi cereyanlar oldu, bu kadar ihtilaller vukua geldi ve neticede bu kadar memleketler elden gitti. Bunların sebebi nedir? Hep o mübalağalı, o muğfilkarane yazıların neticesi değil mi? Meclisi Mebusan'da üç sene evvel gördüğümüz haller neydi? Hep o müfritkarane ahvalin neticesi değil miydi? Bunları niçin biraz düşünmüyoruz? Biraz insaf edelim de öyle hareket edelim. Namuslu kalem erbabı, namusu dâhilinde yine yazı yazabilir. Ona kim mani oluyor? Görmüyor musunuz, bu kadar gazete, bu kadar risale neşrediliyor, fakat fazla serbestiden memlekette fena fena cereyanlar hâsıl olduğunu bittecrübe gördük.”⁴³

⁴⁰*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 3, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 17, 5 Haziran 1330, s.362.

⁴¹*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 3, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 17, 5 Haziran 1330, s.363.

⁴²*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 3, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 17, 5 Haziran 1330, s.363.

⁴³Fevzi Bey konuşmasının devamında ayrıca şu ifadelerle yer vermiştir: “Zamanı gelince tabii bunu kaldırır, kanunu tadil ederiz. Zira kanunları nasıl yeniden vaz ediyorsak, bunu da kaldırabiliriz. Yeter ki, o devri idrak edelim, ilk devrede kanunsuz yaşadığımız zaman, matbuatın serbestliğinin zararlarını açıkça gördük. Şimdi hükümet buna lüzum görmüş. Bunda zannedersem efkâr-ı umumiyye de beraberdir. Hatta taşra ahalisine de sormuş olsanız, onların da en ziyade şikâyet ettikleri, matbuatın böyle birbiri aleyhindeki neşriyatlarıdır. Bunun kabulünde ne için tereddüt ediyoruz? Rica ederim, biraz insaf

Konuyla ilgili olarak Şam Mebusu Faris El-Huri Efendi, adı geçen kanunun amacının muhakeme muamelatını hızlandırmak, itiraz, istinaf ve temyiz müddetlerini kısaltmak olduğunu yani matbuat suçlarını bütün adi suç ve cinayete tercih etmek ve bir an evvel neticelendirmek olduğunu ifade etmiştir.⁴⁴ Konuşmasının devamında matbuat hürriyeti hakkındaki görüşünü yansıtacak şu ifadelere yer vermiştir:

“Matbuat Nizamnamesinde matbuat suçları iki kısma ayrılmıştır. Birincisi umumi asayişle ilgili olan, ikincisi kişiler arasında küçük düşürmeyle ilgili bulunan suçlardır. Suç, kişiyle ilgili ise süratle o kadar lüzum yoktur çünkü kişiler arasında beliren davalar bir gün evvel veya bir gün sonra neticelenirse fark yoktur. İstatistiğe bakarsak, acaba matbuat suçları hükümet ve umumi asayişle ilgili olanlar hususi davalardan fazla mı yoksa eksik mi? Umumi asayişle ilgili davalar belki yüzde dört, yüzde beştir. Ahali arasında çıkan davalar ise yüzde doksan beş kadardır. Bunun için bu yüzde beş davalar hakkında o kadar ehemmiyet görerek onları hızlandırıyoruz, yani umumi kanunlar hilafında bir kanun koyuyoruz. Hâlbuki ahali arasında çıkan yani hususi suçlara ait olan davalar daha ehemmiyetli olduklarından süratle çözümleri lâzımdır. Hâlbuki umumi asayişle ilgili olan davalarda, mahkeme reisinin, hakimim salahiyeti vardır, davayı tercih ve takdim edebilirler. Erbabı kalemi o kadar taziyik etmeye sebep nedir?”⁴⁵

edelim de, geçmiş seneleri daima gözümüzün önüne getirelim. Zamanı gelince bu kanunu kaldırırız. Fakat birkaç sene sabredelim. Memleketimiz ne vakit Fransa, Almanya derecesine gelirse o zaman bizde de o derece serbesti-i matbuat olur. Herkes daha ziyade serbest beyan-ı efkâr eder.” *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 3, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 17, 5 Haziran 1330, s.364.

⁴⁴*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 3, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 17, 5 Haziran 1330, s.364.

⁴⁵Faris El-Huri Efendi konuşmasının devamında ayrıca şu ifadelere yer vermiştir: “İstinaf ve temyiz meselelerinde herkes bilir ki, bir istinaf, bir itiraz yapmak ve temyizi dava etmek için bir avukat tedarik etmelidir. O avukat mahkeme kalemine gitmeli, evrakı tetkik etmeli, vekâlet senedini tanzim etmelidir. Sonra bu dava mütalaa edildikten sonra bir itiraz layihası tertip ederek, katib-i adi yanına gitmek icap eder. Bunda çok uzun muameleler vardır. Eski kanunda umumi suçlar için itiraz müddeti beş gün, istinaf müddeti on gün, temyiz müddeti sekiz gün kabul edilmiş iken, ahali bunun da kışkığından şikâyet ediyor. Mahkeme reisince temyiz müddetini uzatmak için yetki verilmiştir. Temyiz muamelesi yapılmak için bir mühletname verilebilir. Hâlbuki nizamnamede müddeiumumîye tevdi edildiğinden sonra 24 saat zarfında mahkemeye sevk etmeli ve ilamı beş gün zarfında çıkarılmalı deniyor. Bu ne için? Bu süratten maksat, eğer umumi asayiş ise mahkeme reisi ilgili davayı tercih edebilir. Eğer dava umumi asayişe müteallik değilse, o dava başkaları gibi sıraya girebilir. Bu 24 saatlik kısa müddet zarfında ne bir avukat tedarik eder, ne de evrakı mütalaa edebilir. İstinaf ve temyiz müddetleri pek kısadır. Bu sebeple bu kanuna lüzum olmadığı kanaatindeyim.” *Meclisi*

Bu tartışmalar üzerine Denizli Mebusu Sadık Efendi ise, matbuat hürriyetini, serbesti-i kelâmı insanlığın taban kabul ettiğini, ancak matbuatla memlekette irfanının yükselebileceğini ifade etmiştir. Ayrıca hükümetin teklif etmiş olduğu bu kanunda Ceza Kanununda veyahut Matbuat Kanununda yer alan ahkâmın hilâfında ahkâm tesis edilmediği ifadelerine yer veren Sadık Efendi, bundan dolayı da söz konusu kanunla bütün matbuatın ellerinin ve kollarının bağlanmış demek olmayacağını savunmuştur.⁴⁶

Sonuç

Osmanlı Devleti'nde 23 Temmuz 1908'de ilan edilen Meşrutiyet'in yarattığı özgürlük havası içinde gazete çıkarmak üzere başvuruların sayısında büyük bir artış yaşanmış ve buna paralel olarak da çıkan gazete ve dergi sayısında büyük bir artış gözlenmiştir. Bu ortamda basın genel olarak sınıflandırılmaya çalışıldığı İttihat ve Terakki'yi destekleyen yayın organları olan *Tanin*, *Yeni Tasvir-i Efkâr* gibi yayın organlarının karşısında İttihat ve Terakki'ye muhalif olan çeşitli grupların çok sayıda yayın organının yer aldığı görülmüştür. Meşrutiyet'in yarattığı bu ortam içinde bütün gazeteler tam bir serbesti içinde kendi ideolojik fikirlerinin savunuculuğuna girişmişlerdir. Bir yandan muhalif gazetelerin kendi ideolojik görüşleri doğrultusunda giriştikleri faaliyetler, diğer taraftan azınlıkların kendi milli emelleri yolunda yaptıkları yayınlar ülkede bir kaos ortamının doğmasına neden olmuştur. Bu noktada ülkede tansiyonu arttırıcı bu olaylar İttihat ve Terakki'yi yeni önlemler alma konusunda harekete geçirmiş ve basının bu tür zarar doğuracak yayınlarının önüne geçilebilmesi için bir Matbuat Kanununun süratle çıkarılması yoluna gidilmiş ve adı geçen kanun 16 Temmuz 1909 tarihinde yasallaşmıştır. Kanun sadece devletin güvenliğini sarsacak ve halkı isyana sürükleyecek nitelikteki yayınlar dolayısıyla hükümete bir gazeteyi geçici süreyle kapatma yetkisi tanımış olmasına rağmen, Meşrutiyet yıllarında ülke birçok gazetenin kapanması, gazetecilerin tutuklanması ve sürgüne gönderilmesi olaylarına sahne olmuştur. Özellikle İttihat ve Terakki'nin iktidara hâkim olmasıyla, muhalif gazeteler üzerindeki baskı artmış, matbuatın yasalar yoluyla değil idare-i örfiyeler yoluyla cezalandırılması yoluna gidilmesi ülkede basın özgürlüğü konusunda geniş tartışmaların yaşanmasına sebep olmuştur.

Matbuat alanında yaşanan bu tartışmalar Meclisi Mebusan'a da yansımış ve Meclis'in çeşitli oturumlarında matbuat hürriyeti konusu gündeme gelmiştir. Bu tartışmalar, basına getirilen bu kısıtlamaların mebuslar tarafından nasıl

Mebusan Zabıt Ceridesi, Devre: 3, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 17, 5 Haziran 1330, s.365.

⁴⁶*Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Devre: 3, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 17, 5 Haziran 1330, s.367.

algılandığını ortaya koyması açısından önemlidir. Bu çerçevede yapılan tartışmalar incelendiğinde, basın alanında yaşanan bu gelişmelere yönelik olarak mebusların iki noktada yoğunlaştığı görülmüştür.

Bu çerçevede birinci grup ve içinde Amasya Mebusu İsmail Hakkı Paşa, Şam Mebusu Şefik Elmüeyyet Bey, Dersim Mebusu Lütfi Fikri Bey, Kayseri Mebusu Ali Galip Bey, Basra Mebusu Süleyman Fevzi Efendi, Bağdat Mebusu Cemil Zehavi Efendi, Şam Mebusu Faris El-Huri Efendi gibi mebusların yer aldığı grup, memleketin sükûn ve asayişini ihlâl eder harekâta bulunmaları sebebiyle gerçekleştirilen gazete kapatma olaylarını eleştirerek, matbuat hürriyetinin büsbütün ortadan kalktığını ve matbuatta zerre kadar serbesti kalmadığını, matbuatın istibdat devrinde düştüğü dereceden daha aşağı bir dereceye indiğini, erbabı kalemin bu kadar taziyk edilmemesi gerektiğini savunmuşlardır. Ayrıca yine aynı doğrultuda olarak görüşlerinin matbuatın serbest olması gerektiği, matbuattan muhtaç olanlarının kanun dairesinde terbiye edilmesi gerektiği, bir darbe indirircesine cezalandırmanın gelecek için iyi bir şey olmayacağı noktasında olduğu görülmüştür.

Karşıt görüşte yer alan ve içinde Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey, Sinop Mebusu Hasan Fehmi Efendi, Tokat Mebusu Tahsin Rıza Bey, Diyarbakır Mebusu Fevzi Bey, Denizli Mebusu Sadık Efendi gibi mebusların yer aldığı grup ise matbuat hürriyetinin gerekli olduğunu ancak memleketi yazdıklarıyla tahrip edenlerin özgürlüğünün savunulamayacağını, matbuat suçlarının memlekette ne gibi kötü cereyanlar hâsıl ettiğinin görüldüğünü, bu çerçevede farklı cereyanların neticesinde birçok memleketin elden gittiğini ve bunun temel sebebinin muğfillkarane matbuat olduğunu ve fazla serbestinin memlekete zararlar verdiğini savunmuşlardır. Bu noktada bu mebuslar, gazete kapatma olaylarını daha çok vatanın menfaatini noktasında değerlendirmişler ve yaşanan bu olayları diğer mebuslar kadar kötü görmediklerini savunmuşlardır.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA).

BEO, 3539-265418-0, 12.04.1327 (03.05.1909)

BEO, 3543-265714-0, 16.04.1327 (07.05.1909)

BEO, 3541-265538-0, 14.04.1327 (05.05.1909)

BEO, 3541-265537-0, 14.04.1327 (05.05.1909).

BEO, 3553-266440-0, 29.04.1327 (20.05.1909)

BEO, 3956-296628-0, 8.11.1329 (31.10.1911)

BEO, 3960-296944-0, 14.11.1329 (06.11.1911)

BEO, 3973-297956-0, 14.11.1329 (06.11.1911)

BEO, 3973-297956-0, 17.12.1329 (09.12.1911)

BEO, 4095-307081-0, 25.10.1330 (07.10.1912)

BEO, 4177-313247-0, 22.06.1331 (29.05.1913)

BEO, 4198-314777-0, 17.08.1331(22.07.1913)

DH.HMŞ., 26-49-0, 27.12.1331 (27.11.1913)

DH.MKT., 2897-62-0, 24.07.1327 (11.08.1909)

DH.MKT., 2817-44-0, 26.04.1327 (17.05.1909)

DH.SYS., 55-77-0, 04.01.1330 (25.12.1911)

DH.ŞFR., 413-27-0, 03.03.1325 (16.05.1909)

İ. DUİT., 99-3-0, 11.07.1327 (29.07.1909)

MV., 158-5-0, 07.11.1329 (30.10.1911)

ŞD., 32-31-0, 09.12.1329 (01.12.1911)

ŞD., 28-70-0, 19.07.1328 (27.07.1910)

ŞD., 39-15-0, 27.10.1331(29.09.1913)

ŞD., 39-24-0, 22.12.1331(22.12.1913)

Resmi Kaynaklar

Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi

Devre: I, Cilt: 2, İçtima Senesi: 1, İnikat: 47, 14 Mart 1325.

Devre: I, Cilt: 3, İçtima Senesi: 1, İnikat: 65, 20 Nisan 1325.

Devre: I, Cilt: 3, İçtima Senesi: 1, İnikat: 69, 28 Nisan 1325.

Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 11, 22 Teşrinisani 1326.

Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 12, 24 Teşrinisani 1326.

Devre: I, Cilt: 1, İçtima Senesi: 3, İnikat: 19, 15 Kânunuevvel 1326.

Devre: 2, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 16, 6 Haziran 1328.

Devre: 3, Cilt: 1, İçtima Senesi:1, İnikat: 17, 5 Haziran 1330.

Düsturlar

Düstur, Tertib-i Sani, Cilt 1, 24 Cemaziyelahir 1326- 27 Şevval 1327 (10 Temmuz 1324-29 Teşrinievvel 1325), Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet 1329.

Kaynak Eser ve İncelemeler

BERKES, Niyazi, *Türkiye'de Çağdaşlama*, Doğu Batı Yayınları, İstanbul 1978.

- İNUGUR, M. Nuri, *Basın Yayın Tarihi*, Der Yayınları, İstanbul 2005.
- İSKİT, Server, *Hususi İlke Türkçe Gazetemiz Tercüman-ı Ahval ve Agâh Egenderi*, Ulus Basımevi, Ankara 1937.
- İSKİT, Server, *Türkiye’de Matbuat İdareleri ve Politikaları*, Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yayınları, İstanbul 1943.
- JELTYAKOV, A.D., *Türkiye’nin Sosyo-Politik ve Kültürel Hayatında Basın (1729-1908)*, Basın Yayın Genel Müdürlüğü, Ankara 1979.
- KARAGÖZ KIZILCA, Gül, “Osmanlı/Türk Basın Tarihi Yazımı Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme”, *İlef Dergisi*, 3/1 (2016), s.71-90.
- KOCABAŞOĞLU, Uygur, *“Hürriyet”i Beklerken, İkinci Meşrutiyet Basını*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010.
- KOLOĞLU, Orhan, *Osmanlı Dönemi Basının İçeriği*, İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Yayınları, İstanbul 2010.
- KOLOĞLU, Orhan, *Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Basın*, İletişim Yayınları, İstanbul 1992.
- ŞAPOLYO, Enver Behnan, *Türk Gazeteciliği Tarihi, Her Yönüyle Basın*, Güven Matbaası, Ankara 1969.
- TOPUZ, Hıfzı, *II. Mahmut’tan Holdinglere Türk Basın Tarihi*, Remzi Kitabevi, İstanbul 2003.
- TUNAYA, Tarık Zafer, *Türkiye’de Siyasal Partiler- İkinci Meşrutiyet Dönemi 1908-1918*, C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 2007.
- ULUSOY NALCIOĞLU, Belkıs, “Tanzimat Döneminde Türk Gazeteciliği ve Türk Basınının İlkleri”, *Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7/14 (2005), s.253-267.
- YAZICI, Nesimi, *Takvim-i Vekayi “Belgeler”*, Gazi Üniversitesi Basın Yayın Yüksekokulu Basımevi, Ankara 1983.

Nilüfer Mayın Gemisi

Eda Gülşen GÖMLEKSİZ*

ÖZET

Nilüfer Vapuru, 1910 yılında doğrudan Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak kurulan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin vapuruydu. Nilüfer, askeri nakliyatın sağlanabilmesi için Harbiye Nezareti'nin R.1326 yılı bütçesinden tasarruf edilerek Gülcemal, Karadeniz, Akdeniz, Bahriahmer, Kızılırmak ve Plevne vapurlarıyla beraber satın alınmış, gemilerin sened-i bahrîleri Bahriye Nezareti adına düzenlenmişti. 17 Aralık 1913'te Nezaret-i Umur-ı Bahriye bu gemilerin Bahriye'de kullanılabilceği bir yer olmadığını beyan etmiş, 23 Şubat 1914'te Meclis-i Vükela'nın da uygun görmesiyle gemiler Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredilmişlerdi. Gemilerin, sened-i bahrîleri ise Harbiye Nezareti adına düzenlendi.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin Nilüfer Vapuru, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla donanmanın emrine verilmiş ve mayın dökücüye çevrilmiştir. Osmanlı donanması Birinci Kumandanı Amiral Souchon'un komutası altında görevini sürdüren Nilüfer Mayın Gemisi, 17 Kasım 1914'te Batı Karadeniz'e sevk edildikten sonra bir daha geri dönmemiş, kazaya uğrayarak batmıştır. Bu makalede, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin vapuru iken daha sonra mayın gemisine çevrilen Nilüfer'in kısa süren görev süresi anlatılacak, geminin batışından sonra yaşananlar ve şehitleri hakkında bilgi verilecektir.

Anahtar kelimeler: Nilüfer Vapuru, Nilüfer Mayın Gemisi, Loreley Gemisi, Şehit Personel

SUMMARY

The Steamer Nilufer was the steamboat of the Ottoman Seyr-i Sefain Administration, which was established in 1910 directly under Naval Ministry. Nilüfer was purchased together with Gulcemal, Karadeniz, Akdeniz, Bahriahmer, Kızılırmak and Plevne steamers by saving the R.1326 budget of the Ministry of War to ensure the military transportation. The nautical documents of ships (sened-i bahrî) were arranged in the name of Naval Ministry. In December 17, 1913; Naval Ministry declared that there were no place that the ships could be used in. So the ships were transferred to Ottoman Seyr-i Sefain Administration in February 23, 1914 upon the approval of the cabinet of ministers. Therefore the documents of ships (sened-i bahrî) were prepared on behalf of Ministry of War.

After the beginning of First World War, The Nilüfer Steamer was ordered to the command of the Navy and it turned into a minelayer. The ship continued to its duty under Commander Admiral Souchon. Subsequent to be shipped to Western Black Sea in November 17, 1914; it couldn't turn again, fell into an accident and sank. In this article, information about the mission time of Nilüfer, experiences after the sinking of the ship and the martyrs will be given.

Key words: Martyred Staff , The Minelayer Nilufer, The Stationship Loreley, The Steamer Nilufer

Birinci Dünya Savaşı'nın başında Donanma Birinci Kumandanı Amiral Souchon'un komutası altındaki Osmanlı donanmasının mayın gemilerinden biri olan Nilüfer önceleri Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin kullandığı bir ticaret vapuruydu. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, resmi bir vapur idaresiydi ve 1910 yılında Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak kurulmuştu.¹ Balkan Savaşları sırasında Londra Barış Konferansı sonrası müttefik devletlerin harbe tekrar başlayacaklarını bildirmeleri üzerine askeri nakliyatın iyi bir şekilde yapılabilmesi için Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin Harbiye Nezareti'ne bağlanması gerekli görüldü. Şubat 1913'te Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin nezaret ve teftiş hakkının Harbiye Nezareti'ne bağlamasına dair kanun maddesi, Meclis-i Umumi açıldığında kanuniyeti teklif olunmak üzere yürürlüğe girdi.² Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin bir müdürü, askeri komiseri, işletme müdürü ve muhasebecisi vardı. İdare meclisinde Harbiye Nezareti, Bahriye Nezareti, Maliye Nezareti, Ticaret Nezareti ve Nafia Nezareti temsilcileri bulunuyordu.³

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin vapuru olan Nilüfer, askeri nakliyatın temini için Gülcemal, Karadeniz, Akdeniz, Bahriahmer, Kızılırmak ve Plevne vapurları ile beraber Harbiye Nezareti'nin 1326 (1910-1911) yılı bütçesinden tasarruf edilerek Daire-i Bahriye'nin bütçesine ilave edilen⁴ 15.613.741 Kuruş⁵ ile satın alındı. Gemilerin sened-i bahrîleri⁶ Bahriye Nezareti adına tanzim edilmişti.

*Dr., Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi Şube Müdürlüğü, e-posta: gulseneda@yahoo.com.

¹ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO), 3803/285224-5, R. 8 Eylül 1326 (21 Eylül 1910).

² BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.), 229/29-2, R. 20 Kanunusani 1328 (2 Şubat 1913).

³ Süleyman Nutki, *Bahriyye-i Ticariyye Salnamesi*, İstanbul 1329, s.73.

⁴ BOA, BEO, 4262/319610-1, R.10 Şubat 1329 (23 Şubat 1914).

⁵ BOA, BEO, 3841/288070, R. 22 Kanunuevvel 1326 (4 Ocak 1911).

⁶ Sened-i Bahrî: Geminin kime ait olduğunu gösteren senettir. Şemseddin Sami, *Kamûs-ı Türkî*, İkdâm Matbaası, Dersaadet 1317, s.738.

Nilüfer Vapuru, 1890'da İngiltere Glasgow'da J & G. Thompson tezgahlarında yolcu gemisi olarak yapıldı.⁷ Eski adı Frederica'ydı.⁸ 209 ton ağırlığındaydı.⁹ Osmanlı vapurları içerisinde 1000 ila 1200 gross tonluk ölçü arasında İskenderiye, Plevne ve Selanik gibi vapurlarla beraber bulunuyordu.¹⁰ 1911 yılında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından satın alındı.¹¹ 25 Mart 1912'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, içerisinde Nilüfer Vapuru'nun da bulunduğu en son satın alınan vapurların eşya müfredat defterlerinin İdare'ye gönderilmesi için Bahriye Nezareti'ne bir yazı yazmıştı. Vapurlar satın alındıktan sonra Tersane-i Amire tarafından eşyalarının kayıtları tutuldu. Ancak Nilüfer Vapuru için heyet talep olunmamasından dolayı defterin tanzim edilmediği bildirilmişti.¹²

Nilüfer Vapuru satın alındıktan bir süre sonra havuza alındı. Havuz ücreti olan 52,5 Lira-yı Osmanî'nin Maliye Hazinesi'ne gönderilmek üzere tahsil memuruna teslimi Bahriye Tahsilat Komisyonu Memurluğu'nca tavsiye edilmişti.¹³ Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi altındaki Nilüfer Vapuru'nun Süvarisi Asitaneli Hristo Efendi Kaptan'dı.¹⁴

Balkan Savaşları başladığında Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin vapurları askeri sevkiyatta kullanılmak üzere tahsis edildiler.¹⁵ Osmanlı ordularına taarruz emrinin verildiği¹⁶ 15 Ekim 1912'de Nilüfer Vapuru asker ve hayvan nakli yapmak üzere Mudanya limanında bulunuyordu.¹⁷ Bulgar ordularını geri çekilmeye mecbur ederek Türk kuvvetlerinin Edirne'ye ulaşması amacıyla yapılması planlanan Bolayır cephesindeki taarruz ile nakliye gemileri ve donanma gemilerinin de iştiraki ile yapılacak Şarköy çıkarması için¹⁸ Nilüfer Vapuru Onuncu Kolordu'nun komutan ve kurmay heyetini Galata rıhtımından alarak 8 Şubat 1913'te Şarköy'e getirdi.¹⁹ Donanmanın da Şarköy açıklarında

⁷ Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 1997, s.150.

⁸ *Lloyd's Register British and Foreign Shipping*, London 1913, s.271.

⁹ *Lloyd's Register British and Foreign Shipping*, s.271.; Süleyman Nutki, *Bahriyye-i Ticariyye Salnamesi*, İstanbul 1329, s.73.

¹⁰ *Lloyd's Register British and Foreign Shipping*, s.381.

¹¹ E. Tutel, *Seyr-i Sefain*, s.150.

¹² *Deniz Tarihi Arşivi (DTA)*, Mülga Bahriye Nezareti (MBN), 708/276 R. 12 Mart 1328 (25 Mart 1912); MBN, 708/275, R. 9 Nisan 1328 (22 Nisan 1912).

¹³ *DTA*, MBN, 705/223, R. 2 Temmuz 1328 (15 Temmuz 1912).

¹⁴ S. Nutki, *Bahriyye-i Ticariyye*, s.38.

¹⁵ *BOA*, Dahiliye İdare (DH.İD.), 75/76-3, R. 22 Teşrinievvel 1328 (4 Kasım 1912).

¹⁶ Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, 1946, s.414.

¹⁷ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974, s.164.

¹⁸ M. Işın, *1912-1913 Balkan Harbi*, s.350.

¹⁹ A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp*, s.319.

hazır bulunmasına rağmen Onuncu Kolordu'nun sevkini yapacak Nilüfer dışındaki nakliye gemilerinin gelişi gecikmişti. İndirme bindirmedeki teknik yetersizlikler sebebiyle nakliye gemileri ile Onuncu Kolordu'nun bölgeye nakli dört gün kadar sürdü.²⁰

Balkan Savaşlarının sonrasında 17 Aralık 1913'te Nezaret-i Umur-ı Bahriye daha önce Harbiye Nezareti'nin bütçesinden tasarruf olunarak satın alınan Gülcemal, Karadeniz, Akdeniz, Bahriahmer, Kızılırmak, Plevne ve Nilüfer vapurlarının sened-i bahrileri Bahriye Nezareti adına tanzim olsa da bunların Bahriye'de kullanılacak yeri olmadığından gemilerin Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devri hususunda Sadaret'e bir yazı yazmıştı. Sadaret'ten 23 Şubat 1914'te verilen cevapta; gemilerin Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nde kullanılmak üzere senetlerinin Harbiye Nezareti adına tanziminin Meclis-i Vükela tarafından uygun görüldüğü belirtilmiştir.²¹

Nilüfer, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla donanmanın emrine verildi. 2 Ağustos 1914'teki genel seferberliğin ilanından sonra Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin Samsun ve Gayret römorkörleri ile Nilüfer Vapuru'na mayın gemisi olarak kullanılmak üzere el konuldu.²²

Mayın dökücü olarak kullanılacak Nilüfer'in bu süreçte ihtiyaçlarının tamamlanmasına çalışıldı. Bahriye Nezareti Üçüncü Daire Altıncı Şubesi Samsun, Gayret ve Nilüfer gemilerine yerleştirilecek aletleri güneş ve yağmura karşı muhafaza etmek üzere gerekli olan tentelerin acilen imal ettirilmesi hususunu 29 Ağustos 1914'te Dördüncü Daire'ye bir yazı ile göndermişti.²³ 3 Eylül 1914'te ise Nilüfer Gemisi'nin ihtiyacı olan mıknaş çubukları Tersane-i Amire Fabrikalarından alındı.²⁴ Nilüfer Mayın Gemisi, 4 Eylül'de Bandırma'da Osmanlı donanması Birinci Kumandanı Amiral Souchon'un komutası altına girdi.²⁵

Mayın dökücüye çevrilen Nilüfer Gemisi'ne güverte ve çarkçı subaylar tayin edildiler. Bu subayların bir kısmı daha önce İdare-i Mahsusa vapurlarında görev almış, Trablusgarb ve Balkan Savaşlarına katılmış, bir kısmı ise donanma ve bahriyenin kara birliklerinde çalışmışlardı.

²⁰ M. Işın, *1912-1913 Balkan Harbi*, s. 350.

²¹ *BOA*, BEO, 4262/319610-2 R. 4 Kanunuevvel 1329 (17 Aralık 1913); *BOA*, BEO, 4262/319610-1, R. 10 Şubat 1329 (23 Şubat 1914).

²² *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci Cilt, Deniz Harekâtı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976, s.69.

²³ *DTA*, MBN, 835/55, R.23 Ağustos 1330 (5 Eylül 1914).

²⁴ *DTA*, MBN, 191/4412, R.21 Ağustos 1330 (3 Eylül 1914).

²⁵ Haydar Alpagut, *Büyük Harbin Deniz Cephesi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1937, s.46.

Nilüfer Mayın Gemisi'nin komutanlığına 29 Ağustos 1914 tarihinde Kolağası Murad Efendi tayin edildi. Murad Efendi, Bahriye feriklerinden merhum Mehmed Muzaffer Paşa'nın oğlu ve Korvet Kaptanı Hüseyin Rauf (Orbay) Beyin de biraderi idi. Kolağası rütbesinde bulunuyordu.²⁶ Daha önce İdare-i Mahsusa vapurlarında görev yaptıktan sonra Donanma-yı Hümayun'a geçmiş, Trablusgarb ve Balkan Savaşlarında cephane nakliyatında görev almıştı.²⁷

Nilüfer Gemisi'nde gemi komutanı Murad Efendi ile beraber dokuz Türk subayı daha vardı. Bu subaylardan Nilüfer'in ikinci kaptanı olarak görev yapan Güverte Yüzbaşı Salahaddin Efendi gemiye 29 Ağustos 1914 tarihinde atandı.²⁸ Bölük zabiti Mülazım-ı evvel Abdürrahim Efendi, 12 Eylül 1914'te,²⁹ Serçarkçı Birinci Sınıf Yüzbaşı Osman Efendi 20 Ağustos 1914'te,³⁰ İkinci Çarkçı Yüzbaşı Mehmed Kemaleddin Efendi 12 Eylül 1914'te,³¹ Çarkçı Yüzbaşı Ahmed Cemal Efendi 20 Ağustos 1914'te,³² Çarkçı Mülazım-ı Evvel Akif Efendi 12 Eylül 1914'te,³³ Çarkçı Mülazım-ı evvel Abdullah Reşad Efendi 7 Eylül 1914'te,³⁴ Çarkçı Mülazım-ı evvel Mahmud Efendi 20 Ağustos 1914'te,³⁵ Çarkçı Mülazım-ı evvel İbrahim Edhem Efendi ise 14 Eylül 1914³⁶ tarihinde gemide göreve başladılar.

Nilüfer Gemisi'nin Alman Komutanı İhtiyat Kıdemli Yüzbaşı Cederholm'du.³⁷ Gemide başka Alman subay ve erler de bulunuyordu.³⁸ Nilüfer battıktan sonra Şile sahilinde Nilüfer yazılı can simidine tutunmuş bir halde cenazesi bulunan Alman bahriye erinin şapkasında "Loreley" yazısının

²⁶ DTA, Yoklama Kalemi Defterleri (YKL.d), 3943/215.

²⁷ "Harb-i Umumi Bidayetinden Üç Yüz Otuz İki Senesi Temmuzunun Altıncı Gününe Kadar İhras-ı Rütbe-i Şehadet Eyleyen Zabitan ve Mensubin-i Bahriyenin İsimleriyle Mücmel Tercüme-i Halleri", *Mecmua-i Seneviyye-i Bahriye*, İkinci Sene, 10 Temmuz 1332.

²⁸ DTA, YKL.d, 3944/327.

²⁹ DTA, YKL.d, 3947/31.

³⁰ DTA, YKL.d, 3952/141.

³¹ DTA, YKL.d, 3956/41.

³² DTA, YKL.d, 3955/280.

³³ DTA, YKL.d, 3958/105.

³⁴ DTA, YKL.d, 3960/49.

³⁵ DTA, YKL.d, 3960/93.

³⁶ DTA, YKL.d, 3960/207.

³⁷ Lorey, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, Çeviren: Dz Yarbay Tekirdağlı H. Sami, Deniz Matbaası, İstanbul 1936, s.98.

³⁸ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci Cilt*, s.69.

görüldüğü mahalli görevlilerce hazırlanan raporlarda bildirilmişti.³⁹ Loreley⁴⁰, Alman Sefareti'nde görevli⁴¹ istasyon gemisi idi.⁴² Almanya Sefareti tarafından uzun yıllar kullanıldı. Sefaretin maiyet gemisi olarak 1912'de önce Bahr-i Sefid'i (Yafa, Hayfa, Beyrut, Mersin ve İzmir)⁴³ daha sonra ise Selanik, Aynaroz ve Taşoz limanlarını ziyaret etmişti.⁴⁴

Nilüfer Mayın Gemisi'nin de dahil olduğu Osmanlı donanması Eylül ayında Marmara'da manevralar ile atış ve mayın arama talimleri yaptı.⁴⁵ Ayrıca Amiral Souchon'un kumandası altında gruplar halinde Karadeniz'e çıkıldı.⁴⁶ Bu süreçte Nilüfer Mayın Gemisi Çanakkale'de de bulundu. Eylül sonunda Bahr-i Sefid Boğazı'nda mayın hatları oluşturulmaya başlandı. Mayın gemileri Giresun, İntibah, Nusret, Samsun ve Nilüfer 1 Ekim 1914'te Çanakkale'de bulunuyordu.⁴⁷ Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesiyle sonuçlanan 27-29 Ekim 1914'teki Karadeniz olayında Amiral Souchon'un komutası altında Yavuz Muhabere Kruvazörü, Midilli ve Hamidiye kruvazörleri, Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket torpido kruvazörleri, Gayret-i Vatanîye, Muavenet-i Milliye, Taşoz ve Samsun muhripleri ile Nilüfer ve Samsun mayın gemileri bulunuyorlardı. Gemiler 27 Ekim 1914'te Boğaz'dan çıktılar. Yavuz Zırhlısı'nda yapılan toplantıda Rusya'ya karşı bir harekât yapılacağı açıklandı. Bu harekât Sivastopol, Kerç Boğazı, Novrosiski, Kırım'ın güneyi, Odessa ve Oçakov'a yapılacak ve Sivastopol-Varna kablosu kesilecekti.⁴⁸ Yavuz Zırhlısı, Samsun ve Taşoz muhripleri ile Nilüfer Mayın Gemisi Sivastopol'e gideceklerdi. Nilüfer, hareketin ikinci ve üçüncü günleri arasındaki gecede yani 29 Ekim'de Sivastopol ağzı önüne mayın dökecek tekrar İstanbul'a dönüp Tarabya'da mayın alarak emir bekleyecekti.⁴⁹ Osmanlı donanmasının 29 Ekim 1914'te

³⁹ BOA, Dahiliye Emniyet-i Umumiye Beşinci Şube (DH.EUM.5.Şb), 4/68-3, R. 9-11 Teşrinisani 1330 (22-24 Kasım 1914); BOA, DH.EUM.5.Şb, 4/68-2, R. 9 Teşrinisani 1330 (22 Kasım 1914).

⁴⁰ 1886'da Glasgow Henderson'da yapıldı. 3 deniz subayı (seeoffiziere), 1 sağlık görevlisi (sanit offiziere), 5 güverte subayı (deck offiziere) ve 51 çavuştan (unteroffiziere) oluşan toplam altmış kişilik personeli bulunuyordu. *Taschenbuch der Kriegsflootten 1914/1915, Kriegsausgabe Zweite Erweiterte Auflage*, s.18-19.

⁴¹ BOA, DH.EUM.5.Şb, 4/52-2, R. 13 Teşrinisani 1330 (26 Kasım 1914).

⁴² *Taschenbuch der Kriegsflootten*, s.18.

⁴³ DTA, Bahriye Nezareti Koleksiyonu (BN), 114/2721, R. 16 Şubat 1327 (29 Şubat 1912).

⁴⁴ DTA, MBN, 695/311, R.16 Ağustos 1328 (29 Ağustos 1912).

⁴⁵ Haydar Alpagut, *Büyük Harbin*, s. 46.

⁴⁶ Doğan Hacıoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun 1. Dünya Harbine Girişi, 29 Ekim 1914 (Geliştirilmiş ve Gözden Geçirilmiş İkinci Baskı)*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul 2003, s. 104-105.

⁴⁷ Mithat Işın, *Mayın Harbi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1940, s. 43.

⁴⁸ D. Hacıoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun*, s.127-129.

⁴⁹ Lorey, *Türk Sularında*, s.99.

Karadeniz'deki baskın harekâtı sırasında Yavuz Zırhlısı ile beraber olan Nilüfer Mayın Gemisi, Sivastopol önüne sahilden azami iki mil mesafede karakol gemileri tarafından görülmeden 60 mayın dökmeyi başarmıştır.⁵⁰ Nilüfer, 30 Ekim'de Boğaz'a döndü.⁵¹ 17 Kasım 1914'te ise Osmanlı Donanması Birinci Kumandanı Amiral Souchon tarafından Batı Karadeniz'e kruvazör harekâtı yapmak üzere sevk edildi ve Nilüfer bir daha geri dönmedi.⁵² Batı Karadeniz'e açıldıktan bir süre sonra kazazede olarak battı.

Nilüfer Mayın Gemisi'nin kazası hakkında Osmanlı Ordu-yı Hümayunu Başkumandanlık Vekaleti 24 Kasım 1914 tarihinde bir tebliğ yayınladı. Bu tebliğe göre; 209 tonluk ufak bir vapur olan ve torpil gemisi olarak kullanılan Nilüfer Kilya⁵³ açıklarında kazazede olmuştu.⁵⁴ 25 Kasım 1914 tarihli İkdam Gazetesi'nde Karargâh-ı Umumi'nin Nilüfer'in kazası hakkındaki resmi tebliği yayınlamış, geminin Bulgaristan limanlarından kopup gelen torpillere tesadüf ederek kazazede olduğu belirtilmiştir.⁵⁵

Başkumandanlık Vekaleti'nin bu resmî açıklamasından önce Şile sahillerine vuran bazı cenaze ve gemi parçalarının Nilüfer Mayın Gemisi'ne ait olduğunun belirlenmesi üzerine burada bulunan mahallî yöneticiler tarafından Bahriye Nezareti ve Dahiliye Nezareti'ne yaşanan durumu anlatan yazılar gönderilmişti.

Şile Liman Reisi Zeynelabidin Efendi'nin Nilüfer'in Şile civarında batmış olduğunun anlaşıldığını ifade eden 21 Kasım 1914 tarihli telgrafında sahilde Nilüfer Mayın Gemisi'ne ait bulunan işaret ve evraktan bahsedilmişti.⁵⁶ Nezaret-i Umur-ı Bahriye telgrafı hemen Birinci Daire'ye gönderdi ve durum 22 Kasım'da Başkumandanlık Vekaleti'ne ve Donanma-yı Hümayun Birinci Kumandanlığı'na iletildi.

Şile Liman Reisi 22 Kasım 1914'te Dersaadet Liman Riyaseti'ne Nilüfer'in kazası sonrası bulunan evrak, enkaz ve cenaze hakkında iki ayrı yazı gönderdi. Liman Reisi'nin vukuat-ı bahriyeye dair raporunda; cumartesi günü Şile sandalcıları tarafından denizde kamara parçaları ve kapısının bulunarak Şile Liman Riyaseti'ne teslim edildiği belirtilmişti. Gündüz denizde yine ahşap parçalar görüldüğü tahlisiye koğuşundan bir sandal gönderilerek aldırıldığı, vapur kamara parçası ile bir adet vapur demirine mahsus şamandıranın

⁵⁰ M. Işın, *Mayın*, s.40.

⁵¹ D. Hacipoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun*, s.134.

⁵² A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp*, s.405.

⁵³ Beserabya Eyaleti, İsmail Kazasında kasaba. Tahir Sezen, Başbakanlık Basımevi, *Osmanlı Yeradları (Alfabetik Sırayla)*, Ankara 2006, s.320.

⁵⁴ *Millî Savunma Bakanlığı Yönetim Hizmetleri Genel Müdürlüğü Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı (ATASE)*, Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu (BDH), Kls.529, Eski D. 223, Yeni D.2066, fihrist 054, R.11 Teşrinisani 1330 (24 Kasım 1914).

⁵⁵ *İkdam*, R.12 Teşrinisani 1330 (25 Kasım 1914), No: 6381.

⁵⁶ *DTA*, BN, 300/9502, R.9 Teşrinisani 1330 (22 Kasım 1914).

görülmek üzere muhafaza için Tahlisiye İdaresi'ne teslim olunduğu bildirilmişti. Gece Şile'ye yarım saat mesafede bir naaş bulunduğu seyir jandarmalara haber verilmesi üzerine yapılan muayenesinde şapkasında "SMS Loreley" yazılı bulunduğu ve üzerindeki can simidinde ise Türkçe kırmızı boya ile "Nilüfer" yazısının görüldüğü ifade edilmişti.⁵⁷

Şile Liman Reisi'nin Dersaadet Liman Riyaseti'ne gönderdiği diğer yazıda ise; Nilüfer Mayın Gemisi'ne ait olup liman ve civarına çıkan 19 parça işaret sancığının, bir paket muhabere varakasının ve can kurtaran simidinin stimbott kaptanına teslim edildiği, cenazenin üzerinden çıkan Şile Jandarma Kumandanlığı'nda bulunan kordonu ile beraber bir saat, sertifika ve diğer evrakın da stimbott kaptanına teslim edileceği belirtiliyordu.⁵⁸ Bu stimbott, Karadeniz Boğazı Mevki-i Müstahkem Kumandanlığı tarafından cenaze ve çıkan enkazın aldırılması için gönderilen stimbotttu. Şile Liman Riyaseti'nin bu iki yazısı Dersaadet Liman Riyaseti tarafından 24 Kasım 1914'te Bahriye Birinci Daire Riyaseti'ne gönderilmiştir.⁵⁹

Şile Liman Riyaseti'nin telgrafı sonrasında Dersaadet Liman Riyaseti 22 Kasım 1914'te Bahriye Nezareti'ne Nilüfer'in Şile civarında battığının anlaşıldığını ve Anadolu Tahlisiye Müfettişi'nin telgrafıyla Şile'nin Dereağzı mevkiine Loreley'in mürettebatından Nilüfer'in can simidiyle bir naaş çıktığının öğrenildiği bilgisini verdi.⁶⁰

Diğer taraftan Bahriye Nezareti'nin denizde görülen naaş ile ilgili sualine cevaben Dersaadet Liman Riyaseti naaşın doktor yetişmeden kaldırıldığından ve 3-5 günlük bir cenaze olduğundan bahsetmişti.⁶¹

İdare-i Tahlisiye Anadolu Ciheti Müfettişliği de Dersaadet Liman Riyaseti'ne Harmanmaya civarına siyah renkteki işbaşı elbisesiyle gayrimüslim otuz beş yaşlarında bir naaş çıktığını ve üzerinde 9 Mecidiye ve 1 Lira bulunduğunu ve doktor gönderildiğini, İrva'ya kurşuni renkte bir kaporta çıktığı bilgisini verdi.⁶²

Bahriye Nezareti Birinci Daire Birinci Şubesi ise 25 Kasım 1914'te 21 Kasım'dan itibaren Şile sahillerinde bulunan Nilüfer Mayın Gemisi'ne ait eşya, gemi aksamı ve cenazeler hakkında Başkumandanlık Vekaleti'ne ve Donanma Birinci Kumandanlığı'na durumu anlatan şu yazıyı yazmıştır;

"Şehr-i hallin sekizinci cumartesi günü Şile sandalcıları tarafından açıklarda kamara parça ve kapısı, benzin fıçısı, demir şamandırası görüldüğü ve seyir jandarmalar tarafından da üzerinde Nilüfer yazılı bir can kurtaran simidi ile

⁵⁷ DTA, BN, 300/9502, R.9 Teşrinisani 1330 (22 Kasım 1914).

⁵⁸ DTA, BN, 300/9502, R.9 Teşrinisani 1330 (22 Kasım 1914).

⁵⁹ DTA, BN, 300/9502, R. 11 Teşrinisani 1330 (24 Kasım 1914).

⁶⁰ DTA, BN, 300/9502, R.9 Teşrinisani 1330 (22 Kasım 1914).

⁶¹ DTA, BN, 300/9502, R. 11 Teşrinisani 1330 (24 Kasım 1914).

⁶² DTA, BN, 300/9502, R. 11 Teşrinisani 1330 (24 Kasım 1914).

Loreley mubarrer ve üç ila beş günlük bir naaşın sabile düştüğü ve üzerinde ma-kordon bir saat bulunduğu ve Nilüfer Vapuruna ait işaret sancaklarının Şile limanı civarında sabile düştüğü ve Harmankaya civarına siyah renkte işbaşı elbisesiyle gayrimüslim otuz beş yaşlarında bir naaş çıktığı ve üzerinde 9 Mecidiye 1 Lira bulunduğu , de bir can kurtaran kemeri bir kaporta düştüğü Liman Reisi ve Tablisiye Memurlarının işarına atfen bera-yı malumat maruzdur.”⁶³

Nilüfer Mayın Gemisi'nin kazası sonrası Şile'de yaşanan bu gelişmelerle ilgili Bahriye Nezareti'ne bağlı Şile Liman Riyaseti, Nezareti durum hakkında bilgilendirirken Üsküdar Jandarma Kumandanlığı, Şile Kaymakamlığı ve İstanbul Polis Müdüriyeti de sahilde bulunan Alman ve Türk askerlerine ait cenazelerle ilgili yazışmalar yapmışlardır.

Üsküdar Jandarma Kumandanlığı'nın 22-24 Kasım 1914 tarihli yazısında; Şile'ye kırk beş dakika mesafedeki Büyükderesi civarında sahilde boğularak ölmüş bir naaşın bulunduğu belirtilmişti. Cenazenin müdde-i umumi ve mahalli kaymakam, tabib ve diğer memurların huzurunda yapılan muayenesinde giydiği siyah ceket ve pantolonundan Alman bahriye askeri olduğunun belirlendiği, sağ gözünün üzerinde misket yarası bulunduğu ve bu yaranın sargı ile bağlandığının görüldüğü ifade edilmişti. Otuz yaşlarında, sarı bıyıklı uzun ve beyaz çehreli ve sakalsızdı. Türkçe “Nilüfer” yazılı can kurtaran simidi ve mantar kemeri vardı. Siyah şapkasının kenarında “Loreley” yazıyordu. Cebinden bir gümüş saat ve altına benzer bir kordon ve resmi ceketinin iç ceplerinde kendisine ait bir zarf içerisinde Almanca yazılı altı adet evrak bulunmuştu. Müteveffa resmî bir tören yapılmak üzere bir stimbot ile Karadeniz Boğazı Mevki-i Müstahkem Kumandanlığı'na gönderildi.⁶⁴

Cenazesi bulunan Alman bahriye eri hakkında Şile Kaymakamlığı'nın yazısında ise; Şile'ye yarım saat mesafede Kumbaba tabir olunan mahallin sahil kısmında bir yabancı askerin naaşının bulunduğu haber verilmesi üzerine derhal cenazenin başına muhafaza için jandarmalar yerleştirildiği, başındaki şapkasında “Loreley” yazısı bulunduğu, Alman Devleti'nin Wilhelm Hafen (?) kasabası ahalisinden olduğunun üzerindeki bazı vesikaların mealinden anlaşıldığı ve müteveffanın denizde bir hayli yüzdükten sonra bitkin düşerek boğulduğu ve henüz dört-beş günlük bir ceset olduğu belirtilmişti. Arkasındaki can kurtaran simidi üzerinde “Nilüfer” yazısı olması ve dalgalardan dolayı sahile atılmış parça parça gemi enkazı bulunması sebebiyle bunun bir Osmanlı nakliye gemisi enkazı olduğunun da anlaşılmıştı.⁶⁵

Birkaç gün sonrasında İstanbul Polis Müdüriyet-i Umumiyesi Dahiliye Nezareti'ne şunları yazmıştı; Şile kasabasına bir saat mesafede vaki Dereagzı adlı

⁶³ BOA, DH.EUM.5.Şb, 4/68-3, R. 9-11 Teşrinisani 1330 (22-24 Kasım 1914).

⁶⁴ BOA, DH.EUM.5.Şb, 4/68-3, R. 9-11 Teşrinisani 1330 (22-24 Kasım 1914).

⁶⁵ BOA, DH.EUM.5.Şb, 4/68- 2, R. 9 Teşrinisani 1330 (22 Kasım 1914).

yerde bir Alman bahriye askerinin naaşı görülmüştür. Yapılan incelemede bu kişinin “Loreley” gemisi mürettebatından olup Osmanlı Nilüfer Vapuru’nda görevli iken gerçekleşen deniz kazasında baş ve çenesinden yaralı olarak vefat ettiği anlaşılmıştır.⁶⁶ Dahiliye Nezareti ise Şile yakınında bulunan Alman erinin naaşına dair bu yazıyı Başkumandanlığa iletmişti.⁶⁷

Şile Kaymakamlığı’nın 26 Kasım 1914 tarihli yazısından anlaşıldığı üzere Nilüfer Mayın Gemisi makinist ve ateşçilerinden iki kişinin cenazeleri de dalgaların etkisiyle Şile’ye bağlı Dumeli karyesi sahiline çıkmış ve aynı karyede İslam kabristanına defin edilmişti. Makinist elbiseli adamın Dersaadet ahalisinden ve ateşçinin de Beyrut ahalisinden Abdülkadir⁶⁸ adında bir er olduğu elinde bulunan Arapça bir mektuptan anlaşılmıştı. Makinistin bir adet Osmanlı Lirası ile dokuz adet Mecidiyesi görülmüş ve bu meblağ Dumeli Tahlisiye memurlarından Kazım Çavuş vasıtasıyla Dersaadet Liman Dairesi’ne gönderilmiş ve ateşçinin üzerinde de mektuptan başka bir şey görülmemişti.⁶⁹

Makriköy Kaymakamlığı’nın 1 Aralık 1914 tarihli yazısı ise kazanın üzerinden uzun süre geçmiş olmasına rağmen Nilüfer Mayın Gemisi’nin mürettebatının cenazelerinin görülmeye devam ettiğini gösteriyordu. Makriköy Kaymakamlığı, Tahlisiye’nin Ağaçalı mevki sahilinde bir Bahriye erinin naaşının görüldüğünü gerekli muamelenin yapılması için Tahlisiye Müfettişliği’ne telgrafla haber verildiğini belirtmişti. Müstantıkın buraya gönderilmesi ve İstanbul’dan da hükümet tabibi ve Nahiye Müdürü’nün gelmesi için tebligat yapılmıştı. Naaş kazazede Nilüfer Vapuru mürettebatından Yalova Sadık’a aitti. Cenaze, Tahlisiye Sıhhiye Heyeti tarafından muayene edilmiş, boğularak öldüğünün anlaşılması üzerine defin ettirilmişti.⁷⁰

Bahriye Nezareti Muhasebe Müdüriyeti Nilüfer’in kazasından sonra gemide bulunan tahsisatlar hakkında ne muamele yapılacağı hususunda Maliye Nezareti’ne 6 Aralık 1914 ve 3 Ocak 1915 tarihlerinde görüş sormuştu. Kazazede Nilüfer Mayın Gemisi’ndeki defter ve evrak ile mevcut nakit de kurtarılamamış olduğundan “Sefain Muhasebesi”ne gelen makbuz ilmühaberleri içeriklerine göre Nilüfer Mayın Gemisi’nde kaldığı anlaşılan 29.287 Kuruş 25 Paranın kaydının silinmesi ve kalan tahsisatın ne şekilde indirilmesinin gerekeceği konusunda bilgi isteniyordu. Ayrıca, gemi batmadan önce subay ve erlerin maaşları dağıtılmıştı ve gemi battığı sırada karada buldukları için

⁶⁶ BOA, DH.EUM.5.Şb, 4/52-2, R. 13 Teşrinisani 1330 (26 Kasım 1914).

⁶⁷ BOA, DH.EUM.5.Şb, 4/52-1, R.15 Teşrinisani 1330 (28 Kasım 1914).

⁶⁸ Nilüfer Mayın Gemisi şehit er ve onbaşılarının listelerinin bulunduğu DTA, BN, 16/192; DTA, YKL.d, 4105/24-29; DTA, YKL.d, 4106/10-23; DTA, YKL.d, 4108/15’te Abdülkadir isimli bir ere rastlanmamıştır.

⁶⁹ BOA, DH.EUM.5.Şb, 4/66-2, R.13 Teşrinisani 1330 (26 Kasım 1914).

⁷⁰ BOA, Dahiliye Emniyet-i Umumi Kalem-i Umumi (DH.EUM.KLU.), 5/28A-2, R. 18 Teşrinisani 1330 (1 Aralık 1914).

hayatta kalmış olan Katib Süleyman Besim Efendi ve Zabit Rahmi Bey tarafından gemide bulunduğu söylenen 15002 Kuruş 22 Para için ne tür işlem uygulanacağı sorulmuştu.

Maliye Nezareti, öncelikle gemi Katibi Süleyman Besim Efendi ile Zabit Rahmi Beyden Balkan Savaşı'nda istila gören mahallerden gelen memurlar için uygulanan usule uygun olarak birer beyanname alınması gerektiğini belirtmiştir. Beyannamelerden sonra Bahriye Nezareti'nce mevcut kayıtlara göre yapılacak tetkikler ile elde edilecek sonuçlar ve ilave mütalaalar bu konuda yapılacak işlemlere esas olmak Hazine'ye bildirilecekti.⁷¹

Nilüfer battığı sırada on Türk subayı ile altmış üç onbaşı ve er gemide görev yapıyordu. Gemi personelinden Küçük Mustafa Paşalı Katib Besim Efendi ile Zabit Rahmi Efendi geminin batışı sırasında karada oldukları için, Ateşçi-i salis Alucralı Halil oğlu Osman ise silda bulunduğu için hayatta kalmışlardır.⁷² Ayrıca gemide Alman Sefareti maiyetinde görevli Loreley'in de personeli bulunuyordu. Şehitler arasında Alman askerler de vardı.

Nilüfer Mayın Gemisi'nin tam batış tarihi bilinmemektedir. Deniz Tarihi Arşivi'ndeki güverte ve makine subaylarının künye kayıtlarının bulunduğu Yoklama Kalemi Defterlerinde Nilüfer'in şehit olan subaylarının ölüm tarihi için Şile Liman Reisi'nin geminin Şile civarında battığının bildirildiği tarih olan R.8 Teşrinisani 1330'un (21 Kasım 1914) verildiği görülmektedir. Yoklama bölümündeki 4105 numaralı esir, kayıp ve şehit subaylar ile ilgili defterde ise Nilüfer Mayın Gemisi'nde şehit olan er, onbaşı, çavuş, emin-i bölük ve ateşçilerin ölüm tarihi için R. 5 Teşrinisani 1330 (18 Kasım 1914) tarihi verilmiştir.⁷³

Gemi battıktan sonra mürettebatından haber alınamaması üzerine tüm personelin şehit olduğuna hükmedildi. Nilüfer gemisi komutanı Cibalili Mehmed oğlu Hasan Murad Efendi de gemi battığı sırada şehit oldu. 9 Ocak 1915'te Kudüs'teki Dördüncü Ordu'nun Kumandanı ve aynı zamanda Bahriye Nazırı olan Cemal Paşa yolladığı telgrafnamesinde; Merhum Murad Efendi'nin oğlunun maişetinin sağlanması ve eğitiminin devam ettirilmesi için bağlanacak maaşın işlemlerinin hemen yapılması ve muhasebe müdüründen alınacak 100 Lira'nın ailenin acil masraflarının karşılanması için aileye ulaştırılması emrini vermişti.⁷⁴ Bahriye Nazırı'na iki gün sonrasında verilen cevapta; ailenin 100 Lira

⁷¹DTA, BN, 300/9502, R.9 Şubat 1330 (22 Şubat 1915).

⁷²DTA, BN, 300/9502, Maliye Nezareti Muhasebe-i Umumiye Müdüriyeti Umumiyesi'nden Bahriye Nezareti'ne yazılan R. 9 Şubat 1330 (22 Şubat 1915) tarihli evrak; DTA, YKL.d, 04105/26.

⁷³DTA, YKL.d, 4105/24-29.

⁷⁴ATASE, BDH, Kls: 980, D: 1352, fihrist, 31, R.27 Kanunuevvel 1329 (11 Ocak 1914).

için çok teşekkür ettiği, geminin bütün mürettebatına gerekli olan şehit tertibi maaşlarının işlemlerinin de yapıldığı, fevkaladeden de verilmesi gerekli ise mebuslara müracaat etmek gerektiği, bunun şimdi veya savaştan sonra olmasının Bahriye Nazırı'nın görüşüne bağlı olduğu belirtilmişti. Bahriye Nazırı uygun görüyor ise Murad Efendi'nin oğlunun Mekteb-i Bahriye, Mekteb-i Sultaniye ya da ailenin uygun göreceği herhangi bir mektebe kaydının yapılacağı aktarılmıştı.⁷⁵ Murad Efendi'nin oğlu Celal (Orbay), Mekteb-i Bahriye'de gördüğü eğitimin ardından 1 Mart 1923'te subay oldu. Celal Bey'in son rütbesi olan Albaylığa nasbı 30 Ağustos 1949'du. Celal Bey, 5 Ekim 1954'te emekli olmuştur.⁷⁶

Karadeniz'de batan Nilüfer Mayın Gemisi'nin diğer subay ve erleri de haber alınmadığından şehit kabul edilmişlerdi. Nezaret-i Umur-ı Bahriye İkinci Daire Birinci Şubesi tarafından Hariciye Nezaretine 14 Şubat 1916'da gönderilen bir yazıda; geminin çarkçı subaylarından olan Edhem Efendi'nin Anadolu Kavağı'ndaki annesine yazdığı mektuptan bahsedilmiştir. Mektupta Edhem Efendi Ruslara esir düştüğünü bildirmişti. İkinci Daire, bu mektuba dayanarak Edhem Efendi'nin Rusya'da esir olarak bulunmasından dolayı Nilüfer Mayın Gemisi mürettebatından bir kısmının daha kurtarılmış ve esir edilmiş olmalarının kuvvetlice zannolunduğunu söylemekteydi. Bundan dolayı bu hususta gerekli olan teşebbüs ve tahkikatın yapılarak Nilüfer Mayın Gemisi'nden kurtarılıp Rusya Üsera Karargahında bulunanlar var ise isimlerinin bildirilmesi rica edilmişti.⁷⁷

Geminin Çarkçı Mülazım-ı evvelerinden olan Anadolu Kavaklı Mustafa oğlu İbrahim Edhem Efendi, R.1304(1888-1889)'te Anadolu Kavağı Tolay mahallesinde doğdu. Beşiktaş Rüştüyesi'nde ve daha sonra Çarkçı Ameliyat Mektebi'nde eğitim gördü. 10 Ağustos 1910'da Mülazım-ı evvel oldu. Elektrik Fabrikası, Tir-i Müjgan Vapuru, Zırhlı Reşadiye ve geçici olarak merkezde görev yaptı. 14 Eylül 1914'te Nilüfer Mayın Gemisi'ne atandı.⁷⁸ Künye kaydında her ne kadar R. 8 Teşrinisani 1330'da (21 Kasım 1914) Karadeniz'de Nilüfer Vapuru'nda şehit olduğu⁷⁹ yazsa da Edhem Efendi'nin annesine gönderdiği mektuptan kendisinin Rusya'da esir olduğu anlaşılmaktadır. Edhem Efendi'nin mektubu şu şekildeydi;

“Valide-i Muhteremim

⁷⁵ ATASE, BDH, Kls: 980, D. 1352, fihrist, 31-1, R.29 Kanunuevvel 1329 (11 Ocak 1914).

⁷⁶ Fahri Çoker, *Deniz Harb Okulumuz 1773*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1984, s. 124.

⁷⁷ BOA, Hariciye Nezaretı Siyasi (HR.SYS.), 2195/48-1, R.1 Şubat 1331 (14 Şubat 1916).

⁷⁸ DTA, YKL.d, 19/1692.

⁷⁹ DTA, YKL.d, 19/1692.

Arz ve selam ile ellerinizden öperim. Gemimiz gark oldu. Üç aydan beri dabil-i Rusya'da esir bulunuyorum. Benim için keder etmeyiniz; Gayet iyiyim. Şimdiye kadar sizce mektup göndermenin imkânı yok idi. Bu mektubumu size gönderebilecek bir arkadaşım ile gönderiyorum. Kızıma ve bütün aile efradına arz-ı selam inşallah kariben sulh olur da vatanıma avdet ederim.⁸⁰

Diğer taraftan 1 Ocak 1917 tarihinde Osmanlı Hilal-i Ahmer Cemiyeti İzmir Heyet-i Merkeziyesi Reisi, Nilüfer Mayın Gemisi'nin Ruslara esir düşen personeli ile ilgili olarak Hilal-i Ahmer Cemiyeti Üsera Komisyonu'na bir yazı gönderdi. Buna göre; Varna açıklarında torpile çarparak batan Nilüfer Mayın Gemisi'nde görevli İzmirli Doğramacı Hayri Efendi oğlu Ali Vahib[d]'in çarpışmadan sağ olarak kurtulan efrad arasında Ruslara esir düşmüş olduğunun ailesince tevatüren haber alındığı ve Ali Vahid'e dair tahkikat yapılması ricasında bulunulduğu belirtilmiştir.⁸¹

Osmanlı Devleti Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele döneminde pek çok esir vermişti. Birinci Dünya Savaşı'nda İngiltere'den sonra en çok esir Rusya'ya verildi. Rusya'da karada devam eden cephelerden alınan harp esirleri bulunduğu gibi Karadeniz'de batan Osmanlı gemilerinden kurtarılarak alınan esirler de bulunuyordu. Rusya'da esir olan askerler için Hilal-i Ahmer Cemiyeti'nin çalışmaları oldu. Aileleri hakkında bilgi edinmeye çalıştı.⁸² Osmanlı Ordu-yı Hümayunu Başkumandanlık Vekaleti'nin Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne 5 Temmuz 1916 gönderdiği yazıdan anlaşıldığına göre; Rus Hükümeti Osmanlı esirlerine dört satırdan fazla yazı yazdırmıyordu. Bundan dolayı Rus esirlerinin de dört satırdan fazla mektup ya da kart yazmaması esirlerin mektup, kart ve para gibi işleriyle ilgilenen Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne tebliğ edilmişti.⁸³ Osmanlı Devleti yabancı ülkelerdeki Osmanlı esirlerine yardımlarını Avrupa Kızılhaçları ve müttefik ve tarafsız bazı devletlerin yardım cemiyetleri aracılığıyla ulaştırmıştır. Rusya'daki esirlerle Hilal-i Ahmer delegesi olarak Danimarka Kızılhaçı'nda görevlendirilen Yusuf Akçura ilgilenmiştir.⁸⁴ Bolşevik ihtilalinin çıkması sonrasında Rusya'nın savaştan ayrılması ile esirler serbest bırakıldı. Sibiry'a'dan gelen esirler Odessa'ya ulaşıp memleketlerine dönmüşler, 1918'deki Brest Litovsk Antlaşması'ndan sonra ise Kuzey Kafkasya ve Rusya'nın iç kısımlarında bulunan esirler, Batum üzerinden memleketlerine dönmüşlerdir.⁸⁵ Esirlerin dönüşü 1922 yılında da devam etmiştir. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Umur-ı Hariciye Vekaleti'nden Ankara'daki Hilal-i

⁸⁰ BOA, HR.SYS., 2195/48-3, R.1 Şubat 1331 (14 Şubat 1916).

⁸¹ Kızılây Arşivi, No: 665/208.

⁸² Gülfeffin Çelik-Recep Karacakaya-Zekai Mete-Hamdi Genç-Faruk Bal, *Kızılây Arşivi Belgelerinde Savaş Esirleri, The Prisoners of War in the Red Crescent Archive Documents*, İstanbul 2018, s.29.

⁸³ A.g.e., s.88.

⁸⁴ G. Çelik, *Kızılây Arşiv Belgelerinde*, s.29.

⁸⁵ A.g.e., s.29.

Ahmer Heyeti'ne gönderilen yazıda; Rusya sahillerinden gelecek muhacir ve esirler için acilen para gönderilmesinin gerekliliğinden bahsedilmiştir.⁸⁶

Yapılan arşiv araştırmasında Nilüfer Mayın Gemisi mürettebatından Çarkçı Mülazım-ı evvel Anadolu Kavaklı İbrahim Edhem Efendi dışında daha kaç kişinin Ruslara esir düştüğüne dair bir bilgiye ulaşılamamıştır. Ancak kayıtlarda şehit olarak geçen subay, onbaşı ve erlerden Ruslara esir düşen başkalarının da olması muhtemeldir.

Osmanlı Devleti'nde kısa süren görevi süresince hem ticaret filosuna hem kara ordusuna hem de donanmaya hizmet etmiş olan Nilüfer Mayın Gemisi ve şehit personeline dair yapılan bu çalışmanın sonraki yapılacak çalışmalar açısından ön veri olduğu düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

1.Arşiv Belgeleri:

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO)

Dahiliye Emniyet-i Umumiye Beşinci Şube (DH.EUM.5.Şb)

Dahiliye Emniyet-i Umumi Kalem-i Umumi (DH.EUM.KLU.)

Dahiliye İdare (DH.İD..)

Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.)

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)

Deniz Taribi Arşivi (DTA)

Mülga Bahriye Nezareti (MBN)

Yoklama Kalemi Defterleri (YKL.d)

Bahriye Nezareti Koleksiyonu (BN)

Bahriye Muhasebe Defterleri (BH.MUH.d)

Milli Savunma Bakanlığı Yönetim Hizmetleri Genel Müdürlüğü Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı (ATASE):

Birinci Dünya Harbi Koleksiyonu (BDH)

Kızılay Arşivi:

No: 665/208

⁸⁶ G. Çelik, *Kızılay Arşiv Belgelerinde*, s.242.

2. Gazete ve Makaleler:

“Harb-i Umumi Bidayetinden Üç Yüz Otuz İki Senesi Temmuzunun Altıncı Gününe Kadar İhraz-ı Rütbe-i Şehadet Eyleyen Zabitan ve Mensubın-i Bahriyenin İsimleriyle Mücmel Tercüme-i Halleri”, *Mecmua-i Seneviyye-i Bahriyye*, İkinci Sene, 10 Temmuz 1332.

İkdam, 12 Teşrinisani 1330 (25 Kasım 1914), No: 6381.

3. Kitaplar:

ALPAGUT, Haydar, *Büyük Harbin Deniz Cephesi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1937.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci Cilt, Deniz Harekâtı, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1976.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C.4, Deniz Basımevi, İstanbul 1974.

ÇELİK, Gülfettin -Recep Karacakaya-Zekai Mete-Hamdi Genç-Faruk Bal, *Kızılay Arşini Belgelerinde Savaş Esirleri, The Prisoners of War in the Red Crescent Archive Documents*, İstanbul 2018.

ÇOKER, Fahri, *Deniz Harb Okulumuz 1773*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1984.

HACİPOĞLU, Doğan, *Osmanlı İmparatorluğu'nun 1. Dünya Harbine Girişi, 29 Ekim 1914 (Geliştirilmiş ve Gözden Geçirilmiş İkinci Baskı)*, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul 2003.

İŞİN, Mithat, *Mayın Harbi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1940.

İŞİN, Mithat, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, 1946.

Lloyd's Register British and Foreign Shipping, London 1913.

LOREY, *Türk Sularında Deniz Hareketleri*, Çeviren: Dz Yarbay Tekirdağlı H. Sami, Deniz Matbaası, İstanbul 1936.

SEZEN, Tahir, Başbakanlık Basımevi, *Osmanlı Yeradları (Alfabetik Sırayla)*, Ankara 2006

SÜLEYMAN NUTKİ, *Bahriyye-i Ticariyye Salnamesi*, İstanbul 1329.

ŞEMSEDDİN SAMİ, *Kamûs-ı Türkî*, İkdam Matbaası, Dersaadet 1317.

Taschenbuch der Kriegsflotten 1914/1915, Kriegsausgabe Zweite Erweiterte Auflage.

TUTEL, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 1997.

EK-1 Nilüfer Mayın Gemisinde Şehit Subay, Onbaşı ve Erler

Şehit Subaylar:⁸⁷

- Güverte Birinci Sınıf Yüzbaşı Küçük Mustafa Paşalı Mehmed Muzaffer oğlu Hasan Murad Efendi. (Süvari)
- Çarkçı Birinci Sınıf Yüzbaşı Şehreminili İsmail oğlu Osman Efendi.
- Çarkçı Yüzbaşı Asitaneli Nusret oğlu Ahmed Cemal Efendi.
- Çarkçı Yüzbaşı Ayvansaraylı Halid oğlu Mehmed Kemal Efendi. (İkinci Çarkçı)
- Güverte Yüzbaşı Kasımpaşalı Halil oğlu Salahaddin Efendi. (İkinci Kaptan)
- Güverte Mülazım-ı evvel Atikalıpaşalı Kamil oğlu Abdürrahim Efendi. (Nilüfer Gemisi Bölük Zabiti)
- Çarkçı Mülazım-ı evvel Anadolu Kavaklı Mustafa oğlu İbrahim Edhem Efendi. ⁸⁸
- Çarkçı Mülazım-ı evvel Kasımpaşalı Hüsnü oğlu Mahmud Efendi.
- Çarkçı Mülazım-ı evvel Beyoğullu Mustafa oğlu Abdullah Reşad Efendi.
- Çarkçı Mülazım-ı Evvel Rusçuklu Adil oğlu Akif Efendi.

Şehit Er ve Onbaşılar:⁸⁹

- 1 İzmitli Salih Tefik **(Er)**.
- 2 Çekmece-i sagir kazasının Hamidiye karyesinden müteveffa Halil oğlu berber Necib **(Er)**.
- 3 Gelibolu kazasının İbn-i Hasancık Mahallesinde Mehmed Ali oğlu Mehmed Necib **(Er)**.
- 4 Trabzon Sancağı Kavak Meydan Mahallesinde Karşoğullarından Abdülmecid oğlu Mehmed Salih **(Er)**.
- 5 Lazistan Sancağı Rize Kazası Mirekaloz Karyede Karamahmudoğullarından Ömer oğlu Maksud **(Er)**.
- 6 Karahisar Sancağı Sandıklı Kazası Çakır Mahallesinde Civanoğullarından Süleyman oğlu Arif **(Er)**.

⁸⁷ DTA, Bahriye Muhasebe Defterleri (BH.MUH.d), 2740-5; DTA, BN, 16-192.

⁸⁸ Künye kayıtlarında boğularak şehit olduğu bilgisi var olmasına rağmen Ruslara esir düştüğüne dair mektubu bulunmaktadır. BOA, HR.SYS., 2195/48-3, R.1 Şubat 1331 (14 Şubat 1916).

⁸⁹ DTA, BN, 16/192; DTA, YKL.d, 4105/24-29; DTA, YKL.d, 4106/10-23; DTA, YKL.d, 4108/1-5.

- 7 Üsküdar Sancağı Ahmed Çelebi Mahallesi Evkaf-ı Hümayun Ketebesinden Mehmed Efendi oğlu Ahmed Selami **(Er)**.
- 8 Sürmene kazasından Uzunbrahim oğlu Hasan oğlu Ali Osman **(Onbaşı)**.
- 9 Rize kazasından Uzunsakaloğullarından Receb oğlu Osman **(Onbaşı)**.
- 10 Vakfikebir kazasından Durali Uşağı Karyesinden İvazoğlu Osman oğlu Ali **(Er)**.
- 11 Pulathane kazasından Ali oğlu İsmail **(Er)**.
- 12 Görele kazasından Şişmanoğlu Yakub oğlu Ahmed **(Er)**.
- 13 Maçka kazasından Çavuş oğlu İsmail oğlu İbrahim **(Onbaşı)**.
- 14 Pulathane kazasından Yusuf oğlu Hasan **(Er)**.
- 15 Ordu kazasının Ulubeğ Nahiyesinde Bahaddin Karyeden Emin oğlu Ali oğlu Durmuş **(Makine Onbaşı)**.
- 16 Asitanede Eğrikapı Karyesinde Avcıbey Mahallesi Şişhane Caddesinde bilanumaralı hanede sakin Ankara vilayeti dahilinde Kırşehir kazasından Memiş⁹⁰ Ağanın mahdumu Ali **(Er)**.
- 17 Dersaadet Çarşamba Pazarı civarında Mustafa oğlu İsmail Sabri **(Onbaşı)**.
- 18 Tophane civarında Ayazpaşa mahallesi Reis Sokağında sakin sucu esnafından müteveffa Halil oğlu mahdumu Hüseyin **(Bölük Emni)**
- 19 Ordu kazasının Ulubeğ nahiyesinden Sevdeş Karyeden Abdullah oğlu Mustafa **(Er)**.
- 20 Mapavri kazasından Karahasan oğlu Harun oğlu Ali **(Ateşçi-i salis)**.
- 21 Vakfikebir kazasının Şarlı nahiyesinden Çaraklı karyede Şirret Ali oğlu Osman oğlu Mustafa **(Er)**.
- 22 Ordu kazasının Perşembe nahiyesi Polatlı karyede Hacı Ömer Efendi oğlu Arif Efendi oğlu Hüseyin **(Er)**.
- 23 Fatsa kazasından Karafeyzullohoğlu Osman oğlu Ömer **(Makine Onbaşı)**.
- 24 Ordu kazası Uzun Musa Karyeden Çolakoğlu İsmail oğlu İsmail **(Er)**.
- 25 Akçaabad kazası Maçka Karyesinden Molla Mehmed oğlu Osman **(Onbaşı)**.
- 26 Sürmene kazasının Gorgor karyesinde Mahmud oğlu Ahmed **(Onbaşı)**.
- 27 Maçka kazasının Kadrol karyesinden Küçükismail oğlu Ali oğlu Ömer **(Makine Onbaşı)**.
- 28 Cide kazası Hamidli karyesinden Macar Abdullah oğlu İbrahim oğlu Ahmed **(Er)**.

⁹⁰ Şehitlerden Kırşehirli Ali Nefer'in babasının ismi; DTA, YKL.d, 4108 ve DTA, BN, 16/192'de "Memiş", DTA, YKL.d, 4105'te "Muhsin", DTA, YKL.d 4106'da "Mehmed" olarak yazılmıştır.

- 29 İzmir kazasının Foçateyn nahiyesinde Cami-i Kebir mahallesinde Mehmed oğlu Hasan⁹¹ **(Er)**.
- 30 İzmir vilayetinin Hacı Mehmed Mahallesi ahalisinden Hayri oğlu Ali Vahid^{92,3} **(Onbaşı)**.
- 31 Bolu sancağının Zonguldak kazasından Küçükkaryede Hüseyin oğlu Nuri **(Er)**.
- 32 Canik sancağının Çarşamba kazasından Mustafa oğlu Haşim **(Er)**.
- 33 Sinop sancağının Ayancık kazasında Ayancık karyesinden Hacıoğullarından Ali Reis oğlu Mahmud **(Telsiz-Telgraf Onbaşı)**.
- 34 Yalova kazasının Ortaburun karyesinden Hasan oğlu Sadık **(Onbaşı)**.
- 35 Cide kazası Erenköy karyede Mustafa oğlu Ali **(Onbaşı)**.
- 36 Muğla kazası Germe nahiyesinde Mehmed oğlu Mehmed **(Er)**.
- 37 Antalya sancağının Yalıbey mahallesinden müteveffa Kolcu Süleyman oğlu Hasan **(Er)**.
- 38 Ordu kazasının Perşembe nahiyesinden Ali oğlu İsmail **(Er)**.
- 39 Trabzon kazasının İmaret mahallesinden İsmail oğlu Ahmed Ağanın oğlu Osman **(Er)**.
- 40 İzmit sancağı Kandıra kazasından Akçaova nahiyesinden Hüseyin oğlu Hüseyin **(Er)**.
- 41 Sürmene kazasından Süleyman oğlu İbrahim oğlu İsmail **(Makine Onbaşı)**.
- 42 Bursalı Hacı Tahirin oğlu Mehmed **(Güverte Çavuş)**.
- 43 Bayramiç kazasından Kocakahya oğlu Ahmed oğlu Hüseyin **(Makine Çavuş)**.
- 44 Kartal kazasının Kozyatağı karyesinden Mehmed Ali oğlu Seyyid Ahmed **(Telsiz Telgraf Onbaşı)**.
- 45 Ordu kazasının Akkise karyesinden Abdullah Bayraktaroğullarından müteveffa İbrahim oğlu Abdullah **(Er)**.
- 46 Cide Kazası Kezağzı karyede İmamoğullarından Yusuf oğlu Ali **(Makine Onbaşı)**.

⁹¹ Şehidin ismi *DTA*, YKL.d, 4108 ve *DTA*, BN, 16/192 “Hasan”, *DTA*, YKL.d, 4105 ve 4106’da “Hüseyin” olarak geçmektedir.

⁹² Şehidin ismi *DTA*, YKL.d, 4106 ve 4108 ve *DTA*, BN, 16/192’de “Hayri oğlu Ali Vahid”, *DTA*, YKL.d, 4105’de “Ali Vahid oğlu Hayri” olarak geçmektedir.

⁹³ Kayıtlarda şehit olarak geçmesine rağmen Nilüfer Mayın Gemisi’nden kurtarılarak Ruslara esir düşen personel arasında bulunduğu dair ailesince tevatüren haber alındığı 1 Ocak 1917’de Hilal-i Ahmer Cemiyeti Üsera Komisyonuna bildirilmişti. *Kızılay Arşivi*, No: 665/208.

- 47 Geğbüze kazasının Hereke karyesinden Ahmed oğlu Ali (**Vardabandıra Onbaşı**).
- 48 Bolu sancağı Ereğli kazasından Tahir oğlu Tahir (**Er**).
- 49 Zonguldak kazasının Kilimli karyesinden Teymüroğullarından Süleyman oğlu Süleyman (**Er**).
- 50 Ereğli kazasından Hüseyin oğlu Hüseyin (**Er**).
- 51 Kudüs-i Şerif sancağının Halilürrahman kazasından Şeyh Mustafa oğlu Şakir (**Er**).
- 52 Kala-i Sultaniye Sancağının Ayvacık kazasının Husûn-ı Kebir karyesinden Ali oğlu Mustafa (**Er**).
- 53 Düzce kazasının Akçaşehir nahiyesinden Kurukavak karyeden Ali oğlu Hasan (**Er**).
- 54 Sinop sancağının Ayancık kazasından Konsa karyeden Veysiogullarından Hüseyin⁹⁴ oğlu Mehmed (**Er**).
- 55 Balıkesir Sancağının Burhaniye kazası Hacı Osman Karyesinde Bıçakoğullarından İbrahim oğlu Fehim (**Er**).
- 56 Erdek kazasının Marmara nahiyesinden İslam mahallesinde Arab Abdullah oğlu Hasan Hüseyin (**Er**).
- 57 Ordu kazasının Perşembe nahiyesi Uzun Musa Karyeden Mehmed oğlu Refet (**Er**).
- 58 Akka sancağından İbrahim Halil oğlu Abdurrahman (**Er**).
- 59 Cide kazası Irmak karyeden Ahmed oğlu Ahmed (**Er**).
- 60 Ereğli kazasından Mehmed oğlu Hamdi (**Er**).
- 61 Trablusşam kazasından Ahmed oğlu Abdürrezak (**Makine Onbaşı**).
- 62 Karamürsel kazasının İznik Nahiyesinin Elbeyli karyesinde Mustafa oğlu Receb (**Makine Onbaşı**).
- 63 Rize sancağı Mişona karyesinde Sirmakeşoğullarından Hamid oğlu Mehmed (**Er**).

⁹⁴ Şehidin babasının ismi, *DTA*, YKL.d, 4106 ve 4108 ve *DTA*, BN, 16/192’de “Hüseyin”, *DTA*, YKL.d, 4105’te “Hasan” olarak geçmektedir.

Venice's Ceremonial Treatment of the Ottoman and Safavid Envoys in Comparative Perspective*

Osmanlı Ve Safevî Elçilerinin Venedik'te Kabul Törenleri Karşılaştırmalı Perspektifte

Ahmad GULIYEV*

Abstract

Taking a comparative perspective and drawing on the documents from the Venetian State Archives, the paper attempts to examine a ceremonial treatment of the Ottoman and Safavid diplomats in Venice. Both the Ottoman and Safavid envoys usually were graciously received in Venice. However, the degree of the Venetian hospitality was subject to changes and varied in accordance to the importance of the incoming mission and overall nature of its relations with the Ottomans and Safavids. It appears from the receptions of the Ottoman and Safavid diplomats in Venice that during the sixteenth and early seventeenth centuries, the ceremonial positions of the sultan's envoys were equal or mostly above that of the *Qızılbaş* representatives. As it is evident from the Safavid Asad bey's case in 1600, in its treatment of the Safavid envoys, Venetian government pursued a cautious policy and tried not to antagonize the Ottomans. Furthermore, the Ottoman factor had enduring impact both on the nature and on the dynamics of the Safavid-Venetian relations.

Key words: Safavid-Venetian relations, Ottoman-Venetian relations, Safavid envoys, early modern diplomacy, diplomatic ceremonial.

* The paper was written within a research project titled "SAFVEN-West meets East in Venice: Cross-cultural interactions and reciprocal influences between the Safavids and Venetians" financed from the support of European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska-Curie Individual Fellowship grant agreement No 789632.

* Dr., Marie Skłodowska-Curie Fellow, Ca' Foscari University of Venice, Department of Asian and North African Studies, e-mail: ahmadgulyev@yahoo.com.

Özet

Bu çalışmanın amacı Venedik Devlet Arşivi'nde bulunan belgeler ışığında Osmanlı ve Safevî elçilerinin Venedik'te kabul törenleri ve ağırlanması konusunu karşılaştırmalı bir perspektifte incelemektir. Hem Osmanlı hem de Safevî elçileri Venedik'te genellikle iyi bir şekilde karşılanırlardı. Ancak Venedik misafirperverliğinin derecesi değişime tabi olup, gelen misyonun önemine ve Osmanlılar ve Safevîler ile ilişkilerinin genel karakterine uygun olarak değişiyordu. Venedik'te Osmanlı ve Safevî elçilerinin kabul merasimlerinden on altıncı yüzyılda ve on yedinci yüzyılın başlarında Padişahın elçilerinin Kızılbaş temsilcileri ile eşit veya çoğunlukla daha üst seviyede karşılandıkları ve ağırlandıkları anlaşılmaktadır. 1600 yılındaki Safevî elçisi Esad bey örneğinde görüldüğü gibi, Venedik hükümeti Safevi temsilcilerine yaptığı muamelede Osmanlıları kendilerine karşı kıskırtmamak için ihtiyatlı bir politika izliyordu. Ayrıca Osmanlı faktörünün Safevîlerin Venedik Cumhuriyeti ile ilişkilerinin genel karakteri ve dinamikleri üzerinde kalıcı etkisi olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Safevî -Venedik ilişkileri, Osmanlı-Venedik ilişkileri, Safevî elçileri, yeniçağ diplomasisi, diplomatik tören.

1. Introduction

In the last two decades, in the wake of the renewed interest in early modern diplomacy and shifting toward interdisciplinary approaches, the interactions between Europe and the Middle East have received considerable attention. The nature of these connections can be traced through the comprehensive examination of early modern diplomatic encounters of the Venetians with the Ottomans and the Safavids, *which cannot be grasped appropriately from a shallow historical or a monocultural perspective*.

The topic of Ottoman diplomatic missions to Venice was a subject of seminal studies by the late professor Maria Pia Pedani.¹ The emergence and evolution of diplomatic and cultural relations between the Safavid Empire and the Republic of Venice was examined by Giorgio Rota.² In his article on

¹ Maria P. Pedani, *In nome del Gran Signore. Inviati ottomani a Venezia dalla caduta di Costantinopoli alla guerra di Candia*, Deputazione Editrice, Venezia, 1994; "Ambassadors' travels from the East to Venice", *Annali di Ca' Foscari*, 48 (2009), p.183-197; "Ottoman Diplomats in the West: the Sultan's Ambassadors to the Republic of Venice", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 11 (1996), p. 187-202.

² Giorgio Rota, "Diplomatic Relations between Safavid Persia and the Republic of Venice: an Overview", in Hasan Celâl Güzel et al. (eds.), *The Turks*, II, Yeni Türkiye

Safavid envoys in Venice, G. Rota briefly touches on the practical aspects of the envoys' sojourn in Venice.³ Despite these advancements, no attempt has been made to study a ceremonial treatment of the Ottoman and Safavid diplomats in comparative perspective. Moreover, in spite of a "cultural turn" in the history of diplomacy and a growing interest in symbolic communication in diplomatic practices, there remains little scholarship on importance of ritual and ceremony in Safavid-Venetian diplomatic relations.

Taking a comparative perspective, we will focus on the elements of diplomatic ceremonies, particularly diplomatic rituals, intended audience of the diplomatic ceremonies, symbolic elements in ceremonial languages, differences and similarities of the Safavid and Ottoman missions to Venice, diplomatic hospitality practices of Venice. Venice's ceremonial treatment of the Ottoman and Safavid diplomats will be examined to provide insights into understanding of the position of Ottomans and Safavids in early modern international hierarchy. The patterns of changes in ceremonial practices of Venice and the Safavid Empire will be explored to reveal changes or continuity in the relations between these powers. As pointed out by W. Roosen: "Diplomatic ceremonial can serve as a barometer for long-term relationship between states".⁴

2. Itineraries of the Ottoman and Safavid envoys' travels to Venice

Depending on various factors, the duration of the Ottoman envoys' travels to Venice varied from twenty-five days to a couple of months. Since the travel to Venice involved a combination of land and sea voyage, weather and the sea conditions were among the factors that influenced the length of trip. Naturally, each journey had a different duration and route depending on where the court resided or military campaigns were conducted: in 1516, Mustafa, who departed from Konya, arrived in Venice after two-month travel via a road of Ragusa (Dubrovnik); in the same year, Mehmed setting off from Aleppo reached Venice in four months. It took forty days for Ali bey in 1517 to arrive from Edirne to Venice.⁵ In spring of 1600, Davud çavuş's journey to Venice from the Ottoman-Habsburg front lasted two months.⁶

Publications, Ankara, 2002, p. 580-587; *Under Two Lions. On the Knowledge of Persia in the Republic of Venice (ca. 1450-1797)*, Verlag der Österreichische Akademie der Wissenschaft, Vienna, 2009.

³ Giorgio Rota, "Safavid Envoys in Venice", in *Diplomatisches Zeremoniell in Europa und im Mittleren Osten in der Frühen Neuzeit*, ed. Ralph Kauz, Giorgio Rota, Jan Paul Niederkorn, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Vienna, 2009, p. 213-245.

⁴ William Roosen, "Early Modern Diplomatic Ceremonial: A Systems Approach", *The Journal of Modern History*, 52/3 (September 1980), p. 476.

⁵ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 46-47.

⁶ Archivio di Stato di Venezia (hereafter ASVe), Collegio, Esposizioni principi (hereafter CEP), reg. 14, c. 110r (15 May 1600).

As usual, Ottoman envoys that travelled through or from Istanbul, before leaving the capital paid a visit to the Venetian bailo who gave them a letter that certified their role.⁷ Envoys mostly travelled on horseback until the Dalmatian coastal cities of Ragusa, Spalto (Split) or Zara (Zadar), where they left their horses and added other persons to their retinues in order to arrive in Venice with many servants and so impress their hosts. From the Dalmatian coast, the ambassadors usually went on in a Venetian ship.⁸

Safavid envoys arrived in Venice mainly by two routes, which were controlled by the Ottomans. 1) From Syrian ports of (a) Beirut, like the first Safavid envoy⁹ in 1509 and (b) Alexandretta (İskenderun), like Fathi bey¹⁰ in 1603. Before reaching these ports envoys had to travel overland through Mesopotamia and Syria; 2) From Anatolia (Anadolu): (a) via Gelibolu and Balkans, like Haji Mahammad¹¹ in 1580 and (b) from Istanbul, like Khoja Shahuvar¹² in 1612. These routes were the shortest, but most complicated due to the political tensions between the *Qızılbaş*s and the Ottomans.

As a measure of disease prevention related to the plague, envoys had to spend some days in quarantine in one of the ports in Dalmatia or in one of the Lazarettos (quarantine station) of Venice before entering to the city. For example, Ottoman Davud çavuş, before arriving in Venice on 15 May 1600, had spent 18 days in quarantine in Lazaretto, near the city.¹³ Safavid envoy Khoja Shahuvar performed quarantine (*far la contumacia*) in Spalto before proceeding to Venice in 1622.¹⁴

3. Venetian diplomatic protocol and the reception of the Safavid and Ottomans envoys in Venice

Studying of diplomatic ceremonial has proved helpful in reassessing our knowledge of diplomatic relationships between European and non-European

⁷ Maria P. Pedani, *The Ottoman-Venetian Border (15th-18th Centuries)*, Edizioni Ca' Foscari, Venezia, 2017, p. 112; Eugenio Albèri (ed.), *Le Relazioni degli Ambasciatori Veneti al Senato durante il secolo decimosesto*, serie III, vol. III, Società editrice fiorentina, Firenze, 1855, p. 49; ASVe. Senato, Dispacci Constantinopoli (hereafter *SDC*), fil. 2, c. 49r (14 April 1567).

⁸ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 48.

⁹ Marino Sanudo, *I Diarii di Marino Sanuto (MCCCCXCVI–MDXXXIII) dall'autografo Marciano ital. cl. VII codd. CDXIX–CDLXXVII*, M. Visentini, Venezia, 1879 – 1903, VIII, col.14.

¹⁰ ASVe, Senato, Deliberazioni, Mar, fil. 157 (13 March 1603), unpaginated.

¹¹ ASVe, *CEP*, fil. 3 (1 May 1580), c. 329v.

¹² ASVe, *SDC*, fil. 74 (22 November 1612), c. 116r.

¹³ ASVe, *CEP*, reg. 14, c. 110r (15 May 1600).

¹⁴ Guglielmo Berchet (ed.), *La Repubblica di Venezia e la Persia*, G. B. Paravia, Torino, 1865, p. 213.

political entities.¹⁵ On these occasions, each action on the part of the representatives of the Venetian republic was a carefully calculated gesture that recognized the distinctive office of the foreigner.¹⁶ The actual contacts were not direct but rather were made through diplomatic agents who represented the sovereign. The reception of the foreign diplomats was a ceremonial affair manifesting respect for the principal whom they represented.¹⁷ This was best described by the words of the Safavid envoy Fathi bey: “all the favors that will be done to me by the Venetian government will be bestowed on Shah.”¹⁸ Hasan Çavuş who visited Venice two times, in 1576 and 1580, expressed his dissatisfaction with mistreatment in the following words: “being his [Sultan’s] slave, the honor that you would do to me would be done to my Lord [Sultan].¹⁹ He also added that “any good or bad treatment that is done, not to him, but to those who sent him”.²⁰

According to the Tuscan memorandum of the second half of the 17th century Venetian protocol was based on tradition and, at the same time, subject to changes, which usually reflected the modifications introduced in the diplomatic practice by the rulers who were sending envoys to the Republic.²¹ In practice, the Venetian ceremonial entry defied rigid formulation. Although they shared structural similarities, no two entries were exactly alike in practice. Each was highly personalized and tailored to the specific guest and occasion, and subject to the exigencies of weather and tides.²² Ceremonial receptions involving ambassadors from the Ottoman sultan were among the most scrupulously reported particularly in the Venetian historian Marin Sanudo’s diaries partly because of their exotic aspect, but also because the ambassadors always came for a particular often sensitive purpose and were never resident.²³

¹⁵ Tracey Sowerby, “Early Modern Diplomatic Studies”, *History Compass*, 14/9 (2016), p. 446.

¹⁶ Edward Muir, *Civic Ritual in Renaissance Venice*, Princeton University Press, Princeton, 1981, p. 232.

¹⁷ Donald E. Queller, “Early Venetian Legislation Concerning Foreign Ambassadors”, *Studies in the Renaissance*, XII (1965), p. 8.

¹⁸ “*tutti li favori che S. Serenità farà a lui, saranno conferiti al medesimo Re*”. ASVe, CEP, fil. 13 (5 March 1603), unpaginated.

¹⁹ “*...detto che [...], l'onore che si farà a me si farà al mio S[ign]or, essendo io suo schiavo*”. ASVe, CEP, fil. 3, c. 294r – v (25 June 1580); ASVe, *Annali*, fil. 7 c.18v (25 June 1580),

²⁰ “*...et non veniva tenuto conto d'lui onde disse ogni bon o cattivo trattam[ent]o che si faccia, non si faccia a lui, ma a chi lo mandava*”. ASVe, CEP, fil. 3, c. 296r – v (25 June 1580).

²¹ G. Rota, “Safavid Envoys in Venice”, p. 216.

²² Patricia Fortini Brown, “Measured Friendship, Calculated Pomp: The Ceremonial Welcomes of the Venetian Republic”, in *All the World's a Stage: Art and Pageantry in the Renaissance and Early Baroque*, eds. Barbara Wisch and Susan Scott Munshower, Pennsylvania State University Press, University Park, Pennsylvania, 1990, p. 140.

²³ Patricia H. Labalme and Laura Sanguineti (ed.), *White Venice, Città Excelentissima: Selections from the Renaissance Diaries of Marin Sanudo*, Tr. Linda L. Carroll, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2008, p. 212.

Paolo Preto notes that the arrival of an Ottoman envoy in Venice was “an event of exceptional importance, both for its government and for all the population, especially in the early 16th century when public opinion was still under the shock of the resounding victories of the Ottomans in the Orient”.²⁴

Both the Safavid and the Ottoman courts attached utmost importance to ceremonial reception of the foreign envoys and other numerous and splendid ceremonial occasions, which were designed to show the magnificence of the respective sovereign’s power. For example, at the Ottomans, for the sake of giving an impression of wealth and magnificence, occasions, such as the *ulufe* (salary) day of the Janissaries, when they received three-monthly salaries, were frequently coincided with the dates of the reception of ambassadors.²⁵ At the Safavid court, the majesty of the ruler was visualized, among other things, through the invitation of foreign guests to feasts and festivities that were presided over by the shah.²⁶

3.1. Welcome on the Lido

It was a custom to assign Venetian nobles to meet and accompany foreign envoys and other distinguished visitors to Venice-as much for the purpose of watching them as for honoring them.²⁷ Ottoman envoys were usually welcomed on the Lido shore²⁸, in the so-called ‘red house’ (*casa rossa*) of the Council of Ten²⁹ by a deputation, consisting mainly of members of the Venetian Senate. It was difficult, however, to find Venetian nobles willing to sacrifice valuable time for such an assignment.³⁰ Therefore, Senate required that nobles who failed in this duty would face a fine of 10 ducats.³¹ While, the most of the diplomatic representatives of the European powers were greeted at the islands of Santo

²⁴ Paolo Preto, *Venezia e i Turchi*, Sansoni, Firenze, 1975, p. 121.

²⁵ Paul Rycaut, *The present state of the Ottoman Empire: containing the maxims of the Turkish polity, the most material points of the Mahometan religion [...], their military discipline*, John Starkey and Henry Brome, London, 1670, p. 84.

²⁶ Michele Membré, *Relatione presentata a di. v ludio per mano de Michael Membré retornato dal Signor Sopbi de Persia*, ASVe, Collegio, Relazioni, b. 25, 1542, f.31; Olearius, Adam, *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia begun in the year M.DC.XXXIII. and finish'd in M.DC.XXXIX*, John Starkey and Thomas Basset, London, 1669, p. 200, 206.

²⁷ D.E. Queller, “Early Venetian Legislation Concerning Foreign Ambassadors”, p. 9.

²⁸ M. Sanudo, *I Diarii*, V, col. 980; XXIII, col. 361; LII, col. 369-360.

²⁹ Ibid., LII, col. 393. In some welcome events the author of ‘Diari’, Marin Sanudo was also took part personally. “tra li qual io Marin Sanudo”. Ibid., XXIII, col. 343-344.

³⁰ D.E. Queller, “Early Venetian Legislation Concerning Foreign Ambassadors”, p. 9.

³¹ M. Sanudo, *I Diarii*, XXIII, col. 373; XXXII, col. 67. The ducat of Venice of pure gold was first struck in 1284 at a weight of 3.56 gm.

Spirito³² and Santa Maria della Grazia³³, the diplomats from the Ottoman and Mamluk empires were welcomed at the island of Lido. However, the available sources do not provide any evidence concerning the Safavid envoys' landing at Lido.

The size of the Venetian delegation charged with greeting an envoy was not fixed and varied in accordance with the importance of the mission and status of the envoy. Usually, the embassies that charged with the important task of confirming or negotiating peace were welcomed by larger deputations. For example, in March of 1504, Ottoman envoy Yakub bey was welcomed by thirty nobles (*gentilhomini*)³⁴ and in 1514 Ali bey by forty Venetians consisted mainly of members of the Senate.³⁵ However, Mustafa bey, who was sent to receive the Tuks captured by the Venetians, was met by the dragoman alone.³⁶

3.2. Reception at the Venetian College

Usually, the Ottoman envoys appeared before the College after two days of their arrival.³⁷ Yet it was not always the case for the Safavid representatives. For example, despite the Venetian College was informed of Safavid Asad bey's arrival in Venice on 29 May 1600³⁸, they granted him an audience only on 8 June.³⁹ The reason was that at the same time the Ottoman envoy Davud çavuş was in Venice and Asad bey's audience with the Doge had been purposefully delayed until the çavuş left the city.⁴⁰

In their first audience at the College, Ottoman envoys were accompanied by members of the Senate.⁴¹ Their size and rank of the participants also depended on the importance of the mission and of the status of the envoy. In June 1512, Ottoman envoy Semiz çavuş and in January 1514 Ali bey were accompanied by 40 nobles, including the senators.⁴² In 1595, 30 senators kept the company with çeşnigir Hüseyin aga who came to Venice to announce the

³² ASVe, Collegio, Ceremoniali (hereafter *CC*), reg. 1, c.86r (19 September 1578); ASVe, *CC*, reg.1, c.86v (29 October 1578).

³³ ASVe, *CC*, reg.1, c.88v (19 January 1578, *more veneto*); ASVe, *CC*, reg.1, c.89r (29 July 1579).

³⁴ M. Sanudo, *I Diarii*, V, col. 980.

³⁵ *Ibid.*, XVII, col. 509.

³⁶ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 57.

³⁷ ASVe, Senato, Secreta, Deliberazioni Costantinopoli (hereafter *SDeLC*), fil. 14 (23 June 1618), unpaginated.

³⁸ ASVe, *CEP*, reg. 14, c.111v (18 May 1600).

³⁹ ASVe, *CEP*, fil. 11 (8 June 1600), unpaginated.

⁴⁰ ASVe, *CEP*, reg. 14, c.111r-v (18 May 1600).

⁴¹ ASV, *SDeLC*, fil. 14 (23 June 1618), unpaginated; M. Sanudo, *I Diarii*, LII, col. 367.

⁴² M. Sanudo, *I Diarii*, XIV, col. 410-11; XVII, col, 521.

enthronement of III Mehmed (r.1595-1603) and renewal of the peace agreement with the Serenissima.⁴³ However, in 1600, Davud çavuş, whose visit was aimed to retrieve the merchandise of the deceased Ottoman merchant, was accompanied to the College only by the public dragoman.⁴⁴

In several cases, the former *baili* (resident ambassador) in Istanbul were also present in the company of the senators welcoming an envoy in Lido and escorting the Ottoman envoys to the Collegio. For example, Leonardo Bembo (bailage:1503-08) was among the delegation welcoming Ali bey in January 1514, escorting him to the College, as well as taking him to the popular sights of the city.⁴⁵ Ex- *baili* Tommaso Contarini (b.1519-22) and Pietro Bragadin (b.1524-26) were assigned to meet and accompany Yunus bey, Sultan's interpreter in December of 1529.⁴⁶

Little is known concerning the circumstances of the announcement of the arrival of the Safavid envoys and other events that took place before their first public audience in the College. In most cases, the arrival of the Safavid envoys, like of their Ottoman colleagues, was announced by the Public Dragoman of the Republic.⁴⁷ His duties were multifaceted: (i) accompanying Ottoman or Safavid envoys on audiences, (ii) interpreting the speeches of envoys at the College, (iii) translating official letters sent by the Ottoman sultans or Safavid shahs; (iv) assisting envoys throughout their Venetian sojourns. As for the procession of the Safavid envoys towards the Ducal Palace, we only know that in 1509, the second envoy and his retinue of four persons were accompanied into the College by *Savi agli Ordini*.⁴⁸ While the Ottoman envoy in a company of the Venetian delegation passed through St. Marc's Square and many people came to see the ambassador's procession.⁴⁹

As the envoy entered the *Sala del Collegio*, the Doge and all the Members of the College usually rose up from their seats.⁵⁰ It is evident from the Sanudo's *Diari* that the doges in most instances descended from his throne in the College to meet the Ottoman envoys. The first audiences of the Safavid and Ottoman envoys were similar in nature and consisted mainly of the following elements: (1) welcome words by the Dodge; (2) envoys' conveyance of the greetings of the Shah/Sultan; (2) statement of the aim of the mission; (3) the delivery of the Shah's/Sultan's letters; (4) the presentation of gifts to the Doge;

⁴³ ASVe, *CEP*, reg. 11, c. 82r (20 June 1595).

⁴⁴ ASVe, *CEP*, reg. 14, 111r (18 May 1600).

⁴⁵ M. Sanudo, *I Diarii*, XVII, col. 509, 521, 543.

⁴⁶ M. Sanudo, *I Diarii*, LII, col. 359-360, 367

⁴⁷ ASVe, *CEP*, reg. 14, 112v (29 May 1600); ASVe, *CEP*, fil. 13 (5 March 1603), unpaginated.

⁴⁸ M. Sanudo, *I Diarii*, VIII, col. 255.

⁴⁹ *Ibid.*, XIV, col. 411; 17, 521, 529; 23, 373-74.

⁵⁰ *Ibid.*, XVII, col. 521; 23, 574.

(5) exchanging the customary words of kindness and respect and expressing hopes for an enduring friendship between the two states. After the usual compliments, the envoy took his leave. The retinue accompanied the envoy to his lodgings in Venice. In some instances, Ottoman envoys made inquiry after the dodge's health at the reception and informing him that the Sultan was well.⁵¹

The foreign ambassadors, including Safavid and Ottoman envoys were usually seated next to the Dodge, on his right, located above that of the *Savi di Terraferma*.⁵² This was the place where the oldest ducal councilor usually sat. On both sides of the Doge and the envoy were seated the Doge's six counselors. Interestingly, it appears from Gabriele Caliani's famous painting of the reception of the Safavid legation in 1603 that four members of the Safavid mission were seated next to the Dodge, two on each side. As it is evident from the description of the first public audience of Fathi bey, envoys remained standing while addressing the doge.⁵³ When the Dodge was absent, the eldest member of the Ducal Council presided over the College. This was the case with audience given for Shahsuvar during his second visit in 1622.⁵⁴

In some instances, the Safavid envoys expressed their views about the personality of the Venetian dodes. Fathi bey "was delighted to see a face" of the dodge Marino Grimani, whom he described as a "just, powerful, and glorious" sovereign. Haji Mahammad, aged 80, when appeared before the 89-year-old dodge Nicolò da Ponte, was so excited that to say in his own words, his "legs trembled" (*tremava le gambe*).⁵⁵

Most of the Safavid official letters dispatched to Venice were composed in Persian, with few exceptions of the missives issued in Turkish. While the Sublime Porte's primary language of correspondence with the Serenissima was Ottoman Turkish, in the second half of the 15th century and the first third of the 16th century, it was common for the sultans' envoys to present the imperial letters issued in Greek.⁵⁶

4. Symbolic elements in reception ceremonies

Non-verbal communications and physical layout of the surroundings carried importance in early modern Venetian diplomatic ceremonial. The great variety of elements, rich clothing, rare and expensive gifts-all served the purpose of demonstrating the importance of the occasion.⁵⁷

⁵¹ Ibid., XIV, col. 411.

⁵² ASVe, CC, reg. 2, c. 41r; M. Sanudo, *I Diarii*, XVII, col. 522.

⁵³ ASVe, CEP, fil. 13 (5 March 1603), unpaginated.

⁵⁴ G. Berchet (ed.), *La Repubblica di Venezia e la Persia*, p.212.

⁵⁵ Ibid., p. 191.

⁵⁶ M. Sanudo, *I Diarii*, XIV, col. 411; XXV, col. 52.

⁵⁷W. Roosen, "Early Modern Diplomatic Ceremonial: A Systems Approach", p. 467.

4.1. Dresses

It seems that there were defined rules on the material and color of dress distinguishing the ranks of the Venetian government officials. The dodges and high-ranking officials, as well as the holders of the title of 'sier' typically were dressed in velvet (*veludo*)⁵⁸ robes. In most cases, the Senate members wore scarlet (*scarlato*)⁵⁹ and partly silk (*seda*) garments.⁶⁰ The ceremonial dresses of the Venetian delegation who accompanied the envoys to the Collegio were also distinguished in accordance to their social standing. For example, while the most of the Pregadi (Senate) members escorting the Ottoman envoy Ali bey were dressed in scarlet, three cavaliers wore silk robes, *bailo* Leonardo Bembo and *sier* Paolo Valaresso black velvet (*veludo negro*).⁶¹ According to Sanudo, all members of the College "dressed well" for the reception of the Ottoman envoy Yakup bey.⁶²

4.2. Ritual of letter delivery

The importance of the royal correspondence for the Safavids could be best exemplified with the words of Fathi bey, Shah Abbas's envoy to the Serenissima:

*"The great rulers visit each other through the medium of the letters and in this way, they confirm and enhance the friendship and good correspondence that they have together".*⁶³

The similar phrase was used by the Dodge Loredan in 1504 during the audience given for Ottoman envoy Yakup bey: "through the medium of the [sultan's] letter he would see (visit) also [his] land".⁶⁴

Letter presentation ritual was an important part of early modern diplomatic practice. In Safavid tradition, any written communication of the Shah was regarded as an object of respect. The Safavid envoys were instructed not to show the content of the shah's letter to anyone before presenting it personally to the ruler of the host power. It was essential for the Safavid envoy, a representative of the Safavid shah, to deliver the letter directly into the hands of the foreign rulers.

⁵⁸ M. Sanudo, *I Diarii*, XIV, col. 411; XVII, col. 529; XXIII, col. 374.

⁵⁹ *Ibid.*, V, col. 990; XIV, col. 411.

⁶⁰ *Ibid.*, XXIII, col. 374.

⁶¹ *Ibid.*, XVII, col. 521.

⁶² *Ibid.*, V, col. 990.

⁶³ *"I principi grandi visitarsi l'un l'altro col mezzo delle lettere, per confirmar ed accrescer di questa maniera l'amicitia et buona corrispondenza che hanno insieme"*. ASVe, Annali, fil. 13, c.1r. (March 1603); ASVe, CEP, fil. 13, 5 March 1603, unpaginated.

⁶⁴ M. Sanudo, *I Diarii*, V, col. 991.

As a mark of reverence, Safavid envoys kissed the Shah's letter, and put it to their foreheads before handing it over to foreign rulers. As required by the Safavid custom, shah's envoys to Venice usually presented their sovereign's missives in accordance with their own protocol. Fathi bey's audience with the Venetian Dodge in 1603 gave evidence for this ritual:

*"[...] since he had been ordered to present it [letter] into the hands of the Dodge, he drew it from his chest, where he kept it in a red silk bag embroidered in silver, kissed it and presented it to the Doge".*⁶⁵

This custom was not only reserved to the Safavid envoys, as the Ottoman envoys visiting Venice consigned the Sultan's letters into the hands of the Dodge and usually kissed the letter before handing it over to the Venetian rulers.⁶⁶ For example, in 1600, Ottoman envoy Davud çavuş, at the audience in the Venetian College was reported telling that the Ottoman grand vizier Damat Ibrahim Paşa ordered him to deliver his letter directly into the hands of the Dodge.⁶⁷

4.3. Hand kissing and reverence

Hand kissing ritual as a part of the diplomatic ceremony in reception ceremonies was observed in early modern courts. In Venetian College, no one except a foreign ambassador was permitted to kiss Doge's hand.⁶⁸ In some cases, envoys kissed the hem of his robe.⁶⁹ It was also an established etiquette at the Safavid⁷⁰ and Ottoman⁷¹ courts according to which foreign ambassador was expected to kiss the host sovereign's hand during the audiences with him.

⁶⁵ *"havendogli comandato di presentargliela in propria mano, et così presa la lettera [...] la basciò, et presentò in mano di Sua Serenità".* ASVe, CEP, fil. 13, (5 March 1603), unpaginated.

⁶⁶ *"[Mustafa Çavuş] dalla convinentia delle sue Imperiali lettere, le quali presenti in mano as sua Serenità dentro una borsa di panno d'oro".* ASVe, SDeLC, fil. 14 (4 March 1618), unpaginated; ASVe, CEP, reg. 14, c.111r (18 May 1600).

⁶⁷ ASVe, CEP, reg. 14, c.111r (18 May 1600).

⁶⁸ ASVe, CEP, fil. 11 (8 June 1600), unpaginated; ASVe, CEP, fil. 13 (5 March 1603), unpaginated.

⁶⁹ ASVe, CEP, fil. 18 (30 January 1609, *more veneto*), unpaginated; *"Mustafa Chiaus manadto con le lettere del Signor Turco ... quando fù à mezza la sala di .. Eccellentissimo Collegio con veloce corso, come acostamano turchi, quando vengono persone grandi,.... venne à baciare la veste di Sua Serenità".* ASVe, SDeLC, fil. 14 (4 March 1618), unpaginated.

⁷⁰ In an instruction (*nakaz*), dated 23 May 1618, given to the Russian embassy was indicated that embassy had to observe the all principles of the ceremonial at the Safavid court, including "kissing the shah's hand but not his foot". Nikolai I. Veselovsky (ed.), *Pamyatniki diplomaticheskikh i torgovykh snosheniy Moskovskoy Rusi s Persiyey* [Monuments of diplomatic and trade relations of Moscow Russia with Persia], III, *Tovarishchestvo parovoy skoropechatni Yablonskiy i Perott*, Sankt-Peterburg, 1898, p. 307.

5. Venetian Diplomatic Hospitality

Diplomatic hospitality was a vital element of early modern diplomatic culture and served the various purposes ranged from honouring the the foreign envoys to displaying the wealth, power a glorious picture, as well as the international status of the host power. Venetian hospitality was not just motivated by the rules of courtesy, rather, it served a clear political agenda and the degree of hospitality was determined by the nature of the diplomatic mission and the status of the ambassador's sovereign.⁷²

5.1. Accommodation of the Ottoman and Safavid envoys

Following the welcome ceremony, the Venetian magistrates escorted a Sultan's envoy to his fully furnished lodgings (*casa fornita*) prepared by the officials of *Rason Vecchie*,⁷³ usually on the Giudecca island.⁷⁴ Its physical characteristics as an island, made it easier for Venetians to keep envoys under control and limit their contacts with local people, since a surveillance was not as easy job to do for the houses located in the city center. It is no surprise, therefore, that of the sixty-two known residences of the Sultan's envoys thirty-five were located on the Giudecca.⁷⁵ *Ca' Pisani*, *Ca' Malipiero*, *Ca' Gritti*, *Ca' Pasqualigo*⁷⁶, *Ca' Morosini*, *Ca' Priuli*, *Ca' Mocenigo* were the among the famous lodgings.⁷⁷ Moreover, some of the envoys were provided with gondolas.⁷⁸

⁷¹ Ogier Ghiselin Busbecq, *The Life and Letters of Ogier Ghiselin de Busbecq, 1522-1592*, translated by Charles Thornton Forster, Francis Daniell, London: C.K. Paul, 1881., 353. Both Contemporary Ottoman chroniclers and Venetian baili mentioned the Safavid envoys kissing the hands of Ottoman sultans (*paye-i serir-i saltanata yüz sürmek*) and the skirt of the robe (*dâmen-bâst*). Mehmet İpşirli (ed.), *Tarih-i Selânikî (971–1003/1563–1595)*. 2 vols., I, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1989, I, p. 219, II, p. 446; Kâtib Çelebi, *Fezleke [Osmanlı Tarihi (1000-1065/1591-1655)]*, II, edit. Zeynep Aycibin Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, p. 448-49; ASVe, Senato, Dispacci Constantinopoli, Rubriche (hereafter *SDCRubr.*), D2, fols. 52a (20 August 1580); ASVe, *SDCRubr.*, D4, fols. 49a (12 September 1591); ASVe. *SDC*, fil. 60, c. 176v (29 November 1604).

⁷² Laura Mesotten, "A Taste of Diplomacy: Food Gifts for the Muscovite Embassy in Venice (1582)", *Legatio. The Journal for Renaissance and Early Modern Diplomatic Studies*, I (2017), p. 133.

⁷³ *Ufficiali alle Rason Vecchie* was a Venetian bureau in charge of the hosting and entertaining foreign visitors. Andrea Da Mosto, *L' Archivio di Stato di Venezia: Indice generale, storico, descrittivo ed analitico*, I, Biblioteca d'arte ed., Roma, 1937, p.139.

⁷⁴ Girolamo Priuli, *I diarii (1494–1512)*, ed. Roberto Cessi, II, Nicola Zanichelli, Bologna, 1921-1941, p. 338; M. Sanudo, *I Diarii*, V, col. 947, 980; XVII, col. 510; XXV, col. 49; II, ol. 499; ASV, *SDeLC*, fil. 14 (23 June 1618), unpaginated; ASVe, *SDeLC*, fil. 9 (8 June 1595), unpaginated.

⁷⁵ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 58.

⁷⁶ In 1507, Mamluk ambassador Taghri Berdi also lodged at a house of *Ca' Pasqualigo* on Giudecca island. M. Sanudo, *I Diarii*, VI, col. 424.

⁷⁷ *Ibid.*, II, col. 499; V, col. 980; XVII, col. 493; XXV, col. 49.

Following the envoys' arrival, the expenses during their stay in Venice were borne by the Venetian government through its office of *Rason Vecchie* and the officials of this bureau tried to make their stay as pleasant as possible⁷⁹. Usually, the Venetian Republic offered free accommodation to Ottoman envoys in fully furnished residences. However, this was not true for all Ottoman envoys, as some of them had to make their own housing arrangements. For example, In 1580 Hasan stayed there for several days, at his own expense, since no lodging had been arranged for him in Venice and indeed the Senate had given orders to reduce the contribution for his stay to the bare minimum.⁸⁰

Venetian sources provide fragmentary information about the accommodation of the Safavid envoys. While we lack evidence about the lodging of the first Safavid envoy, from Sanudo's *diari* we know that the second Safavid embassy was lodged at the Ca' Barbaro (now Palazzo Barbaro) near the square (*campo*) of San Stefano in San Marco quarter (*sestiere*), where a French envoy lived.⁸¹ In 1580, Haji Mahammad stayed at the house of Zen (*cha Zen*), on the small square (*corte*) of San Giovanni Novo (*San Zuanne Novo*), in the quarter of Castello, near the San Marco.⁸² Fathi bey, who visited Venice in 1603, sojourned at the house near the square of San Marco (*Capo Piazzetta*).⁸³ Khoja Safar, in 1610, stayed in an inn room (*camera locante*) at the Santi Apostoli.⁸⁴

The above evidence suggests that the Safavid envoys tended to stay in the commercial quarters of the Venice near the Rialto Bridge and San Marco square. Obviously, the nature of their missions and their merchant backgrounds were decisive in choosing these areas. Like the Safavid envoys, some Ottoman delegates were also lodged in one of the quarters (*sestieri*) of the city.⁸⁵ At the end of the sixteenth century, if they had choice, sultan's envoys like their Safavid counterparts preferred the neighborhood of San Marco, particularly the area of Santa Maria Formosa, where Ottoman merchants used to reside in the city at that time.⁸⁶

⁷⁸ Whereas in 1576, Ottoman envoy Hasan çavuş was provided with one gondola, Mehmet Çavuş, who visited Venice in June of 1618 was given two gondolas. ASVe, CC, reg. 2, c.41r; ASVe, *SDeLC*, fil. 14 (23 June 1618) unpaginated; ASVe, *SDeLC*, fil. 9 (8 June 1595), unpaginated.

⁷⁹ M. Sanudo, *I Diarii*, V, col. 980.

⁸⁰ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 56.

⁸¹ M. Sanudo, *I Diarii*, VIII, col. 232.

⁸² G. Berchet (ed.), *La Repubblica di Venezia e la Persia*, p. 191.

⁸³ ASVe, Quarentia criminal, fil. 114, 1603 (03 March 1603), unpaginated.

⁸⁴ ASVe, CEP, fil. 18, 30 January 1609 (*more veneto*), unpaginated.

⁸⁵ Khalil Çavuş was lodged in a house in Santa Luca above Grand Canal. ASVe, CEP, fil. 12 (27 May 1602), unpaginated.

⁸⁶ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 61

5.2. Food and diplomacy

Scholars have increasingly emphasized the connection between food and diplomacy. Offering food and refreshments (*refrescamenti*) to foreign envoys was an essential part of Venetian diplomatic hospitality. These food provisions were of crucial importance to Venetian hospitality strategies and can be considered as the first diplomatic gifts that ambassadors received.⁸⁷ The role of the food diplomacy in resolving conflicts was appreciated by the Venetians and they used this tool effectively to improve their relations, particularly with the Ottomans.⁸⁸ The Venetian baili in Istanbul used gifts of rare food items and sumptuous public banquets to maintain the reputation of the republic in the Porte.⁸⁹

Refreshments offered to the foreign envoys comprised mainly fine sugar, *zucchari* (sugar confections), various types of nuts, famous Piacenza cheese, fresh fruits herbs and spices.⁹⁰ All these components were arranged into small packages and the average amount spent on one package of food gifts during the second half of the sixteenth and first quarter of the eighteenth century was twenty-five ducats.⁹¹ In June 1580, Ottoman envoy Müsliheddin hoca received one-time food allowance of 25 ducats.⁹²

Available documents suggest that the amount of the refreshments (*refrescamenti*) offered to the Safavid envoys were the same, which constituted 100 ducats⁹³, irrespective of the size of their retinue. The exception was the embassy of Fathi bey of 1603. Due to their longer stay (more than 6 months) in Venice, in accordance to the decision of the Senate, dated 14 August 1603, a sum of 200 ducats⁹⁴ was allotted in addition to the previous one of 100 ducats given in early March of the same year. As it is evident from the case of Safavid

⁸⁷ L. Mesotten, "A Taste of Diplomacy", p. 134.

⁸⁸ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 59; Eric R. Dursteler, "A Continual Tavern in My House: Food and Diplomacy in Early Modern Constantinople" in *Renaissance Studies in Honor of Joseph Connors*, ed. Machtelt Israels and Louis A. Waldman, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 2013, p. 168-169.

⁸⁹ E.R. Dursteler, "A Continual Tavern in My House", p. 166.

⁹⁰ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p.92.

⁹¹ ASV, Senato, Secreta, Deliberazioni Costantinopoli, fil. 14 (23 June 1618); L. Mesotten, "A Taste of Diplomacy", p. 147; Horatio F. Brown (ed.), *Calendar of State Papers Relating To English Affairs in the Archives of Venice*, Volume 10, 1603-1607, "Norfolk Chronicle" Co., London, 1900, p. 88, 184.

⁹² ASVe, CC, reg. 1, c.93v (4 June 1580).

⁹³ Riccardo Predelli (ed.), *I libri Commemorativi della Repubblica di Venezia*, Regesti, VII, A spese della Società, Venezia, 1907, p. 63, 107; G. Berchet (ed.), *La Repubblica di Venezia e la Persia*, p, 48

⁹⁴ G. Berchet (ed.), *La Repubblica di Venezia e la Persia*, p, 198.

envoy Fathi bey, the food allowances were provided in parts (*parte a parte*).⁹⁵ Offering food gifts gave the Venetians another opportunity to promote local or regional products. In other words, diplomacy contributed to the foreign diplomats' culinary awareness of the local food culture.

Entertaining important foreign envoys with dinner parties was a vital feature of diplomatic ceremonial in Venice. In addition to the refreshments, splendid banquets were arranged to honour the prominent Ottoman envoys. In most cases, these banquets were hosted in the Arsenal, a complex of shipyards and armories and was considered as a symbol of the maritime power. Venetian nobles used to contend for the honor of hosting the most prominent foreign representatives, even for a single evening.⁹⁶ If a Venetian wanted to give a feast for such a foreigner, it was necessary to obtain permission of the Signory.⁹⁷

5.3. Maintenance allowances

Economics of diplomacy, among other items, covers also lodging and upkeep for foreign visitors. All allowances for foreign envoys were determined by the Venetian Senate. While in Venice, the expenses of receiving embassies was funded by public money, in both the Safavid and Ottoman empires it was covered by the respective ruler's treasury. A senatorial decree of 1476 forbade the *Signory* or the College to spend more than twenty-five ducats for honoring any lord, orator, or other dignitary without the consent of two-thirds of the Senate.⁹⁸ Although the Senate tried to minimize the gifts and other expenses made for the benefit of foreign ambassadors, many exceptions, however, were made by special act, particularly in favor of Ottoman ambassadors.⁹⁹

In determining daily allowances, the decisions of the Venetian Senate seem to have been mainly influenced by the two decisive factors: the size of the entourage and the rank of the guest. In 1509, the second Safavid envoy was given two ducats a day¹⁰⁰ for his expenses and for those of his retinue of 4 persons¹⁰¹. Venetian sources sometimes called this kind of allowance "food expenses" (*spese di bocca*) and this evidence suggest that the Senate calculated daily allowances according to the number of the "mouths" (*boche*) i.e. persons. As in this and other cases we examined, the determinant factor in fixing daily allowances for foreign envoys seems to have been the the size of the envoy's

⁹⁵ Ibid., p, 198.

⁹⁶ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p.78-79

⁹⁷ D.E. Queller, "Early Venetian Legislation Concerning Foreign Ambassadors, p. 13

⁹⁸ Ibid., p. 14.

⁹⁹ Ibid., p. 13-14.

¹⁰⁰ M. Sanudo, *I Diarii*, VIII, col. 432.

¹⁰¹ Ibid., VIII, col. 255.

retinue rather than the rank of envoy. Variations according to the size can easily be seen from the following examples regarding the Ottoman missions to Venice:

In December 1514, Mehmed *sipahiođlan*, accompanied by 18 persons, received 6 ducats a day¹⁰²; in 1516, Mehmed bey, with a company of 10 attendants was granted 5 ducats per day¹⁰³; in 1520, Ahmed, with his entourage of 8, was given 4 ducats per diem¹⁰⁴; in 1529, Yunus bey travelled with 19 followers was paid at the rate of 8 ducats daily.¹⁰⁵ The rank of an envoy, which was a decisive factor in determining the amount of the gifts of money or dress, played a secondary role in defining the rate of maintenance allowances for foreign envoy. For instance, the same Yunus bey, mentioned above, while in his first mission to Venice in 1519, in his capacity as *sipahiođlan* received 3 ducats for himself and for his 6 attendants¹⁰⁶, in his fourth mission in 1533, as an interpreter, he received 10 ducats per diem for his entourage of 27 persons¹⁰⁷. In contrast, while in his first mission he was granted a robe valued at 200 ducats,¹⁰⁸ in his fourth visit, he was presented a robe priced at 1000 ducats¹⁰⁹. In 1581, Hasan ağa *çeşniđir* was given 10 ducats for his company of 11 persons, including his son.¹¹⁰

It should be noted that irrespective of the size of the embassy, the maximum amount of the daily allowance constituted 10 ducats. This could also be verified by example of Mamluk embassy of 1507 to Venice. The chief interpreter of the Mamluk sultan, Taghri Berdi (Tanrıverdi), was paid by the Cottimi of Alexandria and Damascus at the rate of 150¹¹¹-250¹¹² ducats a month for his expenses and those of his retinue of 20 persons (*boche*)¹¹³. If we divide it into 28 or 30 days, it would appear that the daily amount provided to Mamluk embassy also was not bigger than the maximum sum of 10 ducats.

Despite inflation, a similar fluctuation persisted also in the following century.¹¹⁴ For example, in 1618, Mehmet Çavuş and his retinue was given 10

¹⁰² M. Sanudo, *I Diarii*, XIX, col. 300.

¹⁰³ *Ibid.*, XXIII, col. 361

¹⁰⁴ M. Sanudo, *I Diarii*, XXIX, col. 397.

¹⁰⁵ *Ibid.*, LII, col. 408.

¹⁰⁶ *Ibid.*, XXVI, col. 249.

¹⁰⁷ *Ibid.*, LVII, col. 305, 413.

¹⁰⁸ *Ibid.*, XXVI, col. 377.

¹⁰⁹ *Ibid.*, LVII, col. 413.

¹¹⁰ ASVe, CC, reg. 1, c. 104v-105r (24 October 1581).

¹¹¹ M. Sanudo, *I Diarii*, VI, col. 425;

¹¹² *Ibid.*, VI, col. 458;

¹¹³ *Ibid.*, VI, col. 354;

¹¹⁴ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 59.

ducats per day for food allowances.¹¹⁵ In 1609, *mütefferika* Haji Ibrahim was given a lodging and three sequins a day for his three servants.¹¹⁶ In 1633, Mehmet Agha, sent by Pasha of Buda to Venice was given 6 *zecchini* per day by the *Rason Vecchie*.¹¹⁷ It is obvious that in the 17th century the per-diem amount provided varied according to the size of his entourage, however, the daily rate of the allowance was never over than 10 ducats for the whole embassy.

It is evident from the *Diari* of Sanudo that Venetian government allotted daily allowances to the envoy's immediate attendants. For example, In February 1514, interpreter Ali bey was granted daily 10 ducats for his own retinue of 28 persons, not for all those who attended him.¹¹⁸ If an envoy was arrested, the daily allowance was taken back from him. For example, by a resolution of the Senate dated 6 March 1570, Ottoman envoy Mahmud bey and of all his attendants were arrested. Furthermore, the diplomatic allowance of ten ducats a day was also taken from him.¹¹⁹

6. Envoys' requests and complaints

a) Requests

In 1600, Asad bey, made an appeal for exemption from the prohibition regarding the dyeing of fabrics he brought with him. Moreover, he made a request for a letter of recommendation to the brokers (*sanseri*) through the medium of whom he wanted to sell his merchandise.¹²⁰ In 1622, Khoja Shahsuvar while expressing his wish regarding the speed of the Venetian galleys operating between the Dalmatian coast and Venice noted that "it would be very convenient for merchants who mostly using this [Split] route if the galleys assigned to it sailed more speedily on that trip".¹²¹

Some Ottoman envoys requested for additional days to stay in Venice. In his last audience in the College, Mehmet Ağa expressed his gratitude to the Venetian government for their hospitality and taking him to see Arsenal and other places. Furthermore, he asked the Doge to give him permission to stay in Venice for extra two days in order to see other curious things in the city. His request received a favorable response from the Doge.¹²²

¹¹⁵ ASVe, *SDeLC*, fil. 14 (23 June 1618), unpaginated.

¹¹⁶ Calendar of State Papers Relating To English Affairs in the Archives of Venice, Volume 11, 1607-1610, edit., by Horatio F. Brown, Mackie and Co. LD., London, 1904, p. 325.

¹¹⁷ ASVe, *SDeLC*, reg. 22, c. 97v (18 August 1633).

¹¹⁸ M. Sanudo, *I Diarii*, XVII, col. 529.

¹¹⁹ ASVe, *SDeLC*, reg. 4, c. 32v (6 March 1570).

¹²⁰ ASVe, CEP, fil. 11, 8 June 1600, unpaginated.

¹²¹ G. Berchet (ed.), *La Repubblica di Venezia e la Persia*, p. 213.

¹²² ASVe, *SDeLC*, reg. 22, c. 99v (20 August, 1633).

b) *Complaints*

The Ottoman envoys attached the utmost importance to being received with the highest protocol in the foreign capitals and considered any negligent treatment by their hosts a humiliation of the Ottoman Sultan and the state they represented.¹²³ Despite the rich gifts in cash or present that they received in Venice, some envoys were dissatisfied with the treatment. Complaints about the inadequacy of gifts of money occasionally were heard from the Ottoman envoys sent to Venice. For example, Ottoman envoy Mehmed, who visited Venice in December of 1514, refused to accept 400 ducats' worth gifts and wanted the ones worth 1,000 ducats as was given to previous ambassador to Venice, Ali bey.¹²⁴ Furthermore, he complained that he was not given a gold crimson coat lined in sable like the one given to the same Ali bey.¹²⁵ Mehmed's complaints were not unique. Hasan Çavuş who visited Venice two times, in 1576 and 1580, complained that he was not treated well as it was on his first visit and like other envoys sent by the Sultan.¹²⁶ It appears that the finance stood also at the core of Hasan's complaint. While in 1576 he had been granted a money gift of 500 ducats, in his second visit he received only 200 ducats, far below his expectations.¹²⁷

There is some evidence that Venice were considered expensive for travelers. For instance, a Safavid merchant, in his draft letter addressed to the Dodge, described Venice as a very expensive city.¹²⁸ In early modern Venice, the costs of foreign embassies' maintenance were borne by the Republic. However, from the numerous complaints of the ambassadors, we know that in early modern Europe, including Venice, the allowances for foreign embassies by the hosting states were not always adequate; hence, envoys had to live of his own. Most of the Safavid missions to Venice were of economic character rather than diplomatic, and naturally, the majority of the envoys was merchants and usually their retinues were comprised of merchants. As they often carried goods with them to trade on their way, either on their ruler's account or for themselves, it seems that reliance on one's own provisions and funds could hardly constitute a problem for them.

¹²³ Bülent Ari, "Early Ottoman Diplomacy: Ad Hoc Period", in *Ottoman Diplomacy. Conventional or Unconventional?*, edit. by A. Nuri Yurdusev Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2004, 36–65 p.59.

¹²⁴ M. Sanudo, *I Diarii*, XIX, col. 330.

¹²⁵ *Ibid.*, XIX, col. 331.

¹²⁶ "...detto che egli non veniva honorato dalla maniera che fu l'altra volta, et come erano honorati gli altri chiansi che vengono dalla Porta". ASVe, CEP, fil. 3, c. 294r – v (25 June 1580).

¹²⁷ ASVe, CC, reg. 1, c.93v (10 July 1580).

¹²⁸ Maria Pia Pedani, "A Culture of Trust. Ottoman Merchants and Venetian Notaries in the Early Modern period", in *Venetians and Ottomans in the Early Modern Age, Essays on Economic and Social Connected History*, edit., by Anna Valerio, Edizioni Ca' Foscari, Venezia, 2018, p. 45.

7. Characteristics of the embassies to Venice

7.1. Composition of the envoys' retinue

Ottoman envoys were mostly chosen from among the members of *çavuş*¹²⁹ corps. Their retinues were composed above all, of merchants, who had often joined the envoy on the Dalmatian coast, before his sailing the Adriatic. Travelling to Venice together with an Ottoman ambassador gave these merchants a possibility of making good transactions.¹³⁰ Prior to the 1530s, the envoy and his retinue had been exempted from all import-export taxes. However, in the 1530s, the Venetian government put an end to this practice by exempting from taxes only the ambassador's own merchandise.¹³¹ Besides the merchants, in most cases, the envoys' retinues included interpreters and janissaries. For example, two janissaries were among the attendants of Davud çavuş in his mission to Venice in the late spring of 1600.¹³²

7.2. Length of stay in Venice

The Safavid envoys stayed in Venice for an average period of two to three months with an exception of Fathi bey whose sojourn in the lagoon city exceeded six months. In the sixteenth century, Ottoman envoys' length of stay in Venice mostly ranged from twenty to thirty days depending on the nature of the mission. However, with the passage of time, duration of their sojourn was increased and in the seventeenth century it became two months in average.¹³³

As a rule, with a last audience in the Colledge, the foreign diplomat was dismissed. The reply letter was delivered to him and he was allowed to leave the city, as it would have been impossible for him to leave without the authorization (*licentia*) of the Republic. Following these procedures, boarding for the Dalmatian coast could, however, be delayed for a few days due to unfavorable weather conditions or sometimes, by the will of the same envoy who tried to stay in the city for as long as possible to take advantage of the hospitality of the Republic.¹³⁴

¹²⁹ For çavuşes of the Ottoman Imperial Council see: Murat Uluskan, "Divan-ı Hümayun Çavuşları," Unpublished PhD dissertation, Marmara Üniversitesi, 2004.

¹³⁰ Maria Pia Pedani, 'Ambassadors' travels from the East to Venice', *Annali di Ca Foscari*, 48, 3 (2009), p. 189.

¹³¹ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 85-86.

¹³² ASVe, CEP, reg. 14, c. 111r (15 May 1600).

¹³³ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 94.

¹³⁴ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 94.

7.3. *The physical appearance and age of the envoys*

Venetians paid particular attention to the physical appearance of the envoys. For example Venetian diarist Marin Sanudo describes Ali bey as “old and practical man” (*homo vecchio e pratico*)¹³⁵; Sinan Çavuş as “white-faced, big and handsome man” (*homo, grando e grosso bianco et bello di fazza*) and Yunus bey as “nice and big man” (*bel homo..., grando*).¹³⁶ Furthermore, their clothing frequently caught the attention of Sanudo: “dressed in black velvet” (*vestito di veludo negro*)¹³⁷; “dressed in gilded robe and a big fez on his head” (*vestito con una zacha d' oro e una gran fessa in capo*); dressed in a robe of crimson satin (*vestito di caxacha di raxo cremexin*).¹³⁸ Without giving further details, Sanudo described the members of the second Safavid embassy of 1509 dressed as “Moors in *Agemia*”.¹³⁹

From Haji Mahammad's discourse in Venice, it appears that he was eighty years old. He was not the only elder envoy sent to Europe, Ali Qulu bey Möhrdar, who visited Rome in late August of 1609, was described as aged 73, but “strong and very jovial” (*robuste è molto gioviale*)¹⁴⁰ Fathi bey was reported to be about forty years old.¹⁴¹ Venetian public interpreter, Giacomo Nores described Khoja Sefer as aged about thirty-two.¹⁴² The case of Haji Mahammad suggests that the envoy's age determined by the nature of the mission, as the Safavid court tended to assign important tasks to the elderly envoys. Ottoman ambassadors were usually not young. The Ali Bey sipahi, which arrived in Venice in 1504, was sixty years old, while the dragoman Ali in 1514 was fifty years old.¹⁴³

7.4. *Knowledge of foreign languages*

Safavid envoys were relied on public interpreter of the Republic during the audiences at the College. We have only cursory information referring to the knowledge of Italian language of Khoja Shahsuvar. According to the testimony given by one of the Venetian brokers, Shahsuvar could speak and understand “a little bit” of Italian.¹⁴⁴ In contrast, in the 16th century, four official

¹³⁵ M. Sanudo, *I Diarii*, XVII, col. 451.

¹³⁶ *Ibid.*, LII, col. 367.

¹³⁷ *Ibid.*

¹³⁸ *Ibid.*, XXIII, col. 373-374.

¹³⁹ *Ibid.*, VIII, col. 255.

¹⁴⁰ BAV, Urb.lat.1077, f.415v (29 August 1609).

¹⁴¹ ASVe, Quarentia criminal, fil. 114, 1603 (03 March 1603), unpaginated.

¹⁴² ASVe, CEP, fil. 18, (30 January 1609, *more veneto*), unpaginated.

¹⁴³ M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p.32.

¹⁴⁴ ASVe, Savi all'eresia (Santo Ufficio), busta 72 (August 1620), unpaginated.

interpreters of the Ottoman court of were sent to Venice. Among them, Ali bey, despite always speaking in Turkish during the audiences with the Dodge, “could spoke Italian very well and also know Latin.”¹⁴⁵ Another envoy-interpreter Ibrahim bey used Italian in his informal communication with the Venetian officials who was assigned to accompany him during his sojourn in January 1567.¹⁴⁶ Furthermore, it was quite common for the Ottoman envoys to have an interpreter in his mission.¹⁴⁷

8. Conclusion

Both the Ottoman and Safavid envoys usually were graciously received in Venice. However, the degree of the Venetian hospitality was subject to changes and varied in accordance to the importance of the incoming mission and overall nature of its relations with the Ottomans and Safavids. Venetians attached particular importance to the relations with the Ottomans and it was reflected in the welcome and reception ceremonies of the Ottoman envoys in Venice. Symbolic elements in reception ceremonies were essential to the expression of diplomatic hierarchies. Rich clothing worn by the reception ceremony participants; luxuriant banquets held in Arsenal, which was the heart of the Venetian naval industry; amount of the gifts and maintenance allowances all carried symbolic meaning and served to display the economic prosperity and military might, as well as the international status of the Republic.

The Ottoman envoy's welcome at the Lido by Senate members, his solemn procession towards the College, and his public audience with the dodge were meticulously orchestrated to ensure that the respect shown to a diplomat, thus indirectly to his sovereign. It appears from the receptions of the Ottoman and Safavid diplomats in Venice that during the sixteenth and early seventeenth centuries, the ceremonial positions of the sultan's envoys were equal or above that of the *Qızılbaş* representatives.

With few exceptions, Safavid missions to Venice were principally trade missions rather than diplomatic, as vast majority of them had a commercial dimension. Safavid envoys, combining the roles of royal agent and merchant, were tasked to sell royal silk and and to purchase the things needed for royal household. Merchant-envoys enjoyed special duty-free trade privileges granted by Venetian to foreign envoys. Unlike the Safavids, the Ottoman envoys to Venice were drawn from members of the *çavus* corps (predominantly *Dîvân-ı Hümayun çavuşları*), imperial interpreters, and members of the Ottoman civic and military bureaucracy.

¹⁴⁵ M. Sanudo, *I Diarii*, XVII, col. 522; XXV, col. 72.

¹⁴⁶ ASVe, CEP, fil. 1, (January 1567) c. 229r.

¹⁴⁷ M. Sanudo, *I Diarii*, V, col. 991; M.P. Pedani, *In nome del Gran Signore*, p. 27.

Usually, Safavid envoys travelled to Venice with small retinues, which never exceeded ten persons. In the first half of the 16th century, unlike their Safavid counterparts, Ottoman diplomats were accompanied by a large group of people, particularly, for important missions, such as the peace negotiations or the accession to the throne of a new sovereign. As it is evident from the Asad bey's case in 1600, in its treatment of the Safavid envoys, Venetian government pursued a cautious policy and tried not to antagonize the Ottomans. Furthermore, the Ottoman factor had enduring impact both on the nature and on the dynamics of the Safavid-Venetian relations.

References

I. Archival materials

Archivio di Stato di Venezia (ASVe)

Annali, *filza* 7, 13.

Collegio, Ceremoniali (CC), *registri* 1, 2, 3.

Collegio, Esposizioni principi (CEP), *filza* 1, 3, 11, 12, 13, 18; *registri* 11, 14.

Collegio, Relazioni, *busta* 25.

Quarentia criminal, *filza* 114.

Savi all'eresia (Santo Ufficio), *busta* 72.

Senato, Deliberazioni, Mar, *filza* 157.

Senato, Dispacci Constantinopoli, Rubriche (SDCRubr.), *filza* 2, 4.

Senato, Dispacci Costantinopoli (SDC), *filza* 2, 60, 74.

Senato, Secreta, Deliberazioni Costantinopoli (SdeLC), *filza* 9, 14; *registri* 4, 22.

Biblioteca Apostolica Vaticana (BAV)

Mss. Urb.lat.1077.

II. Published primary sources and documents

ALBÈRI, Eugenio (ed.), *Le Relazioni degli Ambasciatori Veneti al Senato durante il secolo decimosesto*. Serie III, vol. III, Società editrice fiorentina, Firenze, 1855.

BERCHET, Guglielmo (ed.), *La Repubblica di Venezia e la Persia*, G. B. Paravia, Torino, 1865.

BROWN, F. Horatio (ed.), *Calendar of State Papers Relating To English Affairs in the Archives of Venice*, Vol. 10, 1603-1607, "Norfolk Chronicle" Co., London, 1900.

- (ed.), *Calendar of State Papers Relating To English Affairs in the Archives of Venice*, Volume 11, 1607-1610, Mackie and Co. LD., London, 1904.
- BUSBECQ, Ogier Ghiselin, *The Life and Letters of Ogier Ghiselin de Busbecq*, 2 vols, I, Charles Thornton Forster, F.H. Blackburne Daniell, C.K. Paul & Co., London, 1881.
- ÇELEBİ, Kâtib, *Fezleke [Osmanlı Tarihi (1000-1065/1591-1655)]*, edit. by Zeynep Aycibin Çamlıca Basım Yayın, Istanbul, 2016.
- Olearius, Adam, *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia begun in the year M.DC.XXXIII. and finish'd in M.DC.XXXIX*, John Starkey and Thomas Basset, London, 1669.
- PREDELLI, Riccardo (ed.), *I libri Commemorativi della Repubblica di Venezia*, Regesti, VII, A spese della Società, Venezia, 1907.
- PRIULI, Girolamo, *I diarii (1494–1512)*, ed. Roberto Cessi, II, Nicola Zanichelli, Bologna, 1921-1941, p. 338.
- RYCAUT, Paul, *The present state of the Ottoman Empire: containing the maxims of the Turkish polity, the most material points of the Mahometan religion [...], their military discipline*, John Starkey and Henry Brome, London, 1670.
- SANUDO, Marino 1879 – 1903. *I diarii di Marino Sanuto (MCCCCXCVI–MDXXXIII) dall'autografo Marciano ital. cl. VII codd. CDXIX–CDLXXVII*. 58 vols. Venezia: F. Visentini.
- SELÂNIKI, Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî (971–1003/1563–1595)*. 2 vols., ed. Mehmet İpşirli. Istanbul: Istanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1989.
- VESELOVSKY, I. Nikolai (ed.), *Pamyatniki diplomaticheskikh i torgovykh snosheniy Moskovskoy Rusi s Persiyey* [Monuments of diplomatic and trade relations of Muscovite Russia with Persia], III, Tovarishchestvo parovoy skoropechatni Yablonskiy i Perott, Sankt-Peterburg, 1898.

III. Researches

- ARI, Bülent, “Early Ottoman Diplomacy: Ad Hoc Period”, in *Ottoman Diplomacy. Conventional or Unconventional?*, edit. by A. Nuri Yurdusev Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2004, p.36–65.
- DA MOSTO, Andrea, *L'Archivio di Stato di Venezia: Indice generale, storico, descrittivo ed analitico*, I, Biblioteca d'arte ed., Roma, 1937.
- DURSTELER, R. Eric. “A Continual Tavern in My House: Food and Diplomacy in Early Modern Constantinople” in *Renaissance Studies in Honor of Joseph Connors*, ed. Machtelt Israels and Louis A. Waldman. Harvard University Press, Cambridge, 2013, p. 166-171.
- FORTINI B. Patricia, “Measured Friendship, Calculated Pomp: The Ceremonial Welcomes of the Venetian Republic”, in *All the World's a Stage: Art and Pageantry in the Renaissance and Early Baroque*, eds. Barbara Wisch and Susan Munshower,

Pennsylvania State University Press, University Park, Pennsylvania, 1990, p. 136-86.

LABALME, H. Patricia and SANGUINETI, Laura (ed.), *White Venice, Città Excelentissima: Selections from the Renaissance Diaries of Marin Sanudo*, trans. Linda L. Carroll, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2008.

MESOTTEN, Laura, "A Taste of Diplomacy: Food Gifts for the Muscovite Embassy in Venice (1582)", *Legatio. The Journal for Renaissance and Early Modern Diplomatic Studies*, I (2017), p. 131-162.

MUIR, Edward, *Civic Ritual in Renaissance Venice*, Princeton University Press, Princeton, 1981.

PEDANI, P. Maria, *In nome del Gran Signore. Inviati ottomani a Venezia dalla caduta di Costantinopoli alla guerra di Candia*, Deputazione Editrice, Venezia, 1994.

-----, "A Culture of Trust. Ottoman Merchants and Venetian Notaries in the Early Modern Period", in *Venetians and Ottomans in the Early Modern Age. Essays on Economic and Social Connected History*, edited by Anna Valerio, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2018, p. 31-47.

-----, "Ambassadors' travels from the East to Venice", *Annali di Ca Foscari*, 48, 3 (2009), 183-197

-----, "Ottoman Diplomats in the West: the Sultan's Ambassadors to the Republic of Venice", *Tarih Incelemeleri Dergisi*, 11 (1996), p. 187-202.

-----, *The Ottoman-Venetian Border (15th-18th Centuries)*, Edizioni Ca' Foscari, Venezia, 2017.

PRETO, Paolo, *Venezia e i Turchi*, Sansoni, Firenze, 1975.

QUELLER, E, Donald, "Early Venetian Legislation Concerning Foreign Ambassadors", *Studies in the Renaissance*, XII (1965), p. 7-17.

ROOSEN, William, "Early Modern Diplomatic Ceremonial: A Systems Approach", *The Journal of Modern History*, 52/3 (September 1980), p. 452-476.

ROTA, Giorgio, "Diplomatic Relations between Safavid Persia and the Republic of Venice: an Overview", in Hasan Celâl Güzel et al. (eds.), *The Turks*, II, Yeni Türkiye Publications, Ankara, 2002, p. 580-587.

-----, "Safavid Envoys in Venice", in *Diplomatisches Zeremoniell in Europa und im Mittleren Osten in der Frühen Neuzeit*, ed. Ralph Kauz, Giorgio Rota, Jan Paul Niederkorn, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 2009, Vienna, p. 213-245.

-----, *Under Two Lions. On the Knowledge of Persia in the Republic of Venice (ca. 1450-1797)*, Verlag der Osterreichische Akademie der Wissenschaft, Vienna, 2009.

SOWERBY, Tracey, "Early Modern Diplomatic Studies", *History Compass* 14/9 (2016), p. 441-456.

ULUSKAN, Murat, "Divan-ı Hümayun Çavuşları," Unpublished PhD dissertation, Marmara Üniversitesi, 2004.

Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Politikaları ve İnşaatları

Railway Policies And Constructions in The Ottoman State Until World War I

Zeynel ÖZLÜ*
Mustafa Murat ÇAY**

Özet

Sanayi Devrimi'nden sonra hız kazanmış olan sömürgecilik faaliyetleri, sömürgeleri ve sömürgelere giden yolları kontrol etmek isteyen emperyalist devletlerin ulaşım teknolojilerinde de mesafe almalarını sağlamıştır. Ulaşım araçları arasında önem kazanmış ve bu önemini günümüze kadar taşımış olan demiryolculuğu, ilk kez İngiltere'de başlamış ve kısa zaman içerisinde özellikle dünyanın stratejik bölgelerinde yaygınlaşmıştır. 19. yüzyılda eski gücünü ve kudretini kaybetmiş olan Osmanlı İmparatorluğu, emperyalist politikaların hedefi haline gelmiş ve siyasî, askerî, iktisadî alanlarda kendisine yönelik tehditlerle uğraşmak zorunda kalmıştır. Batı'da meydana gelen bilim ve teknik alanlarında ilerlemelerden geri kalmamak yanında siyasî ve iktisadî bütünlüğünü korumak isteyen Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere'de başlayan bu yeni ulaşım sistemini yakından takip etmiştir. 1829 yılında ilk demiryolculuğunun yapılmasından hemen bir yıl sonra 1830 yılında, Osmanlı topraklarında ilk demiryolu yapma fikrinin imparatorluğun yönetim kademesinde doğmuş olması bu bakımdan son derece önemlidir. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun gerek teknik gerek ekonomik alanlarda yetersizliği, demiryollarının hayata geçirilmesi fikrinin Avrupalılara bağımlı olmadan gerçekleşmesine engel olmuştur. Bu yüzden, imparatorluk topraklarında demiryolu hatları inşa edilmesi için Batılı şirketlere başvurulmasına gerek duyulmuştur. Bu amaçla da Batılı şirketlere ve dolayısıyla da Avrupalı devletlere yeni imtiyazlar verilmek zorunda kalmıştır. Böylece Avrupalı devletler de Osmanlı İmparatorluğu topraklarında yapılması planlanan demiryolları hatlarını emperyalist politikaları çerçevesinde değerlendirmişlerdir. Osmanlı bürokrasisi tarafından farkında olunan mahsurlarına rağmen demiryolu projeleri hızla hayata geçirilmiş ancak kısa zaman içerisinde demiryolları

* Prof. Dr., Gaziantep Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı Öğretim Üyesi GAZİANTEP/ zeynelozlu@hotmail.com; zozlu@gantep.edu.tr.

** Dr. Öğrt. Üyesi, Gaziantep Üniversitesi Nispetiye Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi/ mmuratcay1903@yandex.com; mmuratcay@gantep.edu.tr

konusunun bir yönüyle bağımsızlık sorunu halini aldığı da görülmüştür. Bunun giderilmesi için demiryollarının bir an önce millileştirilmesi gereği doğmuş olsa da imparatorluk zamanında elde edilmeyen başarı Cumhuriyet Türkiye'sine intikal etmiştir.

Bu çalışmada Osmanlı İmparatorluğu topraklarında 1836 yılından Birinci Dünya Savaşı'na kadar planlanmış olan ve projeler kapsamında hayata geçirilmiş demiryolları, ayrıntılı olarak incelenmiş ve demiryolları meselesi Avrupalıların emperyalist politikaları ekseninde değerlendirilmiştir. Bu yönüyle çalışmanın, Türk Demiryolları Tarihine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolları, Emperyalizm, demiryolu politikası, Hicaz Demiryolu, Sultan II. Abdülhamit

Abstract

Following the industrial revolution, the expedited colonial activities enabled imperialist states that wished to control their colonies and the ways leading to their colonies to progress in transportation technologies as well. Railways, which gained importance in transportation and which carried this importance until today, were first initiated in England and became especially widespread in strategic regions of the world in a short time. The Ottoman State, which lost its previous power and might in the 19th century, became the target of imperialist policies and were obliged to deal with the threats toward itself within political, military and economic fields. The Ottoman State, which did not wish to fall behind from the developments in scientific and technological developments of the West and which wanted to protect its political and economic integrity, closely followed the novel transportation system that emerged in England. Following the execution of the first railway transportation in 1829, in 1830, it is of utmost importance that the idea of building the first railway in the Ottoman region was born into the administrative ranks. However, the inadequacy of the Ottoman Empire in both technical and economic fields prevented them from actualizing the idea of railways without being dependent on Europeans. Thus, it was felt necessary to consult to Western companies to build railway lines in the empire regions. For this purpose, it was felt mandatory to grant new privileges to Western companies, hence, to European states. Therefore, European states evaluated the railway lines planned to be built in the Ottoman Empire region within the framework of imperialist policies. Despite the Ottoman bureaucracy's awareness of the limitations, the railway projects were rapidly put into practice; however, it was also observed that the subject of railways became a problem of independence in a short time. Although a need to nationalize the railways as soon as possible arose to eliminate this, the success that was not achieved in the empire period was devolved in the Republic period of Turkey.

In this study, the railways, which were planned in the Ottoman Empire regions from 1836 to World War I and actualized within the scope of the projects, were investigated in detail and the subject of railways was evaluated within the axis of the imperialist policies of Europeans. From this aspect, it is believed that the study will contribute to Turkish Railway History.

Keywords: Railways, Imperialism, Railway policies, Hejaz railways, Sultan Abdul Hamid II

Giriş

Sanayi Devrimi, dünyada bir çok alanı etkisi altına alan son derece önemli gelişmelere zemin hazırlamıştır. Bu gelişmeye bağlı olarak endüstriyel alanda görülen hızlı ilerlemede özellikle buharın kullanılmasının, kömür ve demir madenlerinin yaygın olarak işlenmesinin etkileri bilinmektedir. Bu gelişmelerden doğrudan etkilenmiş unsurlardan birisi de demiryolları ve demiryolları taşımacılığıdır.

İngiltere'de henüz 1803 yılında Richard Trevithick'in girişimleriyle başlayan buharlı lokomotif denemeleri, çok kısa zaman içerisinde bu alanda meydana gelecek büyük gelişmelerin habercisi olmuştur. Nitekim George Stephenson'un başarılı çalışması ile 6 Ekim 1825 tarihinde Liverpool ve Manchester arasında inşa edilen hatta yapılan yolculuk, demiryolculuğun da başlangıcı kabul edilmiştir¹. 1830 yılından itibaren Almanya, Belçika, İtalya, 1840 ve 1850 yılları arasında ise Danimarka, İspanya ve İsviçre başta olmak üzere hemen tüm Avrupa'da yayıldıktan sonra dünyanın farklı yerlerinde kullanılmaya başlanılan demiryolu ulaşımı, sömürgecilik faaliyetlerinde son derece önemli rol oynamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu açısından 19. yüzyıl, son derece olumsuz gelişmelere sahne olmuştur. Ancak imparatorluğun, varlığını devam ettirebilmek için bu yüzyılda hemen her alanda yaşanan gelişmeleri takip etmek ve elinden geldiği kadar bu gelişmelere ayak uydurmak çabasına düşmüş olduğu bilinmektedir. Tüm dünya için önemli bir atılım olan demiryolları konusunda da imparatorluğun bu alanda yaşanan gelişmelere, yönetim kademesinin en üst noktasında yer alan Sultan nezdinde dahi kayıtsız kalmamış olduğu anlaşılmaktadır. Zira imparatorluk bünyesinde ilk demiryolu yapma fikrinin 1830'lu yıllarda doğmuş olduğu ve bu tarihin, demiryolculuğun başladığı tarihten hemen bir yıl içerisinde olduğu düşünülürse bu çabalar anlaşılabilir. Sultan Abdülmecid'in çalışma odasında Liverpool-Manchester treninin çeşitli

¹ <http://web.ogu.edu.tr/Storage/akalin/Uploads/demiryolu-dersnotu-1-2017.pdf> (09.04.2020).

resimlerini bulundurması ve Osmanlı ülkesinde de böyle trenlerin yapılmasını arzu ettiğini açıklaması² imparatorluğun ulaşım alanında yaşanan bu gelişmelere kayıtsız kalmamış olduğunun da göstergeleridir. İlerleyen yıllarda da Sultan Abdülmecid bu konudaki kararlılığını sürdürmüştür. 30 Haziran 1855 yılında Vükelâ'ya hitaben yapmış olduğu bir konuşmada, biran önce demiryolu işine girişilmesini istemiştir³.

Türk demiryollarının inşaatı her ne kadar 1854 yılında başlamış olsa da 1836 yılından itibaren bu yönde Osmanlı yönetiminde bir takım arzu ve isteklerin varlığı bilinmektedir. Bu yönde yapılan araştırmalar ve incelemelerle hazırlıkları da içeren tüm faaliyetler göz önüne alındığında bu konuyu kapsayan çalışma evreleri şu şekilde sınıflandırmak mümkündür:

1836-1853 Hazırlık Devresi

1854-1866 Hususî Şirketlerin Başlangıcı Devresi

1867-1875 Hükümet Demiryolları İnşası Tecrübeleri Devresi

1876-1888 Tevakkuf (Bekleme) Devresi

1889-1898 Hususî Şirketlerin Faaliyet Devresi

1899-1914 Hükümetle Beraber Hususî Şirketlerin Faaliyet Devresi

1914- 1918 Şirket Demiryolları İnşaatı Devresi

1918-1922 Tevakkuf Devresi

1923'den İtibaren Cumhuriyet Hükümeti İnşaat Faaliyeti Devresi⁴.

Osmanlı Toprakları Üzerinde İngiliz Sömürgecilik Politikası ve Türkiye Demiryolları İçin Hazırlıklar Devresi

Türkiye'de demiryolları inşa etme ve işletme düşüncesi, yukarıda da değinildiği üzere 1836 yıllarına rastlamaktadır. Bu konuda Osmanlı idaresini teşvik eden devlet İngiltere olmuştur. İngiltere, demiryolları yapımını elbette Osmanlı İmparatorluğu'nun faydasına düşünmemiştir. İngiltere'nin asıl hedefi Hindistan yolunu kontrol altında tutmak olmuştur.

² Cemil Öztürk, "Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu", *Çağın Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)*, Yay. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul.1995, s.272.

³ Ali Satın, "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi", *Osmanlı'da Ulaşım -Kara-Deniz- Demiryolu-*, (Ed. Vahdettin Engin vd.), Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 310. (ss. 309-343).

⁴ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 3.

Tanzimat devrinde demiryolları konusunun sadece yol meselesini çözmek amacıyla ele alınmadığı, aynı zamanda demiryollarının Doğu'yu Batı'ya açacak bir araç olarak değerlendirilmiş olduğu anlaşılmaktadır⁵. Bu bağlamda Tanzimat'ın önde gelen isimlerinin demiryolları konusunda oldukça hissiyatlı bir şekilde görüşlerini dile getirmiş olduklarını belirtmekte fayda vardır. Âli Paşa, Avrupalılaşmak fikri perspektifinde görüşlerini; *"Madem Avrupa topluluğu içinde idik, Avrupa güçlerinin isteklerine cevap vermeliydik. O sırada beliren sakıncaları hesaba katmayarak demiryolu yapımını düşündük"*⁶ şeklinde özetlemiştir. Âli Paşa'nın o sırada beliren sakıncalardan neyi kastettiği ise kısa süre içerisinde yaşanan gelişmelerle anlaşılmıştır.

Liman ve fenerler konusunda görüldüğü gibi süreç içerisinde demiryolları bahanesiyle yabancılara tanınmış olan imtiyazların Batılıların eline hangi kozları verdiği ve imparatorluğun ödediği diyetleri bu noktada dikkate almak mümkündür. Çünkü imparatorlukta demiryolları yatırımlarını karşılayabilecek ne sermaye birikimi ne bu iş için gerekli uzman kadrolar yoktur. Bu sebeple demiryollarının yapılması ve işletilmesi, imparatorluğun Avrupa'ya bağımlılığını daha fazla arttırmıştır. Zaman içerisinde demiryollarına yapılan yatırımın %90'ını yabancılardan oluşturmuş olduğu görülecektir⁷. İlerde karşılaşılan bu sakıncaların Osmanlı bürokratları tarafından ön görülemediğini söylemek en azından iki isim için söz konusu değildir. Âli Paşa dışında Fuat Paşa da tüm çekincelere rağmen demiryolları konusunda son derece kararlı durmuştur. Hatta Fuat Paşa, Sultan Abdülaziz'e hitaben kullanmış olduğu ifadelerde, bir bakıma Osmanlı bürokrasisinin en üst kademesini temsil eden bir kişi sıfatıyla demiryolu işinden uzun vadede Sultanın şahsında imparatorluğun ne elde edeceğini de vurgulamak istemiştir: *"Avrupa ülkeleri kadar demiryoluna sahip olduğumuz gün, Zat-ı Hümayununuz dünyada en önde gelen bir devletin başında olmuş olacaktır"*⁸. Bürokrasideki bakış açısını yansıtmaya adanmış bir diğer örnek olarak Viyana Sefiri Sadık Rıfat Paşa'yı da hatırlamakta fayda vardır. Kendisi, 1847 yılında Babıali'ye sunmuş olduğu bir layihada; ziraatın geliştirilmesi ve ürünlerin pazarlara kolaylıkla nakledilmesi için Avrupa devletlerindeki demiryollarının benzerlerinin Osmanlı topraklarında da yapılması gereğinden bahsetmiştir⁹.

⁵ Ali Satan, "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", *Osmanlı'da Ulaşım -Kara-Deniz- Demiryolu-*, (Ed. Vahdettin Engin vd.), Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 210. (ss. 209-219).

⁶ Engin Deniz Akarlı (Haz.), *Belgelerle Tanzimat: Osmanlı Sadrazamlarından Âli ve Fuad Paşaların Siyasî Vasiyetnâmeleri*, Boğaziçi Üniversitesi Yay., İstanbul 1978, s. 25.

⁷ Donald Quataert, "19. YY'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 6, İletişim Yay., İstanbul 1985, s.1630. (ss 1630-1635)

⁸ Akarlı, *Belgelerle Tanzimat*, s. 7.

⁹ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yay., İstanbul 1994, s. 21.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son aşrındaki bir takım çabaları, bürokrasinin tümleşik olarak sadece modernleşme kaygıları ile açıklamak elbette eksik kalacaktır. Avrupa'da ilmi anlamda yaşanan gelişmelerin siyasî, iktisadî, sosyo-kültürel yansımaları bu bakımdan önem taşımaktadır. İmparatorluğun bekası adına yürütölen politikaların imparatorluğun hasımları konumundaki Avrupa devletleri karşısında her alanda geri kalmışlığı engellemek niyetiyle uygulamaya konduğunu söylemek mümkündür. Zira dönem itibariyle Osmanlı İmparatorluğu, Batı karşısında sadece siyaseten değil aynı zamanda iktisadî ve kültürel yönlerden de bir geriliğe itilme tehlikesiyle karşılaşmıştır. Bu sebeple imparatorluğun idarî olarak askerî kapasitesi, merkeziyetçi tutum/tutumları ve ekonomiyi sürekli kontrol altında tutma girişimleri çerçevesinde bir demiryolu politikası izlediğini söylemek de mümkündür¹⁰. Bu minvalde izlenmiş olan bir demiryolu politikası gereği imparatorluğun sahip olduğu sınırlı imkânlar da göz önüne alınarak Avrupalılardan gelen teklifler süratle değerlendirilmiştir. Özellikle imparatorluğun bu konudaki niyetlerinin de açığa çıktığı yıl olarak 1830'da, Batılılar tarafından İstanbul'a bir takım tekliflerde bulunduğu bilinmektedir. Teklifler, ilk etapta İngilizlerden gelmiştir. Ancak merkezî yönetimin bu konudaki kararından hemen önce imparatorluk sınırlarında ilk hattın 1 Eylül 1851 tarihinde Kahire-İskenderiye arasında yapılmış olduğunu ve bu hattın da Osmanlı topraklarında döşenmiş olan ilk hat olduğuna dikkat etmek gerekmektedir¹¹. Zira sömürgecilik konusunda birbirleriyle amansız bir yarışa girmiş olan emperyalist ölkeler için Osmanlı topraklarında nüfuz alanları elde etmenin en etkili yolu demiryolları yapımından geçmiştir¹².

Dönem itibariyle deniz yolları konusunda ki özellikle uzun seyahatlere dayanlı gemilerin yokluğu ve bu arada Süveyş Kanalı'nın henüz açılmamış olması dolayısıyla Akdeniz'den Basra Körfezi'ne ulaşacak bir karayolu yapma düşüncesi doğmuştur. İngiliz Topçu Miralay Fransis Chesney, henüz 1829-1832 yılları arasında Fırat ve Dicle Nehirlerinde seyrüsefer konusunda incelemelerde bulunmuş ve Hindistan'a ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla bu nehirlerde vapur işletmeciliğine yönelik bir şirket kurulmasını teklif etmiştir¹³. Chesney, başkanlığını yaptığı bir heyetle Dicle'nin güney kesimini ve Fırat'ın Birecik'e ait olan kolunu incelemiştir. Bu incelemeler sonucunda Fırat'ı Akdeniz'e bağlayacak bir kanal, bir şose veya bir demiryolu hattının hayata geçirilebileceğini ifade etmiştir. 1856 yılında Chesney tarafından yapılan bu teklif, Türkiye topraklarında demiryolu inşası için atılan ilk adım olmuştur¹⁴. Bu fikrin ortaya çıkmasında özellikle suların seviyesinin azaldığı zamanlarda nakil

¹⁰ A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., İzmir 2002, s. 40.

¹¹ Satan, "Osmanlı Devri Demiryolu", s. 310.

¹² Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 42.

¹³ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 4.

¹⁴ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 4.

işlerinin sıkıntıya düşeceği düşüncesi etkili olmuştur. Bu sebeple Fırat'tan yararlanmak yerine Fırat Vadisi'ni takip etmek suretiyle Bağdat'tan geçerek Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayacak bir demiryolu hattının inşa edilmesi fikri daha uygun görülmüştür. Bu yıllarda demiryollarından taraf olan İngilizler, Hindistan yolu için sadece bu Bağdat hattı parçasıyla yetinmeyip İstanbul'u da içine alan ve Basra'da son bulacak olan bir hattın inşa edilmesini dahi teklif etmişlerdir. Ancak kısa zaman sonra gemicilikte meydana gelen gelişmelerle birlikte 1846 yılında İngiltere'den Mısır'a ve Süveyş Kanalı vasıtasıyla Kızıldeniz üzerinden Hindistan'a posta nakledebilecek bir gemicilik şirketi kurulunca İngiltere, söz konusu demiryolları fikrinden bir süreliğine vazgeçmiştir. 1850 yılında ise Chesney, düşündüğü hattın inşası amacıyla tekrar teşebbüse geçmiştir. Chesney, Dr. Thomson adındaki bir İngiliz ile beraber özel sermaye hesaplarına başvurmuş ancak Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa devletleri ilişkilerinde yeni bir safha açan Kırım Savaşı'na kadar (1853-1856) demiryolu fikri uygulamaya konulamamıştır.

Hususî Şirketlerin Demiryolu İnşaatı Konusundaki Rekabetleri

Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa devletleri arasındaki statüsüne mukabil olarak İngiltere ve Fransa, Türk topraklarında azımsanamayacak derecede ticarî konum sahibi olmuşlardır. İngiliz ve Fransız sermayeleri, daha çok sermaye sahiplerinin menfaatine uygun şekilde demiryolları inşaatında değerlendirilmeye başlanmıştır. Babıali, demiryollarının gözle görülür faydalarından yola çıkarak yayınladığı Tanzimat Programı'nda, ülkenin sahip olduğu kaynaklarını işletebilmek için modern ulaşım araçlarının temini lüzumunu göz önüne almıştır. Bu yönde Babıali, özellikle tarım bölgelerinin birbirleriyle ve denizle bağlantısını sağlayacak olan bir demiryolu şebekesinin hayata geçirilmesi lüzumunu hissetmiştir.

İskenderiye-Kahire hattının önemini belirtirken bu hattın, Osmanlı topraklarında ilk demiryolu hattı olmasının yanında, aynı zamanda proje olarak Avrupa dışında yapılan ve Afrika kıtasının da ilk demiryolu hattı olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Bu durum, Avrupalıların ve özellikle de İngiltere'nin yukarıda ifade ettiğimiz şekilde beslemiş olduğu uzun vadeli emperyalist politikaların bir ürünüdür. İngiltere'nin söz konusu emperyalist politikaları çerçevesinde son derece önemli bir konum olarak kabul edilen İzmir'den yola çıkarak bölge içinde bir demiryolu proje imtiyazını Osmanlı yönetiminden koparmak adına gayet bonkör davranmış oldukları da bilinmektedir. İngiltere'nin bazı girişimcileri bu konuda elde edilebilecek imtiyazlar adına oldukça çaba sarf etmişlerdir. Bu sebeplerden dolayı Tanzimat dönemi ulaşım programını tatbik etmeye bilhassa arzu duyan ilk devlet İngiltere olmuştur. Neticede 23 Eylül 1856 tarihinde İzmir-Aydın arasında bir demiryolu hattı inşa

etme düşüncesi, İngiliz sermayesi olan İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolları Şirketi ile hayata geçirilmiştir. İmtiyaz, Joseph Paxton, George Whytes, Williams ve Augustus Rixon'un temsilcisi Robert Wilkin'e verilmiştir¹⁵. Robert Wilkin ve İzmir'de ticarî faaliyetlerde bulunan bu dört İngiliz tüccarı, almış oldukları imtiyazı hiç vakit kaybetmeden İngiltere'de satmışlardır. İmtiyazın yeni sahipleri 1857 yılının Mayıs ayında İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni kurarak üç kısımda tamamlanacak olan bir plan hazırlayarak Babıali'ye onaylatmayı başarmışlardır. Böylece 1857 yılının Eylül ayında inşaata başlamak için gerekli izni almışlardır¹⁶. Bu çabalar, Batılı emperyalist güçlerin ileriye dönük planlarının tezahürleridir. Yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, daha önce Fuat Paşa gibi kimi bürokratların dile getirmiş olduğu şekilde, bazı sakıncaları dikkate almayarak verilmiş olan imtiyazların, uzun vadede Osmanlı İmparatorluğu'na ne kaybettirmiş olacağına hesabının da yapılmış olduğu dikkat çekmektedir. Mübahat S. Kütükoğlu'nun da vurgulamış olduğu gibi Hariciye Arşivi'ndeki tarihsiz ve imzasız bir vesikadan; "*İzmir'den başlayan iki demiryolunun İngilizler elinde olması, liman ve rıhtımın da İngilizlerin tasarrufuna girmesi halinde Anadolu'nun anahtarının İngilizler'e geçeceği, bunun ticarî hayat dışında da tesirli olacağı ve neticede devletin maddî ve manevî zarar ve tehlikelerle karşılaşacağı...*" yolunda Babıali'ye uyarılarda bulunulmuş olduğu anlaşılmaktadır¹⁷. Dolayısıyla bu belgeyi, Kütükoğlu'nun belirtmiş olduğu şekilde İngiltere'nin Anadolu üzerindeki emellerinin daha o zaman anlaşılmiş olduğunun açık bir delili¹⁸ olarak kabul etmek mümkündür. İlk imtiyazı müteakip yıllarda Osmanlı topraklarında yer alan şimdiki Romanya'ya ait Cernavoda-Köstence arasındaki diğer imtiyaz da bir İngiliz şirketine verilmiştir¹⁹. Demiryolları konusunda imtiyazların sürekli arttırılmış olması, devletin bir zaafı olarak son derece zararlı sonuçlar doğurmuş, İzmir rıhtımının devletleştirilmesi zaman almış ve borcun ödenmesi Türkiye Cumhuriyeti'ne kalmıştır²⁰.

1856 yılında kurulan ve 1859 yılında faaliyete geçmiş olan Süveyş Kanalı Şirketi, Hindistan yolunda İngilizler'e rakip olduğu için bu rekabeti kırmak adına İngiltere, Bağdat hattı projelerini tekrar ele almıştır. Böyle bir durumda ise daha önce amacını gerçekleştirilemeyen Chesney tekrar girişimlere başlamıştır. Chesney, Hindistan demiryolculuğunda şöhret kazanmış olan Andrew ile birlikte Fırat Vadisi Demiryolları Şirketi'ni kurmuştur. Bu suretle bir taraftan

¹⁵ Satan, "Osmanlı Devri Demiryolu", s. 310.

¹⁶ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul 1974, s.51-53. (Nakleden: Mübahat S. Kütükoğlu, *İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1979, s. 498).

¹⁷ Kütükoğlu, *İzmir Rıhtımı İnşaatı*, s. 551-552.

¹⁸ Kütükoğlu, *İzmir Rıhtımı İnşaatı*, s. 552.

¹⁹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 4.

²⁰ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 4.

Fırat bölgesinde incelemeler yapmış, diğer taraftan da İstanbul'da imtiyaz peşinde koşmuştur. Başlangıçta maddi yardımda bulunması için başvurduğu İngiliz Hükümeti, bu yardımı reddetmiştir. Bununla birlikte Süveyş Kanalı'nın yapıcısı Lesseds, Bağdat hattı projesinin başarısız olması için elinden geleni yapmıştır. Lesseds'in çabaları yanında Kahire'den Süveyş'e bir demiryolu yapılmış olduğundan ve Hindistan'a ulaşım bir yönüyle kolaylaştığından dolayı Chesney'in projeleri yine sonuçsuz kalmıştır²¹.

İzmir-Aydın demiryolu imtiyazı ise 90 seneliğine verilmiş ve 30.6 milyon frank tahmin edilen sermayesi için hükümet tarafından %6 teminat faizi verilmiştir. Şirketin az sermayesi yanında masrafların fazla olmasından dolayı inşaat oldukça ağır ilerlemiştir. Hatta inşaat için verilen 4 senelik zaman dolduğunda ancak 43 kilometrelik bir kısım yapılabilmektedir. Bu süre içerisinde de şirketin inşaata harcayacak parası kalmamıştır. Bu olumsuzluklar üzerine şirket, hükümetle uzun süren görüşmelere başlamıştır. Neticede 26 Mart 1861 tarihinde verilen yeni bir izin ile birlikte sermaye, 45.5 milyon franga çıkarılmış ve güzergâh da yeniden düzenlenmiştir. Ancak 34 kilometre yapıldıktan sonra eski sıkıntılar yeniden başlamıştır. Bunun üzerine 9 Temmuz 1863 tarihinde sermaye, 47.5 milyon franga çıkarılmış ve süre uzatılmıştır. Bu suretle ilk imtiyaz tarihinden 11 sene sonra 1 Temmuz 1866 tarihinde Aydın'a ulaşılarak 130 kilometrelik hattın inşası sona ermiştir²².

Aydın hattı inşa edilirken Price adındaki İngiliz, 20 milyonluk bir sermaye koyarak %6 faiz teminatıyla birlikte 4 Temmuz 1863 tarihinde İzmir-Kasaba hattı imtiyazını almıştır. Bu hattın Bornova'ya bir şube açması şartı da eklenmiştir. İnşaat, 1864 yılında başlamış ve 10 Ekim 1865 tarihinde Manisa'ya kadar olan 66 kilometre ve 10 Ocak 1866 tarihinde Kasaba'ya kadar toplam 93 kilometre seyrüsefere açılmıştır. Bu iki hat, oldukça pahalıya mal olmuş ve ilk zamanlar masraflarını karşılayamamıştır. Çünkü şirketler inşaattan büyük bir kazanç beklemişler ve işletmenin ucuzluğunu sağlayacak inşaat tarzını benimsemişlerdir²³.

Sultan Abdülaziz ve Sultan II. Abdülhamid Döneminde Demiryolları Yapım Çalışmaları

Osmanlı devri için demiryolları konusunda ciddi girişimlerin Sultan II. Abdülhamid döneminde olduğu bilinmektedir. Öncülü olan Sultan Abdülaziz'in ise demiryolu konusuna tamamen kayıtsız kalmadığını da burada söylemek

²¹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

²² *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

²³ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

gereği doğmuştur. Sultan Abdülaziz'i demiryolları konusunda üst düzey bürokratların telkinlerinin ne derecede etkilediği tartışmasını bir yana bırakarak onun donanma konusundaki hassasiyetlerinin demiryollarına yeterince eğilmesine engel teşkil ettiği yönündeki bir görüşe²⁴ hak verilebilir. Ancak Sultan Abdülaziz'in İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak -bu bağı kültürel bir bağ olarak da kabul etmek mümkündür- olan demiryolu için başlatmış olduğu çalışmaları da göz ardı etmemek gerekmektedir.

Sultan Abdülaziz'in bayındırlık işlerine göstermiş olduğu ilgi, ilk defa Nafia Nezareti'nin teşekkülünde önemli bir rol oynamıştır. İlk Nafia Nazırı olan Ethem Paşa, şose ve demiryollarıyla tüm ülkeyi kapsayacak bir ağ kurulması için büyük projeler yaptırmıştır. Projelerin gerçekleşmesi için iane ve vergi usullerini ortaya koymuştur. Ethem Paşa'nın projeleri kapsamında şose inşaatı için yeterli gelecek olan gelir kaynakları, demiryolları için son derece yetersiz kalmıştır. Sultan Abdülaziz, Paris sergisini ziyaretten döndüğü sırada yanında bulunan bankerlerle de görüşmüştür. Bunun için bizzat kendisinin başlattığı çalışmaları devam ettirmesi amacıyla 1869 yılında Nafia Nazırı Davut Paşa'yı Avrupa'ya göndermiş olduğunu hatırlamakta fayda vardır. Davut Paşa, gerçekleştirmiş olduğu seyahatinin neticesinde 17 Nisan 1869 tarihinde Paris'te Baron Hirsch ile 85 yıllığına ve 2.000 kilometrelik bir hat imtiyazı antlaşması imzalamıştır²⁵. Bu imtiyaz sayesinde 1871-1874 yılları arasında Rumeli, kullanışlı bir demiryolu şebekesine kavuşmuştur. Ancak Baron Hirsch'e verilen bu imtiyazdan edinilen tecrübeyle hususî şirket imtiyazlarının hükümete daha çok külfet getirdiği anlaşılmış ve Anadolu'da yapılması düşünülen hatların bizzat devlet eliyle yapılmasına karar verilmiştir. Bu yüzden Sultan Abdülaziz, İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak ve Anadolu'nun ana damarını oluşturacak bir demiryolunun yapılmasını emretmiştir²⁶. Bu amaç için Avrupa'dan mühendisler çağrılmıştır. Birinci şube olan Haydarpaşa-İzmit hattı, üç kısma bölünmüş, birinci ve ikinci kısımlar D'Ostoya ve Eckerlin isimlerinde iki müteahhide ihale edilmiş ve üçüncü kısım ise idareten inşa edilmeye başlanmıştır²⁷. İnşaat, 4 Ağustos 1871 tarihinde başlamış ve yol, 22 Eylül 1872 tarihinde Pendik'e, 1 Aralık 1873 tarihinde Gebze'ye ve Ağustos 1873'de İzmit'e ulaşarak 91 kilometrelik şube tamamlanmıştır²⁸. Ancak yönetimin model olarak yapmak istemiş olduğu bu hat hem pahalıya mal olmuş hem de kötü yapılmıştır.

Osmanlı yönetimi, demiryolu inşaatını bir taraftan İzmir'de denemek istemiştir. Hükümet, 1872 yılında Kasaba Demiryolları Şirketi ile anlaşarak

²⁴ Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 48.

²⁵ Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 43.

²⁶ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

²⁷ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

²⁸ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 6.

Kasaba hattının Alaşehir'e kadar uzatılması işini üzerine almış ve inşaatı Bayliss adında bir İngiliz'e havale etmiştir. Böylece 76 kilometrelik bu hattı, 13 Mart 1875 tarihinde işletmeye açmıştır. İzmir-Kasaba kısmının teminatından vazgeçmek ve imtiyazı 16 seneye (13 Mart 1891 tarihine kadar) indirmek karşılığında hükümet, bu 76 kilometrenin işletmesini 16 sene için başka bir tazminat talep etmemek şartıyla Kasaba Demiryolları Şirketi'ne ihale etmiştir.

Bağdat Valisi Mithat Paşa da bu hatların yapımı sırasında Avrupa'dan mühendisler çağırarak bazı projeler hazırlanmış ve ülkede ilk kez Bağdat tramvayları ile Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur seferleri yapılmasına çalışmıştır. Mithat Paşa, sadrazam olduktan sonra da Trablus Şam'dan Humus ve Zor yoluyla Fırat'ı takip ederek Bağdat'a kadar ulaşan bir demiryolu hattı için inceleme dahi yaptırmıştır.

Osmanlı idaresi, programsız ve gelişigüzel bir inşaat faaliyetinin bir fayda vermeyeceğini anlayınca başka bir çare düşünmüştür. Bu suretle Baron Hirsch'in Rumeli demiryolları projesinin de yapıcısı olan ünlü mühendis Wilhelm Pressel'i, Osmanlı Anadolu Demiryolları genel müdürü olarak çağırması ve son derece muntazam bir demiryolu şebekesinin kurulması görevini vermiştir²⁹. Pressel, titiz bir çalışma sonucunda Anadolu'nun ana hatlarını oluşturacak olan bir projeyi hazırlamıştır. Pressel'in amacı, sadece demiryolu idaresinin para kazanması olmamış aynı zamanda devletin bu hatlardan faydalanarak ekonomik olarak ilerlemesi olmuştur. Pressel'in projesinde Bağdat hattı merkez ağırlık noktasını teşkil etmiştir. Ancak Pressel, Akdeniz'den değil İstanbul'dan başlayarak ve Anadolu'nun önemli şehirlerinden geçmek suretiyle Bağdat'a ulaşılmasının uygun olacağını düşünmüştür. Bunun yanı sıra hattı, birkaç yerden denize ulaştırarak şube hatlarıyla birleştirmek istemiştir. Pressel'in projesine göre 5.000 kilometrelik bu hat şu şekilde planlanmıştır³⁰:

Haydarpaşa-İzmit

İzmit- Ankara- Sivas- Diyarbakir- Musul- Bağdat- Basra

Süveyde- Antakya- Halep- Birecik- Diyarbakir

Samsun- Sivas

Mudanya- Bursa- Bozüyük

Eskişehir- Kütahya- Konya

Adapazarı- Ereğli

Sivas- Erzincan- Erzurum

Trablus Şam- Humus- Hama- Antakya.

²⁹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 6.

³⁰ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 6.

Wilhelm Pressel, Türkiye topraklarında dar hat inşasını ilk kez öne süren mühendistir. Pressel, inşasını düşünmüş olduğu Bağdat hattı ile bu hattı çeşitli yerlerde denize bağlayacak olan hatların geniş olarak yapılması halinde maddî açıdan zora düşüleceği konusunda oldukça ısrar etmiştir. Çünkü Pressel'e göre; daha ucuza inşa edilmesi mümkün olan ve her kilometresi 90.000 franga mal olacağı tahmin edilmiş olan bir dar hattın, uzun seneler boyunca Anadolu'nun ihtiyacını karşılayacağını iddia etmiştir. Pressel, ülkenin ekonomisinde önemli etkisi olacak olan demiryollarının hızla yapılmasını arzu etmekle beraber Anadolu'nun ekonomik olarak gelişmesini sağlayacak programların da hazırlanmasını istemiştir³¹. Osmanlı idaresi, Pressel'in görüşleri karışığında özellikle ana hatlarda dar hat uygulamasından ziyade geniş hat yapmayı tercih etmiştir. Hükümet, projelerin hazırlanmasını, güzergahların tespit edilmesini beklemeden bir milyar franklık bir demiryolu istikrazı akdine teşebbüs etmiş ise de bu gerçekleşmemiştir. Buna rağmen İzmit'ten Ankara'ya ve Mudanya'dan Bozüyük'e doğru iki hattın inşasına başlanmıştır.

Pressel, bir taraftan ısrarlarının karşılık bulmamasından diğer taraftan da hiçbir hazırlık yapılmadan işe başlanmasından dolayı istifa etmiş ve memleketine dönmüştür. Pressel'in istifasından sonra Osmanlı yönetimi, demiryolu işini emaneten yapamayacağını anlayarak müteahhitlere başvurmaya mecbur kalmıştır. Mudanya- Bozüyük hattının ikinci derecede önemli olmasından dolayı Pressel'in programı gereği, dar hat olarak çalışmalara başlanmış ve 1875 yılında Bursa'ya kadar olan 42 kilometrelik kısmı yapılmıştır. Ancak sipariş edilen lokomotiflerin uygun olmaması, kış aylarında hattın büyük kısmının zarar görmesi ve istihkaklarını alamayan müteahhitlerin henüz tamamlanmayan hattın işlerine ara vermeleri dolayısıyla hat işletmeye açılmamıştır³². İzmit-Ankara hattında da Bursa hattında olduğu gibi başarısız olunmuştur. Hattın 5.5 milyon franklık bir harcamadan sonra müteahhitlere verilmesi konusunda sıkıntı yaşanmış ve Osmanlı idaresinin 1875 yılında yaşamış olduğu mali krizden dolayı bu çalışmalar sonuçsuz kalmıştır³³.

Osmanlı topraklarında bu sıkıntılar yaşanırken Avrupa'da Bağdat hattı konusunda rekabet tekrar hız kazanmıştır. 1869 yılında Süveyş Kanalı inşaatının bitmesi ile denizyolunun açılması üzerine Bağdat hattı sayesinde Hindistan'a bir yol açmak isteyen demiryolu şirketleri harekete geçmiştir. Chesney, 1876 yılında ölümünden önce Fırat sahili üzerindeki projesini bir defa daha ileri sürmüştür. Bundan başka Andrew ve daha bir çok kişi, Fırat'ı takip etmek suretiyle İskenderun'a yada Trablus Şam'a ulaşmayı içeren projeler ortaya koymuşlardır.

³¹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 45.

³² *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 45.

³³ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 46.

Hintli bir mühendis olan Latham, Pressel'in güzergahına uyan İskenderun-Halep- Birecik- Nusaybin- Musul- Bağdat- Basra güzergahını; Zwiedinek Südenhorst isminde bir mühendis de bunun mevcut olan Bağdat hattı güzergahına daha fazla yaklaşan İskenderun- Resulayn- Nusaybin- Musul hattını teklif etmişlerdir³⁴. Bu güzergahlardan başka Hayfa yada Sur'dan başlayarak çölden geçmek suretiyle Bağdat'a ulaşacak bir demiryolu yada Bağdat'ı Karedeniz sahillerine bağlayacak olan hatlar üzerine de projeler ortaya konmuştur.

Bağdat hattı meselesi İngiltere'yi bir hayli meşgul etmiştir. İngiliz Parlamentosu, 1871 yılında yaptığı gibi Bağdat hattı üzerinde incelemelerde bulunmak üzere bir komisyon kurulmasına karar vermiştir. Sir Stafforte Northercote'un başkanlığındaki bu komisyon, yapılan müzakereler sonucunda Hindistan'a Süveyş Kanalı'ndan başka bir yol bulunması gereğini kabul etmiştir. Müzakerelerde, Dicle sahilini takip eden bir demiryolu hattının Türkiye için daha uygun olacağı görüşü önem kazanmıştır. Bununla birlikte Fırat hattının kestirme bir yol olmak suretiyle İngiliz menfaatlerine daha uygun olacağı belirtilmiştir. Sonuç olarak Suriye sahilinden başlayıp Fırat sahilini takip ederek Bağdat ve Kuveyt'e varacak bir yolun Hindistan'a ulaşmakta en mükemmel yol olacağını belirten bir rapor hazırlanmıştır³⁵. Ancak rapora rağmen İngiltere Hükümeti, bu hattın imtiyazını alacak olan şirkete teminat veremeyeceğini duyurmuştur. Bu durumda malî yönden sıkıntıda olan Osmanlı İmparatorluğu'ndan da teminat alamayacaklarını bilen şirketlerin ümitleri kırılmıştır. Diğer taraftan İngiltere, Süveyş Kanalı hisselerinden büyük çoğunluğunu alarak kanal üzerinde nüfuz sahibi olunca, Bağdat hattı meselesi üçüncü kez tekrar kapanmıştır.

İngiltere'de bu gelişmeler yaşanırken Filistin topraklarında da demiryolu inşası için bir takım girişimlerde bulunulmuş olduğu görülmektedir. 1864 yılında Alman kökenli Amerikalı bir mühendis olan Dr. Zimpel ile hükümet tarafından görevlendirilerek Filistin haritasını yapan Humann bir proje hazırlamışlardır. Projede gösterilen hat, Şam-Der'a-Vadi-i Şeria- Kudüs- Yafa ve şubelerinden oluşmuştur. Bu projenin bir bölümünü oluşturan Yafa- Kudüs hattı imtiyazı 1873 yılında bir Fransız şirketine verilmiştir. Ancak bu şirket, takip eden yıllarda birkaç defa işe başlamış ise de hat tamamlanamamıştır. 1870-1872 yılları arasında Yemen'de kumandanlık yapmış olan Binbaşı Ahmet Reşit Bey'in Cidde- Mekke arasında bir demiryolu yapılması yönündeki teklifi de bu döneme rastlamıştır³⁶. Bu teklif, ilk kez Hicaz hattının inşası fikrinin çıkış noktasını teşkil etmesi bakımından önemlidir.

³⁴ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 46.

³⁵ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 46.

³⁶ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 46.

Demiryolu İşlerinin Beklemeye Alınma Devresi

Cülus değişikliği başta olmak üzere, iç siyasette meydana gelen önemli olaylar ve bunların yanı sıra savaşlar dolayısıyla Osmanlı İdaresi bir süre için demiryolu işleriyle ilgilenememiştir. 1880-1881 yılları arasında malî durumun biraz düzelmesi üzerine tekrar demiryolu meselesi ele alınmıştır.

Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, 6 Haziran 1880 tarihinde hükümete vermiş olduğu layihada büyük bir nafia projesine yer vermiştir. Bu projede, Anadolu'da yapılması düşünülen ve teklif edilen demiryolları önemli bir yer tutmuştur. Ancak devletin kendi imkanlarıyla bu işin altından kalkamayacağı bilindiğinden Hasan Fehmi Paşa da yabancı sermayesine başvurmanın gerekli olduğunu ileri sürmüştür. Hasan Fehmi Paşa'nın projesinin esasını Bağdat hattı oluşturmuştur. Bununla birlikte Haydarpaşa-İzmit-Eskişehir-Konya-Adana-İskenderun-Halep-Fırat Vadisi-Bağdat yolu diğerlerine tercih edilmiştir. Hasan Fehmi Paşa'nın, projesini oldukça geniş tutmuş olduğu anlaşılmaktadır. Zira bu ana hattın başka gerek ana hattın mevcut diğer hatlarla gerek çeşitli noktalardan denizle irtibatını sağlamak için şu hatlar da proje kapsamına alınmıştır:

Karaköy -Bursa

Eskişehir- Ankara

Afyonkarahisar- Alaşehir

İlgın- Aydın

Ereğli- Kayseri- Sivas- Erzurum

Halep- Diyarbakır

Bağdat- Basra

Samsun- Sivas- Diyarbakır

Trablus Şam- Humus

Halep- Humus- Şam- Kudüs- Yafa- El-Ariş³⁷.

Bu şekilde Hasan Fehmi Paşa'nın projesi 7.000 kilometreyi bulmuştur. Her bir kilometrenin 154.000 franga mal olacağı tahmin edilmiştir. Ancak kendisinin bu teşebbüslerine rağmen ülkede bu dönemde demiryolu işleri oldukça kötü durumda seyretmiştir. Devlet tarafından yönetilen Haydarpaşa-İzmit hattının sürekli tamirat masrafları çıkarması ve memurların kötü idaresi yüzünden hat zararlı çalışmış ve bu sebeple devlet, hattın her sene işletme açığını tamamlamak zorunda kalmıştır. 21 Nisan 1880 tarihinde ise bu hattın işletmesi bir şirkete ihale edilmiş olsa da kısa sürede şirket ile devlet arasında anlaşmazlık çıkmış ve şirket, kirayı vermeden işletmeyi bırakmıştır³⁸.

³⁷ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 47.

³⁸ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 47.

Bu dönemde İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatları da Haydarpaşa-İzmit hattından daha iyi durumda değildir. İnşaatı oldukça masraflı olmuş bu hatların amortismanı da zor olmuş ve devlet de vadettiği kilometre teminatını karşılayamamıştır. Ancak Aydın hattı imtiyaz şartlarını kendi yararına düzeltmiş ve yeni şubeler yapılmasını başarabilmiştir. Şirket,16 Temmuz 1876 tarihli sözleşme ile imtiyaz süresini 1 Ocak 1910 tarihine kadar uzatmakla birlikte hattın Aydın'dan Kuyucak'a kadar 56 kilometre uzatılması imtiyazını da almıştır. Ayrıca 1 Temmuz 1879 tarihli sözleşme ile de Kuyucak-Sarayköy (45 kilometre), Torbalı-Tire (48 kilometre) hatlarının imtiyazını da almayı başarmıştır. Bu yeni hatlardan Aydın-Kuyucak hattı 1881 Ağustos'unda, Kuyucak-Sarayköy hattı 1882 Haziran'ında, Torbalı-Tire hattı ise 1883 Kasım ayında işletmeye açılmıştır. Bunların dışında Kasaba hattı şirketi de Alaşehir'e kadar ulaşmak için hükümete başvurmuş olsa da şirket, yeni imtiyazlar almayı başaramamıştır³⁹.

Dönem itibariyle yapılmış olan bir diğer önemli hat ise Mersin- Adana hattıdır. Baron Evain de Vandeuve, 20 Ocak 1883 tarihli imtiyazına dayanarak 31 Ocak 1885 tarihinde Londra'da Mersin- Tarsus- Adana Şirketi'ni kurmuştur. Bu şirketin İngiliz sermayesi yanında Türk ve Fransız sermayesi de olmuştur. Hat, 2 Ağustos 1886 tarihinde işletmeye açılmış ise de kendisinden beklenileni sağlayamamıştır⁴⁰.

28 Aralık 1882 tarihinde Beyrutlu Sursok Biraderler, Akka ve Hayfa'yı Şam'a bağlayan bir demiryolu imtiyazı almışlar ve Alman mühendis Mösyö Schumacher'e bir proje hazırlatmışlardır. Ancak bu hattın yapılmasına daha öncelerden de taraftar olan ve bölgedeki Yahudilerin refahı için Filistin topraklarının gelişmesine uğraşan İngiliz Oliphant'ın destek ve yardımına rağmen, hattın inşası için gerekli olan sermayeyi sağlayamamışlar ve imtiyazı kaybetmişlerdir.

İngiltere, daha önceleri Bağdat hattı üzerinde karamsar davranmış ve birkaç kez bu konuyla ilgili girişimleri askıya almıştı. Ancak Rus Harbi'nden ve Kıbrıs'ı işgal etmesinden sonra tekrar Bağdat hattı meselesine ilgi duymaya başlamıştır. Süveyş Kanalı işletmesinin yolunda gitmemesi de bu ilgiyi arttırmıştır. Bunun üzerine 1878 yılında Londra'da Sutherland Dukasının başkanlığı altında Fırat hattının yapılmasına yönelik bir cemiyet kurmuşlardır. Hükümet, bu konuda en uygun güzergahın belirlenmesi için ünlü Afrika gezgini Kamerun'u görevlendirmiştir⁴¹. Kamerun, on proje arasından iktisadî önemi dolayısıyla Trablus- Humus- Halep- Urfa- Nusaybin- Musul- Dicle'nin sağ

³⁹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 47.

⁴⁰ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.

⁴¹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.

yakası- Bağdat ve Benderbuşeyr⁴² hattını tercih etmiştir. Ancak bu keşif çalışmasından bir sonuç alınamamış ve işe başlanmamıştır⁴³. 1882 ve 1883 tarihlerinde Cazalet ve Tancred adlarında iki girişimci, hattın iki tarafında yer alan arazi dahilinde Yahudileri ikamet ettirmek şartıyla Trablus- Humus- Halep- Fırat sahili- Bağdat- Basra hattı imtiyazının kendilerine verilmesini talep etmişler ise de bu proje de bir sonuca ulaşmamıştır⁴⁴.

Süveyş Kanalı'nın 1886 yılından itibaren elverişli bir konuma gelmesinden sonra İngiltere'nin Bağdat hattına ilgisi de sona ermiştir. İngilizlerin bu geri çekilişi sonucunda Fransızlar Bağdat hattı konusuna eğilmişlerdir. Fransızlar, Bağdat hattının tamamını inşa etmek yerine Akdeniz- Halep- Bağdat- Basra, Bağdat- Necef ve Hanekin'in bazı bölümlerini yapmakla yetinmeyi tercih etmişlerdir. Ancak Osmanlı yönetimi, bu şekilde parça parça hat yaptırmayı uygun görmediği gibi Bağdat hattını Akdeniz'den başlayarak yaptırmayacağını kesin bir şekilde ifade etmiştir. Yönetim, Pressel projesine uygun olarak Ankara-Sivas- Diyarbakir yoluyla Bağdat'a ulaşmayı tercih etmiş ve bazı imtiyaz talepleri ile görüşmeye girişmiş ise de bu görüşmeler sonuçsuz kalmıştır.

1888 yılında İstanbul'da bulunan Stuttgart Württembergische Vereinsbank müdürü Kaulla, Pressel projesinden yola çıkarak İzmit- Ankara hattının imtiyazına talip olmuştur. Kaulla, Deutsche Bank adına hareket etmiştir. Bankanın direktörü Dr. Siemens ise imtiyazın elde edilmesi için büyük gayret sarf etmiştir. Kaulla, 15.000 franklık kilometre teminatı ve bazı vergilerin bu teminata karşılık olarak gösterilmesini istemiştir. Hükümet, önce bu şarta uymayı istememiş ise de Deutsche Bank imtiyaza karşılık 37.5 milyon franklık bir borçlanma akdini kabul edince 4 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz sözleşmesi akdi gerçekleşmiştir⁴⁵.

Emperyalist Politikalar Çerçevesinde Osmanlı Topraklarında Hususî Şirketlerin Faaliyetleri Devresi

Sultan II. Abdülhamid döneminde demiryolları konusunda takip edilen politika, dış politikada yaşanan dönüşümle birlikte farklı bir ivme kazanmıştır. Sultan Abdülhamid'in benimsemiş olduğu Panislamist politika, İngiltere gibi rakip karşısında geri planda kalmayı kabul edemeyen ve sürekli genişleme politikasını benimsemiş olan Almanya'nın stratejileriyle keşiştir.

⁴² Basra Körfezi'nde bir liman şehri (Tahir Sezen (Haz.), *Osmanlı Yer Adları*, T.C Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 2017, s. 103).

⁴³ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.

⁴⁴ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.

⁴⁵ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.

1875 yılında Süveyş ve 1878 yılında Kıbrıs'ı ele geçirerek Ortadoğu'yu kontrol etmek suretiyle Hindistan yolunu güvence altına alan İngiltere için artık Anadolu demiryollarının önemi kalmamıştır. Bu yüzden Ortadoğu'ya açılma gereksinimi duyan Almanya da Anadolu demiryollarının yapımına talip olmuş ve böylece Alman sermayesi, Osmanlı İmparatorluğu'na Bağdat Demiryolu Projesi ile gelmiştir⁴⁶. Sultan'ın, demiryolları sayesinde ülke içerisinde ekonomik faaliyetlerin hız kazanacağı, eyaletlerde olası asayiş bozukluklarına derhal müdahale imkânı bulunacağı, taşra ile merkez arasındaki irtibatın kuvvetleneceğine dair inancı, büyük projelerin ortaya konmasında etkili olmuştur. Sultan Abdülhamid'in Bağdat Demiryolu Projesi ile 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'ndan (93 Harbi) sonra Anadolu'ya göç etmek zorunda kalmış olan Balkan, Kafkas ve Kırım göçmenlerini, Bağdat hattı bölgesindeki topraklara yerleştirerek buraları üretime açmak, diğer yandan da ekonomik sirkülasyonu kolaylaştırmak ve bölgedeki asayiş ile birlikte merkezle olan irtibatı sağlamak amacıyla kısmen de olsa başarılı olduğunu söylemek mümkündür⁴⁷. Almanlar ise Doğu üzerindeki amaçları çerçevesinde Anadolu ve Mezopotamya'nın zenginliklerini değerlendirmek istemişlerdir. Bu niyetler istikametinde demiryolu için verilen garanti akçesi Osmanlı maliyesi için oldukça ağır bir borçlanma getirmiş olsa da Almanların demiryolu döşeme tekniğinin Fransız ve İngiliz tekniklerine göre kıyaslanamayacak düzeyde hızlı olduğunu⁴⁸ da belirtmek gerekmektedir.

İzmit- Ankara hattı imtiyazının verilmesinden sonra Türkiye'de demiryolları yeni bir devreye girmiştir. Özellikle Sultan Abdülhamid, demiryollarının öneminin farkında olduğu için dışardan büyük sermaye sahiplerini çağırarak, sermayedarları teşvik etmek için imtiyazlarda kilometre teminatı yöntemini uygulamıştır. Padişah, bununla birlikte söz konusu teminatı Düyun-u Umumiye aracılığıyla zamana yaymıştır. Bu şartlar altında dışarıdan oldukça fazla imtiyaz talepleri gelmiştir. Babialı yönetimi, daha çok hatların askerî önemine dikkat etmiş olduğundan yalnız askerî önemi olan hatlar için kilometre teminatı vermiş ve dar hat imtiyazlarına teminat vermekten kaçınmıştır.

888- 1893 yılları arasında ikisi Rumeli'de 530 kilometre, on dördü Anadolu'da 4.820 kilometre ve toplamda 5.350 kilometre uzunluğunda 16 demiryolu imtiyazı verilmiştir. Bunlardan yalnız 376 kilometrelik dördünün dar hat ve diğerlerinin ise geniş hat olarak inşa edilmesine karar verilmiştir. Bu on altı imtiyazdan dördü sadece düşüncede kalmış, diğerleri inşa edilmiştir. Bu imtiyazlarda sermayedarlar hemen tamamıyla ya Almanlar yada Fransızlar olmuştur.

⁴⁶ Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları, (Yapısal ve Ekonomik Sorunlar 1918-1920)*, T. C. Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2001, s. 8.

⁴⁷ Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 44.

⁴⁸ İlber Ortaylı, İsmail Küçükkaya, *Cumhuriyet'in İlk Yüzyılı (1923-2023)*, Timaş Yay., İstanbul 2012, s. 30.

İmtiyazlar sayesinde Anadolu'daki demiryollarının uzunluğu 9 sene içinde 642 kilometreden 2.500 kilometreye çıkmıştır. Ancak hükümetin teminat akçesi olarak kabullendiği miktarın günden güne artması üzerine Babiali, 1894 yılında aldığı bir kararla o zamana kadar imtiyazı verilenlerin ülke ekonomisine yapacağı katkıyı görmeden teminatlı imtiyaz vermeyeceğini duyurmuştur⁴⁹. Ancak yönetim, bu karar sebebiyle demiryollarının gelişimine engel olmamak için teminatsız inşası mümkün olabilecek dar hat imtiyazı taleplerine de kolaylık gösterilebileceğini ifade etmiştir. 4 Ekim 1888 tarihli bir imtiyaz sözleşmesine dayanılarak 23 Mart 1889 tarihinde Anadolu Demiryolları Şirketi kurulmuş ve genel müdürlüğüne de o zamana kadar Şark Demiryolları Müdürlüğü'nü yapmış olan Von Kühlmann getirilmiştir⁵⁰.

Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle 1871 yılından sonra yabancı şirketler yerine bizzat kendisinin demiryolu yapmak istediği bilinmektedir. Çünkü imtiyazlar, farklı devletlere verilmiş olsa da uzun vadede aynı emperyalist zihniyete fırsat sağlamıştır. Mesela şirketlerin başvuruları neticesinde eğer bir antlaşma yapılması söz konusu olursa antlaşma sırasında Osmanlı temsilcileri, yatırımcı şirket temsilcileri ve bunların yanı sıra ilgili şirketin mensubu olduğu Avrupalı devletin temsilcileri de hazır bulunmuştur⁵¹. Osmanlı yöneticileri, uzun vadede karşılaşılabilecek bu sakıncalardan dolayı devlet yatırımları yapmayı istemişler ancak bunu gerçekleştirememişlerdir. Zira imparatorluğun maliyesinin 1875 yılında iflas ile karşılaşmış olması, devlet yatırımlarını durdurmuş ve Hicaz Demiryolu hariç bütün hatların yabancı sermaye ile yapılmasına sebep olmuştur⁵². Bu zorunlu sebep/sebeplerden ötürü imparatorluk topraklarının demiryolları bahanesiyle peşkeş çekilmiş olduğunu söylemek mümkün gözükmemektedir. Zaten sadece İngiliz ve Almanların değil gerek Fransızların gerek İtalyanların da Anadolu topraklarında ticarî yollarla kontrolü sağlamak istedikleri bilinmektedir. Batılıların bu niyetleri göz önüne alındığında, ülkeyi işgal eden emperyalist güçlerle bu güçlerin demiryolu kurmak istedikleri bölgeler arasındaki paralellik de fark edilmektedir⁵³. Nitekim imparatorluk topraklarında demiryolu imtiyazı verilen devletlerin sayısı kadar çeşitli etki alanlarının meydana gelmiş olduğu dikkat çekmektedir. Bu bağlamda her devlet kendi etkinliğini arttırmak için çaba sarf etmiş ve sonuçta Osmanlı'nın bir iç meselesi olması gereken demiryolları, çeşitli ülkelerin imparatorluk üzerinde bir etki kurma aracı ve yarışı halini almıştır⁵⁴.

Osmanlı topraklarındaki demiryolları konusu, bir başka yönüyle de emperyalist kuvvetleri kimi zaman birbirlerine karşı tedirginliğe sevk etmiştir. Mesela 1900 yılında Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında yapılan

⁴⁹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

⁵⁰ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

⁵¹ Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş*, s. 125.

⁵² Öztürk, s. 286.

⁵³ Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 45.

⁵⁴ Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş*, s. 10.

Karadeniz Antlaşması'na göre; Rus Çarı, Kafkasya'nın bitişiğinde yer alan Kuzey ve Doğu Anadolu'da yapılacak herhangi bir demiryolu projesini veto etme hakkını saklı tutmuştur⁵⁵. Bu tedirginliği, bir bakıma demiryolları aracılığıyla emperyalist politikaların birbiriyle çatışacağı şeklinde değerlendirmek de mümkündür.

Osmanlı yönetimi, Haydarpaşa- İzmit hattını işletme imtiyazını fesih hakkından yararlanarak ve şirketin protestolarını ciddiye almayarak 6 milyon frank karşılığında bu hattı 11 Ocak 1889 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi'ne satmıştır. Bununla birlikte hattın Haydarpaşa'dan Üsküdar'a kadar uzatılması ve Kütahya'yı Bursa'ya bağlayacak olan bir hattın imtiyaz hakkını da teminatsız olarak bu şirkete vermiştir. Ayrıca Ankara'dan ileriye doğru gidecek bir hatta karar verildiği takdirde yine bu hattın imtiyazı aynı şirkete bağlanmıştır.

Anadolu Demiryolu Şirketi, bir taraftan Haydarpaşa- İzmit hattını tamirle uğraşmış diğer taraftan da İzmit- Ankara hattı inşaat hazırlıklarını tamamlamaya çalışmıştır. Hattın inşasını da Küçük Asya Demiryolları Şirketi'ne ihale etmiştir. Bu şirket, Kont Vitali'nin Reji Jeneral Şirketi ile Frankfurt'taki Hulchman şirketinin sermayesiyle meydana getirilmiş olup inşaat müdürü Württemberg'li mühendis Kapp'tır. 1889 yılının Mayıs ayında başlamış olan inşaat işçileri arasında meydana gelen hastalıklara, eşkiyanın tacizlerine rağmen o zamana kadar görülmemiş bir hızla ilerlemiş ve aşağıda verilen tarihlerde son bulmuştur⁵⁶:

Tablo 1:

| Hat | Uzunluk (Kilometre) | Tamamlanma Tarihi |
|----------------------|---------------------|-------------------|
| Arifiye'ye kadar | 44 | 2 Haziran 1890 |
| Osmaneli'ne kadar | 64 | 9 Ekim 1891 |
| Bilecik'e kadar | 36 | 15 Mayıs 1891 |
| İnönü'ye kadar | 48 | 16 Mart 1892 |
| Alçıköy'e kadar | 72 | 18 Haziran 1892 |
| Sanköy'e kadar | 53 | 13 Ağustos 1892 |
| Beylikköprü'ye kadar | 62 | 2 Aralık 1892 |
| Polatlı'ya kadar | 20 | 12 Aralık 1892 |
| Ankara'ya kadar | 91 | 31 Aralık 1892 |

Anadolu hattında senede ortalama olarak 140 kilometrelik hat inşa edilmiş, Anadolu'nun diğer bölümlerinde de inşaat faaliyeti artmıştır. Aydın Demiryolları

⁵⁵ Sean McMeeikin, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, Çev. Azize F. Çakır, Picus Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 55.

⁵⁶ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

Şirketi ile de 30 Nisan 1888 tarihinde akdedilen sözleşme gereğince bu hattın imtiyaz süresi 25 sene daha uzatılmıştır. Aynı zamanda hattın Dinar'a kadar uzatılması ve Ödemiş'e, Denizli'ye ve Işıklı' ya şube hatları inşası imtiyazı da bu şirkete verilmiştir. Hükümet, Aydın hattının iki tarafından 40'ar kilometrelik mesafede başka bir şirkete imtiyaz vermemeyi de taahhüt etmiştir. Bunların karşılığında şirket ise o zamana kadar tedavülde kalan teminat akçelerini hükümete terk etmiş ve ilerideki teminat akçesi haklarından da vazgeçmiştir. İmtiyazı verilen bu hatlar ve bitiş tarihleri aşağıdaki gibidir⁵⁷:

Tablo 2:

| Hat | Uzunluk (Kilometre) | Tamamlanma Tarihi |
|------------------|---------------------|-------------------|
| Ödemiş'e kadar | 26 | 1888 Aralık |
| Dinar'a kadar | 145 | 13 Ekim 1889 |
| Denizli'ye kadar | 9 | 13 Ekim 1889 |
| Çivril'e kadar | 31 | 29 Aralık 1889 |
| Söke'ye kadar | 22 | 1890 Aralık |

Yukarıda yer verilen hatlar dışında Kasaba hattı ile yapılan bir sözleşme ile Manisa'dan Soma'ya kadar 92 kilometrelik bir hattın imtiyazı ve beş sene içinde Soma'dan Bandırma'ya ve Uşak'a doğru uzatılmasını içeren imtiyaz yine Kasaba hattı şirketine verilmiştir. Bunun yanında bu hat, 1890 yılında hükümet adına inşa edilerek işletmesi şirkete bırakılmış ve 13 Mart 1891 tarihinde şirketin imtiyaz süresi sona ermiş olduğu halde işletmeye devam etmesine izin verilmiştir.

Ankara, Aydın ve Soma hatlarındaki bu inşaat faaliyetleri sırasında Anadolu içlerine yapılacak hat için rekabet devam etmiştir. Bu rekabet, daha çok Afyonkarahisar- Konya ve Sivas- Diyarbakir hatları imtiyazı etrafında şiddetlenmiştir. Anadolu Şirketi, 1890 yılında Dr. Naumann aracılığıyla Ankara-Kayseri- Malatya- Diyarbakir hattının topoğrafya ve maden haritalarını da yaptırmıştır. Buna ek olarak Sultan Abdülhamid'in isteği gereği Sivas'a doğru da inceleme faaliyetlerinde bulunmuştur. Bu devrede, Anadolu hattının kuzeyinde kalmak ve bu hatta paralel olmak üzere İzmit'ten Sivas'a giden bir hat da söz konusu edilmiştir. Ayrıca Sivas'ı Samsun'a bağlayacak bir hattın önemi de çok geçmeden anlaşılmıştır.

1889-1891 yılları arasında Cotard adında bir Fransız, Samsun'dan başlayıp Sivas ve Diyarbakir'den geçen, Suriye sahillerini ve bu arada Ankara'yı da içine alan bir Bağdat hattı imtiyazı almak istemiştir. Ancak gerek bu girişim gerek

⁵⁷ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

Belçikalı Cockrill'in bundan daha geniş çaptaki projeleri sonuçsuz kalmış ve hükümet, Anadolu hattının uzatılmasını diğer projelere tercih etmiştir. 1892 yılında ise hükümet, Ankara'dan Sivas yoluyla Bağdat'a ulaşacak hattın hazırlıklarını yapmak istemiş ve 15 Şubat 1893 tarihinde Kaulla, Ankara-Kayseri hattı imtiyazını almıştır⁵⁸. Zamanında hükümetin inşa ettirmiş olduğu Mudanya- Bursa hattı ise son derece harap bir duruma düşmüştür. Beynelmül Vagon Şirketi'nin mühendisi olan Belçikalı Nagelmacker, bu hattın alınmasına ve Bandırma'dan başlayarak Konya'da biten diğer bir hattın imtiyazına talip olmuştur. 2 Ocak 1891 tarihinde hattın Çitli'ye kadar uzatılması hakkıyla birlikte Mudanya- Bursa hattı Nagelmacker'e 680.000 franga satılmıştır⁵⁹. Nagelmacker, 6 Ağustos 1891 tarihinde Bursa-Mudanya Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni kurarak Paris'te Batinyol firması aracılığıyla hattı yeni baştan tamir ettirmiştir. 18 Haziran 1892 tarihinde hattı işletmeye açmış ise de başarı gösterememiş ve 1894'de başka bir şirkete on beş seneliğine kiralayarak bir nevi yükten kurtulmuştur. Nagelmacker'in ikinci teklifi de değerlendirilmiştir. Buna göre; Bandırma'dan Balıkesir- Simav- Uşak- Afyonkarahisar yoluyla Konya'ya gidecek hattın imtiyazı, Afyonkarahisar'a kadar olan kısmı için 10.400 frank kilometre teminatıyla ve ileri kısım için teminatsız olarak 2 Mart 1891 tarihinde verilmiştir. Ancak Nagelmacker'in rakipleri Konya hattının yapılmasını ona bırakmak istememişlerdir. Bu rakiplerden birisi Anadolu Şirketi'dir. Bu şirket, Kütahya'dan Bursa yönüne demiryolu inşasındaki hakkı kullanmamış ve Eskişehir'i Konya'ya bağlamak istemiştir. İkinci rakip ise Aydın Şirketi'dir. Bu şirket de Dinar hattını yaparak Konya'ya doğru ilerlemeyi düşünmüştür. Bu rekabette kazanan, Anadolu Şirketi olmuştur. Böylece Ankara- Kayseri imtiyazı ile birlikte 16 Şubat 1893 tarihinde Eskişehir- Konya hattının imtiyazı da Anadolu Şirketi'ne verilmiş ve sözleşmede bu yeni hattın Bağdat hattı bölümünden olduğu belirtilmiştir⁶⁰. Kayseri hattı için kilometre teminatı, 17.614 frank ve Konya hattı için 13.892 frank olarak belirlenmiştir. Ancak Konya hattı için başlangıçta kilometre başına senelik teminatın 5.000 frangı geçmemesi kararı alınmış olsa da bu sınır, 19 Ocak 1898 tarihli bir sözleşmeyle 6.750 franga çıkarılmıştır.

Kayseri ve Konya imtiyazları gereğince Haydarpaşa- Ankara hattı senelik hasılatı 15.000 frangı bulduğu takdirde doğacak yükümlülükler konusunda farklı bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre şirket, hattı Kayseri'ye kadar uzatmayı ve Kayseri'den Sivas yoluyla Diyarbakir üzerinden Bağdat hattının inşasını üstlenmiştir. Bunun yanı sıra devlet, bu hatların bir an önce yapılmasını talep ederse lüzumu görülen kilometre teminatlarını vererek şirketi işe başlatma hakkını elde etmiştir.

⁵⁸ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

⁵⁹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 51.

⁶⁰ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 51.

Eskişehir'den itibaren Konya hattının yapımı 31 Ağustos 1893 tarihinde başlamıştır. Bu işe başlamak amacıyla bir inşaat şirketi teşkili beklenilmeden 77 kilometrelik birinci kısım Bonifay adında bir müteahhide ihale edilmiştir. Bundan sonra ise Anadolu Demiryolları İdaresi, Konya hattı inşaatını Kont Vitali'ye teklif etmiştir. Ancak Vitali'nin teklifi yüksek olduğu için başında Holçman ve Makinzen'in bulunduğu Eskişehir- Konya Demiryolu İnşaat Şirketi teşkil edilmiştir. Hastalıklara, kışın olumsuz şartlarına ve özellikle de kolera salgınına rağmen çalışmalar süratle ilerlemiş ve hattın çeşitli bölümleri aşağıda gösterildiği şekilde tamamlanmıştır⁶¹:

Tablo 3:

| Hat | Uzunluk (Kilometre) | Tamamlanma Tarihi |
|-----------------------------|---------------------|-------------------|
| Alayund ve Kütahya'ya kadar | 77 | 30 Aralık 1894 |
| Çekürler'e kadar | 20 | 28 Mayıs 1895 |
| Afyonkarahisar'a kadar | 75 | 4 Ağustos 1895 |
| Akşehir'e kadar | 98 | 27 Kasım 1895 |
| İlgin'a kadar | 58 | 9 Mayıs 1896 |
| Konya'ya kadar | 117 | 29 Temmuz 1896 |

Yukarıdaki bilgilere göre senede 153 kilometrelik hat inşa edilmiştir. Hattın, Ankara ve Konya'ya uzatılması suretiyle bir takım yeni inşaatların yapılması lüzumu doğmuştur. 1895-1896 yılları arasındaki bir yıllık süre içerisinde Derince'de liman ve zahire siloları ile Eskişehir'de bir atölye yapılmıştır. Şirket, Arifiye'den Adapazarı'na olan hattı da yapmıştır. Devletin fazla kilometre teminatı vermeye mecbur olmaması için Ankara hattının Kayseri'ye uzatılmasından vazgeçilmiş olduğu görülmektedir. Bununla birlikte Haydarpaşa'dan Üsküdar'a temdit projesinden de vazgeçilmiştir.

Nagelmacker, Bandırma- Konya hattı için sermaye bulmak konusunda sıkıntıya girince hattı, Bandırma'dan doğrudan doğruya Afyon yönünde yapmak yerine Kasaba hattının yapılmış olan bölümünden yararlanarak imtiyaz süresi sona ermekte olan şirket ile bağlantıya geçmeyi uygun görmüştür. Plana göre Konya hattı, Bandırma, Soma ve Alaşehir üzerinden geçmiştir. Nagelmacker'in hattın projelerini hükümete verme süresi geçmiş olduğundan kendisi, hükümetle yeni bir anlaşma zemini aramıştır. Hükümet ise Kasaba hattı şirketine İzmir-Kasaba hattının satın alımı, tedavülde kalan kilometre teminatları ve diğer işler için 3.585.000 franklık bir tutarı ödeme mecburiyetinde olduğundan Nagelmacker'in başvurusunu kendi adına fırsata çevirmek istemiştir. Zira

⁶¹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 84.

hükümet, Konya'ya kadar olan hattın inşasını Anadolu Şirketi'ne vermeyi planladığı için Nagelmacker'ın imtiyazının düzenlemeyi amaçlamıştır. 17 Şubat 1893 tarihinde yapılan bir sözleşme gereğince Nagelmacker, Bandırma- Konya hattının imtiyazından vazgeçmiş, imtiyazı son bulan İzmir- Kasaba hattının gerek şirkete gerek hükümete ait olan bölümlerinin işletme imtiyazını almış ve hükümetin eski şirkete ödemek zorunda kaldığı miktarı hükümete ödünç vermiştir⁶². Hükümet, böylece işletmeden elde edilen kârın %50'sini Nagelmacker'e bırakmış, diğer %50'sini de borcun faiz ve amortismanına karşılık olarak vermiştir. Faiz ve amortisman için senelik 2.310.000 frank bu gelirden elde edilemezse hükümet bu açığı kapatacak ve bunun yanında gelirin ikinci yarısı belirtilen miktarı geçerse fazlasını alacaktır. Bu sözleşme gereği Nagelmacker, Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar yapılacak demiryolunun imtiyazını kilometre başına 18.880 frank teminatla elde etmiş ve Bandırma-Soma hattının inşasından vazgeçmiştir. Bu esaslar gereği, 12 Haziran 1893 tarihinde eski İzmir- Kasaba Şirketi feshedilmiş ve 16 Temmuz 1893 tarihinde Nagelmacker, İzmir Kasaba ve Temdidi Demiryolları Osmanlı Şirketi'ni kurmuştur⁶³. Yeni hattın inşası Reji Jeneral Şirketi tarafından üstlenilmiş ve Von Kapp'ın yönetimi altında 1 Kasım 1895 tarihinde inşaat başlamıştır. Uşak'a kadar 118 kilometrelik kısım 10 Eylül 1897'de, Afyonkarahisar'a kadar olan 133 kilometrelik kısım ise 30 Aralık 1897 tarihinde tamamlanmıştır. Böylece senede 118 kilometre hat inşa edilmiştir. Yeni şirket, hattı Reji Jeneral şirketine kiralamıştır. Ancak İzmir- Kasaba hattının Afyonkarahisar'a kadar uzatılmasından sonra bu hattın Anadolu hattıyla irtibatının hükümet tarafından engellenmiş olması, hattın beklenen faydayı sağlayamamıştır. Bu engellenmenin sebeplerinden birisi İstanbul ticaretinin İzmir'e geçeceği yönündeki hükümet tarafından duyulan endişeler, diğeri ise Anadolu Şirketi'nin resmî makamlar nezdindeki girişimleridir. İki hat arasında ayrıca tarifeler konusunda da büyük bir rekabet yaşanmıştır. Bu rekabetten en çok Aydın hattı etkilenmiştir. Çünkü Aydın hattı, borçlarını ödeyemeyecek derecede nakliyattan ve gelirden mahrum kalmıştır.

Mersin- Adana hattının da bu dönemde istenilen şekilde işlemediği anlaşılmaktadır. 1894 yılında hattın yönetiminde yapılan değişiklikle bir düzelme yaşanmış olduğu görülmektedir. Hattın kısa olmasından dolayı şirket ya Antep ve Birecik'e doğru ya Sis istikametinde yada Ereğli ve Konya'ya doğru temdidi imtiyazını talep etmiş ise de bunu başaramamıştır.

Suriyeli Yosef Navon, Mısırlı Lütfi Bey ile yapmış olduğu çalışmalar sonucunda Suriye'nin Mısır ile bağlantısını sağlayacak bir hat inşası için uzun

⁶² *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 84.

⁶³ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 85.

yıllardır hazırlamış olduğu projenin bir kısmını imtiyaza kabul ettirmeyi başarmıştır. 28 Ekim 1888 tarihinde almış olduğu Yafa ile Kudüs'ü birbirine bağlayan dar hat imtiyazını, 1889 Aralık ayında Paris'te Mösyö Collas'ın yönetimindeki Yafa- Kudüs Hattı Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi'ne devretmiştir⁶⁴. Hattın yapımı, İsviçreli Umur-u Nafia İnşaat Şirketi tarafından Mösyö Eberhard'ın yönetiminde 1 Nisan 1891 tarihinde başlamış ve hatlar aşağıda verildiği şekilde tamamlanmıştır. Ancak bu hat, kötü yapılmış olmasının yanında memnuniyet verici bir şekilde yönetilmemiştir⁶⁵:

Tablo 4:

| Tamamlanan Kısım | Uzunluk (Kilometre) | Tamamlanma Tarihi |
|---------------------------|---------------------|-------------------|
| Ramle'ye kadar olan kısım | 23 | 30 Nisan 1891 |
| İkinci kısım | 23 | 4 Aralık 1891 |
| Son kısım | 41 | 26 Eylül 1892 |

1860 yılında Cebel-i Lübnan'da meydana gelen Dürzî ayaklanmasından sonra Fransızlar bölgede yatırım yapmışlardır. Fransız teşebbüsleri sonucunda Beyrut ile Şam arasında bir şose yapımı ve omnibüs işletme imtiyazı elde etmişlerdir. Bu başarı, Fransızları Beyrut- Şam arasında bir demiryolu yapma konusunda teşvik etmiştir. İmtiyaz, 99 sene geçerli olmak üzere Fransa ve Belçika sermayeli olup 4 Haziran 1892 tarihinde kurulan Beyrut- Şam ve Havran İktisadî Demiryolları Şirket-i Osmaniyesi'ne verilmiştir⁶⁶. Bununla birlikte Şam- Halep- Birecik hattı ile bu hatları denize bağlamak için yapılacak şubeler ve Birecik hattının Bağdat hattı ile irtibatını sağlayacak olan demiryolu imtiyazları da bir sene sonra Beyrut- Şam- Havran ve Birecik Demiryolu Osmanlı Şirketi tarafından alınmıştır. Beyrut- Şam hattının dar olarak yapıldığı dikkate alınmayarak Halep üzerine yapılacak şubenin geniş hat olarak inşası mecbur tutulmuş ve teminat akçesi de kilometre başına 12.500 frank olarak belirlenmiştir. 1891 senesi sonlarına doğru Şam- Müzeyrib (Muzayrib) hattının yapımı, Brüksel'de kurulmuş olan Suriye Demiryolları Taahhüt Şirketi tarafından ve 1892 yılı sonlarına doğru Beyrut- Şam hattının inşası da Paris'teki Batinyol şirketi tarafından başlamıştır. Şam ile Müzeyrib arasındaki bölüm 3 Ağustos 1894 tarihinde bitmesine rağmen denizle bağlantısı olmadığı için 3 Ağustos 1895 tarihinde tamamlanan Beyrut- Şam hattının açılışına kadar gerektiği gibi işleyememiştir.

⁶⁴ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 85.

⁶⁵ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 85.

⁶⁶ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 86.

Osmanlı topraklarında bu dönemde hususî şirketler tarafından oldukça faaliyet gösterilmiş olmasına rağmen Bağdat hattının inşasına yönelik ciddi bir adım atılamamıştır. Çünkü bu hattın, bizzat devlet tarafından yapılması düşünülmüş ancak dönem itibarıyla gerek iç siyasetteki çalkantılı durum gerek Yunan Harbi'nin çıkması, bu konuda somut adımlar atılmasına engel olmuştur. Harbin zaferle sonuçlanmış olması ve seferberlik esnasında demiryollarının gördüğü hizmetin büyüklüğü, devleti biran önce bu hatları yapma konusunda teşvik etmiştir. Bu sebeple hatların süratle yapılması için dar hat yapma fikri benimsenmiş ise de uygulamaya geçilememiştir. Bu suretle devlet tarafından emaneten hat inşası fıkriinden vazgeçilmiş ve Anadolu Şirketi ile görüşmelere başlanmıştır. Geline nokta, Bağdat'a ulaşmak için Ankara- Sivas- Diyarbakir hattı münasip görülmemiş ve Konya'dan başlayarak Dicle üzerinden geçen bir hat fikri kabul edilmiştir.

Devletin Bağdat hattı konusundaki hevesli tutumunu fırsat bilen şirketler çok sayıda projeler öne sürmüşlerdir. Cotard, Konya'dan Fırat Vadisi'ni takip eden bir hattın inşası fikrini, İngiliz sermayedarlarının vekilleri olan Rechnitzer ve Maimon da aynı hattın İskenderun'a bir kol salarak yapılmasını teklif etmişlerdir. Bunların, Sultan Abdülhamid'in gönlünü kazanmak maksadıyla gümüş bir levha üzerinde güzergahı elmaslarla gösteren bir harita⁶⁷ yapıp takdim etmeleri de son derece ilginçtir. Bağdat hattı konusunda bir diğer rakip de Kont Kapnist'tir. Kapnist de birisi Trablus Şam'dan Basra Körfezi'ne giden diğeri Kafkasya demiryollarını Tebriz üzerinden Bağdat'a bağlayan iki proje sunmuştur. Ancak bu projelerden hiç birisi gerek malî sebeplerden gerek siyasî sebeplerden dolayı hükümet tarafından kabul edilmemiş ve malî ve teknik bakımlardan yakından bilinen Anadolu Şirketi ile anlaşmanın daha uygun olacağı kanaati oluşmuştur. 1898 yılında Alman İmparatorunun İstanbul'u ziyaret etmiş olması da bu fikrin kabul edilmesinde etkili olmuştur⁶⁸. Sonuç olarak 10 Ekim 1898 tarihinde Arifiye- Adapazarı hattının inşası imtiyazı ve bu hattın ileride Bolu'ya kadar uzatılması hakkı Anadolu Şirketi'ne verildiği gibi Haydarpaşa Limanı'nın inşasına da izin verilmiştir.

Adapazarı hattı inşası 1 Mayıs 1899 tarihinde başlamış ve aynı yılın Ekim ayında işletmeye açılmıştır. Hükümetin talebi üzerine şirket, Bağdat hattı güzergahının iktisadî ve teknik bakımdan araştırılması için bir komisyon kurmuştur. Bu komisyon, Almanya'nın İstanbul konsolosu Mösyö Stemrich'in başkanlığında Makinzen, Kapp gibi bir çok mühendisten oluşmuştur. Komisyon henüz yoldayken şirket adına Siemens ile yapılan görüşmeler sonucunda geçici bir karar alınmış ve 4-5 milyonluk bir istikraz meselesi bu kararın

⁶⁷ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 86.

⁶⁸ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 87.

ertelenmesinde etkili olmuştur. Siemens ile akdedilen bu geçici sözleşme ile şirket, Konya'dan Bağdat ve Basra'ya gidecek olan bir hattın inşası imtiyazını elde etmiştir. Sözleşmede ana hatlar incelenmiş ise de inşaatın malî karşılığı ve teminat meseleleri açık bırakılmıştır. Bunun yanında bu sözleşme tarafları kesin olarak birbirine bağlamamış ve imza sahiplerini de serbest bırakmıştır.

Hükümetle Beraber Hususî Şirketlerin Faaliyet Devresi (1899-1914)

Bağdat hattı imtiyazının Anadolu Şirketi'ne verilmesi, bu konuda atılan önemli bir adımdır. Ancak bu dönemde faaliyete başlama konusunda bir takım sıkıntılar da ortaya çıkmıştır. Bu sıkıntılar, daha çok Avrupalı devletlerin tutumlarıyla ilgili olmuştur.

Rusya, Doğu Anadolu üzerindeki politikasından dolayı Bağdat hattının yapılmasına engel olmaya çalışmıştır. Diğer taraftan Anadolu hattının Kuzey Anadolu'da ilerlemesine karşı ilgisiz olan İngilizler, bu hattın Bağdat istikametinde yapılmasına ihtimal dahi vermezlerken işin ciddi bir hal aldığını görünce Bağdat hattı girişimine karşı düşmanca bir tutum sergilemişlerdir. Özellikle İngiltere, Bağdat Demiryolu Projesi imtiyazlarının Almanlara verilmesi sebebiyle Osmanlı İmparatorluğu'na karşı bir güvenme politikası izlemiş, bununla birlikte bazı isteklerde de bulunmuştur. İngiltere, bu isteklerin yanı sıra Basra Körfezi, Kuveyt, Katar, Bahreyn gibi bölgeleri ve şeyhleri nüfuzu altına almaya çalışmış ve bölgedeki Osmanlı etkinliğini kırmak istemiştir⁶⁹. Fransızlar ise Rusya ve İngiltere'ye göre daha ılımlı olsalar da kendi sermayeleriyle çalışan İzmir- Kasaba, Mersin- Adana, Beyrut- Şam hatlarının bundan etkileneceğini düşünmüşlerdir. Ancak Bağdat hattı şirketinin yarı yarıya Alman ve Fransız sermayeleriyle kurulmuş olması yanında Anadolu hattı ile İzmir- Kasaba hattı arasında bir sözleşme yapılması ve Mersin- Adana hattının kısa zaman sonra Bağdat şirketi tarafından satın alınması suretiyle Fransızlar ile de anlaşılmıştır⁷⁰.

1900 yılı kış ayında bir araştırma heyeti Konya'nın güneyinde hattın güzergahını incelemekle görevlendirildiği gibi bir Alman gemisi de Basra Körfezi'ne gönderilmiş ve orada hattın son bulacağı limanı belirlemekle görevlendirilmiştir. Keşif heyeti altı aylık bir seyahatten sonra Anadolu'nun güneyinden Suriye'nin kuzeyine geçeceği güzergahın İskenderun ve Bilan (Beylan)⁷¹ üzerinden değil daha kuzeyde yer alan Osmaniye üzerinden ve Amanos Bahçe mevkiinden geçmesine karar vermiştir⁷². Bu güzergahın

⁶⁹ Zeynel Özlü, İsmail Hakkı Üzüm, "Bağdat Demiryolu Hattı Ve Basra Körfezine Dair Bir Layiha Işığında İngiltere'nin Ortadoğu Politikasına Bir Bakış", *Türkiye'nin Bölgesel Sorunları "Osmanlı'dan Günümüze Ortadoğu"*, (Ed. Mehmet Çelik, Alev Duran), Hiper Yayın, İstanbul 2020, s. 146-147.

⁷⁰ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 139.

⁷¹ Halep'e bağlı bir kaza (1870-1915) (Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, s. 121).

⁷² *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 139.

belirlenmesinde hükümet tarafından dile getirilen askerî hassasiyetler etkili olmuştur. Zira böyle önemli bir hattın herhangi bir savaş zamanında düşman gemilerinin toplarına maruz kalacak şekilde sahilten geçmesi istenmemiştir. Heyet, hattın Halep'ten geçmesini de uygun görmemiş ve Halep'e ayrı bir kol salmak üzere doğrudan doğuya yönelmesini istemiştir. Buna göre Birecik- Urfa-Mardin yolunu takip yerine daha güneyde Cerablus'tan Resulayn yoluyla Nusaybin'e ulaşan bir güzergahın belirlenmesinden yana olmuştur. Ayrıca Musul ile Bağdat arasındaki demiryolu parçasının Dicle'nin doğusunda Erbil ve Kerkük üzerinden geçmesi yerine batı sahilinin takibine ve ondan sonra Fırat sahilini takip ederek Basra'ya varılmasına karar vermiştir⁷³.

Bağdat hattının yapılmasına yönelik tüm bu hazırlıklar devam ederken bu sıralarda 75 yaşında olan Wilhelm Pressel, tekrar İstanbul'a gelmiştir. Pressel, Anadolu'da yapılması planlanan hattın kendi eski projesine göre dar hat olarak yapılmasından elde edilecek avantajlar hakkında hükümeti ikna için uğraşmıştır. Tüm çabalarına rağmen Pressel, sözünü geçirememiş ve tüm servetini kaybederek 16 Mayıs 1902 tarihinde Beyoğlu Kontinental Hotel'i'nin küçük bir odasında fakirlik içinde ölmüştür⁷⁴.

Belli bir süreliğine ara verilmiş olan hükümetle şirket arasındaki görüşmelere Siemens'in ölümünden sonra Gwinner tarafından yeniden başlanmıştır. Şirketin vermiş olduğu 9 milyon liralık bir avanstı sonra 21 Ocak 1902 tarihinde yapılan sözleşme, 18 Mart 1902 tarihli ferman ile de tasdik edilmiştir. Bununla beraber kilometre teminatı meselesi henüz halledilememiştir. Hükümet, göstermiş olduğu kilometre başına 15.500 franklık teminata karşılık bulamamış, şirket de karşılıksız teminat ile para sağlayıp işe başlayamamıştır. Hükümet, bazı ürünler üzerine inhisarı sağlamak ve gümrük ithalat resmini %8'den %11'e çıkararak fazlasını teminata karşılık göstermek istemiş olsa da dönem itibarıyla içinde bulunulan şartlar, Avrupa devletlerinin (Düvel-i Muazzama) ve büyük sermayelerin yardımını gerekli kılmıştır. Bu devletler ise Bağdat hattının yapımına engel olmak için Osmanlı yönetimini gümrüğün fazlasını Bağdat teminatına karşılık göstermekten men etmişlerdir. Bu şartlar altında dahi Anadolu hattının işletmesi yavaş yavaş canlanmış ve kilometre teminatı karşılıkları serbest kalmaya başlamıştır. Bir taraftan Anadolu karşılıkları, diğer taraftan aşar hasılatının o zamana kadar borçlanmaya karşılık gösterilmeyip henüz serbest bulunan bir kısmı, Bağdat demiryolunun 200 kilometrelik birinci kısmı teminatını karşılayacak durumda olduğu için hattı,

⁷³ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 140.

⁷⁴ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 140. (Demiryollar Mecmuası Pressel hakkında, "Ömrünün büyük bir kısmını ve bütün servetini Anadolu'da dar hat yaptırmak peşinde sarf ve heba eden Pressel'in ismi, Türk demiryolculuk tarihinde rahmetle yad edilmeye şayandır" demektedir).

200'er kilometrelik bölümlere ayırmak çaresine başvurulmuştur. Buna göre Anadolu hattı karşılıkları serbest kaldıkça yeni kısımlara başlanmak suretiyle hattın inşasının tamamlanması düşünülmüştür. Deutsche Bank, hükümete 4.5 milyon franklık bir avans sağlayınca sözleşmenin akdi yönünde yapılan faaliyetler hız kazanmış ve 5 Mart 1903 tarihinde karara bağlanan sözleşme hükümleri de 21 Mart 1903 tarihli bir fermanla tasdik edilmiştir⁷⁵. Bu sözleşme gereğince, Konya- Basra ana hattından başka biri Halep'e, diğeri Urfa'ya, üçüncüsü Hanekin'e ve dördüncüsü de Basra Körfezi'ne ulaşan dört şube hattının inşası imtiyazı Bağdat Şirketi'ne verilmiştir. Şirket ayrıca bu hatlar dışında, Maraş, Antep, Birecik, Diyarbekir- Harput ve Erbil, Diyala, Selahiye hatlarıyla Akdeniz'e incek olan bazı hatların inşası hakkını da elde etmiştir. Sultan Abdülhamid, ileride siyaseten doğabilecek bir takım olumsuzlukların önünü alabilmek için bazı sınırlar da koymuştur. Mesela sözleşmenin 8-29. maddelerine göre; hattın başka bir şirkete (özellikle de İngilizler'e) devredilmesi ve kuzeyden Bağdat'a ulaşmadan önce Basra Körfezi- Bağdat kısmının işletmeye açılması engellenmiştir. Bunların yanı sıra şirket, hat civarında yabancıların iskân edilmesi suretiyle koloniler oluşturmamayı da taahhüt etmiştir⁷⁶.

13 Nisan 1903 tarihinde İstanbul'da Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi kurulmuş, idare meclisi başkanlığına Mösyö Gwinner ve müdürlüğüne de Anadolu Demiryolları Şirketi müdürü Dr. Zander seçilmiştir. Şirket, Avrupa'da sermaye tedariki için çalışmalara başlamış olsa da İngiltere basınının yaptığı karşıt propagandanın da büyük etkisiyle İngilizler, şirketin hisselerine karşı borsalarını kapatmışlardır. Bu gelişme üzerine Fransızlar ve Avusturyalıların az miktardaki katılımlarından vazgeçilerek hemen bütün sermaye Almanya'dan sağlanmıştır⁷⁷. Frankfurt'ta kurulan Konya- Ereğli- Bulgurlu Şimendifer İnşaat Şirketi, 26 Temmuz 1903 tarihinde hemen işe başlayarak Bağdat hattının birinci kısmını 25 Ekim 1904 tarihinde seyrüsefere açmıştır. Diğer kısımlar ise teminata karşılık bulunamaması yüzünden hemen başlayamamıştır. 1906 yılında gümrük resminin %8'den %11'e çıkarılması kabul edilmiş olsa da İngiltere, bu fazla gelirin Makedonya ıslahatına sarf edilmesini mecbur tutmuş ve dolayısıyla Bağdat hattı, bundan yararlanamamıştır.

Şirketler arasında rekabetin devam ettiği yıllarda, diğer demiryolu şirketleri işletmelerinde bir takım yeniliklere de gitmişlerdir. Anadolu ve İzmir- Kasaba demiryolları arasındaki tarife rekabeti son bularak iki hat arasında o zamana kadar inşa edilemeyen Afyonkarahisar'a olan bağlantı yolu yapılmıştır. Ancak

⁷⁵ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 140.

⁷⁶ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 141.

⁷⁷ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 141.

hükümetin itirazları yüzünden 1908 yılından önce bu bağlantıdan herhangi bir fayda sağlanamamıştır. Anadolu Şirketi, diğer şirketlerin hisselerini satın almak suretiyle bu şirketler üzerindeki nüfuzunu fazlalaştıracak bir politika takip etmiş ve 1906 yılında özellikle Mersin- Adana hattının tüm hisselerini, bu hattın Bağdat demiryolunun girişini oluşturduğu düşüncesiyle satın almıştır⁷⁸.

Anadolu Şirketi işletmesinin ıslahı için alınan tedbirlerin en önemlilerinden birisi de Haydarpaşa Limanı'nın inşası olmuştur. Bu liman, 1900-1902 yılları arasında Waldorp tarafından inşa edilmiş ve 1907 yılında da genişletilmiştir. 23 Ekim 1907 tarihinde Konya Ovası'nda 51.000 hektarlık arazinin sulama imtiyazı da Anadolu Şirketi'ne verilmiştir. Bu sulama faaliyeti, hükümet adına yapılacak ve yalnız sermaye şirket tarafından üstlenilerek senelik taksitlerle ödenecekti. Bu dönemde İzmir- Kasaba ve İzmir- Aydın hatları arasındaki anlaşmazlık da giderilmiş ve her iki şirketin ortak olarak yararlanabileceği Halkapınar Limanı inşa edilerek İzmir- Kasaba hattının denizle bağlantısı da sağlanmıştır. Diğer taraftan gümrük tarifelerinin yükseltilmesi hakkında İngiltere'nin onayına karşılık Aydın hattı imtiyazı 1950 yılına kadar uzatıldığı gibi hattın Eğirdir ve Burdur kollarına kadar uzatılması yönünde de izin sağlanmıştır.

Bağdat hattı imtiyazı, Beyrut- Şam Şirketi'nin menfaatlerini etkilemiştir. Çünkü hattın Hama'ya doğru inşası, bu şirkete söz verilen hattın Birecik'te Bağdat hattıyla birleşmesi kararlaştırılmışken Bağdat Şirketi'nin Halep'e kadar uzanmış olması, Halep şirketinin Halep- Birecik arasındaki haklarını zayıflatmıştır. Hama şirketine yapım müsaadesi verilmediği için Fransız Elçiliği hükümet nezdinde teşebbüste bulunmuş ve sonuçta 28 Mayıs 1900 tarihli sözleşme ve bunu tasdik eden 29 Eylül 1900 tarihli fermanla Rayak- Hama hattının üç sene içinde Hama'ya kadar inşası imtiyazı Beyrut- Şam Demiryolu Şirketine verilmiştir. Bu suretle şirket, Şam- Hama Demiryolları Şirketi adını almıştır⁷⁹. Bundan önce söz verilmiş olan 12.500 franklık kilometre teminatı da önce Bağdat hattı ile bağlantı sağlayacağı tarihe kadar muteber olmak üzere kesinleştirilmemiş bir tarihe kadar 2.500 frank arttırılarak 15.000 franga çıkarılmıştır. Bunların dışında inşaat, Reji Jeneral Şirketine havale edilmiştir. Reji Jeneral, yalnız inşaat ile kalmayıp 25 seneliğine bu hattın işletmesini ve Cebel-i Lübnan'da dar hattın işletmesini imtiyaz sahiplerinden devralmıştır. İnşaat Mösyö Kapp'ın idaresinde 1901 yılı Eylül ayında başlamış ve Baalbek'e kadar olan birinci kısım 20 Haziran 1902 tarihinde ve Hama'ya kadar olan genel hat 16 Ağustos 1902 tarihinde tamamlanmıştır. 18 Mayıs 1905 tarihinde ise Hama hattının Halep'e kadar uzatılması imtiyazı da verilmiştir. Teminat miktarı, Rayak- Hama ve Hama-Halep kısımları için aynı olmak üzere kilometre başına 13.600 frank olarak belirlenmiş ve hat, 15 Ekim 1906 tarihinde seyrüsefere açılmıştır⁸⁰.

⁷⁸ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 141.

⁷⁹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 142.

⁸⁰ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 142.

Avrupalıların Kontrolü Dışında Demiryolu Yapma Çabaları ve Hicaz Demiryolları

Suriye ve Hicaz demiryollarının inşaatı, bu dönemde yapılan son derece önemli bir ulaşım faaliyetidir. Sultan Abdülhamid, bu hattın büyük bir siyasî rol oynayacağını düşünmüştür. Ayrıca Halife sıfatıyla birlikte mukaddes topraklarla kısa ama seri bir ulaşım vasıtası sağlanırsa bunun, Panislamizm politikasına da büyük faydası olacağına inanmıştır. Sultan Abdülhamid'in bu yöndeki düşüncelerinde ikinci mabeyn kâtibi Arap İzzet Paşa'nın telkinlerinin de etkili olduğu ve bu telkinlerin Sultan'ın düşünceleriyle örtüştüğü söylenebilir⁸¹. *İkdam* gazetesine göre Hicaz Demiryolu, hac ibadetini kolaylaştırmakla birlikte, II. Abdülhamid'in İslâm dünyasındaki itibarını kuvvetlendirerek onun şahsında Osmanlı hilafetine bağlılığı da arttıracaktı⁸².

İngiltere'nin Arabistan üzerinde beslemiş olduğu emeller de Sultan Abdülhamid'in dikkatinden kaçmamıştır. Sultan Abdülhamid'e göre İngiltere'nin bu emellerinin önüne geçmek için Hicaz demiryolunun bir an önce yapılması lüzumu doğmuştur. Ancak Avrupa devletlerinin tepkisini çekmemek için bu hattın yapılma sebebinin, hacıların seyahatlerini kolaylaştırmak olduğu vurgulanmıştır⁸³. 1 Mayıs 1900 tarihinde yayınlanan bir iradede, Sultan Abdülhamid'in yaklaşmakta olan cülusunun yirmi beşinci sene-i devriyesi dolayısıyla Hicaz hattının inşasına başlanacağı ve Hristiyanların yardımına ihtiyaç kalmayacak surette İslam Dünyasının vereceği yardımlarla bu işin başarılabileceği ilan edilmiştir. Hicaz Demiryolu projesi, ilk etapta toplam maliyeti 4 milyon lira olarak tahmin edilmiştir. Bu rakam, 1901 senesi Osmanlı bütçesindeki toplam harcamaların %18'ini aşmıştır⁸⁴. Bu projenin yapımı için gerekli finansman imparatorluğun özel ve kamu kaynaklarından sağlanmıştır⁸⁵. Proje için başlatılan yardım kampanyasını da burada hatırlatmakta fayda vardır. Ancak bir diğer önemli konu ise bu kampanyada Sultan Abdülhamid'in hassasiyetidir. Zira Sultan Abdülhamid, bu kampanyada Müslümanlar haricindeki bağışlarda herhangi bir tereddüt göstermezken Siyonist cemiyetlerden gelen yardım çeklerini tahsil ettirmemiştir⁸⁶.

Avrupa devletleri, daha önce yarım kalan işleri göz önüne alarak Osmanlı İmparatorluğu'nun bu işi başarabileceğine inanmamıştır. Ancak Türk toprakları dahil dünyanın her yanından gelen yardımların toplamı bir sene içinde 20

⁸¹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 142.

⁸² Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.43.

⁸³ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 142.

⁸⁴ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.57.

⁸⁵ Quataert, s. 1632.

⁸⁶ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.254.

milyon franga ulaşmıştır. Diğer taraftan Hicaz demiryolları pullarının ihdası, kurban derileri hasılatının buraya tahsis edilmesi ve bazı gelir kaynakları da bu miktarı arttırmıştır.

Hicaz demiryolu inşasında özellikle gayrimüslim mühendis ve ameleyi istihdam etmemek, rayları tersanede imal edip traversleri ormanlardan temin etmek ve köprülerde kesinlikle demir kullanmamak suretiyle Avrupa'ya mecbur kalmamak için son derece hassasiyet gösterilmeye çalışılmıştır. İnşaatta çalıştırmak amacıyla da iki askerî inşaat taburu oluşturulmuş ve bu prensipler çerçevesinde 1900 senesi sonbaharında işe başlanmıştır⁸⁷. İşleri düzenlemek için de mabeynde bir yüksek komisyon ve Şam'da bir inşaat komisyonu vücuda getirilmiştir. Bu yüksek komisyon, her ne kadar sadrazamın başkanlığı altında ise de asıl söz sahibi Arap İzzet Paşa ve inşaat komisyonunun başkanı Beşinci Ordu Komutanı Kazım Paşa olmuştur⁸⁸. Ancak personelin henüz tecrübesiz olmasından dolayı işlerin çok da yolunda gitmediği ve Avrupa'dan malzeme ile makine getirtmeden hattın inşa edilemeyeceği anlaşılınca, bazı prensiplerden vazgeçilerek işin başına ülkedeki demiryollarında çalışmış olan Alman mühendislerden Mösyö Meissner (sonraki yıllarda Paşa unvanı verilmiştir) getirilmiştir.

Mösyö Meissner'in tavsiyeleriyle bazı inşaat işlerinin müteahhitlere verilmesi usulü hükümet tarafından kabul edilmiştir. Bununla birlikte hat ilerledikçe şimendifer taburlarındaki askerler inşaat işlerine almış, Türk mühendisler de kabiliyetlerini geliştirmişlerdir. Böylece Mösyö Meissner tarafından mecburen işe alınan yabancı mühendislerin yerini yavaş yavaş Türk mühendisler almıştır. Mekke ve Medine bölgesine gayrimüslimlerin girmesinin yasak olmasından dolayı oralardaki inşaat da Mühendis Muhtar Bey'in yönetimindeki Türk mühendisler tarafından ilerletilmiştir.

Piyade taburları toprak işlerinde, şimendifer taburları ray ve balast döşenmesinde ve hususî sınıai bölükleri de köprü ve benzerinin yapımında çalışmışlardır. Bu askerlerin sayısı daima artmış ve hattın bitimine yaklaştıkça 9.500'ü bulmuştur. Deve birlikleri keşif çalışmalarında istihdam edilmiş, istihkam bölükleri de telgraf hatlarının inşasında ve atölyelerle lokomotif hizmetlerinde çalıştırılmışlardır. Askerler, kendi aidatlarını Harbiye Nezaretinden ve gördükleri iş oranında bir ikramiyeyi de şimendifer kasasından almışlardır.

Hicaz demiryolunun inşasına Müzeyrib'ten başlanmış ve Şam'dan Müzeyrib'e kadar işlemekte olan Reji Jeneral'e ait bölümün de bu şirketten satın

⁸⁷ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 175.

⁸⁸ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 175.

alınması düşünülmüştür. Ancak şirketin talep ettiği 7 milyon frank çok fazla bulunmuş olduğundan bu satın alma işinden vazgeçilmiş ve yüksek komisyon hemen Şam'dan Müzeyrib'e kadar şirket hattına paralel bir hattın inşa edilmesine karar vermiştir. Hicaz demiryolunun Beyrut- Şam hattından bağımsız olarak denizle bağlantısını sağlamak için Müzeyrib'in Hayfa Limanı'na bağlanmasına da karar verilmiştir. Hayfa'dan itibaren Bisan'a kadar olan mıntıkada Suriye Demiryolları Şirketi (Syriyan Railway Company) tarafından 1898 senesinde geniş hat olarak inşa edilmiş bir bölümü Hicaz idaresi 1902 yılında 925.000 franga satın almıştır. Şirket, 11 Nisan 1903 tarihinde ise hem bu bölümü 1.05 metrelik dar hatta dönüştürmüş hem de ileriye doğru uzatma işine girişmiştir⁸⁹.

Şam ile Müzeyrib arasında bir imtiyazlı hat varken ikinci bir demiryolu hattı inşa edilmesine karşı Fransız şirketi, protesto girişiminde bulunmuş ve tazminat talep etmiştir. Hükümet ile şirket arasında yaşanan anlaşmazlık, 1905 senesine kadar sürmüş ve sonunda Reji Jeneral'e 3.400.000 franklık tazminat ve bunun yanında Hama- Halep hattının imtiyazı verilmiştir.

Hicaz hattının çeşitli şubeleri ve seyrüsefere açılmış olduğu tarihler aşağıda verilmiştir⁹⁰:

Tablo 5:

| Hat | Uzunluk (Kilometre) | Ulaşımına Açıldığı Tarih |
|------------------------|---------------------|--------------------------|
| Müzeyrib- Der'a | 14 | 1 Eylül 1901 |
| Der'a- Ayn-ı Zerka | 80 | 1 Eylül 1902 |
| Şam- Der'a | 123 | 1 Eylül 1903 |
| Ayn-ı Zerka- Katrane | 124 | 1 Eylül 1903 |
| Hayfa- Bisan | 59 | 14 Ocak 1904 |
| Bisan- Cısr el-cami | 17 | 27 Mayıs 1904 |
| Katrane- Maan | 132 | 1 Eylül 1904 |
| Maan- Medura | 113 | 1 Eylül 1904 |
| Cısr el-cami- Müzeyrib | 73 | 15 Ekim 1904 |
| Medura-Tebük | 120 | 1 Eylül 1906 |
| Tebük- El-A'lâ | 287 | 1 Eylül 1907 |
| El-A'lâ- Medine | 323 | 1 Eylül 1908 |

⁸⁹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 176.

⁹⁰ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 176.

Yukarıdaki tablodan senede inşa edilen yolun uzunluğunun ortalama olarak 183 kilometre olduğu anlaşılmaktadır. Hat inşaatının son zamanlarında bu rakam, 300 kilometreyi bulmuştur. Bu başarı da Meissner Paşa ve mahiyetindeki Türk mühendislerine ve işçilerine aittir. Ancak inşaat, süre içerisinde aynı hızda devam etmemiştir. Bunda, arazinin bazı bölümlerinin olumsuz yapıda olması başlıca rolü oynarken, yardım, pul ve diğer gelirlerin zaman içerisinde farklı miktarlarda olması, inşaat malzemelerinin denizden getirilmesi sırasında yaşanan sıkıntılar da etkili olmuştur. Malzemelerin, hat inşa sahasına getirilmesine yardımcı olması için Hayfa hattının bir an önce işletilmesi gerekmişse de bu inşaat da 1906 senesi ilkbaharında durmuş ve aynı senenin son baharında tekrar işletilmeye başlanmıştır⁹¹. Yukarıda verilen tabloda çoğu kısımların bitiş zamanının Eylül ayında yoğunlaşmasının sebebinin, Sultan Abdülhamid'in Ağustos ayındaki cülus-u devriyesi tarihine bağlamak mümkündür⁹². Maan bölümünün resmî açılışına İstanbul'dan heyetler de katılmış ve ilk olarak matbuat temsilcileri de davet edilmiştir. El- A'lâ ve Medine bölümlerinin açılışında da aynı tören düzenlenmiştir.

Maan'a kadar olan kısım tamamlandıktan sonra yüksek komisyon, Maan'dan Akabe'ye doğru inen bir şube hattının da inşasını dikkate almıştır. Bu şubenin inşa edilmesiyle birlikte güney kısımdaki inşaata lazım gelen malzemenin Akabe yoluyla denizden daha ucuz bir şekilde nakledilmesi imkânı doğmuştur. Bununla birlikte Süveyş Kanalı'ndan geçmeye gerek kalmadan Kızıldeniz ve dolayısıyla Hicaz ve Yemen ile irtibatın sağlanması düşünülmüştür. Ancak gerek İngiltere'nin bu hattın inşası aleyhindeki tutumu gerek arazinin son derece elverişsiz olmasından doğan güçlükler sebebiyle bu düşünceden vazgeçilmiştir.

Hicaz demiryolunun yapımı güneye doğru ilerledikçe zorluklar daha da artmıştır. Bunun temel sebebi, hat yapıldıkça yerleşim yerlerinden uzaklaşılması ve iklim şartlarının iç kesimlerde son derece elverişsiz olmasıdır. İç kesimlerde çöl sıcaklıklarının etkisiyle birlikte su sıkıntısı da önemli bir sorun olmuştur. Tüm olumsuzluklara rağmen 1.465 kilometrelik hattın 8 senede inşa edilmesi ve bu faaliyette Avrupa sermayesine başvurulmamış olması yanında baş mühendis ve bir iki mühendis haricinde tüm çalışanların Türklerden oluşması, Türk demiryolu tarihinde benzeri olmayan bir faaliyet olarak yerini almıştır⁹³.

Meşrutiyet'in ilan edilmesinden kısa bir süre önce 1908 yılında Bağdat hattı projesi üzerinde büyük bir hareket görülmüştür. 1904 yılında Düyun-u Umumiye'nin gelirler fazlasından bir kısmı hükümet kasasına geçmiştir. Bağdat

⁹¹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 177.

⁹² *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 177.

⁹³ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 177.

Şirketi, bu gelirin karşılık olarak alınması ve kendisine hattın ileri doğru inşası için yeni teminat verilmesi için hükümet nezdinde girişimlerde bulunmuştur. Sonuçta 15 milyon franklık bir avans vermekle 2 Haziran 1908 tarihinde hükümetle yeni bir sözleşme imzalama imkanını elde etmiştir. Bu sözleşme gereğince, Tel-el Habeş- Halep şubesi de dahil olmak üzere 840 kilometrelik kısmı yapmayı kabul etmiş ve hükümet de gelir fazlalığı konusundan başka Konya, Adana ve Halep vilayetleri ağnam vergisi hasılatını teminat karşılığı olarak göstermiştir. Ayrıca Deutsche Bank ile yapılan bir sözleşme gereğince de adı geçen banka, 108 ve 119 milyon franktan ibaret olan ikinci ve üçüncü tertip Bağdat hattı istikrazını teşkil edeceği bir sendika aracılığıyla kapatmayı taahhüt etmiştir. Bu istikraz hisselerinin çoğu sözleşmenin imzalanmasını takip eden yıllarda Almanya'da sarf edilmiştir⁹⁴.

Bağdat hattının daha önce belirlenmiş olan güzergahı daha sonra tekrar değiştirilmiştir. Meclis-i Mebusan, hattın İskenderiye'den geçerek doğrudan Halep'e ve oradan da ileriye doğru devamını istemiştir. Şirket bu fikri benimsemiş olsa da Harbiye Nezareti, bir ana hattın deniz kenarından geçmesi fikrine sıcak bakmadığından bazı düzenlemelerle birlikte Amanos'tan geçen güzergâh korunmuştur. Bu düzenlemeler yapıldığı sırada şirket, Haliften Bağdat'a doğru inşaat iznini de almaya çalışmıştır. Ancak gerek İngiltere'nin olumsuz tutumu gerek biri Humus'tan, diğeri Süveys'ten başlayarak Bağdat'a ulaşacak iki rakip demiryolu projesinin olması bu iznin alınmasına engel olmuştur. 1910 yılında Potsdam'da ilgili devletlerin temsilcileri arasında yapılan görüşmeler sonucunda önceden aleyhte olan Rusya'nın fikri değişince, 21 Mart 1911 tarihinde sözleşme imzalanmıştır⁹⁵. Bu sözleşme gereğince Bağdat şirketi, Haliften Bağdat'a kadar olan kısmın inşası iznini ve teminatsız şekilde Toprakkale- İskenderun inşa hakkını elde etmiştir. Aynı sözleşme, Haydarpaşa liman şirketi tarafından İskenderun'da bir liman inşası kararını da içermiştir. Bu yeni kısmın teminatı, Anadolu ve Bağdat hatlarının işletmesinde serbest kalan karşılıklar ve gümrük geliri fazlasıyla kapatılmıştır. Bu sözleşme ile Bağdat Şirketi, Bağdat'tan Basra'ya kadar olan son kısmın imtiyazından vazgeçmiş ve bu kısmın ileride teşkil edilecek olan bir Osmanlı şirketi tarafından inşasına razı olmuştur. Şirket, buna razı olmakla beraber İngiltere'nin de olumsuz tutumuna son vermiş ama aynı zamanda İngilizler ile yapılabilecek bir anlaşmanın kapılarını da kapamamıştır.

1 Aralık 1909 tarihinde Frankfurt'ta kurulmuş olan Türkiye Demiryolları İnşaat Şirketi, 1910 yılında hattın çeşitli noktalarından işe başlamıştır. İnşaat, Makinzen'in ölümünden sonra dört farklı şubede bağımsız baş mühendislerin

⁹⁴ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 177.

⁹⁵ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 178.

yönetimine verilmiş ve 10 Haziran 1912 tarihinde İskenderun şubesinin, 27 Temmuz 1912 tarihinde ise Halif- Bağdat kısmının inşaatına başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar aşağıda verilen kısımlar seyrüsefere açılmıştır⁹⁶:

Tablo 6:

| Hat | Uzunluk (Kilometre) | Ulaşımına Açıldığı Tarih |
|-----------------------|---------------------|--------------------------|
| Konya- Bulgurlu | 200 | 25 Ekim1904 |
| Bulgurlu-Ulukişla | 38 | 1 Temmuz 1911 |
| Durak- Yenice | 18 | 27 Nisan 1912 |
| Yenice- Mamura | 97 | 27 Nisan 1912 |
| Raco- Halep- Cerablus | 203 | 15 Aralık 1912 |
| Ulukişla- Karapınar | 53 | 21 Aralık 1912 |
| Toprakkale-İskenderun | 60 | 1 Kasım 1913 |
| Bağdat- Sumca | 62 | 2 Haziran 1914 |

Trablusgarp ve Balkan Savaşı'nın meydana getirmiş olduğu şartlar, demiryolu inşaatını olumsuz etkilemiş olsa da beş sene içerisinde bu konuda son derece önemli bir mesafe kat edilmiştir. Demiryolları meselesi, Meşrutiyet'in ilanından sonra Nafia Nezareti'nin en çok önem verdiği konular arasında yerini almıştır. Nafia Nezareti'nin 1 Aralık 1908 tarihinde Babalı'ye sunmuş olduğu bir inşaat programı, demiryollarıyla ilgili önemli projeleri içermiştir. Bu programa göre, Anadolu'da dar ve geniş hat yapılması kabul edilmiştir. Dar hatların, kendi başlarına küçük bir bölümü oluşturmayacak şekilde Rayak, Urfa ve Sivas'ta geniş hat şebekeleriyle birleşerek ayrı bir şebeke oluşturmasına karar verilmiştir. Ayrıca dar hatların ağır inşaat malzemeler kullanılması suretiyle mevcut geniş hatların nakliye kabiliyetlerine sahip olmaları planlanmıştır. Program kapsamında yapılacak olan hatlar şu şekilde sıralanmıştır⁹⁷:

1. Haydarpaşa- Ankara hattının Sivas'a kadar temdidi,
2. Sivas- Diyarbakir- Urfa hattı ile Adapazarı- Kastamonu- Havza- Sivas hattının inşası ve bu hattın Samsun'da sahile kadar indirilmesi,
3. Sivas-Erzincan-Erzurum ve Trabzon-Erzurum-Bayezid ve Diyarbakir-Bitlis-Van Gölü hatlarının inşası,
4. Halep-Rayak hattının Mısır'a ve Hicaz hattının San'a'ya kadar uzatılması ve Hudeyde'ye bağlanması.

⁹⁶ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 178.

⁹⁷ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 179.

Programa göre bu demiryollarının, dar ve geniş olmak üzere birbirini takip eden dört devrede inşa edilmesine karar verilmiştir. Bu devreler ve planlanan uzunluklar aşağıdaki tabloda verilmiştir⁹⁸:

Tablo 7:

| DEVRE | GENİŞ HATLAR | Uzunluk (km) | DAR HATLAR | Uzunluk (km) |
|-----------------------------|----------------------|--------------|---------------------|--------------|
| Birinci Devre | Ankara-Sivas | 408 | Samsun-Sivas | 438 |
| | Rayak- El-Ariş | 385 | Sivas-Erzurum | 542 |
| | Bandırma-Soma | 190 | Sivas-Diyarbakir | 390 |
| İkinci Devre | Halif- Bağdat- Necef | 850 | Diyarbakir-Van Gölü | 250 |
| | Sadica- Hanekin | 120 | Diyarbakir-Urfa | 170 |
| | Ereğli-Kayseri | 187 | | |
| | Trablus Şam-Humus | 100 | | |
| Üçüncü Devre | Kayseri-Sivas | 204 | Trabzon-Erzurum | 380 |
| | | | Adapazarı-Havza | 690 |
| Dördüncü Devre | Necef-Basra Körfezi | 520 | Erzurum-Bayezid | 360 |
| İlerde inşa edilecek hatlar | | | Medine-Mekke | 470 |
| İlerde inşa edilecek hatlar | | | Mekke-Cidde | 75 |
| | | | Mekke-San'a | 960 |
| | | | San'a-Hudeyde | 260 |
| Toplam | | 2.964 | | 4.985 |

Sonuç

Sanayi Devrimi'nden sonra hız kazanmış olan sömürgecilik yarışında emperyalist devletler, ulaşım alanında kaydedilen gelişmelerle birlikte hedeflerine ulaşmak için bu seyrüsefer araçlarını rekabet bölgelerinde etkili bir şekilde değerlendirmek istemişlerdir. 19. yüzyıla gelindiğinde eski gücünü kaybetmiş olan Osmanlı İmparatorluğu, emperyalist politikaların hedefi olmuştur. Avrupalılar, bir takım ulaşım araçlarını konu ederek Osmanlı topraklarında limanlar, fenerler, deniz ve karayolları üzerinde imtiyazlar elde etmek suretiyle sömürgecilik politikalarını uygulamaya çalışmışlardır. İmparatorluk ise hem dünyada meydana gelen teknik gelişmelerden geri

⁹⁸ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 179.

kalmamak, kendi topraklarında siyasî birliği muhafaza etmek, ekonomisini geliştirmek hem de Batı ile ilişkilerini olumlu seviyelerde sürdürmek amacıyla ulaşım araçları konusunda Avrupalı şirketlerle bağlantıya geçmiştir. Ancak yapılan görüşmelerde muhataplar olarak masada Osmanlı temsilcileri ve Avrupalı şirketler yanında bu şirketlerin mensup oldukları devletlerin temsilcilerinin de yer almış olması, bu imtiyazların sadece ekonomik ve teknik çerçevelerde değil aynı zamanda emperyalist politikalar çerçevesinde de değerlendirilmesi gerektiğinin bir göstergesi olmuştur. Avrupalıların ne niyette oldukları zaman içerisinde gerek Osmanlı Sultanları gerek Osmanlı bürokratları tarafından fark edilmiştir. İmparatorluğun elinin teknik ve ekonomik bakımlardan yetersiz olması, bu imtiyazların yaygınlaşmasına ve artık büyük boyutlarda sayılabilecek tavizler verilmesine sebep olmuştur.

Avrupalı şirketler, kendi devletlerinin politikaları gereği Osmanlı topraklarındaki demiryolları imtiyazlarını daima sömürgecilik anlayışları perspektifinde ele almıştır. Hatlar, tarım alanlarına ve ekonomik açıdan verimli kaynaklara ve sömürelere giden yollara hâkim olmak amacıyla yapılmaya çalışılmıştır. Şirketler arasındaki rekabetler ise şirketlerin mensubu oldukları devletlerin politikaları ekseninde gelişme göstermiştir. Bu sebeple İngiltere, Almanya, Fransa, İtalya ve hatta Rusya'nın imparatorluk dahilindeki demiryolları konusuna yaklaşımlarını bu minvalde değerlendirmek gerekmektedir.

Birinci Dünya Savaşı yıllarına gelindiğinde imparatorluk sınırları içerisinde yaklaşık olarak 5.500 km'lik demiryollarının sadece üçte birinin Türklere ait olması, eldeki imkanların yetersizliğini göstermesi açısından son derece önemlidir. Hicaz Demiryolu haricinde imparatorluk topraklarındaki tüm demiryolu hatlarının yabancılar tarafından yapılması ve işletilmesi bu bakımdan bir bağımsızlık sorunu olarak değerlendirilebilir.

İmparatorluğun kapitülasyonlar bahanesiyle bu şekilde ekonomik yönlerden kısaca alınmasının vermiş olduğu tecrübeler neticesinde Millî Mücadele'nin kazanılmasından hemen sonra demiryolları, yeni kurulmakta olan Türkiye Cumhuriyeti'nin henüz cumhuriyet kurulmazdan önce bağımsızlık faaliyetlerinin en önemli konusunu teşkil etmiştir. Bu suretle hükümet programlarına dahil edilmiş olan demiryolları konusunda bir an önce millileşmeye gidilmesi için ciddi adımlar atılmıştır ve imparatorluk döneminde başlanılmayan demiryollarının millileştirilmesi Cumhuriyet Türkiye'sine intikal etmiştir.

Kaynaklar

- AKARLI, Engin Deniz, (Haz.), *Belgelerle Tanzimat: Osmanlı Sadrazamlarından Ali ve Fuad Paşaların Siyasî Vasîyetnâmeleri*, Boğaziçi Üniversitesi Yay., İstanbul 1978.
- ATILLA, A. Nedim, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., İzmir 2002.
- Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13.
- Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14.
- Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15.
- Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17.
- Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18.
- GÜLSOY, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yay., İstanbul 1994.
- <http://web.ogu.edu.tr/Storage/akalin/Uploads/demiryolu-dersnotu-1-2017.pdf> (09.04.2020).
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1979.
- MCMEEİKİN, Sean, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, Çev. Azize F. Çakır, Picus Yayıncılık, İstanbul 2012.
- ORTAYLI, İlber, İsmail Küçükkkaya, *Cumhuriyet'in İlk Yüzyılı (1923-2023)*, Timaş Yay., İstanbul 2012.
- ÖZDEMİR, Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunlar 1918-1920)*, T. C. Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2001.
- ÖZLÜ, Zeynel, ÜZÜM, İsmail Hakkı, “Bağdat Demiryolu Hattı Ve Basra Körfezine Dair Bir Layiha Işığında İngiltere'nin Ortadoğu Politikasına Bir Bakış”, *Türkiye'nin Bölgesel Sorunları “Osmanlı'dan Günümüze Ortadoğu”*, (Ed. Mehmet Çelik, Alev Duran), Hiper Yayın, İstanbul 2020, s. 138-167.
- ÖZTÜRK, Cemil, “Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu”, *Çağın Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)*, Yay. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul 1995.
- QUATAERT, Donald, “19. YY'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 6, İletişim Yay., İstanbul 1985, s. 1630-1635.
- SATAN, Ali, “Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi”, *Osmanlı'da Ulaşım -Kara-Deniz-Demiryolu-*, (Ed. Vahdetin Engin vd.), Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 309-343.
- _____, “Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı'da Ulaşım -Kara-Deniz-Demiryolu-*, (Ed. Vahdetin Engin vd.), Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 209-219.
- SEZEN, Tahir, (Haz.), *Osmanlı Yer Adları*, T.C Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 2017.

Trabzon Şer'iyeye Sicillerindeki Nikah Kayıtları (1750-1755)

Wedding Records in Trabzon Court Registers (1750-1755)

Merve KARAÇAY TÜRKAL*

Özet

İnsanlık tarihi kadar kadim olan aile kurumu, günümüze kadar her dönemde varlığını devam ettirmiştir. Bu kurum, değişik zaman dilimlerinde ve değişik coğrafyalarda, toplumların dini, sosyal ve iktisadi yapılarına göre farklılık göstermiştir.

Bu çalışma, 18. yüzyılın ortasında Osmanlı Devleti'nin en önemli kaza merkezlerinden biri olan Trabzon'da, ailenin oluşum sürecini ihtiva eden nikâh kayıtlarını içermektedir. Bu kayıtlar, kadılar tarafından verilen hükümlerin yer aldığı şer'iyeye sicillerinden elde edilmiştir. Bilindiği üzere bu siciller, şehir ve bölge tarihçiliği açısından birinci elden kaynak hükmünde olup, çalışma konumuzu kapsayan aile yapısı bağlamında içerdiği bilgiler sebebiyle de önem arz etmektedir.

Trabzon şer'iyeye sicillerine kaydedilmiş olan ve 1750-1755 yılları arasını kapsayan beş yıllık nikâh kayıtları incelenerek, öncelikle bu kayıtların yıllara ve aylara göre sayısal veri analizleri, ardından Müslüman ve gayrimüslim isimlerin tespiti ve istatistiği yapılmıştır. İsimlere eklenecek unvan ve lakaplardan yola çıkarak bölgenin sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel yapısı hakkında ipuçları elde edilmeye çalışılmış ve mehir miktarlarının bu unvanlarla alakasına dair bazı çıkarımlarda bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Şer'iyeye Sicilleri, Trabzon, Nikâh, Mehir, Kadın, Erkek.

Abstract

Family institution, which is as old as human history, has continued its existence in every period until today. This institution differed in different time periods and in different geographies according to the religious, social and economic structures of societies.

* Dr. Öğr. Üyesi, Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, nkturkal@hotmail.com

This study includes wedding records involving the formation process of family in Trabzon, which is one of the most important province centers of the Ottoman State in the middle of the 18th century. These records were obtained from court registries, which include the verdicts given by the judges. These registers are primary sources in terms of city and regional historiography, and are also important as they contain information in the context of the family structure relating to our work subject.

Five-year marriage records, which were recorded in the Trabzon court registrations and covering the years 1750-1755, were examined, firstly numerical data analysis of these records by years and months was done, followed by Muslims and non-Muslim names were identified and statistically analyzed by examining. Based on the titles and nicknames added to the names, clues about the socio-economic and socio-cultural structure of the region have been obtained and some deductions have been made regarding the relationship between the amounts of bride wealth and the titles.

Keywords: Court Registrations, Trabzon, Wedding, Bride Wealth, Woman, Man.

Giriş

Osmanlıların 1300 yılı dolaylarında bir uç beyliği olarak ortaya çıkıp, Balkanları ve Küçük Asya'yı kucaklayan büyük bir imparatorluğa dönüşmesinde elbette birçok faktör bulunmaktadır. Devletin altı yüz yıllık varlığının temelinde yer alan, izlediği başarılı ve dinamik fetih politikasının yanı sıra, değişik unsurlardan meydana gelen toplum yapısı için oluşturduğu kurumların/müesseselerin uygulanış şekli bunda belirleyici bir rol oynamıştır. Osmanlı Devleti her ne kadar kendinden önceki İslam devletlerinin geleneklerini izlemişse de, devlet yönetiminde ve kurumlarının işleyişinde kendilerine özgü farklılıklar içeren uygulamalar ortaya koymuştur. Bundan dolayıdır ki, Osmanlıların başarısında rol alan en önemli etken mevcut kurumlarının sağlamlığıdır denilebilir.

Osmanlı kurumlarının/müesseselerinin araştırılmasına yönelik, özellikle son 60 yıldır yoğun bir çalışma içerisine girilmiştir. Ömer Lütfi Barkan'ın¹ öncülüğünü yaptığı, Halil İnalcık'ın da çok önemli katkılar sunduğu bu alanda yapılan çalışmalar, birçok araştırmacının katkısıyla devam etmiştir. Arşiv kaynaklarından yararlanarak yürütülen araştırmalar sonucu, Osmanlı Devleti'nin

¹ Ömer Lütfi Barkan'ın eserleriyle ilgili bilgi için bkz., <https://islamansiklopedisi.org.tr/barkan-omer-lutfi/25.04.2020>.

sosyal ve ekonomik tarihiyle ilgili önemli eserler ortaya konmuştur ve bu çalışmalar hummalı bir şekilde devam etmektedir.²

Bahsi geçen sürece bir nebze de olsa katkı sağlaması amacıyla yapılan bu çalışma, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde dâhil olduğu andan itibaren önemli bir idari merkez olan Trabzon'a ait şer'iyye sicilleri belgelerine dayanmaktadır. Kadı sicilleri de dediğimiz şer'iyye sicilleri Osmanlılarda toplumsal yapının bütün renklerini gösteren kayıtlardır. Araştırmanın konusu, 18. yüzyılın ortasında beş yıllık bir zaman sınırlandırması içerisinde Trabzon'da kadı sicillerine kayıtlı olan nikâh akitlerinin incelenmesidir. Konunun sınırlandırılmasında, devletin her alanda yenileşme sürecini yaşadığı bir dönem olmasının yanında literatürde de konuyla ilgili yapılan çalışmanın az olduğu bir tarih aralığı olması etkili olmuştur.

Çalışmanın ana kaynağını teşkil eden 8612, 8613, 8614 ve 8615 numaralı Trabzon şer'iyye sicilleri³, Hicri 1163-1168, Miladi ise 1750-1754 yıllarına tekabül etmektedir. Tam olarak beş yıl ile sınırlandırdığımız bu döneme ait sicillerde, toplamda 340 sayfalık kayıt mevcuttur. Bu kayıtlardan 65 sayfası nikâh akitlerine aittir. Söz konusu defterlerin içerisinde nikâh akitleri, kendilerine özel bir bölümde topluca kaydedilmişlerdir. Fakat istisna olarak bu bölümlerin dışında, diğer konularla ilgili kayıtların tutulduğu sayfalarda yer alan ve münferit olarak bulunan nikâh akitlerinin de (tarih aralığı olarak çalışma yıllarına tekabül eden) yer aldığı tespit edilmiştir. Bu münferit kayıtlar da çalışma verilerine ve hesaplamalara dâhil edilmiştir. Buna göre bu beş yıllık sicil kayıtlarının yaklaşık %20'sini nikâhlar oluşturmaktadır. Bu çalışmaya esas alınan nikâhların sayı adedi ise 939'dur.

Trabzon şer'iyye sicillerinde yer alan nikâh kayıtlarına dayalı yapılan bu araştırma, Osmanlı evlilik müessesesiyle ilgili çalışmalara⁴, Trabzon bölgesi özelinden küçük de olsa bir ışık tutmak ve katkı sağlamak amacı taşımaktadır.

² Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, Çev. Halil Berktaş, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 29.

³ T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Meşihat (MŞH) Şer'iyye Sicilleri Defterleri (ŞSC.d).

⁴ Şer'iyye sicillerine dayalı araştırmaları kapsayan ve yayımlanmış bazı kitaplar için bkz., Alattin Aköz, *Bir İmamın Nikâh Defteri*, Tablet Yayınları, Konya, 2006; Alpaslan Demir, İlhan Aybek, Çağrı Onar, Bahar Kocabaş ve Semanur Kahraman *Tokat Nikâh Defteri 1882 - 1887*, Gece Kitaplığı, Ankara, 2016; Alpaslan Demir, Hakan Yaşar, Yasin Dönder, Fadime Şeker ve Müyesser Tüzün, *Tokat Nikâh Defteri II*, Gece Kitaplığı, Ankara, 2016; A. Nühket Adıyeke-Nuri Adıyeke, *Girit Nikâh Defteri*, Lozan Mübadilleri Ayhani Vakfı, İstanbul, 2011; Ayhan Yüksel, *Tirebolu Kazası Nikâh Kayıtları*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2008.

Osmanlılarda Evlilik

Osmanlılarda, devletin kuruluşundan yıkılışına kadar önemini korumuş kurumlardan biri olan ve toplumun temel çekirdeğini oluşturan aile, evlilik yoluyla inşa edilmekteydi.⁵

Toplumda aile yapısının oluşabilmesi için erkek ve kadın arasında evlilik birliğinin kurulması gerekmektedir. Bu birliğin kurulmasına yönelik gerçekleşen uygulamalar arasında söz ve nişan gibi ritüeller bulunmakla birlikte, en gerekli olan uygulama nikâhtır. Kız isteme ve söz kesme aşamasından sonra evlenecek olan kişilerin ve ailelerinin birbirlerini yakından tanımalarına imkân sağlayan nişanlılık dönemi, değişik zaman ve bölgelere göre farklı şekil ve boyutları olan bir gelenektir. Nikâh ise sosyal olmasının yanında dini bir olgudur. Şahitler huzurunda resmi kayıtlara dayalı olarak kıyılır.

Osmanlı Devleti'nde hukuk sistemi şer'î ve örfî hukuk olarak iki temele dayanıyordu. Şer'î kanunlar her alanda hüküm koymadığı için onun boş bıraktığı alanlar örfî hukuk ile dolduruldu. Osmanlı Devleti tarafından geliştirilen aile ile ilgili geniş hukuki mevzuatın içinde, genel olarak İslam hukuku kuralları yani şer'î hukuk yer almaktaydı. Bu durumda, Anadolu ve Rumeli eyaletlerinde resmi mezhep olan Hanefî mezhebinin uygulanışı genel olarak görülse de, zaman zaman diğer mezheplerin (Şafîî, Maliki, Hanbelî) uygulamalarından da yararlandığı gözlemlenmiştir.⁶ Şer'î hukukun uygulanması söz konusu olduğunda, unutulmaması gereken bir husus da tek tip hukuk kurallarından bahsedilememesidir. Çünkü hukuk kuralları uygulandığı toplumun sosyal ve kültürel yapısına uygun olarak bir takım farklılıklar göstermektedir. Bu sebeptendir ki, Osmanlı aile hukukunun uygulaması diğer İslam devlet ve toplumlarından belirli ölçülerde farklılık arz etmektedir.⁷ Ayrıca incelenen bazı şer'îye sicillerinde zaman zaman Anadolu'da gerçekleşen evlilik uygulamalarının, İslami hükümlerle bağdaşmadığı da görülmüştür.⁸

Osmanlılarda devletin kuruluşundan itibaren yaygın olan nikâh uygulaması, ya bizzat kadılar tarafından ya da kadıların verdiği izinname ile yetkili kılınan din adamları tarafından gerçekleştirilmiştir. Ancak bu din adamları önlerine gelen herkesin nikâhlarını kıymamakta, önce mahkemeye başvurup evlenmelerinde hukuki bir engel bulunmadığını beyan eden bir izin kağıdı (izinname)

⁵ Halil Cin, *İslâm ve Osmanlı Hukukunda Evlenme*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1974, s.5.

⁶ M. Akif Aydın, *Osmanlı Aile Hukuku*, Klasik Yayınları, İstanbul 2018, s. 28,29.

⁷ M. Akif Aydın, "Osmanlılarda Aile Hukukunun Tarihi Tekâmülü", *Sosyo-Kültürel Değişme Sürecinde Türk Ailesi 2*, Aile Araştırma Kurumu Başkanlığı Yayınları, Ankara 1992, s. 434-435.

⁸ İlber Ortaylı, "Anadolu'da XVI. Yüzyılda Evlilik İlişkileri Üzerine Bazı Gözlemler", *Osmanlı Araştırmaları 1*, s. 33.

getirenlerin nikâhlarını kıymakta idiler.⁹ Kadı huzurunda kıyılan nikâhlar şer'iyeye sicilleri denilen mahkeme defterlerine kaydedilmişlerdir. Devlet bir yaptırım olarak, kadının huzurunda veya kadının izni alınmadan gerçekleşen nikâhların varlığıyla ilgili ihtilafların çözümüne dair başvuruların dikkate alınmamasını istemiştir. Bundan dolayıdır ki, evlenecek kişiler ya mahkemede kadı huzurunda, ya da kadı izni ile imama nikâh akdettirme yolunu tercih etmişlerdir.¹⁰ Her iki durumda da bu akitler aynı maddi ve şekli hukuk kurallarına tabi olmuştur. 16. yüzyılda Şeyhülislam Ebussuud Efendi'ye ait bir fetvada mahkemenin izni olmadan yapılan nikâhlarda mahkemenin anlaşmazlıkların çözümlenmesinde etkin olamayacağını dile getirmesi devletin, kişilerin yasal haklarının korunması ve mahkemeye gelecek davaların çözümü noktasında nikâhların kaydettirilmesi konusunu ne kadar ciddiye aldığını göstermiştir.¹¹

Yapılan evliliklerde öncelikle, evlenecek kimselerin rızası ve bunun beyanı önemlidir. Taraflar tam ehliyetli iseler nikâhlarında bizzat kendileri bulunabilecekleri gibi, kendilerini temsil etmesi için vekil de tayin edebilmektedirler. Eğer taraflar tam ehliyetli değilse, onlar adına velileri nikâh akdine katılmak zorundadırlar.¹² Evliliğin geçerli olmasının şartlarından biri, nikâh esnasında şahitlerin bulunması gerekliliğidir. Nikâh akdi gerçekleşirken iki şahit bulunması şarttır. Bu şahitlerin, akıllı ve reşit aynı zamanda Müslüman iki erkek veya aynı özelliklere sahip bir erkek ve iki kadından oluşması gerekmektedir.¹³

Bir diğer husus ise, nikâhta kadına ödenen veya ödenecek olan mehir konusunun yer almasıdır. Mehir, nikâh akdi sebebiyle erkek tarafından kadına verilen ve onun için ekonomik güvence özelliği taşıyan para veya mala verilen isimdir. İslam hukukuna göre, mehrin mutlaka verilmesi gerekmekte olduğu Nisa suresinde emredilmiştir.¹⁴ Mehir miktarının nikâh esnasında belirlenmiş olması, nikâhın geçerliliği için şart değildir fakat Osmanlı hukuk tarihinde konuyla ilgili uygulamalar neredeyse tamamen miktarların belirlenmiş olduğunu göstermektedir.¹⁵ Mehirin mahiyetiyle ilgili değişik terimler bulunmaktadır. Mehir, miktarın önceden tespit edilip edilmemesi yönüyle ikiye ayrılır. Tarafların

⁹ M. A. Aydın, "Osmanlılarda Aile", s. 438.

¹⁰ Zülfiye Koçak, "Şer'iyeye Sicillerine Göre XVII. Yüzyılda Ayntab Şehrinde Ailenin Oluşumu (1600–1650)" *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 44 (2010), s. 296.

¹¹ Aslı Özcan, *Trabzon Şer'iyeye Sicillerine Göre Modern Öncesi Dönemde Osmanlı Kadını (XVII. Yüzyılın İlk Yarısı)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Trabzon, 2018.

¹² H. Cin, *İslâm ve Osmanlı*, s. 64-65.

¹³ Ekrem Buğra Ekinci, *Osmanlı Hukuku Adalet ve Mülk*, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul 2017, s. 439.

¹⁴ Nisa Suresi, 24. Ayet, <https://kuran.diyabet.gov.tr>, Erişim Tarihi: 26.04.2020.

¹⁵ Aydın, *Osmanlı Aile Hukuku*, s. 73.

evlilik öncesi konuşup üzerinde anlaştıkları mehire “mehr-i müsemma”, nikâh sırasında hâlâ miktar belirlenmemiş olduğunda ise, benzer konumdaki kadınların mehir miktarları kadar mehir verilmesine de “mehr-i misil” denir. Diğer yandan belirlenmiş olan mehir miktarlarının ödenme zamanına göre ikiye ayrıldığı görülmektedir. Buna göre mehirin tamamının veya bir kısmının önceden peşin ödenmesi durumunda buna “mehr-i muaccel” denir. Yani acele (ta’cil) edilmiş mehir anlamındadır. Yine mehirin tamamının ya da bir kısmının ileride verilmesi (te’cil edilmesi) kararlaştırılmışsa, buna da “mehr-i müeccel” denir¹⁶.

Kadınların baktıkları davalara ilişkin kayıtların tümünde olduğu gibi nikâh kayıtlarında da özel bir biçimi olan ve her bir nikâh kaydının altında şühûdü’l-hâl denilen birtakım isimler yer alır.¹⁷ Bu isimler, kıyılan nikâhın niteliğine göre sayıca azalır veya çoğalır. Örneğin nikâhın ait olduğu şahsın unvanı/lakabı ağa veya efendi olduğunda diğer nikâhlara nazaran mehir miktarında olduğu gibi şahitlerin sayısında da artış gözlenmiştir. Yine nikâhın Müslüman veya gayrimüslim nikâhı olması durumuna göre bu isimlerin (şahitlerin) mensubiyetleri de değişmektedir.

Şer’iyye Sicillerinin Önemi ve Trabzon Şer’iyye Sicillerinin Mahiyeti

Osmanlı tarihi çalışmalarına ışık tutan çeşitli arşiv belgeleri mevcuttur. Bunlardan birisi de şer’iyye sicilleridir. Şer’iyye sicilleri, merkezden taşraya gönderilen ve çeşitli konuları içeren ferman ve berat türü belgelerle, mahkemelerde görülen çeşitli davalara ait hükümler, vekâlet, veraset, nikâh, boşanma, nafaka, kisve, kayyum talebi, kefalet türü noterlik kayıtları ve vakfiye kaydı, vergi, narh¹⁸, kale tamiri, iaşe nakli, maden kayıtları, terekeler, borç senetleri, mülk alım satımları¹⁹ ile toplumu ilgilendiren eğitim, sağlık, kültür, ekonomi, ziraat, ticaret gibi pek çok konuda binlerce belgeyi bünyesinde barındırmaktadır²⁰. Dolayısıyla şer’iyye sicilleri, hem genel hem bölgesel

¹⁶ E. B. Ekinçi, *Osmanlı Hukuku*, s. 446.

¹⁷ Hülya Taş, “Osmanlı Kadı Mahkemesindeki ‘Şühûdü’l-Hâl’ Nasıl Değerlendirilebilir?”, *Bilgi*, 44 (Haziran 2008), s. 25-44 .

¹⁸ Trabzon kadı sicillerine dayalı yapılan narh çalışmaları ilişkin bkz: Temel Öztürk, “Trabzon’da Fiyatlar (1700-1750)” *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, Trabzon, Türkiye, 6-8 Kasım 1998, ss. 351-369; Temel Öztürk, “Osmanlılarda Narh Sistemi”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, ss. 861-871.

¹⁹ İlber Ortaylı, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devletinde Kadı*, Ankara 1994, s. 66.

²⁰ Alpaslan Demir, “Konya Şer’iyye Sicillerinde Rıza Senedi Örnekleri (1659-1749)”, *History Studies*, 4/Prof. Dr. Enver Konukçu Armağanı Özel Sayısı (2012), s. 32.

mânâda Osmanlı topraklarında meydana gelen hukuki, siyasi, sosyal ve iktisadi olayların gün yüzüne çıkarılmasında önem arz eden belgelerdir.²¹

Kadı sicilleri, kadı divanı, mahkeme kayıtları, sicillât-ı şer'iyye de denilen bu defterler, kadı veya naibi tarafından tutulmaktaydı.²² Çoğunlukla bir yıllık kayıtları ihtiva etmekle birlikte birkaç yılı bir araya getiren defterler de bulunmaktadır.²³

Osmanlı Devleti'nde merkezde ve taşrada her tabakadan insanlar arasındaki hukuki ilişkilerin kayda alındığı bu defterler, aynı zamanda Osmanlı toplum yapısı ve aile hayatına dair bilgi içeren en önemli kaynaklardır.²⁴ Bununla birlikte, Osmanlı toplumunda ailenin oluşum sürecinde yer alan, evlilik öncesi ritüellerle, evlilik akdinin gerçekleşmesi sırasında, örf, adet ve gelenekler çerçevesinde sürece dâhil edilen ne gibi uygulamaların olduğu, Osmanlı arşiv belgeleri ve sicil defterlerinde her yönüyle ayrıntılı bilgiler verilerek açıklanmamıştır.²⁵

Osmanlı Devleti topraklarına 1461 yılında dâhil olan Trabzon'a ait kaydı bulunan ilk şer'iyye sicili, 1555/1556 yılına aittir. Önceki yıllara ait sicil kayıtları bulunmamaktadır. Hicri 963-965 (1555-1558) tarihli ilk sicil kaydından, 1332-1334 (1913-1916) tarihli son sicil kaydına kadar 361 yıllık bütün sicil kayıtları mevcuttur. Trabzon'a ait 296 adet sicilin mikrofilm kopyaları Milli Kütüphane'de²⁶, İSAM (İslam Araştırmaları Merkezi) Kütüphanesi'nde²⁷ ve

21 Trabzon'un sosyal, iktisadi ve hukuki olaylarının ortaya çıkarılmasında şer'iyye sicillerinin yanı sıra Trabzon ahkâm defterlerini de zikretmek gerekir. Trabzon ahkâm defterlerine dayanılarak Trabzon ve çevresiyle ilgili kayda değer çalışmalar yapılmıştır. Bkz., Temel Öztürk, "Ahkâm Defterlerine Göre Trabzon ve Çevresinde Güvenlik (1742-1760)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 8, (2010), s. 29-53; Mehmet Fatih Gökçek, "1 Numaralı Trabzon Ahkâm Defteri'nde Kürtün Nahiyesi ile İlgili Kayıtlar (1742-1749)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 25, (2018), s. 69-102; İlhan Gök, "2 Numaralı Trabzon Ahkâm Defterine Göre Kürtün ile İlgili Merkeze Yansıyan Konular (1759-1796)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 28, (2020), s. 443-462.

22 Yunus Uğur, "Şer'iyye Sicilleri", *DİA*, C. 39, (İstanbul 2010), s. 8.

23 Ahmet, Akgündüz, *Şer'iyye Sicilleri: Mahiyeti, Toplu Kataloğu ve Seçme Hükümler*, C.1, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 1988, s. 69.

24 Y. Uğur, "Şer'iyye Sicilleri", s.8.

25 Tülay Ercoşkun, *Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Evlilik ve Nikâba Dair Düzenlemeler*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Yakınçağ Tarihi) Ana Bilim Dalı, Ankara 2010, s. 4.

26 Hilal Tok Öztekin, *1922/108 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicili'nin Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Trabzon 2017, s. 21.

27 <http://ktp.isam.org.tr/?url=kaynaksicil/26.04.2020>.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde bulunmaktadır²⁸.

Trabzon sicillerinin, Bursa ve Edirne sicilleri gibi en erken tarihli sicillerden olduğu görülmektedir. Tarih olarak da sıralı bir düzen izlemektedir. Trabzon şer'iyye sicillerine dayalı birçok çalışma yapılmış olup halen de çalışmalar devam etmektedir. Yapılan çalışmalar göz önünde bulundurulduğunda²⁹ bahsi geçen dönemde nikâh kayıtlarına bağlı olarak henüz yeterli derecede çalışma yapılmadığı görülmektedir. Dolayısıyla bu araştırma ile bu alandaki eksikliğin giderilmesine yardımcı olunacağı ve konuya ilgi duyanların faydasına sunulacağı ümit edilmektedir.

1. Araştırmanın Yöntemi

1750-1755 yılları arasını kapsayan ve Trabzon şer'iyye sicillerine kaydedilmiş olan aynı zamanda aile müessesesinin oluşumunda önemli bir yeri bulunan nikâhlarla ilgili yapılan araştırmada, şu sorulara cevap aranmaya çalışılmıştır:

a) Araştırmanın sınırlandırıldığı beş yıl içerisinde yapılan evliliklerin yıllara ve aylara göre yoğunluğu nasıl gerçekleşmiştir? Trabzon şer'iyye sicillerinde bulunan bu nikâh akitlerinde, her iki taraf kayıtlarda yer almakta mıdır? Gerçekleşmiş olan her nikâh için tarih atılmış mı? Evlenenlerin bekâr veya dul oldukları belirtilmiş midir? Kayıtlar arasında yenilenen nikâh mevcut mudur? Nikâh kayıtlarında sadece Müslümanlar mı vardı yoksa gayrimüslimlerin de nikâh kayıtları yer almış mıdır?

b) Trabzon'da nikâh kayıtlarında geçen kadın ve erkek isimleri nelerdir? En çok hangi kadın ve erkek isimler kullanılmıştır ve bu isimlerin yüzdelik oranları kaçtır? Bu isimler hala günümüzde kullanılmakta mıdır? Arapça-Farsça isimler mi çoğunluktadır yoksa Türkçe mi? Müslüman kadın ya da erkeklerde

²⁸ BOA, MŞH.ŞSC.d.,

²⁹ Trabzon şer'iyye sicillerine dayalı olarak yapılmış olan aile ve kadınla ilgili çalışmalara örnek için bkz.: Ercan Karaismailoğlu, *1959/145 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilinin Aile Hukuku Kayıtlarının Çevriyazısı ve Hukuki Tablivi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, 2019; Ali Turan, *1815 Numaralı Trabzon Şer'iyye Siciline Göre Hukuki Hayatta Kadın (1554-1558)*, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 6/3 (2015), s. 379-428; Temel Öztürk, *18. Yüzyıl Ortalarında Trabzon Kadı Sicillerindeki Terekelere Göre Kadın*, Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın I-II, Ed. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2016. Ayrıca yapılmış olan başka çalışmalar için bkz., Canan Demir, *Saraybosna Şer'iyye Sicillerindeki Nikâh Kayıtları (1781-1783)*, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin Üniversitesi, Mersin 2019; Alaaddin Aköz, "XVI. Yüzyıla Ait Bir Nikâh Defteri ve Bazı Değerlendirmeler", *İstem*, 3 (2004), s. 91-117.

gayrimüslim, gayrimüslim kadın ve erkeklerde Müslüman isimlere yer verilmiş midir? Yaygın olarak tek isim mi kullanılmıştır, yoksa ikili isimlerde var mıdır?

c) Trabzon'da kullanılan unvan ve lakaplar nelerdir? İncelediğimiz kayıtlarda kullanılan unvanlar ve lakaplardan yola çıkarak, Trabzon halkının sosyo-ekonomik durumuna ilişkin fikir edinmek mümkün müdür? Yine kayıtlara geçen erkeklerin kullandığı lakaplara göre kişilerin hangi meslek gruplarına dâhil olduğu tespit edilebilecek midir? Kadınların da kullandığı unvan ve lakaplar var mıdır?

d) İncelemeye tabi tuttuğumuz sicillerde kayda geçen her nikâh için, mehir belirtilmiş midir? Belirtilen mehirlerin miktarları nelerdir? Hangi para cinsinden ifade edilmiştir? Dul ve bekâr olanlar için tespit edilen mehir miktarları farklılık göstermekte midir?

f) Trabzon'da kayıt altına alınan nikâhlarda, ilgili kişilerin yaşadığı yerler belirtilmiş midir? Öyle ise defterde yer alan kayıtlar şehrin bir kesimine mi aittir yoksa birçok kesim için kayıt tutulmuş mudur? Varsa buralar nerelerdir, isimleri nedir?

Araştırma için belirlenen tarihler göz önünde bulundurulduğunda başlangıç için gerekli olan defterin 8612 numaralı defter olduğu tespit edilmiştir. Çalışma için veri toplamaya, defterde bulunan nikâh kayıtları arasından 1 Ocak 1750'ye isabet eden 22 Muharrem 1163 tarihli nikâhla başlanmıştır. Bu kayıt, defterin 41. sayfasında yer alan 8. nikâhtır. Defterde yer alan ve bu çalışmaya dâhil edilen nikâh sayısı 41 adettir. Buradaki nikâh kayıtları 43. sayfada yer alan 25 Rebiülahir 1163 (3 Nisan 1750) tarihli nikâhla bitmektedir³⁰.

8613 numaralı ikinci defterde bulunan kayıtlar 45. sayfada bulunan, 13 Cemaziyelahir 1163 (20 Mayıs 50) tarihli nikâhla başlamaktadır. Önceki defterle karşılaştırıldığında arada yaklaşık bir buçuk aylık veri kaybı bulunmaktadır. Bu da araştırma açısından bir kısıtlılık oluşturmaktadır. Defterde herhangi bir eksik veya hasarlı sayfa bulunmadığından, bu veri kaybının nedeni, defterin bitmesi ve yeni deftere bu tarihlerde gerçekleşen nikâhların geçirilmemesiyle alakalı olmalıdır. Söz konusu defterde 45. sayfadan 61'e kadar 410 nikâh kaydı sıralı olarak yer almaktadır. Ayrıca 113. sayfada da 4 adet gayrimüslim nikâhı bulunmaktadır. Dolayısıyla bu defterde toplam 414 nikâh kaydı vardır. Yine burada yer alan mükerrer bir kayıt³¹ bulunmaktadır ve bunlardan biri sayıya dâhil edilmemiştir. Bu kaydın mükerrer olmasının temel nedeni ilk kayıtta şahitlerin yazılmamasıdır. Aynı kayıtla ilgili dikkat çeken bir diğer fark ise nikâhı kıyılacak olan kadının adının her iki nikâhta da farklı olarak yer almasıdır. Bu

³⁰ MŞH.ŞSC.d., 8612.

³¹ MŞH.ŞSC.d., 8613, 48/16, 48/17.

defterdeki nikâh kayıtları 61. sayfada yer alan 27 Rebiülahir 1165 (14 Mart 1752) tarihli nikâhla son bulmaktadır³².

Yararlanılan 8614 numaralı üçüncü defterde bulunan nikâh kayıtları ise 48 numaralı sayfada 4 Şevval 1166 (4 Ağustos 1753) tarihli nikâhla başlamaktadır. Bir önceki defterle karşılaştırıldığında arada bir buçuk yıllık bir veri kaybı bulunmaktadır. Bu veri kaybı sadece nikâh kayıtları için geçerli değildir, defterin tamamında bulunan farklı konulardaki yazılar içinde bu eksiklik söz konusudur. Defterler incelendiğinde bunun nedeniyle ilgili herhangi bir ipucu görünmemektedir. Bu kısımda bulunan 289, ilaveten 90 numaralı sayfada da 3 adet gayrimüslim nikâhla birlikte toplam 292 kayıt tespit edilmiştir. 61 numaralı sayfaya kadar kaydedilen nikâhlar 30 Receb 1167 (23 Mayıs 1754) tarihinde son bulmuştur³³.

Son olarak 8615 numaralı defterde kayıtlı olan nikâhlardan faydalanılmıştır. Zaman olarak sınırlarının çizildiği tarihe kadar olan kısmı ele alınmıştır. Defterin 51. sayfasında 1 Şaban 1167 (24 Mayıs 1754) tarihli kayıtla başlayan nikâh kayıtları bir önceki defterin son kayıtlı nikâhıyla karşılaştırıldığında herhangi bir veri kaybı olmadığı görülmektedir. Bu defterde yararlanılan 190 Müslüman, 1 gayrimüslim toplam 191 nikâh kaydı bulunmaktadır. Toplanan veriler en son 31 Aralık 1754'de denk gelen 16 Rebiülevvel 1168 (31 Aralık 1754) tarihli kayıtla son bulmuştur³⁴.

Toplam sayısı 939'u bulan bu nikâh kayıtlarının veri değerlendirmesi defter olarak değil yıl esaslı yapıldığından kısaca bu nikâhların yıllara göre dağılımı da şu şekilde sıralanabilir: 1750 yılında 159 Müslüman, 3 gayrimüslim toplam 162, 1751 yılında 212 Müslüman, 1 gayrimüslim 213 kayıt, 1752 yılı nikâh kayıtları iki buçuk ay kaydedilmiştir ve 81 kayıt vardır. 1753 yılında beş aylık 127 kayıt mevcuttur. 1754 yılında 352 Müslüman 4 gayrimüslim toplamda 356 kayıt bulunmaktadır.

Okumada kayda değer bir zorluk yaşanmamıştır fakat yukarıda da bahsedildiği gibi kayda geçmemiş nikâhlardan dolayı bir buçuk yıllık veri kaybı bulunmaktadır. 8614 numaralı defterde bulunan bu bir buçuk yıllık veri kaybı, defterde bulunan diğer kayıtlar için de geçerli olup bu, sicil defterinin tamamına yansımıştır.

Araştırmada kullanılan Trabzon şer'iyeye sicillerini referans gösterirken izlenen yöntem; nikâh kayıtlarında her bir defterde numaralanmış olarak bulunan sayfalar, atıf ve dipnot kullanımında aynı üzerindeki numaralar ile gösterilmiştir. Tablolarda ise hicri ve miladi aylar baş harfleriyle gösterilmiştir.

³² MŞH.ŞSC.d., 8613.

³³ MŞH.ŞSC.d., 8614.

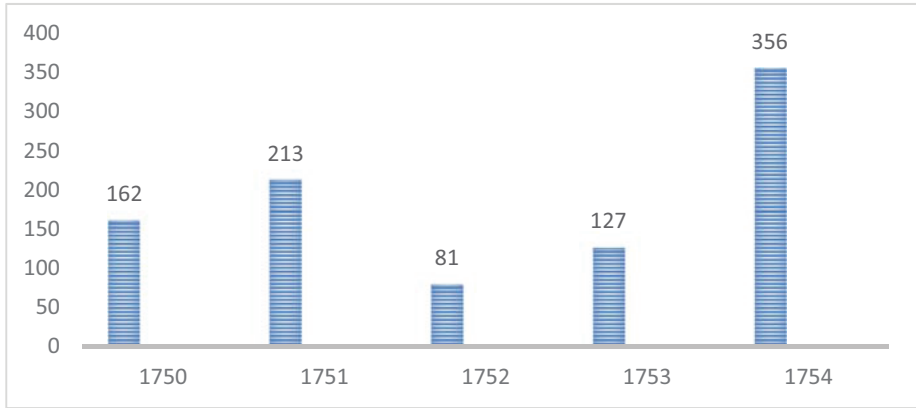
³⁴ MŞH.ŞSC.d., 8615.

2. Araştırma Bulguları ve Değerlendirilmesi

4.1. Sayısal Verilerin Analizi

Bu çalışmada Trabzon'a ait 8612, 8613, 8614 ve 8615 numaralı sicillerde yer alan 938 adet nikâh kaydı tespit edilerek kullanılmıştır. 1750-1755 tarihleri arasında kapsayan bu nikâhların yıllara göre dağılımı Şekil 1'deki gibidir.

Şekil 1. Nikâh Kayıtlarının Yıllara Göre Dağılımı



Görüldüğü üzere, 1750 yılında 162, 1751 yılında 213 kayıt bulunurken, çok fazla veri kaybı bulunan yani kaydedilmemiş olan nikâhlar sebebiyle 1752 yılında 81, yine aynı şekilde 1753 yılında 127 kayıt mevcuttur. En çok kayıt 356 nikâhla 1754 yılına aittir. Bu da toplam sayının %37,9'udur.

Değerlendirmeye tabi tutulan nikâh kayıtlarının aylara göre yansımaları ise Tablo 1'de yer almaktadır.

Tablo 1. Yıllık Nikâh Kayıtlarının Aylara Göre Dağılımı

| Yıl/Ay ↓ | M | S | RA | R | CA | C | B | Ş | N | L | ZA | Z | Adet |
|---------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| H. 1163 | 8 | 11 | 16 | 6 | 1 | 12 | 21 | 19 | 14 | 17 | 13 | 8 | 146 |
| H. 1164 | 15 | 13 | 13 | 17 | 13 | 14 | 11 | 13 | 9 | 19 | 26 | 24 | 187 |
| H. 1165 | 27 | 34 | 31 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 123 |
| H. 1166 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 16 | 21 | 59 |
| H. 1167 | 40 | 25 | 41 | 37 | 33 | 30 | 27 | 28 | 22 | 15 | 23 | 30 | 351 |
| H. 1168 | 33 | 21 | 19 | | | | | | | | | | 73 |
| Toplam | 123 | 104 | 120 | 91 | 47 | 56 | 59 | 60 | 45 | 73 | 78 | 83 | 939 |

Buna göre en fazla nikâh (%37,9) Muharrem (123), Safer (104) ve Rebiulevvel (120) aylarında gerçekleşmiştir. Bunun en önemli nedenlerinden biri miladi ve hicri yıllar arasında bulunan farktan dolayı bu üç ayın beş yıl içerisinde altı defa yer almasıdır. Bir başka neden ise 1165/1166 (1752/1753) yıllarında kaydedilmemiş yaklaşık bir buçuk yıllık verinin bulunması. Çünkü bu üç ay bu kayıptan birer defa etkilenirken Cemaziyelevvel, Cemaziyelahir, Recep, Şaban ve Ramazan ayları her iki yılda da etkilenmişlerdir. Dolayısıyla veriler bu beş ay için iki yılda sıfır olarak girilmiştir.

Beş yılda en az nikâh kayıtlarının bulunduğu aylar, Ramazan (45) ve Cemaziyelevvel (47) aylarıdır (%8,7). En az kaydın Rramazan ayına denk gelmesi oruç dolayısıyladır. Çünkü düğünlerin, nikâh kayıtlarıyla birlikte ya da kısa bir süre içerisinde gerçekleştiğini düşünürsek, yeme içme gibi faaliyetlerin kısıtlanacağı hesaba katılmalıdır.

Yine düğünde açken yürütülecek birçok faaliyetin zorluğu da malumdur. Cemaziyelevvel ayında ise nikâh kayıtlarının az olma sebebi, yukarıda bahsedildiği gibi veri kayıplarından her iki yılda da etkilenmiş olmasının yanı sıra yine defterleri değerlendirirken de belirtildiği üzere 8612 numaralı birinci defterden 8613 numaralı ikinci deftere geçilirken bir buçuk aylık bir veri kaybının bulunmasıdır. Bu kaybın bir aylık kısmı Cemaziyelevvel ayını kapsamaktadır. Bu ayın nikâh kayıtlarının az olmasının en önemli nedeni, üç yılda da bu aya ait veri kaybı bulunmasından kaynaklanmaktadır. Diğer aylara bakıldığı zaman orantılı bir tablo ortaya çıkmaktadır. Aynı verilerin miladi aylara göre dağılımı ise Tablo 2’de gösterilmiştir.

Tablo 2. Nikâh Kayıtlarının Miladi Aylara Göre Dağılımı

| Yıl/Ay→ ↓ | O | Ş | M | N | M | H | T | A | E | E | K | A | Adet |
|---------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|------------|------------|
| 1750 | 15 | 13 | 12 | 2 | 10 | 18 | 22 | 15 | 18 | 14 | 9 | 14 | 162 |
| 1751 | 13 | 15 | 15 | 19 | 11 | 10 | 15 | 11 | 22 | 26 | 24 | 32 | 213 |
| 1752 | 36 | 22 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 80 |
| 1753 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 14 | 25 | 38 | 26 | 127 |
| 1754 | 45 | 35 | 40 | 24 | 31 | 22 | 24 | 18 | 22 | 43 | 17 | 36 | 357 |
| Toplam | 109 | 85 | 89 | 45 | 52 | 50 | 61 | 68 | 76 | 108 | 88 | 108 | 939 |

Defterlerde kayda geçen nikâh akitleri incelenip, hicri tarihler miladi takvime çevrildiğinde, en fazla nikâh kaydının bulunduğu ayın Ocak (109) olduğu görülmektedir (%11,6). En az ise (%4,7) Nisan’da (45) gerçekleşmiştir.

Bu durumda ortaya çıkan tablo günümüzden biraz farklıdır. Bugün en fazla nikâhlar okulların tatile girdiği yaz aylarında gerçekleşirken o yıllarda en çok kış ve sonbahar mevsiminde gerçekleşmiştir. Kış döneminde 302 (%32), sonbahar mevsimi döneminde 272 (%28,9) kayıt bulunurken, yaz mevsiminde 179 (%19),

ilkbaharda ise, 186 (%19,8) nikâh kaydı bulunmaktadır. Bilindiği üzere gerek tarla, gerekse bağ-bahçe işleri Nisan ve Eylül ayları arasına denk gelmektedir. Nisan ayında 45 kaydın olma nedeni büyük olasılıkla ekonomik faaliyetler ile ilgilidir. Ayrıca bu beş yıl Ramazan ayının da Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarına denk geldiği görülmektedir. Bu da etki edebilecek başka bir faktördür. Defterlerde, sonbahar ve kış aylarına birlikte bakıldığında 574 (%61) nikâh kaydı bulunurken, bahar ve yaz aylarında 365 (%37,9) kayıt bulunmaktadır. Dolayısıyla tarımsal faaliyetlerin yoğun olduğu dönemler ve Ramazan'da evlilikler azalmaktadır. Belki de bu yüzden Ocak, Ekim ve Aralık ayı en fazla nikâh kıyılan ay olmuştur.

Hanefî mezhebine göre akıllı ve ergin erkek ve kadın bizzat kendi katılımlarıyla evlenebileceği gibi, bu evlilik vekil aracılığı ile de gerçekleşebilir. Temyiz gücüne sahip Müslüman her erkek veya kadın, nikâhta vekil olabilir.³⁵ Trabzon şer'îyye sicillerinde bulunan söz konusu nikâh akitlerinde, her iki tarafın da ya bizzat kendileri ya da vekilleri vasıtasıyla nikâhlarında yer aldıkları görülmektedir. Fakat bugünün aksine o tarihlerde yaygın olan nikâh akdi uygulamasının vekâlet vererek gerçekleştirildiği görülmektedir. Kıyılan toplam 939 nikâhın 170'ine (%18) damat kendisi bizzat iştirak ederken, nikâhına kendisi katılan gelin sayısı ise sadece 19'dur (%2). Damat ve gelinin kendilerinin bulunduğu nikâhların detaylarına dikkat edildiğinde, genel olarak dul olanlarda ve nikâh yenileyenlerde bu durumun daha fazla ön plana çıktığı görülmektedir. Evlenecek olan erkek ve kadınların kendi nikâh törenlerinde bulunmalarının bu kadar az oranda olması, bu uygulamanın dinimizce bir sakıncasının olmamasına rağmen o günün yaygın olan uygulamasına bağlanabilir.

Araştırmamızda yer alan nikâh kayıtlarında erkekler için böyle bir tanımlama söz konusu değilken evlenecek olan kadınların dul veya bekâr oldukları yazılmıştır. Bunların 500 (%53,3)'inin *ez-zevcetü's-seyyibe*³⁶ ifadesiyle dul olduğu belirtilirken, 427 (%45,4) nikâhta da evlenenlerin *ez-zevcetü'l-bikri'l-bâliğa*³⁷ ifadesiyle bekâr oldukları kaydedilmiştir. Kayıtlardan 6 (%0,5)'sında³⁸ sadece *ez-zeve* ibaresi bulunmakta, evlenen kadının dul veya bekâr olduğu anlaşılmemaktadır. Kayıtlardan 3 (%0,3)'ünde ³⁹ henüz ergenlik çağına girmemiş, çocuk yaşta olanlar *ez-zevcetü'l-bikri's-sagîre*⁴⁰ olarak nitelendirilmiştir. Evlenmek için gerekli olan temyiz gücü ve ergenlik şartına sahip olmayan kız ve

³⁵ Celal Yıldırım, *Kaynaklarıyla İslam Fıkhi* 2, Uysal Kitabevi, Konya, 2002, s. 431.

³⁶ *Seyyibe*: Dul, Bkz., Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara 1996, s. 947.

³⁷ *Bikri'l-bâliğa*: "Bikr" bekar, kız, "Baliğ" buluğa erişmiş, reşit. Bkz., Devellioğlu, age, s. 69, 103.

³⁸ MŞH.ŞSC.d., 8613, 54/21; MŞH.ŞSC.d., 8614, 50/20, 90/3; MŞH.ŞSC.d., 8615, 55/11, 57/17, 58/6.

³⁹ MŞH.ŞSC.d., 8613, 51/13; MŞH.ŞSC.d., 8614, 61/9; MŞH.ŞSC.d, 8615, 52/3

⁴⁰ *Bikri's-sagîre*: "Bikr" bekar, kız, "sagîre", küçük. Bkz., Devellioğlu, age, s. 103, 910.

erkeklerin, velileri tarafından evlendirilmesi dinimizce mümkün olduğundan,⁴¹ şer'iyeye sicillerinde çok az da olsa böyle bir uygulamaya rastlanmaktadır. Kayıtlarda 3 adet⁴² *ez-şevvetii's-seyyibe el-mu'taka*⁴³ kaydıyla, azat edilmiş cariyeye nikâhı bulunmaktadır.

Nikâh kayıtlarında yer alan 939 nikâhın 936 (%99,7)'sının tarihleri yazılmış ve net olarak okunabilmiştir. Nikâhların 2'si sicil kaydındaki tarih kısmının belirsizliği nedeniyle okunamazken, yalnızca 1 nikâhta tarihin kaydedilmediği görülmüştür.⁴⁴ Nikâhlar sıralı olarak yazıldığından, hesaplamalarda bu üç nikâh⁴⁵ ilgili yıllar ve aylar arasına dâhil edilmiştir.

Kayıtlarda karı-koca arasında tekrar yenilenen nikâhlar da yer almaktadır. Bunların sayısı 9 adettir.⁴⁶

Sicillerde büyük çoğunlukla Müslüman nikâhları kaydedilmiştir. Bu sayı 931 (%99,1)'dir. Kayıtlarda gayrimüslim nikâhları da yer almakla birlikte sayısı çok azdır ve genellikle defterlerin diğer nikâhlardan farklı sayfalarında bulunmaktadır. Bu nikâhlar 8 adettir.⁴⁷

4.2. İsim Analizleri

İnsanların çocuklarına vermiş olduğu isimler onların kişiliklerinin ve kültürlerinin bir yansımasıdır. Aynı zamanda bu verilen isimler o ailenin dünya görüşünün de bir yansıması olabilmektedir⁴⁸ Yani şahıs isimlerinin verilmesinde coğrafyanın, kültürün, dini ve fikri inanışın etkilerini hissetmek kaçınılmazdır.

1950-1955 yılları arasında, incelediğimiz Trabzon şer'iyeye sicillerinde 939 nikâh kaydında yer alan evlenecek olan kadınların isimleri tek tek tespit edilerek Tablo 2 oluşturulmuştur.

⁴¹ Aydın, *Osmanlı Aile Hukuku*, s. 57.

⁴² MŞH.ŞSC.d., 8613, 50/20, 53/7; MŞH.ŞSC.d., 8614, 60/9.

⁴³ *Mu'taka*: A.zat edilmiş cariyeye, Bkz., Develliöglü, *Osmanlıca-Türkçe*, s. 690.

⁴⁴ MŞH.ŞSC.d., 8615, 57/4, 57/5.

⁴⁵ MŞH.ŞSC.d., 8613, 45/5.

⁴⁶ MŞH.ŞSC.d., 8613, 56/13; MŞH.ŞSC.d., 8614, 49/1, 2, 51/11, 15, 55/8,13; MŞH.ŞSC.d., 8615, 52/1, 52/19.

⁴⁷ MŞH.ŞSC.d., 8613, 113/1,2,3, 122/1; MŞH.ŞSC.d., 8614, 90/1,2,3; MŞH.ŞSC.d., 8615, 111/1.

⁴⁸ Yılmaz Kurt, "Sivas Sancağında Kişi Adları (XVI. Yüzyıl)", *OTAM*, 4 (1993), s. 223-290.

Tablo 2. Nikâh Kayıtlarında Yer Alan Kadın (Gelin) İsimleri

| İsimler | Kişi Sayı | Yüzd e | İsimler | Kişi Sayı | Yüzd e | İsimler | Kişi Sayı | Yüzd e | İsimler | Kişi Sayı | Yüzd e |
|---------------|-----------|--------|-----------------|-----------|--------|------------------|-----------|--------|-------------------------|-----------|--------|
| Fatma | 202 | %21,5 | Ayşe | 110 | %11,7 | Havva | 89 | %9,4 | Hadice | 88 | %9,3 |
| Emine | 84 | %8,9 | Zeyneb | 57 | %6,0 | Rukiye | 46 | %4,8 | Esmâ | 33 | %3,1 |
| Saliha | 31 | %3,3 | Ümmüha n | 16 | %1,7 | Dudu | 12 | %1,2 | Hanife | 10 | %1,0 |
| Rabia | 9 | %0,9 | Hafza | 8 | %0,8 | Şerife | 8 | %0,8 | Ümmü | 6 | %0,6 |
| Dursune | 5 | %0,5 | Kezban | 5 | %0,5 | Sabire | 5 | %0,5 | Balı | 4 | %0,4 |
| Elif | 4 | %0,4 | Melek | 4 | %0,4 | Meryem | 4 | %0,4 | Zeliha | 4 | %0,4 |
| Peri | 3 | %0,3 | Rahime | 3 | %0,3 | Raziye | 3 | %0,3 | Sultan | 3 | %0,3 |
| Ümmügül sü | 3 | %0,3 | Asiye | 2 | %0,2 | Baha | 2 | %0,2 | Balkız | 2 | %0,2 |
| Beyhan | 2 | %0,2 | Belkız | 2 | %0,2 | Emetulla h | 2 | %0,2 | Firdevs | 2 | %0,2 |
| Gülbeyaz | 2 | %0,2 | İsimsiz | 2 | %0,2 | Miyase | 2 | %0,2 | Şemşi | 2 | %0,2 |
| Zarife | 2 | %0,2 | Abide | 1 | %0,1 | Akile | 1 | %0,1 | Asya | 1 | %0,1 |
| Azize | 1 | %0,1 | Durdu | 1 | %0,1 | Edibe | 1 | %0,1 | Elmas | 1 | %0,1 |
| Fahriye | 1 | %0,1 | Fedora | 1 | %0,1 | Fikriye | 1 | %0,1 | Gevher | 1 | %0,1 |
| Gonca | 1 | %0,1 | Güllü | 1 | %0,1 | Gülüm | 1 | %0,1 | Halime | 1 | %0,1 |
| Hamide | 1 | %0,1 | Hamî | 1 | %0,1 | Hanşah | 1 | %0,1 | Hayal | 1 | %0,1 |
| Hayriye | 1 | %0,1 | Hüsna | 1 | %0,1 | Hüsüşah Havva | 1 | %0,1 | İstanbul | 1 | %0,1 |
| Kiraz | 1 | %0,1 | Maksude | 1 | %0,1 | Marziye | 1 | %0,1 | Medine | 1 | %0,1 |
| Munise | 1 | %0,1 | Münevve r | 1 | %0,1 | Müslime | 1 | %0,1 | Müzafe | 1 | %0,1 |
| Naile | 1 | %0,1 | Naime Hanım | 1 | %0,1 | Nazile | 1 | %0,1 | Nazlı | 1 | %0,1 |
| Nergis | 1 | %0,1 | Perihan | 1 | %0,1 | Perişan | 1 | %0,1 | Reyhan | 1 | %0,1 |
| Roza | 1 | %0,1 | Sadika | 1 | %0,1 | Safiye | 1 | %0,1 | Sariye | 1 | %0,1 |
| Servinaz | 1 | %0,1 | Sitti | 1 | %0,1 | Sofiya | 1 | %0,1 | Sündüs | 1 | %0,1 |
| Şehriban | 1 | %0,1 | Şerife Fatma | 1 | %0,1 | Şerife Rukiye | 1 | %0,1 | Şerife Ümmügül sü | 1 | %0,1 |
| Takloya | 1 | %0,1 | Timona | 1 | %0,1 | Ümmü Selime | 1 | %0,1 | Yeter | 1 | %0,1 |
| Zehra | 1 | %0,1 | Zülfiye | 1 | %0,1 | | | | | | |

Bu tabloya göre karşımıza 97 farklı isim çıkmaktadır. Nikâhlardan ikisinde evlenen kadınların adı yazılmamıştır. Bunlar isimsiz ibaresiyle tabloda yer almakla birlikte⁴⁹ bu iki kaydın eksikliği dikkate alınarak hesaplamalar yapılmıştır. Bu hesaplamalara göre, tespit edilmiş olan isimlerin 40'ı tekrar ederken, 57'sinin birer kez kullanıldığı görülmektedir.

1750-1755 tarihlerinde Müslüman kadınlar için kullanılan sadece 9 isim %79,65'lik yüksek orana sahipken, 87 isim %20,35'ini oluşturmuştur. Bu isimler arasında, Fatma en çok tekrar eden isim olup, kayıtlarda 202 defa yer

⁴⁹ MŞH.ŞSC.d., 8613, 59/16; 8614, 51/18.

almıştır. Bu da tek başına, tablomuzda yer alan Müslüman isimlerin %21,74'üne karşılık gelmektedir.⁵⁰

Daha önce de bahsedildiği gibi 8613 numaralı defterde bulunan mükerrer kayıтта kadının adı farklı olarak yer almıştır. Buna göre birinci kayıтта Rukiye Hanım olarak yazılan isim, ikincisinde Havva olarak değiştirilmiştir. Birinci kayıтта şahitlerin yer almaması ve diğer tüm bilgilerin aynı olması sebebiyle ikincisi esas alındığından, hesaplamalara Rukiye Hanım ismi dâhil edilmemiştir.⁵¹

Çalışmada yer alan ve 8 adet gayrimüslim nikâhında bulunan kadın isimleri az olmaları nedeniyle burada belirtmek gerekirse, okuyabildiğimiz kadarıyla, Roza, Fedora, Timona, Sofiya, Nazlı, İstanbul, Meryem ve Takloya'dır. Yapılan incelemede, Müslümanlara ait nikâhlarda gayrimüslim isimlere rastlanmazken, gayrimüslim nikâhları arasında Nazlı, Meryem gibi yaygın olan Müslüman isimleri ile karşılaşmayı beklemediğimiz İstanbul isminin bulunması dikkat çekicidir. Çeşitli araştırmalar zaman zaman Anadolu'da yaşayan gayrimüslimlerin Türk isimleri aldıklarını ortaya koymaktadır.⁵² Söz konusu kayıtlarımızda kadınların babaları da gayrimüslim isimlerle yer aldıklarından, bu bilgi de bu yöndeki araştırmalar için bir örnek teşkil edebilir.

İlgili tabloya bakarak o dönem için, Trabzon'da kullanılan Müslüman kadınların isimlerinden en yaygın olanlarının, Fatma, Ayşe, Havva, Hadice, Emine, Zeyneb, Rukiye, Esmâ ve Saliha olduğu söylenebilir. Bu isimlerin günümüzde de gerek Trabzon'da gerekse tüm Anadolu'da yaygın olarak kullanıldığı görülmektedir.

O yıllarda her ne kadar, Ballı, Balkız, Beyhan, Dudu, Durdu, Dursune, Güllü, Nazlı, Kiraz, Yeter gibi Türk kökenli isimler kullanılmaktaysa da, bilindiği gibi isimlerin büyük çoğunluğu Arapça-Farsça kökenlidir. Bu durum bugün için de aynı şekilde geçerlidir. Günümüz uygulamasından farklı olarak çift ismin yaygın bir uygulama olmadığı görülmektedir. 96 farklı isim arasından sadece 5 tane çift isim dikkat çekmektedir.

Söz konusu kayıtlarda, evlenecek olan erkeklerin isimleri ile ilgili veriler ise Tablo 3'te yer almaktadır.

⁵⁰ Tabloda verilen yüzdelik oranlarla burada verilen oranlar biraz farklılık arz etmektedir. Bunun nedeni buradaki oranlar sadece Müslüman kadın isimleri hesaplamaya esas alındığı içindir. Tabloda ise yüzdelik hesaplar, mevcut olan tüm isimler üzerinden gerçekleştirilmiştir.

⁵¹ MŞH.ŞSC.d., 8613, 48/16, 48/17.

⁵² Kurt, "Sivas Sancağında, s. 238; Yavuz Ercan, "Devşirme Sorunu, Devşirmenin Anadolu ve Balkanlardaki Türkleşme ve İslamlaşmaya Etkisi", *Belleken*, 1/7198, (1986), s. 689.

Tablo 3. Nikâh Kayıtlarında Yer Alan Erkek (Damat) İsimleri

| İsimler | Kişi Say. | Yüzde | İsimler | Kişi Say. | Yüzde | İsimler | Kişi Say. | Yüzde | İsimler | Kişi Say. | Yüzde |
|-------------|-----------|-------|---------------|-----------|-------|--------------|-----------|-------|--------------|-----------|-------|
| Mehmed | 161 | %17 | Ali | 117 | %12 | Mustafa | 71 | %7,5 | Hasan | 60 | %6,4 |
| Ahmed | 59 | %6,3 | Osman | 53 | %5,6 | İbrahim | 51 | %5,4 | İsmail | 48 | %5,1 |
| Hüseyin | 45 | %4,8 | Ömer | 41 | %4,3 | Süleyman | 28 | %2,9 | Mahmud | 24 | %2,5 |
| Abdullah | 22 | %2,3 | Ebubekir | 15 | %1,6 | Musa | 11 | %1,1 | Yusuf | 11 | %1,1 |
| Halil | 10 | %1,0 | Salih | 9 | %0,9 | Veli | 8 | %0,8 | Abdurrahman | 7 | %0,7 |
| Kasım | 5 | %0,5 | Yahya | 5 | %0,5 | Murtaza | 4 | %0,4 | Bekir | 3 | %0,3 |
| Rüstem | 3 | %0,3 | Sadullah | 3 | %0,3 | Okunamadı | 3 | %0,3 | Abbas | 2 | %0,2 |
| Abdulka-dir | 2 | %0,2 | Sâni | 2 | %0,2 | Selim | 2 | %0,2 | Selman | 2 | %0,2 |
| Seyyid | 2 | %0,2 | Yakub | 2 | %0,2 | Abdi | 1 | %0,1 | Abdulhamid | 1 | %0,1 |
| Abdurrahim | 1 | %0,1 | Artın | 1 | %0,1 | Asaf | 1 | %0,1 | Ateş | 1 | %0,1 |
| Bandalı | 1 | %0,1 | Can Mahmud | 1 | %0,1 | Cemal | 1 | %0,1 | Dursun | 1 | %0,1 |
| Emin Mehmed | 1 | %0,1 | Eyyüb | 1 | %0,1 | Fazlı | 1 | %0,1 | Haçik | 1 | %0,1 |
| Halhas | 1 | %0,1 | Hamza | 1 | %0,1 | Hasan Ahmed | 1 | %0,1 | Haydar | 1 | %0,1 |
| Hızır | 1 | %0,1 | İsa | 1 | %0,1 | İshak | 1 | %0,1 | İslam | 1 | %0,1 |
| İstefan | 1 | %0,1 | İvaz | 1 | %0,1 | Mehmed Hasan | 1 | %0,1 | Memiş | 1 | %0,1 |
| Muhsin | 1 | %0,1 | Mustafa Nesim | 1 | %0,1 | Mustafa Ömer | 1 | %0,1 | Mürsel | 1 | %0,1 |
| Naim Ahmed | 1 | %0,1 | Nasuh | 1 | %0,1 | Ozi | 1 | %0,1 | Pedro | 1 | %0,1 |
| Recep | 1 | %0,1 | Reşid | 1 | %0,1 | Sadık | 1 | %0,1 | Salih Mehmed | 1 | %0,1 |
| Sefa | 1 | %0,1 | Şaban | 1 | %0,1 | Şerif | 1 | %0,1 | Tahir | 1 | %0,1 |
| Timur | 1 | %0,1 | Umur | 1 | %0,1 | Yahya Ali | 1 | %0,1 | Yorgi | 1 | %0,1 |
| Yunus | 1 | %0,1 | Yusuf Ömer | 1 | %0,1 | | | | | | |

İncelenen kayıtlarda geçen evlenecek olan erkeklerin isimleri 81 çeşit olup, içerisinde 33'ü tekrar ederken 48 adet isim bir defa kullanılmıştır. Üç nikâh kaydının erkek isimleri okunamamıştır.⁵³ Bu isimler “okunamadı” ibaresiyle tabloda bulunurken, bu eksiklik hesaplamalara yansıtılmıştır.

1750-1755 yılları arasını kapsayan kayıtlarda, Müslüman erkeklerin büyük bir oranı yani %71,22'si 10 ismi kullanırken geri kalan %28,78'lik kesimi 71 farklı isim kullanmıştır. En çok tekrar eden isim Mehmed olmuştur. Kayıtlarda

⁵³ MŞH.ŞSC.d., 8613, 60/12; MŞH.ŞSC.d., 8614, 54/12; MŞH.ŞSC.d., 8615, 51/14.

161 defa yer alarak isimlerin %17,34'lük bir kısmını oluşturmuştur.⁵⁴ En fazla kullanılmış olan 10 isim sırayla, Mehmed Ali, Mustafa, Hasan, Ahmed, Osman, İbrahim, İsmail, Hüseyin ve Ömer'dir. Bu isimler bugün de Anadolu'da hala önemini yitirmemiş, çok yaygın olarak kullanılan isimlerdir.

Tabloya göre değerlendirildiğinde ve gayrimüslim isimleri hariç tutulduğunda, Türk kökenli isimlerden sadece Timur, Ateş, Umur, Memiş, Can ve Dursun karşımıza çıkmaktadır. Bunlar da az tekrarlanan ve o gün için yaygın olmayan isimlerdendir. Bu isimler günümüzde biraz daha fazla yaygındır diyebiliriz.

Türklerde İslamiyet'in kabulüyle başlayan ve Osmanlı Devleti'nin kurulmasından itibaren hız kazanan Arapça ve Farsça isimlerinin yaygın kullanımı durumu⁵⁵ çalışmamızda yer alan isimlerde de kendini göstermektedir. Bu durum günümüzde de geçerliliğini korumaktadır. Çift ad takma uygulaması, kadın isimlerinde olduğu gibi erkek isimlerinde de günümüzle orantısız bir durum arz etmektedir. Yani kullanımı azdır. Tabloda buna sadece 10 örnek bulunmaktadır.

Tabloya dâhil edilen, 8 adet gayrimüslim erkeğin isimleri tespit edilmeye çalışılmış olup okunabildiği kadarıyla, Artın, Bandalı, Halhas, Haçık, İstefan, Pedro, Ozi ve Yorgi'dir.

4.3. Kullanılan Unvanlar ve Lakaplar

Çalışmamızda incelediğimiz Trabzon şer'iyeye sicillerine göre çoğunlukla kişilerin isimlerinin yanında unvanlar ve lakaplar yer almaktadır. Unvan ve lakap (lakab) kelimeleri Arapça kökenlidir. Unvan; isim, san, lakab, şöhret ve başlık anlamında kullanılırken,⁵⁶ lakap ise; bir kimseye, kendi asıl adından başka takılan addır.⁵⁷ Özeydın, her ikisinin de Türkçede çoğu zaman eş anlamlı gibi kullanıldığını belirtmiştir⁵⁸ Buna binaen her iki terim beraber ele alınacaktır. Çalışmada sadece nikâhın tarafı olan erkeğe ait bulunan unvan ve lakaplar toplu bir biçimde değerlendirilecektir. Babalara ya da şahitlere ait olanlar hariç tutulacaktır. Söz konusu unvan ve lakaplarla ilgi veriler Tablo 4'te şu şekildedir:

⁵⁴ Tabloda verilen yüzdelik oranlarla burada verilen oranlar biraz farklılık arz etmektedir. Bunun nedeni buradaki oranlar sadece Müslüman erkek isimleri hesaplamaya esas alındığı içindir. Tabloda ise yüzdelik hesaplar, mevcut olan tüm isimler üzerinden gerçekleştirilmiştir.

⁵⁵ Abdulkadir İnan, "İslamdan Sonra Türkçe Adlar", *Türk Dili*, 7(82) 1958, s. 494.

⁵⁶ Devellioğlu, age, s. 1129.

⁵⁷ Age, s. 541.

⁵⁸ Abdulkadir Özeydın, "Unvan", *DİA*, C. 42 (İstanbul 2012), s.163.

Tablo 4. *Nikâh Kayıtlarında Yer Alan Unvan ve Lakaplar*

| Unv. ve Lakh. | Tekrar adedi | Yüzde | Unv. ve Lakh. | Adet (Tekrar) | Yüzde |
|-------------------|--------------|--------|-----------------|---------------|-------|
| Beşe | 130 | %37,79 | El-Hac Seyyid | 1 | %0,29 |
| Molla | 39 | %11,33 | Erzurumlu | 1 | %0,29 |
| Seyyid | 34 | %9,88 | Eşkiya | 1 | %0,29 |
| Ağa | 34 | %9,88 | Hafız Molla | 1 | %0,29 |
| Efendi | 26 | %7,26 | Hazine Katibi | 1 | %0,29 |
| El-Hac | 14 | %4,06 | İmam | 1 | %0,29 |
| Hacı | 11 | %3,19 | Karakolcu | 1 | %0,29 |
| Derviş | 7 | %2,03 | Katib | 1 | %0,29 |
| Es-Seyyid | 4 | %1,16 | Kılıçcı | 1 | %0,29 |
| Hafız | 3 | %0,87 | Levent Alemdar | 1 | %0,29 |
| Alemdar | 3 | %0,88 | Nim | 1 | %0,29 |
| Çalık | 2 | %0,58 | Sipah | 1 | %0,29 |
| Çörekci | 2 | %0,58 | Odabaşı | 1 | %0,29 |
| Kara | 2 | %0,58 | Saka | 1 | %0,29 |
| Atmaca | 1 | %0,29 | Sarıklı | 1 | %0,29 |
| Berber | 1 | %0,29 | Seyyid Hafız | 1 | %0,29 |
| Bıçakzade | 1 | %0,29 | Seyyid İmam | 1 | %0,29 |
| Çelebi | 1 | %0,29 | Seyyid Molla | 1 | %0,29 |
| Çorbacı | 1 | %0,29 | Sipâhiler Ağası | 1 | %0,29 |
| Çukadar | 1 | %0,29 | Şeyh | 1 | %0,29 |
| Darıcı | 1 | %0,29 | Kapudan | 1 | %0,29 |
| Dülger | 1 | %0,29 | Tosun | 1 | %0,29 |
| Dürzi | 1 | %0,29 | Uzun | 1 | %0,29 |
| Eğimli | 1 | %0,29 | Zımmi | 1 | %0,29 |
| Toplam=345 | 321 | | | 24 | |

Belgelerde yer alan 939 adet kayıtlı nikâhın 345’inde unvan veya lakap bulunmaktadır. Bu da nikâhların %36,74’üne tekabül etmektedir. 594 kişi ise yalın isimle yazılmıştır. Tespit edilen unvan ve lakaplar 48 çeşit olup, içinde en çok tekrar edenler; Beşe, Molla, Seyyid, Ağa, Efendi, El-Hac ve Hacı’dır. Ardından az da olsa tekrar edenler için Derviş, Es-Seyyid, Hafız, Alemdar, Çörekçi, Çalık ve Kara’yı örnek gösterebiliriz. Tabloda yer alan diğer unvan ve lakaplar birer defa yazılmışlardır.

Bu unvan ve lakaplar kişilerin sosyal konumunu, mesleğini, menşeyini yahut kişilerin fiziki ve kişilik özelliklerini, yansıtacak şekilde verilmiştir. Bazen de birkaç özellik birlikte verilmiştir.

Trabzon şer’iyye sicillerinde bulunan nikâh kayıtları, bu özellikler çerçevesinde genel olarak değerlendirilecek olursa, ilk dikkat çeken ve öncelikle belirtilmesi gereken, 345 adet nikâhın 130 (%38,23)’unda “Beşe” unvanının kullanılmasıdır. Bu unvanı taşıyan kişilerin, Yeniçeri veya Topçu, Cebeci, Bölükbaşı, Çavuş gibi Kapıkulları arasındaki yaya askerlerden oldukları

anlaşılmaktadır.⁵⁹ Bu da bize Trabzon'da bu kesimin yoğunluğunun fazla olduğunu düşündürmektedir.

Trabzon nikâh kayıtlarında karşımıza çıkan ve kişilerin sosyal durumlarını gösteren unvan ve lakaplar içerisinde, Molla, es-Seyyid, Seyyid, Ağa, El-Hac, Hacı, Efendi, Şeyh, Derviş, Hafız, ve Çelebi, bulunmaktadır. Bu unvan ve lakaplar çoğunlukla Osmanlı ilmiye sınıfına mensup olan kişilerin taşıdığı sıfatlar olup, aynı zamanda bu sıfatlara sahip olan kişiler toplumda yüce ve itibarlı bir statüye de sahiptirler.

Sicil kayıtlarımızda yer alan Molla, Efendi, Şeyh, Derviş, Hafız ve Çelebi gibi bu unvan ve lakaplardan yola çıkarak kesin bir iddiada bulunmak zordur. Çünkü bu unvan ve lakaplara sahip olan kişilerin hangilerinin gerçek manada bu özellikleri taşıdığını ya da hangilerinin sadece unvan ve lakaplar olduğunu hatta o kişilerin adı veya takma adı olduğunu kestirmek çok zordur. Bununla birlikte bu unvan ve lakapları taşıyanların bu sıfatlarla bir şekilde ilişkisi olduğu da göz ardı edilemez.

Yine Arapçada belirtme edatı olan “el” takısının vurgulanıp, “Seyyid”in yanısıra “Es-Seyyid” ve “Hacı”nın yanı sıra “El-Hac” unvan ve lakaplarının ayrı ayrı kullanılmasına dayanarak, Es-Seyyid ve El-Hac lakabını taşıyan kişiler için, bu kesin olarak peygamber sülalesine dayandığını veya kesinlikle hac vazifesini yerine getirdiğinin kanıtıdır demek çok zor. Her ne kadar kayıtlarda bu şekilde farklı olarak yer almışlarsa da, nihayetinde hepsi temelde lakap ve unvandır. Dolayısıyla hangisinin lakap ve unvan olarak kullanıldığını veya hangisinin gerçek anlam taşıdığını bilmek zordur.

Meslek bildiren unvan ve lakaplar ise, Alemdar, Sipâhiler Ağası, Levent, İmam, Çorbacı, Dülger (Yapıların kaba ağaç işlerini yapan kimse)⁶⁰, Odabaşı, Sipah, Kapudan, Çörekçi, Çukadar, Karakolcu, Berber, Hazine Katibi, Darıcı, Saka ve Katip'dir. Bu unvan ve lakaplardan yola çıkarak bunların, kendilerinin sahip oldukları mesleklere göre mi verildiğini, ya da babalarının veya dedelerinin mesleklerini mi devam ettirdiklerini tam olarak söylemek mümkün görünmemektedir. Lakin meslek bildiren bu unvan ve lakaplar kayıtlara geçerek, bize 18. yüzyılın ortalarında Trabzon'da bulunan mesleklerle ilgili bilgi kaynağı oluşturmaktadır. Bu bilgiler ışığında, tablomuza yansıyan meslek çeşitliliğinin, aynı zamanda Trabzon ekonomisinin canlılığını yansıttığı söylenebilir.

İncelenen belgelerde kayıtlı kişilerin, fiziki ve kişilik özelliklerine göre de lakaplar verildiği görülmektedir. Bunlar, Çalık, Kara, Dürzi, Tosun, Eşkuya, Uzun, Atmaca, Sarıklı, Bıçakzade ve Nim'dir. Bakıldığında, bu unvan ve lakaplar kişilerin olumlu ya da olumsuz özelliklerini göstermektedir. Ayrıca

⁵⁹ Ömer Lütfi Barkan, “Edirne Askerî Kassamına Âit Tereke Defterleri”, *TTK Belgeler*, 3/5-6 (1966), s.15.

⁶⁰ <https://sozluk.gov.tr>, Erişim Tarihi: 08.05.2020.

kişilerin aslen nereli olduklarını gösteren Erzurumlu ve Eğinli lakapları da mevcuttur.

Çalışmada yer alan gayrimüslim nikâh kayıtlarında da, Kılıççı ve Zımmi olarak meslek ve statü bildiren iki unvan ve lakap bulunmaktadır.

İncelenen kayıtlarda, Müslüman ve gayrimüslim kadınlara ait, herhangi bir unvan veya lakaba rastlanmamıştır.

4.4. Mehir Miktarları

Çalışmanın konusu olan ve kadınlara mehir hakkı kazandıran nikâh akitleri incelendiğinde neredeyse tamamında mehir miktarlarının belirlenmiş olduğu görülmüştür. Kaydedilen bu miktarlar Tablo 5'te şu şekilde bulunmaktadır.

Tablo 5. Nikâh Kayıtlarında Yer Alan Mehir Miktarları

| Dirhem | Tekrar adedi | Akçe | Tekrar adedi | Kuruş | Tekrar adedi |
|---------|--------------|--------|--------------|-------------------|--------------|
| 100.000 | 1 | 11.000 | 1 | 500 | 1 |
| 84.000 | 1 | 10.500 | 1 | 400 | 3 |
| 80.000 | 1 | 4.500 | 2 | 108 Guruş 40 Akçe | 1 |
| 70.000 | 1 | 4.200 | 1 | 100 | 1 |
| 60.000 | 6 | 3.500 | 2 | 10 | 2 |
| 45.000 | 1 | 3.000 | 2 | 5 | 2 |
| 40.000 | 1 | 2.500 | 10 | | |
| 30.000 | 2 | 2.000 | 4 | | |
| 24.000 | 1 | 1.600 | 1 | | |
| 21.000 | 1 | 1.500 | 25 | | |
| 20.000 | 7 | 1.250 | 2 | | |
| 18.000 | 2 | 1.200 | 2 | | |
| 17.000 | 2 | 1.100 | 2 | | |
| 16.000 | 6 | 1.000 | 25 | | |
| 15.000 | 10 | 800 | 1 | | |
| 14.000 | 2 | 600 | 6 | | |
| 13.000 | 2 | 500 | 25 | | |
| 12.000 | 31 | 400 | 1 | | |
| 11.000 | 1 | 300 | 1 | | |
| 10.000 | 44 | 200 | 1 | | |
| 9.000 | 10 | | | | |
| 8.000 | 30 | | | | |
| 7.000 | 36 | | | | |
| 6.000 | 81 | | | | |

| | | | | |
|----------------------------|-----|--|-----|----|
| 5.000 | 88 | | | |
| 4.500 | 1 | | | |
| 4.000 | 91 | | | |
| 3.000 | 106 | | | |
| 2.000 | 107 | | | |
| 1.500 | 5 | | | |
| 1.000 | 133 | | | |
| 600 | 1 | | | |
| 500 | 2 | | | |
| Bilgi yok | 1 | | | |
| Toplam adet=939 | 814 | | 115 | 10 |

Elimizde bulunan kayıtlardan anlaşıldığı kadarıyla mehirlerin hemen hepsi para cinsinden kararlaştırılmıştır. Bu kayıtlarda mehirler, ödenme biçimlerine göre bir kısmının veya tamamının ileride ödenmesine söz verilen “mehri müecel” olarak ifade edilmiştir. Standartlaşmış bir mehir bedeli bulunmamaktadır.

Belirlenen mehir miktarları üç farklı değer cinsiyle ifade edilmiştir. Bunlar “dirhem”, “akçe” ve “kuruş” olarak yazılmıştır. Bu değer birimlerinin, o yıllarda biri birleriyle olan ilişkilerine bakacak olursak yaklaşık olarak şu şekildedir: Gerek ağırlık, gerekse para birimi olarak ifade edilen dirhem, aslında Osmanlı sikkesi olarak darp edilmediği anlaşılmaktadır.⁶¹ Osmanlıların yaygın olarak kullanılan ilk gümüş para birimi ve ilk sikkesi akçedir. Osmanlılarda genellikle, Türkçe olarak düzenlenen belgelerde gümüş para biriminden daima akçe diye söz edilirken, hukuki belgelerde, özellikle Arapça belgelerde dirhem tabiri geçmektedir ve anlaşıldığı kadarıyla bu tabir değer ifade etmektedir. 1772 yılında akçe karşısında tespit edilen değeri, 100 dirhem= 450 akçe idi.⁶² III. Ahmed döneminden (1703-1730) itibaren Osmanlı Devleti’nde ilk defa darp edilmeye başlanan Osmanlı kuruşlarının ise akçe ve dirheme göre değerinin daha yüksek olduğu görülmektedir. 1 Osmanlı kuruşu = 120 akçe etmekteydi.⁶³

Bu üç birimi eşitlersek, 1 kuruş =120 akçe ve 26,66 dirheme karşılık gelmektedir. Akçe ile dirhem arasında ilişki ise zaten yukarıda yer almaktadır. Fakat bunu 1 dirhem üzerinden hesaplırsak 4,5 akçeye denk düştüğünü görebiliriz.⁶⁴

⁶¹ Halil Sahillioğlu, “Dirhem”, *DİA*, C. 9 (İstanbul 1994), s. 371.

⁶² Halil Sahillioğlu, “Akçe”, *DİA*, C. 2 (İstanbul 1989), s. 226.

⁶³ Şevket Pamuk, “Kuruş”, *DİA*, C. 26, (Ankara 2002), ss. 458-459.

⁶⁴ Hesaplamalar, çalışmamıza ait yıllara (1750-1755) en yakın olan periyotlarda bu değerlerin tespit edildiği yıllar esas alınarak yapılmıştır.

Bu değer tespiti yapıldıktan sonra tablomuza dönecek olursak, mehir miktarları guruş olarak ifade edilmiş olan kayıtlarda en yüksek değer 500 kuruş olduğu görülmektedir.⁶⁵ Bu, 13.300 dirheme ve 60.000 akçeye karşılık gelmektedir. En düşük miktar ise 5 guruşdur.⁶⁶ Bu da yaklaşık 600 akçe ile 133 dirheme denktir.

Dirhem olarak ifade edilen mehirler bakıldığında en yüksek meblağın 100.000 dirhem olduğu görülmektedir,⁶⁷ bu ise 3.756 guruş ve 450.000 akçe karşılığıdır. Mehirler arasında ve ifade edilen her üç değerde de yer almış olan en yüksek miktar budur. Dirhem olarak ödenen en düşük miktar 500 dirhem⁶⁸ iken, karşılığı akçe olarak 2.250 iken, guruş olarak ise 18,79'dur.

Akçe cinsinden belirlenen nikâhlarda ise, en fazla olanı 11.000 akçedir.⁶⁹ Bu da 91,66 kuruş ve 2.444 dirhem karşılığıdır. Bu değerden ödenecek olan en düşük miktardaki mehir 200'dür.⁷⁰ Bu ise 1,66 kuruş ve 44,44 dirhem değerindedir. Bu da belirlenen mehirler arasında en düşük miktara sahip olan meblağdır.

Büyük ihtimalle o günün ekonomik şartlarına ve ailelerin gelir düzeylerine göre, ödenen mihr miktarları böyle değişiklik göstermiştir. Kadınların yaşı ve güzelliği gibi faktörlerle, bakireliği, dul veya çocuklu olup olmaması gibi etmenlerin de mihrin belirlenmesinde etkili olduğu düşünülebilir. Ki dipnotlarda da kayıt yerleri belirtilen en yüksek ve en düşük miktarda mehirler bakıldığında, yüksek olan kayıtlarda kadının bakire, düşük miktarda kayıtlarda ise dul olduğu fark edilecektir. Yine aynı şekilde yüksek mehir verenler ağa, efendi vs. gibi unvanları olanlar iken düşük rakamlı mehir verenlerin herhangi bir unvan veya lakap taşımayanlardan oluştuğu görülecektir. Bu durum tüm incelediğimiz nikâh kayıtlarının genelinde dikkat çeken bir husustur.

4.5. Yer Bilgisi

Araştırmada yer alan Trabzon'a ait kayıtlı nikâhlarda, ilgili kişilerin yaşadığı yerler büyük çoğunlukla belirtilmemiştir. Bu belirtilmeyen kayıtlar Trabzon merkezine ait nikâhlar olarak düşünüldüğünde, diğer yer belirten kayıtları şu şekilde sıralamak mümkündür: İki Faroz Mahallesi,⁷¹ bir Eski Şalpaزاری,⁷² üç

⁶⁵ MŞH.d., 8613, 60/22.

⁶⁶ MŞH.ŞSC.d., 8614, 54/9.

⁶⁷ MŞH.ŞSC.d., 8615, 57/12.

⁶⁸ MŞH.ŞSC.d., 8615, 51/17, 52/1.

⁶⁹ MŞH.ŞSC.d., 8613, 51/9.

⁷⁰ MŞH.ŞSC.d., 8614, 51/7.

⁷¹ MŞH.ŞSC.d., 8613, 60/24, 6161/11.

⁷² MŞH.ŞSC.d., 8614, 60/13.

Gümüşhane,⁷³ bir Erzincan,⁷⁴ bir Molla Siyah Mahallesi⁷⁵. Görüldüğü üzere söz konusu nikâhlarda mahalle veya yer bildiren kayıtlar sadece bunlardan ibarettir. Bu isimlere bakarak Trabzon merkezine yakın olan Faroz ve Eski Şalpazarı'nın bugün de kullanılan isimler olduğunu söyleyebiliriz. Molla Siyah Mahallesi ise bugün Pazarkapı olarak bilinmekle beraber bu mahallede Molla Siyah adında cami bulunmaktadır. O dönemde Trabzon'a bağlı olan Gümüşhane'den⁷⁶ ayrıca Erzincan'dan da bazı şahısların nikâh kayıtları sebebi belirtilmeden ilgili defterde yer almıştır.

Sonuç

Bu çalışmada, 1 Ocak 1750 ile 1 Ocak 1755 tarihleri arasını kapsayan ve Trabzon'a ait dört defterden oluşan şer'iyye sicillerinden yola çıkarak 939 adet nikâh kaydı incelendi. Bu kayıtlardan yola çıkarak evliliklerin yıllara ve aylara göre dağılımı, evlenenlerin isimleri ve medeni durumları (dul, bekâr), kullanılan lakaplar, nikâh için belirlenen mehir türü ve miktarları ve mahalle isimleri gibi konular ele alınarak çeşitli yönleriyle veri analizlerine tabi tutuldu.

Çalışmanın sınırlandırıldığı beş yıllık zaman zarfında en fazla evlilik kaydı, beşinci yıl olan 1754'te gözlenmiştir. Bu kayıtların aylara göre dağılımına bakıldığında ise hicri Muharrem ayı, miladi olarak ise Ocak ayının ön plana çıktığı görülmüştür. Bu sonuç günümüzde gerçekleşen evlilikler için ise tam tersi bir durumdur. Çünkü artık düğün tarihlerinin gerek eğitim-öğretim döneminin bitişine getirilmesi, gerekse artık şehirleşme oranında artışın etkisiyle yazın yapılan tarım faaliyetlerinin öneminin yitirmesi bunda etkili olan başlıca unsurlardandır.

Evlenen kadınların dul veya bekâr olma durumlarına göre yapılan hesaplamalar doğrultusunda dul ve bekâr oranının birbirine yakın olduğu sonucu çıkmıştır. Minimal düzeyde de olsa çocuk yaşta evlendirilenler bulunmaktadır. Nikâh töreni esnasında günümüzden farklı olan ve dikkat çeken bir husus dinimizce bir sakınca olmamasına rağmen gelin ve damadın kendi nikâhlarında bulunmamalarıdır. Nikâh esnasında bizzat katılanlar, görece az olarak nitelendirilecek bir orana sahiptir.

Şahıs isimleri üzerine yapılan çalışmalar için pek çok kaynaktan faydalanılmaktadır. Osmanlı dönemine ait yapılan bu tür çalışmalar daha çok "tahrir defterleri" veya "temettuat defterleri" üzerinden gerçekleşmiştir. Bu

⁷³ MŞH.ŞSC.d., 8614, 58/6, 53/13, 61/9.

⁷⁴ MŞH.ŞSC.d., 8613, 61/3.

⁷⁵ MŞH.ŞSC.d., 8613, 61/7.

⁷⁶ Gümüşhane'nin Trabzon Vilayeti dâhilindeki idari durumu hakkında bkz., Kemal Saylan, *Gümüşhane-İdari, Sosyal, Ekonomik Tarih*, Gümüşhane Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2014, s. 26.

çalışmada ise diğer defterlerde çok fazla rastlanılmayan, kadın isimlerinin yer aldığı, kadı sicillerindeki nikâh kayıtlarından faydalanılmıştır. Ortaya çıkan sonuca göre 18. yüzyılda da bugün olduğu gibi Arapça isimlerin yaygın olduğu tespit edilmiştir. Elimizdeki kayıtlara göre o gün Trabzon'da en fazla verilen kadın isminin Fatma olduğu, erkek isminin ise Mehmet olduğu görülmüştür. Az da olsa Türkçe isimlere de rastlanırken gayrimüslim nikâh kayıtlarında ise iki isim (Nazlı, İstanbul) hariç Müslüman/Türk isme rastlanmamıştır. Az da olsa bu iki isim ilgi çekmektedir ve farklı unsurlar arasındaki etkileşimi göstermektedir. Kayıtlarda yer alan kadın ve erkek isimleri onomastik çalışmalar yapacak olanlara katkı sunacaktır düşüncesindedir.

Kadı sicillerindeki nikâh kayıtlarına bakıldığında evlenecek kişilerin isimlerinin yanı sıra bu evlilik için şahitlik yapacak olanların da isimlerinin yazıldığı görülmüştür. Dinimizce şahitlerin, iki erkek veya bir erkek ile iki kadından oluşması mümkünken şer'îye sicillerinde yer alan kayıtlarda tamamının erkeklerden oluştuğu müşahede edilmiştir.

İncelemelere göre, kayıtlarda adı geçen kadınlara ait unvan ve lakap bulunmazken erkeklerin %36'sı bir unvan veya lakaba sahiptir. Bu unvan ve lakaplardan yola çıkarak bazılarının askeri sınıfa ait olduğu anlaşılırken, bazılarının unvan ve lakaplarının itibar, sosyal statü ve meslek bildirdiği gözlenmiştir. Yine şahısların fiziki veya kişisel özelliklerine göre verilen unvan ve lakapların yanı sıra onların nereli olduklarını bilmemizi sağlayan unvan ve lakaplara da rastlanmıştır.

Elde bulunan kayıtlara göre, her nikâh için, "dirhem", "akçe" ve "kuruş" cinsinden mutlaka bir miktar mehir tayin edilmiştir. Tayin edilen bu mehirler çeşitli etmenlere göre düşük veya yüksek ölçeklerde yer alan meblağlardır. Görülebildiği kadarıyla mehir miktarları, yüksek ihtimalle o günün ekonomik şartlarına ve ailelerin gelir düzeylerine göre şekillenmekteydi. Mutlaka kadınların yaşı ve güzelliğinin yanı sıra, bekâr ya da dul veya çocuklu olup olmaması gibi faktörlerin de etkili olduğu düşünülebilir. Kayıtlarımızda yer alan en yüksek ve en düşük meblağlı mehirler bakıldığında, kadınların bakire veya dul olmasının rol oynadığı fark edilmiştir. Yine aynı şekilde yüksek mehir verenler ağa, efendi vs. gibi unvanları olanlar iken düşük rakamlı mehir verenlerin herhangi bir unvan veya lakap taşımayanlardan oluştuğu görülmüştür.

Şer'îye sicillerinde yer alan nikâh kayıtlarından yola çıkarak Trabzon'da bulunan mahalle veya yer isimlerinin tespitine yönelik fazla bir malzeme çıkmamıştır. Bu kayıtlarda Trabzon'a ait sadece birkaç mahalleden söz edilmiştir. Aslen Trabzonlu olmayıp Gümüşhaneli ve Erzincanlı olan birkaç şahsın nikâh kaydı ise, incelenen kayıtlara bağlı kalarak bize nüfus hareketliliğinin ne kadar az olduğuna dair ip uçları vermiştir.

Nikâh kayıtları vasıtasıyla mehir miktarlarının tespiti, gerek Osmanlı Devleti'nin gerekse Trabzon'un sosyo-ekonomik yapısına dair yapılacak olan

çalışmalar için yardımcı olacaktır. Nikâh kayıtlarında isimlerin yanında yer alan unvan ve lakaplarla sülale isimleri ve meslek adları da Trabzon'un hem kültür hem de ekonomik tarihi için önem arz etmektedir.

Gayrimüslim nikâh kayıtları şer'iyeye sicillerinde çok fazla yer almasa da, mevcut kayıtlar biçimsel olarak Müslümanlarınkıyla aynı şekilde yazılmıştır. Yani Müslüman ve gayrimüslim olarak nitelendirilen bu iki grup arasında şekilsel olarak herhangi bir farklılık söz konusu olmamıştır. Vekâlet ve şahitlik uygulamalarında yer alan kişilerin, etnik olarak gayrimüslimlerden oluştuğu görülmüştür. Gayrimüslim evliliklerinin hemen hepsinde mehir tayin edildiği ve bu mehirlerin de mehr-i müeccel olarak kayıtlara geçtiği edildiği görülmüştür.

Neticede incelediğimiz şer'iyeye sicillerinde yer alan bu nikâh kayıtları, 1750 tarihinden başlayıp 1755 tarihine kadar devam eden toplam 939 kaydı içermektedir. Bu kayıtlardan elde edilen beş yıllık verilerin, evlilik kurumu nezdinde Trabzon'daki sosyal hayata ışık tutacağı ve Trabzon'un sosyo-kültürel tarihine renk getireceği kanaatindeyiz.

Kaynakça

Arşiv Kaynaklar

Şer'iyeye Sicilleri

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Meşihat (MŞH) Şeriyeye Sicilleri Defterleri (ŞSC.d), Defter No: 8612, 8613, 8614, 8615.

Araştırma Eserler

ADIYEKE, A. Nükhet ve Nuri Adıyeke, *Girit Nikah Defteri*, Lozan Mübadilleri Ayhani Vakfı, İstanbul, 2011

AKGÜNDÜZ, Ahmet, *Şer'iyeye Sicilleri: Mahiyeti, Toplu Kataloğu ve Seçme Hükümler*, C.1, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul 1988.

AKÖZ, Alaaddin, "XVI. Yüzyıla Ait Bir Nikâh Defteri ve Bazı Değerlendirmeler", *İstem*, 3 (2004), s. 91-117.

AKÖZ, Alattin, *Bir İmamın Nikah Defteri*, Tablet Yayınları, Konya 2006.

AYDIN, M. Akif, "Osmanlılarda Aile Hukukunun Tarihi Tekâmülü", *Sosyo-Kültürel Değişme Sürecinde Türk Ailesi* 2, Aile Araştırma Kurumu Başkanlığı Yayınları, Ankara 1992, ss. 434-455.

AYDIN, M. Akif, *Osmanlı Aile Hukuku*, Klasik Yayınları, İstanbul 2018.

BARKAN, Ömer Lütfi, "Edirne Askerî Kassamına Âit Tereke Defterleri", *TTK Belgeler*, 3/5-6 (1966), s.15.

CİN, Halil, *İslâm ve Osmanlı Hukukunda Evlenme*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1974.

- DEMİR, Alpaslan, AYBEK, İlhan, ONAR, Çağrı, KOCABAŞ, Bahar ve Semanur KAHRAMAN, *Tokat Nikah Defteri 1882 - 1887*, Gece Kitaplığı, Ankara, 2016.
- DEMİR, Alpaslan, YAŞAR, Hakan, Yasin DÖNDER, ŞEKER, Fadime ve Müyesser TÜZÜN, *Tokat Nikah Defteri II*, Gece Kitaplığı, Ankara, 2016.
- DEMİR, Alpaslan, “Konya Şer’iyye Sicillerinde Rıza Senedi Örnekleri (1659-1749)”, *History Studies*, 4/Prof. Dr. Enver Konukçu Armağanı Özel Sayısı, (2012), s. 31-46.
- DEMİR, Canan, *Saraybosna Şer’iyye Sicillerindeki Nikâh Kayıtları (1781-1783)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin Üniversitesi, Mersin 2019.
- DEVELLİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara 1996.
- EKİNCİ, Ekrem Buğra, *Osmanlı Hukuku Adalet ve Mülk*, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul 2017.
- ERCAN, Yavuz; “Devrişme Sorunu, Devşirmenin Anadolu ve Balkanlardaki Türkleşme ve İslamlaşmaya Etkileri”, *Belleten*, 1/198, (1986), s. 679-725.
- ERCOŞKUN, Tülay, *Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. Yüzyılda Evlilik ve Nikâba Dair Düzenlemeler*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı, Ankara 2010.
- FAROQHI, Suraiya, *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003.
- GÖK, İlhan, “2 Numaralı Trabzon Ahkâm Defterine Göre Kürtün ile İlgili Merkeze Yansıyan Konular (1759-1796)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 28 (2020), s. 443-462.
- GÖKÇEK, Mehmet Fatih, “1 Numaralı Trabzon Ahkâm Defteri’nde Kürtün Nahiyesi ile İlgili Kayıtlar (1742-1749)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 25, (2018), s. 69-102.
- İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, Çev. Halil Berktaş, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018.
- İNAN, Abdulkadir, “İslamdan Sonra Türkçe Adlar”, *Türk Dili*, 7/82 (1958), ss. 490-494.
- KARAIŞMAİLOĞLU, Ercan, *1959/145 Numaralı Trabzon Şer’iyye Sicilinin Aile Hukuku Kayıtlarının Çeviri Yazısı ve Hukuki Tablîli*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, 2019.
- KOÇAK, Zülfiye, “Şer’iyye Sicillerine Göre XVII. Yüzyılda Ayntab Şehrinde Ailenin Oluşumu (1600–1650)” *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 44 (2010), s. 291-306.
- KURT, Yılmaz “Sivas Sancağında Kişi Adları (XVI. Yüzyıl)”, *OTAM*, 4 (1993), s. 223-290.
- ORTAYLI, İlber, “Anadolu’da XVI. Yüzyılda Evlilik İlişkileri Üzerine Bazı Gözlemler”, *Osmanlı Araştırmaları 1*, s. 33-40.
- ORTAYLI, İlber, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devletinde Kadı*, Kronik Kitap Yayınevi, Ankara 1994.

- ÖZAYDIN, Abdulkerim, “Unvan”, *DİA*, C. 42, (İstanbul 2012), ss.163-166,
- ÖZCAN, Aslı, *Trabzon Şer’iyye Sicillerine Göre Modern Öncesi Dönemde Osmanlı Kadını (XVII. Yüzyılın İlk Yarısı)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Trabzon, 2018.
- ÖZTÜRK, Temel, “Ahkâm Defterlerine Göre Trabzon ve Çevresinde Güvenlik (1742-1760)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 8 (2010), s, 29-53.
- ÖZTÜRK, Temel, *18. Yüzyıl Ortalarında Trabzon Kadı Sicillerindeki Terekelere Göre Kadın, Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın I-II*, Ed. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2016.
- ÖZTÜRK, Temel, “Trabzon’da Fiyatlar (1700-1750)” *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, Trabzon, Türkiye, 6-8 Kasım 1998, ss. 351-369.
- ÖZTÜRK, Temel, “Osmanlılarda Narh Sistemi”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, ss. 861-871.
- PAMUK, Şevket, “Kuruş”, *DİA*, C. 26, (Ankara 2002), ss. 458-459.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, “Akçe”, *DİA*, C. 2, (İstanbul 1989), ss. 224-227.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, “Dirhem”, *DİA*, C. 9, (İstanbul 1994), ss. 368-371.
- SAYLAN, Kemal, Gümüşhane-İdari, Sosyal, Ekonomik Tarih, Gümüşhane Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2014, s. 26.
- TAŞ, Hülya, “Osmanlı Kadı Mahkemesindeki ‘Şühûd’l-Hâl’ Nasıl Değerlendirilebilir?”, *Bilgi*, 44 (2008): s. 25-44 .
- TOK ÖZTEKİN, Hilal, *1922/108 Numaralı Trabzon Şer’iyye Sicili’nin Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Trabzon 2017.
- TURAN, Ali. “1815 Numaralı Trabzon Şer’iyye Siciline Göre Hukuki Hayatta Kadını (1554-1558)”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 6/3 (2015), s. 379-428.
- UĞUR, Yunus, “Şer’iyye Sicilleri”. *DİA*, C. 39, (İstanbul 2010), ss, 8-11.
- YILDIRIM, Celal, *Kaynaklarıyla İslam Fıkıhı*, C. 2, Uysal Kitabevi, Konya 2002.
- YÜKSEL, Ayhan, *Tirebolu Kazası Nikâh Kayıtları (1861-1906)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2008.

On-Line Kaynaklar

- Nisa Suresi, 24. Ayet, <https://kuran.diyaret.gov.tr> (24.04.2020).
- <https://islamansiklopedisi.org.tr/barkan-omer-lutfi> (25.04.2020).
- <http://ktp.isam.org.tr/?url=kaynaksicil/>(26.04.2020).
- <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim Tarihi, (08.05.2020).
- <https://islamansiklopedisi.org.tr/kurus> (10.05.2020).
- <https://islamansiklopedisi.org.tr/akce> (10.05.2020).
- <https://islamansiklopedisi.org.tr/dirhem> (10.05.2020).

Ekler

Ek 1.

Trabzon'da Müslüman nikah akdi örneği, BOA, MŞH.ŞSC.d, 8615/57.

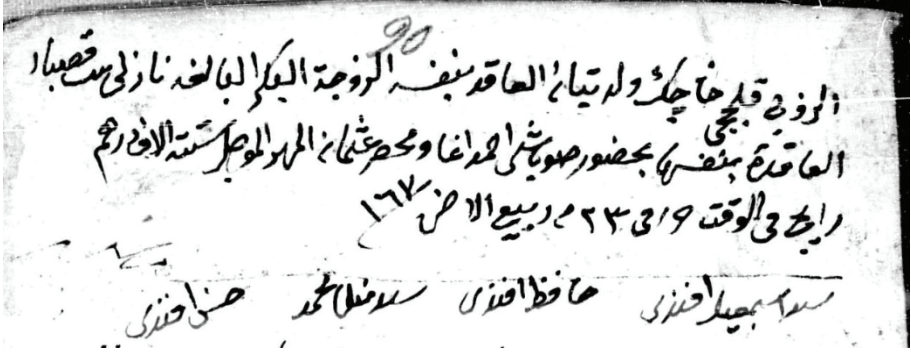
قوله الخ موقوف بيده زاده سید کماله آغا ایبن سید تقی آغا و کنیه ابو الوفاء موقوفه البکر
العاقبة شرفه فقام کلتموم بنت السید عثمان افندی و کنیه آغا ایبن سید ابراهیم آغا بنت هادی حسن بیگ ابومصلح
و حرم بی بی شه آرم حرم المهر الموجه مائه و عشترون الاق در عرم ریحی فی الوقت ۹ الی ۱۰ محرم ۱۱۶۸
مفتی اسمعیل افندی مدرسی مفتی افندی خطیب محمد افندی استعمل افندی کاتب حرمه
قوله الخ موقوف الی خفای زاج امام موسی بایسا موسی آغا زاج محمد آغا
سید کماله بیگ حرمه آغا
حسن افندی علی افندی سید اسمعیل افندی سید منلا محمد سید علی محضر زاج
سکرت کاتب کاتب کاتب
کلش احمد بیگ سید ابراهیم بیگ زعیم السید محمدی آغا طویل زاج محمد آغا در وقت بیگ در وقت بیگ زاج

Fahrü'z-zu'amâ Murtazâ Beğzâde es-Seyyid Süleymân Ağa İbn Seyyid Murtazâ Ağa vekilühu ebûhu el-mezbûr Murtazâ Ağa ibn Mehmed Ağa ez-zevcetü'l-bikrû'l-bâliğa Şerife Ümmügülsûm bint es-Seyyid Osmân Efendi vekilihâ Seyyid Ali Ağa ibn Seyyid İbrâhîm Ağa, bi-şehâdeti Hasan Beğ ibn Mustafâ Beğ ve Hüseyin Beşe ibn Ömer el-mihri'l-mü'eccel mi'e ve işrûn âlâf dirhem râyic fi'l-vakt hurrîre fi 26 Muharrem 1168.

Şühûdü'l-hâl: Müftü İsmâ'îl Efendi, Müderris Mustafâ Efendi, Hatîb Mehmed Efendi, İsmâ'îl Efendi Kâtib-i hazîne, Fahrü'z-zu'amâ Mîralay Süleymân Beğ, Gınâyî-zâde Hüseyin Ağa, İbrâhîm Efendi İmâm-ı Mûsâ Paşa, Mûsâ Ağa, Za'îm Mehmed Ağa ve gayrihüm, Hasan Efendi ser-Kâtib, Ali Efendi Kâtib, Seyyid İsmâ'îl Efendi Kâtib, Seyyid Monlâ Mehmed Kâtib, Seyyid Ali Muhzır, Gülşen Ahmed Beğ, es-Seyyid İbrâhîm Beğ, Za'îm es-Seyyid Yahyâ Ağa, Tavîl-zâde Mehmed Ağa, Mustafâ Beğ Murtazâ Beğ-zâde.

Ek 2.

Trabzon'da Gayrimüslim nikah akdi örneği, BOA, MŞH.ŞSC.d, 8614/90.



Ez-zevc Kılıçcı Haçık veled-i Tiyana el-âkidü bi-nefsihî ez-zevcetü'l-bikrû'l-bâliğa Nazlı bint Kasbar el-âkidetü bi-nefsihâ bi-huzûn Subaşı Ahmed Ağa ve Muhzır Osman el-mihrü'l-mü'eccel sitte âlâf dirhem râyic fi'l-vakt hurrîre fi 23 Rebîü'lâhir 1167.

Seyyid İsmâ'il Efendi, Hâfız Efendi, Seyyid Monlâ Mehmed, Hasan Efendi.

State Honours in Ottoman Nicosia: The Bishops as Agents of Modernity

Michalis N. Michael

Department of Turkish and Middle Eastern Studies,
University of Cyprus

On the cold morning of 5 December 1846 in Nicosia, a day which according to the relevant entry in Codex A' in the Archive of the Archbishopric of Cyprus¹ would be established as a day of celebration in Cyprus, the Archbishop of Cyprus, Ioannikios (1840-1849), arrived at the mansion of the Ottoman Governor of Cyprus, Hasan Pasha (1846-1861), for a reason entirely different to his previous visits.² On this occasion, he visited the governor's mansion to receive officially the medal bestowed on him by the Ottoman state. Ioannikios' state decoration took place at a time when the system of decoration in the Ottoman Empire, especially since the end of the eighteenth century, was undergoing serious transformation. Immediately following the forced disbandment of the janissary corps in 1826, the restructuring of the Ottoman military forces according to Western models and the modernization policies of Sultan Mahmud II (1808-1839), which essentially initiated the reforms in the Ottoman state,³ a more systematic and Westernized policy for state decoration began. According to the new realities, Archbishop Ioannikios must have

¹ For the contents of Codex A', see: Charilaos Papaioannou, "Codex A' tis Arhiepiskopis Kyprou. Pinax ton en ayto Periehomenon Eggrafon", *Fos*, 8 (1911), pp. 225-244 [Codex A' of the Archbishopric of Cyprus: List of the Included Documents].

² For a list of the Ottoman governors, archbishops and bishops of Cyprus during the period of Ottoman rule (1571-1878), see: Theoharis Stavrides, "Lists of Governors, Prelates and Dragomans of Cyprus (1571-1878)", Michalis N. Michael, Matthias Kappler, Eftihios Gavriel (eds.), *Ottoman Cyprus: A Collection of Studies on History and Culture*, Harrassowitz, Wiesbaden 2009, pp. 89-106.

³ Kemal Karpat, "The Transformation of the Ottoman State, 1789-1908", *International Journal of Middle East Studies*, 3 (1972), pp. 253-255.

received a medal known as a nishan (*nişân*); a better organization and a more systemic process for state decoration would only take place a few years later during the reign of Sultan Abdülmecid I (1839-1861) with the institutionalization and detailed recording of the terms of the *Mecidiye* medal.⁴ However, what should be noted is that Archbishop Ioannikios was bestowed a medal at a time when the Ottoman state in general, but also the role of the Orthodox high clergy, was in the process of being redefined, while the entire empire was transitioning to modernity. According to the entry in Codex A' of the Church archives related to the ceremony and the celebrations that took place on the day that Ioannikios was decorated by the state, '...His Beatitude and Eminence our Bishop, Mr Mr [*sic*] Ioannikios, arrived at the palace, where he appropriately accepted on his right chest on behalf of the Royal Representative, our Respected Governor, the distinguished Royal Medal...'⁵

After the ceremony at the Ottoman governor's mansion came to an end, Hasan Pasha offered to Ioannikios a large escort of guards to accompany him from the mansion in a procession to the Archbishopric of Cyprus. According to the description given in Codex A', this procession with the escort presented by the Ottoman governor was magnificent, whilst a crowd gathered in the area and cheered in favour of the Ottoman sultan. Archbishop Ioannikios walked all the way to the Cathedral of St John next to the Archbishop's Palace, where he made wishes for the long reign of Sultan Abdülmecid I. As is mentioned in the relevant entry,

After [Ioannikios] entered the holy and sacred church of his bishopric and chanted praises to God in favour of strengthening our powerful and serene King, who

⁴ For the state decoration and medals in the Ottoman state, see: Edhem Eldem, *Pride and Privilege: A History of Ottoman Orders, Medals and Decorations*, Ottoman Bank Archives and Research Centre, Istanbul 2004. For the *Nişân-ı İftihâr*, see pp. 110-125.

⁵ '...ο Μακαριώτατος και Σεβασμιώτατος ημών Δεσπότης, Κύριος Κύριος Ιωαννίκιος, αφίχθη εις το Ηγεμονείον όπου δεχθείς προσηκόντως επί του δεξιού σεπτού αυτού στήθους, το αριπρεπές Βασιλικόν Παράσημον παρά του Βασιλικού Αντιπροσώπου, Πολυσεβάστου Διοικητού μας...' The ceremony that took place that day is described in the relevant entry as a day of celebration. See: Archive of the Archbishopric of Cyprus [hereafter AAC], Codex A', p. 275.

honoured our respectful Ethnarch, that is the Orthodox people of Cyprus, with a decoration, an appropriate speech by the teacher Mr Ioannis Pavlidis took place. The speech began with the evangelical note 'Render unto Caesar the things that are Caesar's, and unto God the things that are God's' and ended with 'Long live our King'.⁶

Following the ecclesiastical ceremony and the speech about the significance of the great honour bestowed on Ioannikios, the crowd gathered outside the church, cheering and waiting for the archbishop to exit with his medal. As documented in Codex A', upon his exit to the crowds, the archbishop, considering himself the representative of the Orthodox people and part of the administration in Ottoman Cyprus, pronounced 5 December to be hailed in Cyprus annually as a day of celebration. As mentioned in the relevant entry in the Archive, '...Our Respected Ethnarch officially instructed the clergy that from now on the fifth of December should be celebrated on the island as an eternal and immortal remembrance of the royal favour and generosity bestowed on the Orthodox people of Cyprus.'⁷

The ceremony described above appears to be the first official bestowal of a medal to an archbishop of Cyprus in Ottoman Nicosia. Until the end of the period of Ottoman rule on the island, in 1878, two successors of Ioannikios⁸ to the archbishop's throne of Cyprus would receive medals from the Ottoman sultan. They were Archbishop Makarios I (1854-1865) and Sofronios III (1865-1900), who were given medals by Abdülmecid's successor, Abdülaziz (1861-

⁶ 'Εισεληθόν δε εις τον Πάνσεπτον και θειον της έδρας του Ναόν και ψαλείσας κατανυκτικής προς Θεόν δοξολογίας υπέρ της στερεώσεως του Κραταιοτάτου και Γαληνοτάτου ημών Άνακτος, του ευδοκήσαντος να τιμήση ιδίως μεν τον Πολυσεβάστων Εθνάρχην μας, κοινώς δε τον Ορθόδοξον της Κύπρου λαόν εκφωνηθέντως δε και κατάλληλον λογίδριον εις ταύτην την περίστασιν παρά του Ελλογίμου Διδασκάλου Κυρίου Ιωάννου Παυλίδου αρχίσαντος μεν από την Ευαγγελικήν ρήσιν την εξής 'Απόδοτε τα Καίσαρος, Καίσαρι, και τα του Θεού των Θεώ' παύσαντος δε εις το 'Ζήτω ο βασιλεύς ημών'. AAC, Codex A', p. 275.

⁷ '... ο Πολυσεβάστος Εθνάρχης μας, διέταξεν επισήμως τον Κλήρον, από τούδε και εις το ακόλουθον η πέμπτη του Δεκεμβρίου να καθιερωθή επέτειος εορτή καθ' όλην την Νήσον, προς μνήμην αιώνιον και αθάνατον και ταύτης της προς τον ορθόδοξον της Κύπρου λαόν, παρεχομένης Β. ευνοίας και μεγαλοδορίας.' AAC, Codex A', p. 275.

⁸ Ioannikios was succeeded on the archbishop's throne in 1849 by Kyrillos, whose service was very short, as he died in 1854. See: Philippos Georgiou, *Eidiseis Istorikai peri tis Ekklesias tis Kyprou*, n.p., Nicosia 1975 (first edition: Athens, 1875), p. 126 [Historical News Related to the Church of Cyprus].

1876).⁹ According to the archival sources at our disposal, Makarios I was bestowed with the medal of *Mecidiye* of the third degree in 1863.¹⁰ Archbishop Sofronios, the last archbishop of the Ottoman era and the first of the colonial era on the island (1878-1960), was bestowed the medal of *Mecidiye* of the third degree in March 1867,¹¹ while in July 1868 his medal was upgraded to that of *Mecidiye* of the second degree.¹² The medals were accompanied by a relevant diploma, which was prepared in the offices of the central administration tasked with this duty, while for Sofronios' medal upgrade, and according to the regulations, the previous medal had to be returned to Istanbul. Despite these protocols, it seems that Archbishop Sofronios did not return to the Sublime Porte the third-degree *Mecidiye* that he had received the previous year. As Hidiroglou mentioned, both of Sofronios' medals were, at some point, in the possession of a Cypriot doctor in Nicosia.¹³

Taking into consideration the ceremony in 1846 for the medal bestowal of Ioannikios, and in spite of the fact that there is no documentation in Codex A' for similar ceremonies with the mandatory Ottoman and Orthodox magnificence, such celebrations must have been organized for Makarios and Sofronios as well. It is possible that, since Ioannikios was the first archbishop who received a medal on behalf of the Sublime Porte, the state decoration of his successors, Makarios and Sofronios, received less attention or celebrations, and for these reasons there are no relevant entries in Codex A'.

Letters found in the Ottoman State Archives of Istanbul document the gratitude of the Cypriot high clergy and notables to Sultan Abdülaziz for the medal awarded to Archbishop Makarios. The first letter (fig. 1) was written by

⁹ For short summaries of Ottoman documents related to state decorations received by the archbishops of Cyprus, see: Pavlos Hidiroglou, "Episima Othomanika Eggrafa Anaferomena eis tin Istoria tis Kyprou", *Epetiris Kentrou Epistimonikon Erevnon*, 4 (1971-1972), pp. 83, 105-107 [Ottoman Documents Related to the History of Cyprus]; *id.*, "Katalogos ton en Arheio tou Kentrou Epistimonikon Erevnon enapokeimenon Othomanikon Eggrafon", *Epetiris Kentrou Epistimonikon Erevnon*, 5 (1971-1972), p. 287 [List of the Ottoman Documents of the Cyprus Research Centre]; *id.*, "Soultanika veratia", *Epetiris Kentrou Epistimonikon Erevnon*, 7 (1973-1975), pp. 189-190, 241-242 [Sultanic Berats].

¹⁰ For the *Mecidiye* medal, see: Eldem, *Pride and Privilege*, pp. 176-201.

¹¹ The relevant *berat* for Sofronios was issued on 28 March 1867 [23 Şevval 1283]. See: Hidiroglou, "Katalogos", p. 287.

¹² The relevant *berat* for Sofronios was issued on 15 July 1868 [24 Rabi, 1285]. See: Hidiroglou, "Katalogos", p. 287. For the differences between the different degrees of the *Mecidiye*, see: Eldem, *Pride and Privilege*, pp. 176-179.

¹³ Pavlos Hidiroglou, "Soultanika Veratia yper tou Arhiespikopou Kyprou Sofroniou III", *Kypriakai Spoudai*, 35 (1971), pp. 155 and 156 [Sultanic Berats for the Archbishop of Cyprus Sofronios III].

the archbishop of Cyprus himself, while the second (fig. 2) appears to have been sent by the Orthodox bishops on the island, as well as the notables. Both letters express the appreciation of the archbishop and the notables for the recognition of the archbishop's devotion and services to the Ottoman state. In his letter to the sultan, Archbishop Makarios noted that after receiving the medal, 'A feeling of deep gratitude runs into my heart, and, since I cannot offer anything else, I beg Your Highness to allow me to offer in front of your feet my loyalty and devotion to the Throne and Your Highness'.¹⁴

In the second letter, two other bishops of the Church of Cyprus (Meletios of Kitium and Chrysanthos of Kyrenia), the abbot of the Monastery of Kykkos and other clergy and island notables articulated their gratitude to Sultan Abdülaziz on behalf of all of the Orthodox people of Cyprus and noted that they believed that Makarios' medal bestowal was an indication of '...his virtuous and loyal conduct'.¹⁵ The letters bear the Ottoman seals of the archbishop and the bishops of Cyprus, coloured red in the case of the archbishop,¹⁶ as well as the seals of all the notables who signed the letter of gratitude.

Concerning the medal bestowal of Archbishop Sofronios, the information from the available Ottoman documents reports that in March 1867 a decree was issued that documented the decision to award Sofronios with the *Mecidiye* medal of the third degree. In the reasoning behind this decision, the archbishop's loyalty to the Ottoman state was noted, as well as the reciprocation of the sultan's favour for his services.¹⁷ With a second document, in July 1868, Sofronios' medal was upgraded to that of a *Mecidiye* of the second degree. The explanation for this upgrade notes once again the archbishop's

¹⁴ 'Το δε αίσθημα βαθυτάτης ευγνωμοσύνης, το οποίον συνέχει την καρδίαν μου, εν άλλοις μη δυνάμενος να προσφέρω, ως φόρον πίστεως και αφοσιώσεως προς τε τον Θρόνον και την υμετέραν Υψηλότητα, παρακαλώ θερμώς Αυτήν να δεχθή και να καταθέση εις τας πόδας Αυτού.' Letter dated 12 December 1863, signed by Archbishop Makarios and bearing his Ottoman red ink seal, sent to the grand vizier and addressed to the sultan. See: Başbakanlık Osmanlı Arsivi [hereafter: BOA]) HR.TO, 444/68/4.

¹⁵ '...ενάρετον και πιστήν διαγωγήν. Letter dated 12 December 1863, sent to the grand vizier and addressed to the sultan. See: BOA, HR.TO, 444/68/3.

¹⁶ For the usage of red ink in signatures and seals by the archbishops of Cyprus during the Ottoman period, see: Michalis N. Michael, "Ottomanizing Symbols, Projecting Ottoman Political Power: The Archbishops of Cyprus and the Regalia Privileges", *Chronos*, 41 (2020) forthcoming. See also: Joseph P. Huffman, "The Donation of Zeno: St. Barnabas and the Modern History of the Cypriot Archbishop's Regalia Privileges", *Church History*, 84/4 (2015), pp. 713-745.

¹⁷ Document dated 28 March 1867. See: Hidiroglou, "Katalogos", p. 287.

loyalty to the Ottoman state.¹⁸ According to the document for the upgrade of the medal received by Sofronios, the decision to honour him was taken following recommendations at the Sublime Porte from the Kapudan Pasha in favour of the archbishop.¹⁹ It is characteristic that Sofronios' upgrade was done only one year after his first decoration with the third-degree *Mecidiye*. According to the statutes of the *Mecidiye* Order, elevation from one class to another was dependent on time spent in the previous class, but, as Eldem noted, a door was left open for a more rapid promotion on the basis of vague notions of 'extraordinary service' and 'praiseworthy advantages to the state and nation'.²⁰ In such a framework, the intervention of Sofronios for the removal of Cyprus from the vilayet of the islands of the archipelago must have been seen as an 'extraordinary service' to the state.

As on previous occasions, similar letters of appreciation were sent to the sultan by Archbishop Sofronios, and the grand vizier acknowledged receiving them. It is characteristic that in his letter to the sultan thanking him for the *Mecidiye* medal of the third degree (fig. 3), Archbishop Sofronios remarked that, without the support of the *Mutasarrıf* Tayyip Pasha and the Christians of Cyprus, he would not be worthy of the medal.²¹ This remark demonstrates the occasional support between the Ottoman administration on the island and the high clergy of the Church of Cyprus when it came to matters of the Sublime Porte. At the same time, in a separate document the payment to the public fund of 1500 qurush as expenses for the preparation and shipment of the medal is confirmed.²² Archbishop Sofronios must have carried his medals with him during his visit to Istanbul during the summer of 1870. As Philippos Georgiou, the secretary of the Archbishopric who accompanied Sofronios to his meetings, noted in his journal, on 25 July Sofronios visited a photography studio in the area of Beyoğlu, where he was photographed with his archbishop's mantle, as well as his Ottoman medals.²³

¹⁸ Document dated 15 July 1868. See: Hidiroglou, "Katalogos", p. 288.

¹⁹ Hidiroglou, "Soultanika Veratia", p. 156. For the relations of the archbishops of Cyprus and the Kapudan Pasha, see: Sia Anagnostopoulou, "Les rapports de l'Église orthodoxe avec le Kapudan Pacha (fin du XVIIIe début XIXe siècle)", Sia Anagnostopoulou, *The Passage from the Ottoman Empire to the Nation-States: A Long and Difficult Process: The Greek Case*, Isis Press, Istanbul 2004, pp. 103-130.

²⁰ Eldem, *Pride and Privilege*, p. 176.

²¹ '...nişân-ı âli-i mezkûr Kıbrıs mütasarrıfı sa'âdetlü Tayyip Paşa bendeleri vâsıtasıyla ta'alik ger-beyân-ı mefhâret-i ubeydânem olup '. BOA, A.MKT.MHM, 384/13/3.

²² Document dated 3 December 1868. See: Hidiroglou, "Episima Othomanika Eggrafa", pp. 106-107. See also: Hidiroglou, "Soultanika Veratia", p. 154.

²³ Philippos Georgiou, "Imerologion", *Kypriaka Hronika*, 5 (1927), p. 58 [Diary].

On a first reading, the medal bestowals described above seem to have formed part of a usual practice of the Sublime Porte, especially during the second half of the nineteenth century. A number of Ottoman administration officials, local governors and other institutional – and more – agents received medals from the sultans in an effort for the Ottoman state to highlight its authority in its territories and to reinforce the feeling of belonging to the Ottoman Empire. In the framework of Ottoman modernity, which was the aim of the Tanzimat reforms, the medal bestowal was seen as a way for the state to promote a new structure of operation and to establish a novel feeling of belonging to a more modern and Western type of state, a nation-state. What makes the Cyprus medals special, though, and in need of analysis is the fact that in a state that was trying to become a Western-type modern entity, and in an empire that wished to achieve the creation of an Ottoman nation, it was the clerics, the prelates of the Orthodox Church, who were chosen to be awarded with medals. The Church, as a religious institution, had previously opposed modernity, while its first reaction to the administrative changes under the Tanzimat had been negative.²⁴ The Church, but especially the high priests of the Church of Cyprus, reacted negatively to the spirit of the reforms, at least during the initial efforts to implement them in Cyprus, considering that the new and modern spirit in the empire would undermine their personal position of power.

In spite of their reaction, and having in mind the modern framework that the Sublime Porte wanted to impose throughout the empire, the fact that the archbishops of Cyprus were chosen for state decorations – and would continue to be chosen on a regular basis until the end of the Ottoman period on the island – raises the question as to whether the clerics were considered by the Ottoman state as agents of modernization in Ottoman Cyprus. Also, keeping in mind that the Tanzimat reforms did not seem to have been as successful on the island compared to the empire's other regions, the fact that the state decoration for archbishops continued demonstrates that the question above is crucial, both in terms of the character of the Ottoman modernization, as well as the uniqueness of Cyprus and its Church. Important questions arise in relation to the medal bestowal on the archbishops of Cyprus by the Ottoman sultan during the mid-nineteenth century onwards, and especially ones relating to the framework under which these medals were awarded, as well the specific policies of the Ottoman state that they expressed. In this context and in an Ottoman universe which appears to have been undergoing the effort to transform

²⁴ Michalis N. Michael, "Trying to Impose the Reforms in the Periphery: Actions and Reactions to the Tanzimat – The Case of the Muhassıl Mehmet Talat", *Journal of the Centre for Ottoman Studies*, 34 (2013), pp. 163-184. See also: Mehmet Demiryürek, *Osmanlı Reform Sürecinde Kıbrıs*, Akademik Kitaplar, İstanbul 2010.

politically into a national monarchy,²⁵ the Ottoman sultans chose to award state medals to the archbishops of Cyprus. If we are to assume that the medals were awarded by the Ottoman sultan after the initiative of Abdülmecid and they essentially represent the turn of the Ottoman state towards modernity, in the case of Cyprus, the main question of this study is how and why the agents – or why they were perceived as such – of this Ottoman modernity were the representatives of an Orthodox religious, conservative institution, whose first reaction was to oppose changes.

The State Decoration as an Element of Ottoman Modernity

In spite of the fact that the bestowal of medals is not a creation of the nineteenth century, neither in the Ottoman Empire, nor in Europe, during the modern period the very strict organization of state medal bestowals appears to have played a significant role, which transcended its cultural nature.²⁶ Through the giving of medals to people from all domains – military, political, administrative and cultural – modern states made the effort to create cohesion in terms of society and to position loyalty to the state as the main value. Through the procedures of medal bestowal of state officials or other people or groups, modern states sought to reinforce the links of faith between the officials and the empire. The recognition achieved through receiving a medal for the work and role of the various officials, who were often also leading figures of various groups (for example, of a religious community), targeted the reinforcement of that faith in the state of the members of such groups.

The latter is especially important for the Ottoman Empire and its heterogeneous population in a period when the Tanzimat reforms, which responded to an ‘emerging global modernity’,²⁷ aimed at creating continuity within Ottoman society and the development of faith in the common Ottoman state. In a period when nation-states were the new status quo in Europe, the Ottoman Empire as a multiethnic and multireligious state appears to have been the era’s biggest anachronism,²⁸ one which, aside from its political dimension, could also be traced in the financial delay faced by the empire. Looking at the

²⁵ Selim Deringil, “The Invention of Tradition as Public Image in the Late Ottoman Empire, 1808 to 1908”, *Comparative Studies in Society and History*, 35/1 (1993), p. 5.

²⁶ Samuel Clark, *Distributing Status: The Evolution of State Honours in Western Europe*, McGill-Queen’s University Press, Montreal 2016, p. 230.

²⁷ Carter Vaughn Findley, “The Tanzimat”, Resat Kasaba (ed.), *The Cambridge History of Turkey: Volume 4: Turkey in the Modern World*, Cambridge University Press, Cambridge 2008, p. 14.

²⁸ Ahmad Feroz, “The Late Ottoman Empire”, Marian Kent (ed.), *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, George Allen and Unwin, London 1984, p. 5.

subject from this perspective proves that the reform of the Ottoman state was but a complex effort to extinguish this delay and to incorporate the empire – now a modern state – into the circle of powerful Western nations. The Ottoman state attempted to deal with the influence of the financially and politically developed West through changes in its own structure, which seemed outdated compared to the messages of the French Revolution on a political level, as well as to the lessons of the Industrial Revolution on a financial level.

It is important to note that these medal bestowals took place during the period when the Ottoman Empire began the Tanzimat reforms and was in the process of transitioning from a traditional type of state to a modern type of centralized state of enlightened absolutism.²⁹ At the same time and in combination with all the reform policies applied by the Sublime Porte in the framework of this transformation, the medal bestowal perhaps operated as a manner in which the central administration tried to include the periphery in a unified plan to transition to the new type of state, a transition to ‘the era of modernization’.³⁰ With the policy of the reforms, the Ottoman state underwent the effort to create a united national space within which all of its populations would feel at home and, under the control of the central administration, a continuity between all the populations and the Ottoman nation. In essence, the reforms of the nineteenth century in the Ottoman Empire aimed to transform the state and, at the same time, to develop a collective and common Ottoman identity for all the subjects of the empire.³¹ A pillar of this policy was to declare equality among all of the empire’s subjects, regardless of their religion, and to create a centralized authority which would be in a position to control the entire territory and the populations that inhabited it; the hope was that these changes would foster a spirit of unity and that all the religious groups in the empire would become a population with a common national identity: the Ottoman. To maintain the empire within the changing international environment, the Ottoman administration tried to transfer to the populations within its domain a common identity and a sense of patriotism, an Ottoman identity. In theory, the religions of the subjects of the Ottoman state would not have a significant role, and the people would be able to embrace the Ottoman national identity, which

²⁹ İlber Ortaylı, *İmparatorluğun en Uzun Yüzyılı*, (Greek edition: Papazisis, Athens 2004), p. 216.

³⁰ Ussama Makdisi, “Rethinking Ottoman Imperialism: Modernity, Violence and the Cultural Logic of Ottoman Reform”, Jens Hanssen, Thomas Philipp, Stefan Weber (eds), *The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Ergon, Beirut 2002, p. 30.

³¹ Şerif Mardin, “Some Consideration on the Building of an Ottoman Public Identity in the Nineteenth Century”, Dennis Washburn, Kevin A. Reinhart (eds), *Converting Cultures: Religion, Ideology and Transformations of Modernity*, Brill, Leiden 2007, p. 169.

in turn would allow the Ottoman Empire to survive on a parallel course to the European nations.

The official ideology that was promoted is Ottomanism (*Osmanlılık*), which describes the effort to homogenize, on a political level, the populations of the empire. The official documents of the administration refer to ‘the subjects of the empire’, ‘subjects of the sultan’ and ‘subjects of the state’;³² this can be seen as an effort to convey throughout all the ethnic and religious communities that lived in the empire the message of belonging to a modern state and of being one nation, one people. With the equality introduced with the *Hatt-ı Şerif* edict (1839), the state highlighted its disposition to provide equal rights to all its subjects, putting aside their religion, and promised equal treatment for all by the law in a unified Ottoman population which identified with the Ottoman state. As the creation of traditions was aimed at conveying values through the repetition of rituals, which, according to Hobsbawm, created a historical continuity,³³ the normalization and the invention of new practices aimed at demonstrating the historical continuity of the ‘Ottoman nation’ for all the inhabitants of the Ottoman Empire. The Ottoman bureaucracy throughout this period tried to demonstrate a common patriotic sense by utilizing various practices – among them the bestowal of medals to officials of different religions.³⁴ With the reforms that the decrees of the central administration anticipated, the effort was to promote the idea of an Ottoman identity, or Ottomanism, amongst the subjects of the empire who held different faiths. The non-Muslims of the empire were recognized as Ottomans through their introduction in their own millet, and their equality within the Ottoman state was established through the recognition of privileges of their religious space, their millet.³⁵ It seems therefore that the modern state tried through medal bestowal to be in contact with the officials in the bureaucratic space and in the peripheral administration, as well as in society in general, creating or renewing a framework of links of faith to the state.

³² Roderic H. Davison, “Turkish Attitudes Concerning Christian-Muslim Equality in the Nineteenth Century”, Roderic H. Davison, *Essays in Ottoman and Turkish History, 1774-1923: The Impact of the West*, University of Texas Press, Austin 1990, p. 118

³³ Eric Hobsbawm, “Introduction: Inventing Traditions”, Eric Hobsbawm, Terence Ranger (eds), *The Invention of Tradition*, Cambridge University Press, Cambridge 1983, p. 1.

³⁴ Findley, “The Tanzimat”, p. 29.

³⁵ Sia Anagnostopoulou, *Mikra Asia, 19th c. – 1919. Oi Elinorthodoxes Koinotites. Apo to Millet ton Romion sto Elliniko Ethnos*, Ellinika Grammata, Athens 1998, p. 271 [Asia Minor, Nineteenth Century – 1919: The Greek Orthodox Communities: From the Rum Millet to the Greek Nation].

The tradition of symbols of power or the reward of officials in the Ottoman state existed before the nineteenth century. Pre-dating the Ottoman reforms of the nineteenth century, medal bestowal concerned mainly the military class and its reward by the sultan for distinction in the field of battle.³⁶ However, the adoption of laws and regulations, the detailed recording of medals and their classes, as well as the people or groups to whom they were addressed, was a modern reform effort which became more regulated in the Ottoman state under the rule of Abdülmecid I. Let us not forget that during the Tanzimat period the significance of bureaucracy appears to have intensified, as well as that of the imperial administration,³⁷ and perhaps in this framework the codification of the rules of medal bestowal and the continued development of this institution moved in parallel with the shaping of a new administrative bureaucracy, which was trying to catch up to the modern framework of the era. At the same time and in the context of shaping the Ottoman national monarchy, the Ottoman state tried through various practices – mainly of a secular character – to reinforce the feeling of belonging to a unified national group. Such practices, as Deringil also pointed out, extended to the development of symbols for the Ottoman nation and establishing official music.³⁸

Sultan Abdülmecid I was the first Ottoman sultan who introduced specific procedures and created a legal framework for the Ottoman state medals and medal bestowal.³⁹ As Eldem noted in his work, the new medal of the Sublime Porte, the *Mecidiye*, is differentiated from the previous ones, since it carries with it all the characteristics of the modern framework of its creation and awarding procedure.⁴⁰ In this structure and in an effort by the Ottoman state to reform its system on the whole, the ranks and various levels of the *Mecidiye* medal appear to have been established in 1852 by Abdülmecid, the first Ottoman sultan who could speak a European language, French.⁴¹ Two decades later, a complete and detailed description of all the ranks and levels of the medal was published.

³⁶ For the Nishan and medals in the Ottoman Empire, see: J. M. Landau, “Nishān”, *Encyclopaedia of Islam*, E. J. Brill, Leiden, vol. 8, pp. 57-60.

³⁷ Findley, “The Tanzimat”, p. 13.

³⁸ Deringil, “The Invention of Tradition”, pp. 8-9.

³⁹ Landau, “Nishān”, p. 58.

⁴⁰ Eldem, *Pride and Privilege*, p. 176.

⁴¹ J. Deny, “Abd al-Madjid”, *Encyclopaedia of Islam*, E. J. Brill, Leiden 1986, vol. 1, p. 75.

The Bishops of Cyprus as Agents of Ottoman Modernity

Regarding the question of how the high priests of the Church of Cyprus were introduced to the Ottoman attempt to create a modern framework for the operation of the Ottoman state, the answer lies in the first attempts of the Ottoman administration to make this type of change on the island. These efforts took place some years before the official Tanzimat reforms begin with the *Hatt-ı Şerif* edict in 1839, since the entire Tanzimat policy represents a continuation and intensification of reforms that had started earlier.⁴² With the reforms that took place on the island in the 1830s, it seems that the new era which was inaugurated focussed on the institutionalization of habits of the past, and this was done as an attempt to avoid abuses that had been present. According to the orders given by the Sublime Porte in 1830, a type of ‘parliamentary system’⁴³ with a supervising role for the high priests of the Church of Cyprus and the participation of laymen in central and district boards was to be implemented on the island. For the enactment of these reforms, a general assembly was held in the Archbishop’s Palace in Nicosia under the presidency of the Archbishop of Cyprus, Panaretos (1827-1840). According to the minutes of this assembly registered in Codex A’, the assembly decided to establish a central council of elders (*dimogerontia*) and a committee of the public (*epitropi tou koinou*). It was also decided that the archbishop of Cyprus had to convene a general assembly of the high priests and eminent laymen⁴⁴ of the community once a year at the Archbishopric. This general assembly would be responsible for the supervision of state tax-related matters and the functioning of the central and district boards.

In the newly founded bodies, next to the laymen who were institutionally included in the administration of their community, the role of the Church became institutionalized, and its prelates were recognized officially as part of the modernized Ottoman administration system. The most important consequence of this institutionalization was that the Church of Cyprus itself began to be presented as an agent of the modern structures of the Ottoman state being attempted through the reforms. The membership of laymen in the administration of this community and the control of its finances were to be expressed through this body, in which, however, the high priests of the Church of Cyprus held positions of power through their participation in it. In essence, the first attempt of the Sublime Porte to modernize the administration on the

⁴² Findley, “The Tanzimat”, p. 13.

⁴³ AAC, Codex A’, p. 199. For the minutes of this assembly, see: AAC, Codex A’, pp. 199-201. Also, Filios Zannetos, *Istoria tis Nisou Kyprou* [History of the Island of Cyprus], Philokalias, Larnaca 1910, vol. 1, pp. 1163-1169.

⁴⁴ AAC, Codex A’, p. 199.

island and to transition to a secular type of state operation, as strange as it may seem, was assigned as a duty to the high clergy of the Church of Cyprus.

Shortly before the decree of 1839, through which the sultan announced the Tanzimat reforms, there was a second attempt in Cyprus to change the administrative institutions of the community – an element which demonstrates that the institutional changes of 1830 had fallen through shortly after their implementation.⁴⁵ A new body of delegates representing Cyprus –including the Bishop of Kiti^{um}, Damaskinos (1837-1846), the Bishop of Kyrenia, Charalambos (1824-1844), and two laymen⁴⁶ – travelled to Istanbul, and in 1838, shortly before the official announcement of the reforms with the *Hatt-ı Şerif* edict, a general assembly of the community was called at the Archbishopric, in which the new structure for the community administration was announced.⁴⁷ According to the new orders, the bishops of the island were recognized as the lifetime prelates of the Orthodox people with the obligation to care for and protect them. It should be noted that aside from the recognition of the importance of the prelates of the Church of Cyprus for the island, they were also established as the agents who would lead the effort to transition the island to modernity and secularity. In the minutes of the assembly, it is noted that:

According to their royal privileges, our father, His Beatitude the Archbishop of Cyprus and the metropolitans shall be the protectors of the reayas of the island for life. They are responsible for the protection of the poor people, as they should be, and they shall have a paternal care for them.⁴⁸

⁴⁵ George Hill, *A History of Cyprus*, Cambridge University Press, Cambridge 1952, vol. 4, p. 155.

⁴⁶ Loizos Philippou, *I Ekklesia tis Kyprou epi Tourkokratias*, Kyprologiki Vivliothiki, Nicosia 1975 [The Church of Cyprus during the Period of Turkocracy], p. 173. The French consul noted that, according to rumours, the goal of the delegation was to reinforce the Ottoman governor of Cyprus after implications that various enemies were moving secretly to achieve his replacement and removal from the island. See: Neoklis Kyriazis, “I Satrapai tis Kyprou”, *Kypriaka Hronika*, 7 (1930), pp. 7-8 [The Satraps of Cyprus].

⁴⁷ For the minutes of this assembly, see: AAC, Codex A', pp. 243-247. Also, Zannetos, *Istoria*, pp. 1171-1178.

⁴⁸ ‘Ο μακαριώτατος πατήρ ημών αρχιεπίσκοπος Κύπρου και οι σεβασμιότατοι μητροπολίται κατά τα βασιλικά προνόμια των θέλουν εΐσθαι οι διά βίου προστάται των ραγιάδων της νήσου. Εις αυτούς λοιπόν αφιερούται προ πάντως η προστασία των πτωχών ως οφείλοντας να έχουσι πατρικής υπέρ αυτών πρόνοιαν.’ See: AAC, Codex A', p. 243.

It was again decided that a general assembly would be held at the beginning of each year under the presidency of the archbishop, whilst, once again, central and district councils of elders and a committee of the public were established. According to the minutes of the 1838 assembly, the members of the district councils of elders had to be elected directly by the people of the principal towns of every district, but the approval of the local bishop was also required.⁴⁹ It is evident that, according to the developments described above, the prelates had established – even before the official announcement of the Tanzimat reforms – their power over the community with the assurance that they would remain the leaders of the Orthodox people. Additionally, it seems that they would remain in this role forever, a fact which transferred a permanent and stable authority to the members of the community. On the one hand, the existence of representative bodies – councils of elders, committee of the public – introduced the laity into the financial management of community issues; yet, on the other hand, that also placed them in the position of partnering with the ecclesiastical authority, who had the power to formulate the political scene. In other words, the leading laymen of the community were to function through the existing structures of the relationship between the prelates and the Ottoman administration, while the actual representation of the community to the Ottoman state was in the hands of the high clergy. It is characteristic that the high clergy, who represented the only organized institution with the capacity to conduct and control any election procedures, was responsible for the method of indicating new members for the body of the councils of elders. Indicative of the influence of the Orthodox high clergy is the fact that, in many areas of the empire, while the central administrative directive expected local council members to be elected, in reality the members of the councils were placed by the Muslim pashas and the Orthodox high clergy.⁵⁰

In the Archives of the Archbishopric of Cyprus there is a plethora of letters from various areas of the island that refer to the procedure of electing representatives. In these letters it is stressed that the Orthodox people of a particular village moved forward with the election of their

⁴⁹ AAC, Codex A', p. 246.

⁵⁰ Halil İnalçık, "Application of the Tanzimat and its Social Effects", *The Ottoman Empire: Conquest, Organization, Economy: Collected Studies*, Variorum Reprints, London 1978, p. 15.

representatives upon the ‘order’ of the archbishop of Cyprus.⁵¹ On one occasion, a member of a town council of elders informed the archbishop that elections had to be announced so as to elect a new representative, as he himself could not remain in the position due to some issues he was facing with his cases. He noted that he hoped that the archbishop was pleased with his service in the council. In his letter he remarked:

Your Beatitude, Holiness and Most Reverend Despot. As the political year is towards its end, I take the courage to request your Holiness to order elections in our town for a new council of elders for the new year; because of some long-term cases I have had come to a hold, I can no longer perform my duties. I hope that during my service I have been able to fulfil my obligations to the best of my abilities.⁵²

With the edict of 1839 and another in 1856, new administrative reforms were introduced on the island in an effort to follow a parallel course with the framework of the reforms, while at the same time to control the periphery more effectively. As such, Cyprus was transferred from the administration of the Kapudan Pasha to the administration of the Islands of the Archipelagos as a separate *sancak* included in the pashalik of Rhodes. The new governor of the island was a *miitesarraf*; he was paid with a salary from public funds and presided over the great council (*meclis-i idare*),⁵³ which sat in Nicosia and held council once a week. In this council, apart from the governor, the following also participated: the mufti, the molla, the *mühasebeci*, the director of the land registry (*erasz-i memuru*), the director of religious endowments (*evkaf-i nazir*), the archbishop and six elected representatives from the communities of the capital, three of whom were Christian laymen and three Muslim laymen.⁵⁴ Where the districts were concerned, district councils were established in which the participants were: the local *kaymakambeyi*, who also presided, the local sharia law judge (*kadi*), the people responsible for the local offices of the land registry

⁵¹ AAC, Book A', Part B', Documents 1767-1853, p. 7.

⁵² ‘Μακαριώτατε θειότατε και Σεβασμιότατε Δέσποτα. Επειδή και το πολιτικόν έτος είναι ήδη προς την λήξιν του, ο υποσημειώμενος λαμβάννει το θάρρος να παρακαλέση την Υμετέραν Σεβαστήν Μακαριότητα όπως συνείθως διατάξη εις την πόλιν ταύτην περί εκλογής δημογέροντος διά το ελευσόμενον έτος, μη δυνάμενου πλέουν αυτού διά την νέκρωσιν των μακρών υποθέσεων του να υπηρετήση. Ελπίζω δε κατά το διάστημα της υπηρεσίας του, να εκπλήρωσε κατά το δυνατόν του τα επιβληθέντα του καθήκοντα.’ Letter to Archbishop Ioannikios, dated 5 February 1845, AAC, Book A', Part B', p. 45.

⁵³ Hill, *A History of Cyprus*, p. 178.

⁵⁴ Zannetos, *Istoria*, pp. 1185-1186.

and Islamic assets, the metropolitan of the area, the Christian elder (*kocabaşı*) or treasurer of the district office of the community and four members – two Christians and two Muslim – who were elected by the communities of their areas.

As was mentioned above, Ioannikios was the first archbishop of Cyprus and he was awarded medals by the Ottoman state for his service. It is important to note that his primacy coincided with the official announcement of the Tanzimat reforms. Taking into consideration that Ioannikios had a personal relationship with two powerful officials of the Tanzimat reforms, Mustafa Reşid Pasha and Fethi Ahmed Pasha,⁵⁵ as well as the fact that he was essentially placed on the archbishop's throne of Cyprus after his own interventions, it is to be understood that he epitomized a person who was suitable for the implementation of the reforms on the island. As such, Ioannikios returned from Istanbul, where he had travelled accompanied by representatives of the laymen who were against Archbishop Panaretos,⁵⁶ with a decree to remove him from the archbishop's throne to be replaced with himself. After the Ottoman governor of the island was informed, Ioannikios was appointed as the new archbishop of Cyprus, and the governor ordered the arrest of Panaretos and his placement under restriction, which was done.⁵⁷ Soon after, Panaretos resigned, and Ioannikios took over the archbishop's throne. In his note of resignation, Panaretos mentioned that he was resigning after an imperial decree and after 13 years of ruling ecclesiastically and politically.⁵⁸ Where Makarios and Sofronios are concerned, as archbishops they too were members of the administrative council which was formed in Nicosia as a result of the Tanzimat reforms.

Of particular interest is the role of the high priests in these new state structures of power formulated after the establishment of the reforms and their importance for the course of the Church in relation to the Orthodox

⁵⁵ Ioannikios had managed to escape the island in 1821 and to evade the mass executions of July ordered by the then Ottoman governor, Küçük Mehmet. He fled to Paris, where he lived for eight years with an allowance offered to him by the French government. In Paris he met influential men of the Ottoman administration, who invited him to Istanbul and who also recommended to the grand vizier to appoint him to Cyprus, which was achieved. According to information offered by Loizos Phillipou, with the actions of two powerful men, Ioannikios was offered a monthly income from the public treasury of Cyprus, while in May 1840 Fethi Ahmed Pasha, who had been appointed as minister of commerce in Istanbul, invited him to his wedding to the sister of the sultan. See: Phillipou, *I Ekklisia tis Kyprou*, p. 151

⁵⁶ John Hackett, *Istoria tis Orthodoxou Ekklisias tis Kyprou*, Athens 1923, vol. 1, p. 327 [History of the Orthodox Church of Cyprus].

⁵⁷ Georgiou, *Eidiseis Istorikai*, p. 126.

⁵⁸ Note dated 13 October 1840. See: AAC, Codex A', p. 259.

community. In a way, the ecclesiastical structure was embodied in the administrative mechanisms of the state, something which made the political power of the high priests indubitable, but it also added – officially – the prestige of a state function. This embodiment, however, would imply that the authority of the high priests over their flock would be subject to the administrative regulations of the state. Within this framework, the Church was presented as a part of the Ottoman state, representing the interests of the Orthodox Ottomans. With these administrative reforms, it is obvious that the goal of the central administration was to exercise a more effective control on the periphery of the empire – as was Cyprus – and to introduce new state structures which were inspired by the Western understanding of the state. The fact that the governor of the island was now an employee of the central administration on the payroll, that is, not collecting his revenue through tax farming, is essentially evident of the Ottoman state's effort to stop the abuses that had been common during the past two centuries in relation to the collection of public revenue. The gradual and not institutionalized introduction of the Church of Cyprus – as an institution and not on the level of clergy – to the Ottoman state logic, an attempt which started materializing thanks to the privileges which had been given personally to the high priests since the beginning of the Ottoman rule of the island, was concluded with the recognition of the Church as an official administrative mechanism of the Orthodox millet. It is characteristic that, many years after the Tanzimat decrees, the Church of Cyprus operated – on an institutional level – as the representative of the Orthodox of the island to the Sublime Porte.

During the time between the beginning of the Tanzimat reforms and the end of Ottoman rule in Cyprus, the Church of Cyprus became a type of state – in terms of organization – for its flock. Through the official recognition of the prelates as the legal authority of the Orthodox millet on the island, the participation of the high clergy in all the statutory administrative councils (the archbishop participated in the central council, while the bishops participated in the district councils) and the incorporation of the ecclesiastical framework in the Ottoman administrative system, the role of the high clergy became even more of a state function, and the ecclesiastical authority became the political authority for the Orthodox as well. Therefore, if we assume that before the Tanzimat reforms the members of the high clergy were received as part of an administrative mechanism whose central point of reference was the officials who were the agents of the authority, then after the reforms the Church of Cyprus became the agent of state authority. If during the period before the reforms the high clergy belonged to the circle of Ottoman officials thanks to their appointment documents (*berats*), the clergy now represented a 'state' administrative mechanism, the Church. Based on these developments, it is possible to assume that after the Tanzimat reforms the authority of the Church of Cyprus did not only become official, but it also became more part of the

state, providing the ecclesiastical institution with a state-wide operation and profile.

Conclusions

Taking into consideration the modern framework in which the Sublime Porte operated during the nineteenth century – or at least tried to operate under – it seems that Ottoman state honours offered to the archbishops of the island were included in the efforts to transmit the feeling of belonging to the Ottoman nation, irrespective of religion. This, in fact, was what Ottomanism was all about; the creation of a common Ottoman nation in which national identity would prevail over all other identities – for example, the religious – which would be considered secondary. It is understood that in this framework the Sublime Porte, and especially the Tanzimat-period sultans, chose to bestow medals on people or officials of the state who did not only agree with the reform policies, but could also be considered agents and protectors of these changes through their inclusion in the new and modern structures that were being built. They were people who were called to project the Ottomanness of their power – through their medals – and transmit on a social level the new values of the Ottoman state, in an effort to impose the new type of modern state authority.

The main question examined through this study concerns the high clergy of the Church of Cyprus and their relationship to Ottoman modernity. As is evident from the description of the main elements of every attempt the Sublime Porte made to impose modern administrative structures on the island, each such effort included the prelates of the Church of Cyprus. Either through their lifelong status as leaders of the Orthodox on the island or by putting them in charge of the calls for the general assemblies at the Archbishopric, for the newly established election procedures or as *ex officio* members of the central and district councils of the period of the reforms, the archbishop of Cyprus and the three bishops of the Orthodox Church, of Paphos, Kitium and Kyrenia, were called not only to project but also to implement the modern structures of the Ottoman state on the island. In spite of their reaction to any measures or changes that would seemingly undermine their former authoritarian role, the high clergy seem to have embraced their involvement in modern structures that would reinforce and nationalize further their operation as part of the Ottoman administration on the island. If in the period before the reform, the operation of the high clergy as part of the state was evident only on a personal level through the provision of the *berat*, in the era that began with the Tanzimat reforms the operation of not only the high clergy, but of the ecclesiastical institution as well, was evidently part of the state structure, characterized by its orientation to modernity.

In this framework, in the period of Ioannikios, an archbishop who had friendly relationships with the powerful men of the reforms, Mustafa Reşid Pasha and Fethi Ahmed Pasha, after having met them in Paris, the Sublime Porte chose to bestow medals on a regular basis to the archbishops of the Church of Cyprus until the end of the Ottoman period on the island. An exception to this medal bestowal was Archbishop Kyrillos, whose service on the archbishop's throne was very short. Through the medal bestowal of the archbishops of Cyprus, two very important elements were achieved. First, the introduction of the high clergy to the modern framework that the Sublime Porte wanted to impose was achieved on a symbolic level through the bestowal of state medals and the upgrade of some of those medals, as in the case of Archbishop Sofronios. The loyalty of the archbishops of Cyprus to the Ottoman state, even in its modern framework, was expressed through the letters of gratitude that they sent to the sultan as tokens of their appreciation for their medals. Second, the symbolic bestowal of an honour and the organization of ceremonies with the attendance of the public achieved the recognition of the authoritative and administrative role of the high clergy. What should be deemed as even more important is that the medal bestowal achieved the transmission to the Orthodox of the Church of Cyprus of the new values of the Ottoman state, mainly the effort to create and maintain one unified identity for all of the populations.

To sum up, the state honours offered to the archbishops of Cyprus within the new modern framework that was under construction indicates the uniqueness of the Ottoman reforms, as well as the exceptionality of Cyprus as a historical space. Where Ottoman modernity is concerned, the medal bestowals highlight, yet again, the strain of operating a secular state and the choice of the Sublime Porte to proceed in the new framework while maintaining elements of the past, such as the administrative authority of the archbishops of Cyprus. Where Cyprus and its history are concerned, the bestowal of medals to the archbishops of Cyprus and their introduction to modern frameworks being constructed showcase the complex role of the Church of Cyprus on the island: it was in part a religious institution with a conservative orientation and in part an institution which applied the modern framework. These factors, as well as the reciprocal relationship of all of these elements, led to the appearance on the island, especially after the Ottoman period, of a modernity that included the religious conservatism of a church whose operation also incorporated modern elements.

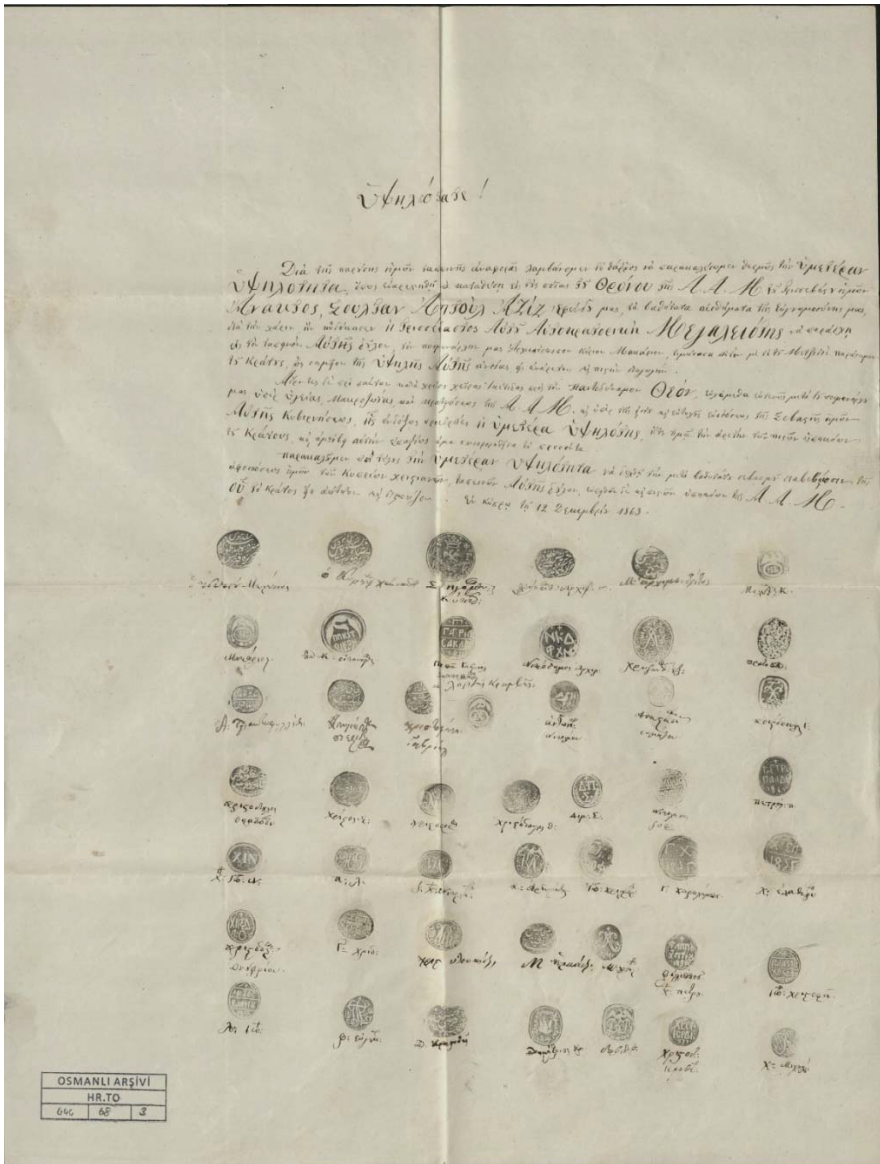


Figure 2. Letter of gratitude from bishops and laymen to Sultan Abdülaziz, dated 12 December 1863.
BOA, HR.TO, 444/68/3.

Sources

Archive of the Archbishopric of Cyprus [AAC], Nicosia:

Book A', Part B', Documents 1767-1853.

Codex A'.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi [BOA], İstanbul :

A.MKT.MHM, 384/13/3.

HR.TO, 444/68/3, HR.TO, 444/68/4.

Bibliography

Anagnostopoulou, Sia, *Mikra Asia, 19th c. – 1919. Oi Elinorthodoxes Koinotites. Apo to Millet ton Romion sto Elliniko Ethnos*, Ellinika Grammata, Athens 1998 [Asia Minor, Nineteenth Century – 1919: The Greek Orthodox Communities: From the Rum Millet to the Greek Nation].

Anagnostopoulou, Sia, “Les rapports de l’Église orthodoxe avec le Kapudan Pacha (fin du XVIIIe début XIXe siècle)”, Sia Anagnostopoulou, *The Passage from the Ottoman Empire to the Nation-States: A Long and Difficult Process: The Greek Case*, Isis Press, İstanbul 2004, pp. 103-130.

Clark, Samuel, *Distributing Status: The Evolution of State Honours in Western Europe*, McGill-Queen’s University Press, Montreal 2016.

Davison, Roderic H., “Turkish Attitudes Concerning Christian-Muslim Equality in the Nineteenth Century”, Roderic H. Davison, *Essays in Ottoman and Turkish History, 1774-1923: The Impact of the West*, University of Texas Press, Austin 1990, pp. 112-133.

Demiryürek, Mehmet, *Osmanlı Reform Sürecinde Kıbrıs*, Akademik Kitaplar, İstanbul 2010.

Deny, J., “Abd al-Madjid”, *Encyclopaedia of Islam*, E. J. Brill, Leiden 1986, vol. 1, pp. 74-75.

Deringil, Selim, “The Invention of Tradition as Public Image in the Late Ottoman Empire, 1808 to 1908”, *Comparative Studies in Society and History*, 35/1 (1993), pp. 3-29.

Eldem, Edhem, *Pride and Privilege: A History of Ottoman Orders, Medals and Decorations*, Ottoman Bank Archives and Research Centre, İstanbul 2004.

Feroz, Ahmad, “The Late Ottoman Empire”, Marian Kent (ed.), *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, George Allen and Unwin, London 1984, pp. 172-205.

- Findley, Carter Vaughn, "The Tanzimat", Reşat Kasaba (ed.), *The Cambridge History of Turkey: Volume 4: Turkey in the Modern World*, Cambridge University Press, Cambridge 2008, pp. 11-37.
- Georgiou, Philippos, "Imerologion", *Kypriaka Hronika*, 5 (1927), pp. 48-61 [Diary].
- Georgiou, Philippos, *Eidiseis Istorikai peri tis Ekklisias tis Kyprou*, n.p., Nicosia 1975 (first edition: Athens, 1875) [Historical News Related to the Church of Cyprus].
- Hackett, John, *Istoria tis Orthodoxou Ekklisias tis Kyprou*, Sakellarios Press, Athens 1923, vol. 1 [History of the Orthodox Church of Cyprus].
- Hidiroglou, Pavlos, "Soultanika Veratia yper tou Arhiespikopou Kyprou Sofroniou III", *Kypriakai Spoudai*, 35 (1971), pp. 143-164 [Sultanic Berats for the Archbishop of Cyprus, Sofronios III].
- Hidiroglou, Pavlos, "Episima Othomanika Eggrafa Anaferomena eis tin Istoria tis Kyprou", *Epetiris Kentrou Epistimonikon Erevnon*, 4 (1971-1972), pp. 29-132 [Ottoman Documents Related to the History of Cyprus].
- Hidiroglou, Pavlos, "Katalogos ton en Arheio tou Kentrou Epistimonikon Erevnon Enapokeimenon Othomanikon Eggrafon", *Epetiris Kentrou Epistimonikon Erevnon*, 5 (1971-1972), pp. 257-385 [List of the Ottoman Documents of the Cyprus Research Centre].
- Hidiroglou, Pavlos, "Soultanika Veratia", *Epetiris Kentrou Epistimonikon Erevnon*, 7 (1973-1975), pp. 119-250 [Sultanic Berats].
- Hill, George, *A History of Cyprus*, Cambridge University Press, Cambridge 1952, vol. 4.
- Hobsbawm, Eric, "Introduction: Inventing Traditions", Eric Hobsbawm, Terence Ranger (eds), *The Invention of Tradition*, Cambridge University Press, Cambridge 1983, pp. 1-14.
- Huffman, Joseph P., "The Donation of Zeno: St. Barnabas and the Modern History of the Cypriot Archbishop's Regalia Privileges", *Church History*, 84/4 (2015), pp. 713-745.
- İnalçık, Halil, "Application of the Tanzimat and its Social Effects", *The Ottoman Empire: Conquest, Organization, Economy: Collected Studies*, Variorum Reprints, London 1978, pp. 3-33.
- Karpat, Kemal, "The Transformation of the Ottoman State, 1789-1908", *International Journal of Middle East Studies*, 3 (1972), pp. 243-281.
- Kyriazis, Neoklis, "I Satrapai tis Kyprou", *Kypriaka Hronika*, 7 (1930), pp. 3-14 [The Satraps of Cyprus].
- Landau, J. M., "Nishān", *Encyclopaedia of Islam*, E. J. Brill, Leiden 1986, vol. 8, pp. 57-60.

- Makdisi, Ussama, “Rethinking Ottoman Imperialism: Modernity, Violence and the Cultural Logic of Ottoman Reform”, Jens Hanssen, Thomas Philipp, Stefan Weber (eds), *The Empire in the City: Arab Provincial Capitals in the Late Ottoman Empire*, Ergon, Beirut 2002, pp. 29-48.
- Mardin, Şerif, “Some Consideration on the Building of an Ottoman Public Identity in the Nineteenth Century”, Dennis Washburn, Kevin A. Reinhart (eds), *Converting Cultures: Religion, Ideology and Transformations of Modernity*, Brill, Leiden 2007, pp. 169-182.
- Michael, Michalis N., “Trying to Impose the Reforms in the Periphery: Actions and Reactions to the Tanzimat – The Case of the Muhassıl Mehmet Talat”, *Journal of the Centre for Ottoman Studies*, 34 (2013), pp. 163-184.
- Michael, Michalis N., “Ottomanizing Symbols, Projecting Ottoman Political Power: The Archbishops of Cyprus and the Regalia Privileges”, *Chronos*, 41 (2020) forthcoming.
- Ortaylı, İlber, *İmparatorluğun en Uzun Yüzyılı*, Greek edition: Papazisis, Athens 2004.
- Papaioannou, Charilaos, “Codex A’ tis Arhiepiskopis Kyprou. Pinax ton en ayto Periehomenon Eggrafon”, *Fos*, 8 (1911), pp. 225-244 [Codex A’ of the Archbishopric of Cyprus: List of the Included Documents].
- Philippou, Loizos, *I Ekklesia tis Kyprou epi Tourkokratias*, Kyprologiki Vivliothiki, Nicosia 1975 [The Church of Cyprus during the Period of Turkocracy].
- Stavrides, Theoharis, “Lists of Governors, Prelates and Dragomans of Cyprus (1571-1878)”, Michalis N. Michael, Matthias Kappler, Eftihios Gavriel (eds), *Ottoman Cyprus: A Collection of Studies on History and Culture*, Harrassowitz, Wiesbaden 2009, pp. 89-106.
- Zannetos, Filios, *Istoria tis Nisou Kyprou* [History of the Island of Cyprus], Philokalias, Larnaca 1910, vol. 1.

Feniks Neşriyat-I Matbua Osmanlı Anonim Şirketi'nin Nizamnamesi ve Faaliyetleri

The Activities And Constitutional Codes Of Feniks Neşriyat-I Matbua Osmanlı Anonim Şirketi

Edip UZUNDAL

Özet

Osmanlı Devleti'nde Müslümanların eserlerini bastıkları ilk resmî matbaanın kuruluşu 1727 olmakla birlikte, uzunca bir süre devletin basım-yayın hayatında önemli bir gelişme yaşanmamıştır. Bununla birlikte devletin hızla modernleştiği 19. yüzyılda basım-yayın faaliyetleri hız kazanmış ve birçok gazete ve özel matbaa kurulmuştur. Bilhassa II. Meşrutiyet'in ilanından sonra sansürün kaldırılmasıyla birlikte onlarca yeni gazete ve dergi yayın hayatına başlamış bu da özel matbaacılığın hızla gelişmesini beraberinde getirmiştir. Bu özel matbaalardan biri de bildiriye konu olan "Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanlı Anonim Şirketi Matbaası"dır. Adı geçen matbaa Osmanlı Devletinin Rum vatandaşlarından tüccar Kostantin Sarafidi ve arkadaşları tarafından Aralık 1920'de kurulmuştur.

Bu bildiriye söz konusu matbaanın nizamnamesi incelenerek matbaanın ticari ve idari yapısı ile faaliyet alanları tespit edilmeye çalışılacaktır. Aynı zamanda kaynakların elverdiği ölçüde Feniks Matbaası'nın basım-yayın faaliyetlerinin neler olduğu ve neşredilen eserlerin önemine de değinilecektir. Çalışmada kullanılacak temel kaynaklar Cumhurbaşkanlığı Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivleri ile döneme ait süreli yayınlardır.

Anahtar Kelimeler: Feniks Matbaası, Nizamname, Basım, Matbaacılık.

Abstract

In 1727 the very first printing press established in Ottoman lands that where Muslims printed their pieces, nevertheless for a very long time there was'nt significant development in Ottoman publishing. However in 19th century when the state modernized rapidly, the publishing activities gain speed and many privately owned printing presses and newspapers established. Especially when censorship abolished with the II. Meşrutiyet came into force, many newspapers and

magazines flourished and thus same amount of privately owned printing presses established. One of the printing press established in İstanbul in 1920 was “*Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanlı Anonim Şirketi Matbaası*” and it established by Greek originated Ottoman subject Kostantin Safaridi and his friends.

In this paper institutional codes, commercial and administrative structure and fields of activity of the printing press has been examined. At the same time printing activities, printed Works and their importance will be evaluated as much as the sources allowed. The main sources of the work are Cumhurbaşkanlığı Osmanlı and Cumhuriyet Arşivleri and journals.

KeyWords: Feniks Matbaası, Constitutional Codes, Press, Printing Press.

Giriş

Johann Gutenberg’in 1450’li yılların başında matbaayı icadından kısa bir süre sonra baskı makinesi Osmanlı topraklarına geldi. 1492 yılında İspanya’dan gelerek Osmanlı topraklarına sığınan Yahudiler yanlarında matbaayı da getirdiler. Böylece Osmanlı Devleti’nde ilk matbaa Yahudiler eliyle faaliyete geçmiş oldu. Yahudilerden sonra bir başka gayrimüslim tebaa olan Ermeniler 1567 yılında Topkapı’nın Kefeli Mahallesi’ndeki Surp Nigoğayos Kilisesi’nde ilk Ermeni matbaasını kurdular. Ermenilerden yaklaşık 60 yıl sonra 1627 senesinde de Rumlar İstanbul’da matbaa açarak eserler neşretmeye başladılar¹. İlk Türk matbaası ise, III. Ahmed devrinde İbrahim Müteferrika ile Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi’nin oğlu Sait Mehmet Efendi’nin teşebbüsü ile 1727’de kuruldu ve 1729 yılında ilk basımını gerçekleştirdi².

Osmanlı ülkesinde ilk Türkçe matbaa Avrupa’dakilerden üç yüzyıl kadar sonra çalışmaya başladı. Gerçekte ilk deneme teknik açıdan çok başarılı olmuşa da basma kitap piyasası kurulamadı, bu sanat tam anlamıyla gelişemedi³. Müteferrika’nın teşebbüsleriyle açılan bu ilk matbaada toplam 12.500 adet olmak üzere yirmi üç cilt halinde on yedi eserin basıldığı göz önüne alındığında basılan eser sayısının azlığı ve bunun karşısında gayrimüslim matbaalarında daha çok sayıda ve daha fazla eser basılmış olması gerçeği izaha muhtaç bir

¹ Fatma Davulcu-Halil Kıpçak, “Başlangıcından Harf Devrimi’ne Kadar Türkiye’de Basım ve Yayının Kısa Bir Tarihçesi”, *Türk Kütüphaneciliği* 30, 2 (2016), s. 252-253; N. Serpil Altuntek, “İlk Türk Matbaasının Kuruluşu ve İbrahim Müteferrika” *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 10, S. 1, Temmuz 1993, s. 192.

² Altuntek, *a.g.m.*, s. 195-196.

³ Koloğlu, “Osmanlı Basımı ve Bilim”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s.156.

keyfiyettir⁴. Müteferrika'nın ölümüyle bu girişim de durdu. İki çabadan sonra (1783-1798 ve 1802) baskı sanatının sürekli ve düzenli hale gelmesi ancak 1830'larda mümkün olabildi. Koloğlu, özetle matbaanın tam işlerliğe Batı'dan 380, yuvarlak hesapla dört yüzyıl sonra kavuştuğunu söylemektedir⁵. Niyazi Berkes, Osmanlı'da matbaanın başarılı olabilmesi için teknolojik gelişmenin var olması, geniş bir okur kitlesinin varlığı ve yeterli miktarda kâğıt üretimi gibi üç temel şartın var olması gerektiğinden söz eder⁶.

1820'li yıllarda Osmanlı Devleti'nde matbaa ve yayın hayatında yepyeni bir döneme girildi. II. Mahmut'un saltanat yıllarına denk gelen bu dönemde ilköğretim zorunlu hale getirildi. Ordunun modernizasyonu için çevirisi yapılan eserlerle, okul kitapları matbaalarda basılmaya başlandı. Bunu, halkı bilgilendirmek için ilk resmi gazete olan Takvim-i Vekayi'nin çıkışı takip etti. Daha sonra, özel gazete ve dergilerin ardı ardına yayın hayatına başlaması matbaacılığın istenen manada gelişmesine tesir etti⁷.

Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanlı Anonim Şirketi'nin Kuruluşu ve Nizamnamesi

Feniks şirketi, İstanbullu Rum tüccarlardan Konstantin Sarafidi ve arkadaşlarının girişimiyle kurulan, günlük ve haftalık cerideler çıkarmayı, kitap basmayı ve benzeri matbaa işlerini yapmayı hedefleyen bir şirkettir. Sarafidi ve ortakları gerekli resmi izinleri alabilmek ve şirket faaliyetlerine başlayabilmek için Vladimir Mırmır Oğlu Efendi'yi umumi vekil sıfatıyla Ticaret Nezareti'ne gönderdi. Ticaret Nezaretine sunulan ilgili evrak 8 Eylül 1920 tarihinde Şura-yı Devlet'te ele alındı ve nizamnamenin yalnızca beşinci maddesinde küçük değişiklikler yapılarak aynen kabul edildi⁸.

Merkezi İstanbul'da olmak ve dâhili nizamnamesinin birinci maddesinde yazılı faaliyetler ile meşgul olmak üzere elli sene müddet ve elli bin Osmanlı lirası sermaye ile "*Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanlı Anonim Şirketi*" adı altındaki bu ticari işletmeye Şura-yı Devlet ve Meclis-i Vükela kararlarıyla ruhsat

⁴ Kemal Beydilli, "Matbaa", *TDVİA*, C. 28, Ankara 2003, s.109;

⁵ Koloğlu, **a.g.m.**, s. 156.

⁶ Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002, s. 61.

⁷ Orhan Koloğlu, *Osmanlı'dan 21. Yüzyıla Basın Tarihi*, Pozitif Yayınları, İstanbul 2013, s. 21; Hakan Yüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'na Matbaanın Girişi ve Toplumsal Yanlılıkları*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s. 165-166.

⁸ Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Şura-yı Devlet (BOA, ŞD) 127/13, (25 Teşrinisani 1336 – 25 Kasım 1920); Meclis-i Vükela Mazbataları (MV) 252/166 (16 Rebiyülahir 1339 – 28 Aralık 1920); Dosya Usulü İrâde Tasnifi (DUİT) 125/1, (17 Rebiyülahir 1339 – 29 Aralık 1920).

verildikten sonra 2 Ocak 1921 tarihli iradeyle resmen faaliyetlerine başlama izni aldı⁹.

Şirketin dâhili nizamnamesi 9 bölüm ve 47 maddeden oluşmaktadır. Birinci bölüm, şirketin kuruluşu, amaçları, ismi ve merkezi hakkındadır. Buna göre şirketin adı “*Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanlı Anonim Şirketi*”dir. Merkezi İstanbul’dur. Osmanlı Devleti’nin başka bölgelerinde veya yabancı ülkelerde şubeler açıldıkça durum Ticaret Nezaretine bildirilecektir. 4 maddeden oluşan bu ilk bölüme göre, şirket, matbaayı kanunlara uygun olarak ruhsat almak şartıyla günlük ve haftalık dergiler, kitaplar ve buna benzer her türlü evrak basmak için açılmaktadır. Ayrıca matbaalara mahsus kâğıt, resim, klişe¹⁰ ticareti yapacağını ifade ettiği gibi, çinkografya imalathanesi de matbaa içinde yapılacak faaliyetler arasındadır. Her türlü dergi satışı ve ilan basımı için acente tesis eden şirket kendi adına ve hesabına dergi ve kitap neşretmez. Şirketin kurucuları Konstantin Sarafidi, Yani Herisafidi, Konstantin Mavromati ve Tabip Tisekis Papadapulos Efendilerdir. Şirket satışa çıkaracağı hisse senetlerini alan ve bu nizamnameyi kabul eden hissedarlarla bir “*Osmanlı Anonim Şirketi*” hüviyetine kavuşacaktır. Şirketin müddeti bir değişiklik olmadığı sürece 50 yıldır¹¹.

Nizamnamenin ikinci bölümü “*Sermaye ve Hisse Senetleri*” hakkındadır. Altı maddeden oluşan bu bölüme göre, şirket 50 bin Osmanlı lirası sermaye ile kurulmuştur. Her bir hisse 5 Osmanlı lirası olup toplam 10 bin hisse bulunmaktadır. Genel heyet sermayeyi bir kat artırmaya yetkilidir. Sermaye artırımında durum hükümete bildirilecektir. Şirkete temin ettiği menfaat ölçüsünde 3 bin kişiye kurucu hissesi ihdas edilmiştir. Bu hisseler sahiplerine ait olup bir başkasına devredilemez. Hissedarlara ödedikleri taksitleri gösteren senet verilecektir. Şirketin hisse senetlerinin bir tarafı Türkçe diğer tarafı Fransızca olacaktır. Türkçe asıl, Fransızca tercüme kabul edilecektir. İstanbul ve diğer bölgelerde çeşitli dillerde çıkan resmi ve gayri resmi gazetelerde en az 30 gün evvel hisse talepleri ilan edilecektir. Şirket her hisse için bir sahip tanır, hisseler bölünemez. Senetlerini vaktinde ödemeyenler için senelik yüzde dokuz faiz işletilir. Şirketin işleri heyet-i umumiye tarafından 5-11 üyeden oluşan idare meclisine havale edilir¹².

Nizamnamenin üçüncü bölümü “*Şirketin İç İşleri*” hakkındadır. On maddeden oluşan bu bölüme göre, idare meclisi üyeleri beş yıl için seçilir. İdare meclisi ayda bir defa şirket merkezinde toplanacaktır. Yapılan müzakerelerin

⁹ Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Babıali Evrak Odası (BOA, BEO) 4669/350150, 2 Kânunusani 1337 – 2 Ocak 1921)

¹⁰ Basımevinde baskı işinde kullanılmak amacıyla üzerine kabartma ya da oyma resim, şekil, yazı çıkarılmış metal kalıp.

¹¹ Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Sadaret Divan Mukavelenameler (BOA. A. DVN. MKL) 68/22, s. 2 (madde: 1-4), (17 Rebiyülahir 1339 – 29 Aralık 1920).

¹² Aynı belge, s. 2-3 (madde: 5-11).

geçerli olması üyelerin yarısından bir fazlasının katılmasına bağlıdır. İdare meclisinin kararları oyçokluğu ile geçerlidir. Oylar eşit olursa konu sonraya ertelenir, daha sonra da eşitlik durumu devam ederse teklif ret edilir. İdare meclisinin kararları zabıt defterine kaydedilir ve üyeler tarafından imza edilir. İdare meclisi her sene üyeleri arasından birini başkan diğerini vekil olarak seçer. İdare meclisi şirketin işleri ve mallarının idaresi için tam yetkiye sahiptir¹³.

Nizamnamenin dördüncü bölümü “*Umumi Heyet*” hakkındadır. On iki maddeden oluşan bu bölümde, umumi heyetin yapısı, toplanma zamanı ve şekli, kaç kişiden oluştuğu, görev ve yetkileri tanımlanmıştır. Buna göre umumi heyet her sene Mayıs ayında şirketin merkezinde olağan şekilde toplanır. Bundan başka idare meclisi icap ettiğinde umumi heyeti toplantıya çağırabilir. Umumi heyetin toplantısı 20 gün önceden Ticaret nezaretine bildirilir. Bu toplantıda heyete sunulmak üzere önceden hazırlanmış idare meclisi ve müfettiş raporları ile senelik bilançonun bir nüshası ele alınır. Umumi heyet en az on hisseye sahip üyelere oluşur ve bu kurula idare meclisi başkanı başkanlık eder. Umumi heyette müzakere olunan hususlara oyçokluğu ile karar verilir. Müzakere olunacak maddelerin cetveli idare meclisi tarafından tanzim edilir. Umumi heyet bütün hesapların kontrolü için gerek hissedarlardan gerekse hariçten bir veya birkaç müfettiş tayin eder¹⁴.

Nizamnamenin beşinci bölümü “*Senelik Hesaplar ve Miktarlar*” hakkındadır. Yalnızca bir maddeden oluşan bu bölüme göre, şirketin malî senesi Kânunusani (Ocak ayı) başından başlayarak Kânunuevvelin (Aralık ayı) sonuncu günü sona erer. İdare meclisi her sene sonunda şirketin taleplerini ve borçlarını gösteren bir genel defter hazırlar ve bu defter ile muvazene defterini ve hesapları umumi heyet toplantısından kırk gün evvel müfettişlere tebliğ eder ve daha sonra toplantıya sunar¹⁵. Nizamnamenin altıncı bölümü de beşinci bölüm gibi malî konuları ihtiva eder ve “*Temettuatın*¹⁶ *Taksim Şekli ve Anaşaraya Mahsup Akçe*” hakkındadır. İlgili maddeye göre, hisseler yüzde altı faiz verilecektir. İhtiyat akçesi oluşturmak için kazancın yüzde onu ayrılacaktır. Geri kalan paranın yüzde yetmiş temettü namıyla hissedarlara, yüzde on beşi kurucu hisselerine ve yüzde on beşi de idare meclisi üyelerine dağıtılacaktır. İdare meclisi elde edilen bu kârların yüzde onu ile icap ettiğinde makine ve alet edevat alabilecektir¹⁷. *İhtiyat Akçesi* başlığını taşıyan yedinci bölüm, maliye ile ilgili bir diğer kısımdır ve üç maddeden oluşmaktadır. Buna göre, ihtiyat akçesi senelik kârdan oluşturulacak ve beklenmedik masraflara karşılık tutulacak ve bu akçenin miktarı şirket sermayesinin yüzde yirmi beşine eşit bir orana ulaştığında ihtiyat akçesi için para ayrılmayacaktır. Senelik hasılatın hisse başına verilen yüzde altı

¹³ Aynı belge, s. 3 (madde: 12-21).

¹⁴ Aynı belge, s. 3-4 (madde: 22-33).

¹⁵ Aynı belge, s. 4-5 (madde: 34).

¹⁶ Kar, kazanç, gelir.

¹⁷ Aynı belge, s. 5 (madde: 35-36).

faiz yeterli olmadığı takdirde eksikliği ihtiyat akçesinden tamamlanacaktır. Şirketin sona ermesi halinde tüm vaatler yerine getirildikten sonra ihtiyat akçesi tüm hissedarlar arasında pay edilecektir¹⁸.

Nizamnamenin sekizinci bölümü “*Şirketin Müddeti, Feshi ve Kat’i İşlemleri*” başlığını taşır. Dört maddeden oluşan bu bölüme göre, idare meclisi her ne vakit ve her ne sebeple olursa olsun umumi heyeti toplantıya davet ederek şirketin müddetinin uzatılması, sonlandırılması veya fesih işlemlerini ve başka bir şirketle birleşmesini teklif edebilir. Yine idare meclisi, şirket sermayesinin dörtte üçü zayı olduğunda şirketin feshine veya devamına karar verilmek üzere sair umumi heyeti davet eder. Şirketin müddeti sona erdiğinde veya feshedildiğinde umumi heyet toplanarak tasfiye işlemlerini ve hesapların görülmesi işlemlerini yerine getirir. Umumi heyet şirketin faal olduğu zamanlardaki yetkisini kullanmaya devam eder¹⁹.

Nizamnamenin son bölümü olan dokuzuncu bölüm “*Diğer Maddeler*” başlığını taşır ve dört maddeden oluşur. Bu kısımda, devletin ilgili makamlarından gerekli izinler alındıktan sonra bir ay içerisinde şirket ile ilgili *Takvim-i Vekayi* ve diğer gazetelerde ilanların yer alacağından bahsedilir. Şirket satacağı hisselerle şirketin kuruluş maksadını, müddetini, kurucuların isimlerini, sermayenin miktarını ve artırılma şeklini, kazancın taksim şeklini beyan edecektir. Şirket bu nizamnameyi basacak, isteyenlere verecek ve bir sefere mahsus olmak üzere 50 nüshasını Ticaret nezaretine verecektir. Yine şirket, İstatistik İdaresi tarafından hazırlanan örneğe uygun olarak senelik faaliyetlerine dair istatistik cetveli hazırlayacaktır²⁰.

Gerekli izinler alındıktan sonra 2 Ocak 1921 tarihi itibarıyla İstanbul Galata’da Şişhane Yokuşu’ndaki matbaada faaliyet gösteren şirket, 1 Nisan 1923 tarihli bakanlar kurulu kararı ile İç Tüzüğü onaylatarak yeniden kurulmuş oldu²¹. Saltanatın kaldırılması, ardından Cumhuriyet’in ilanı ile Türkiye’de yaşanan rejim değişikliği birçok sahada olduğu gibi ticari bir işletme olan Feniks şirketinde de kendisini hissettirdi. Daha önce Osmanlı Devleti’nde Ticaret Nezaretinin ilgili kanunlarına muhatap olan şirket, yeni devletin bakanlar kuruluna iç tüzüğünü onaylatarak adeta yeniden kuruldu²². Daha önce ismi Feniks Neşriyat-ı Matbua

¹⁸ *Aynı belge*, s. 5 (madde: 37-39).

¹⁹ *Aynı belge*, s. 5 (madde: 40-43).

²⁰ *Aynı belge*, s. 5-6 (madde: 44-47).

²¹ Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi, (BCA) 30-18-1-1 (1 Nisan 1339 - 1 Nisan 1923)

²² Semih Gökatalay, *The Political Economy Of Corporations In The Late Ottoman Empire And Early Turkish Republic (1908-1929)*, ODTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015, s. 121.; Sadık Erdaş, “Atatürk Dönemi Türk Ekonomisinde Yerel Sermaye Birikimi: Taşrada Kurulan Anonim Şirketler (1920-1938)”, *Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu (26-28 Kasım 2015 İzmir)*, *Bildiriler Kitabı* Cilt 1, Ankara 2017, s. 201.

Osmanlı Anonim Şirketi olan firma, bundan sonra kaynaklarda daha çok Feniks Matbaası şeklinde geçecektir.

Feniks şirketi nizamnamesinde ifade edildiği üzere 50 yıl müddetle faaliyet gösterecek bir firma olarak kuruldu. Buna göre şirket 1921 yılında kurulduğu düşünüldüğünde 1971 yılına kadar faaliyetlerine devam etmesi beklenmekteydi. Ancak 21 Mart 1933 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde Feniks Matbaasının satışa çıkarıldığına dair bir ilan göze çarpmaktadır. Bu ilana göre, Galata Mahallesi Okçu Musa Sokağı Savacı Çıkmazında yer alan 5 No'lu kârgir matbaa binası satılıktır. Tahminen 65000 Türk Lirası değerindeki matbaa ihale bedeli nakit olarak veya bono ile ödenmek üzere kapalı zarf usulü ile Ziraat Bankası tarafından satışa sunulmuştur²³. Satış işleminin gerçekleşip gerçekleşmediğine dair net bir bilgiye sahip değiliz. Feniks matbaasının sonraki yıllarda (1934 ve 1938) da bazı eserler bastığı düşünüldüğünde satışın ya hiç gerçekleşmediği ve matbaanın faaliyetlerine aynen devam ettiği ya da satın alan yeni sahibi tarafından adı ve faaliyetleri değiştirilmeden kitap basımına devam ettiği düşünülmektedir.

Feniks Matbaasının Neşriyat Faaliyetleri

Feniks şirketinin faaliyet alanları içerisinde her türlü kitap, ceride ve ilan basmak, matbaacılık sektörü için gerekli olan kâğıt, çinkografya, klişe, resim ve diğer malzemelerin ticaretini yapmak yer almaktaydı. Bu manada gerektiğinde matbaanın yanı sıra, çinkografya imalathanesi ve acenteler açılabilceği de vurgulanmaktaydı. Ancak elde edilen bilgiler şirketin matbaa ürünleri ticaretinden daha ziyade kitap basımı işi ile meşgul olduğu yönündedir. Feniks matbaası sağlıktan müziğe, diplomasiden eğitime pek çok alanda eser basmıştır. Yapılan arşiv ve literatür araştırması neticesinde Feniks matbaasından basılarak ilim dünyasına, okuyucunun istifadesine sunulmuş pek çok eserin bilgisine ulaşıldı²⁴.

Feniks Matbaası özellikle müzik alanında pek çok eser bastı. Peşrev, kâr, ağırsemai, yürüksemai, sazsemaisi ve oyun havası gibi fasıllardan oluşan nota defter ve dergiler yayımlanması geleneğine²⁵ Feniks matbaası da bastığı müzik

²³ *Cumhuriyet Gazetesi*, 21.03.1933, s. 7.

²⁴ Feniks matbaasından çıkan eserlere Seyfettin Özege Kataloğu ve İBB Atatürk Kitaplığı'ndan ulaşıldı. Özellikle eski harfli Türkçe basma eserler konusunda önemli bir başvuru noktası olan Seyfettin Özege kataloğu eserlerin dijital görüntülerini de araştırmacıların istifadesine sunmaktadır. Bk. <https://bilgimerkezi.atauni.edu.tr/yordambt/yordam.php?aKutuphane=A&aBolum=0> 1 Erişim Tarihi: 06.11.2019

²⁵ Gültekin Oransoy, "Türkiye'de Defter ve Dergi Biçiminde Fasıl Yayınları (1875-1976)", *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, C.22, S.1, Ankara 1978, s. 277.

eserleriyle katkıda bulundu. Muallim İsmail Hakkı Bey'in hazırladığı “*Musiki Tekâmül Dersleri*” bunlardan biridir. 1926 yılında Feniks Matbaasından çıkan ve ikinci kitap olan bu eserin giriş kısmında İsmail Hakkı Bey, yarım asırdan fazla süren tecrübe ve incelemelerini, musikiye dair bilgilerini, metotlarını bu eserde ortaya koyduğundan bahseder. Üçüncü kitabın da yayına hazır olduğunu söyleyen yazar, musikiye ilgi duyanların bu eserlerini okuyarak “*millî musikîmizin bütûn nazariyât ve amelîyatını bu kolay usuller sayesinde öğrenebileceklerini*” iddia etmektedir. 28 çift sayfadan oluşan kitapta 100’den fazla eser sözleri ve notalarıyla birlikte yer almaktadır²⁶. Muallim İsmail Hakkı Bey’in hazırlayıp Feniks matbaasından çıkardığı musikiye dair diğer bir eseri ise “*Buselik Fası*” ismini taşır. 48 sayfadan oluşan ve 35 parçanın yer aldığı eserin editörlüğünü devrin meşhur musikînaslarından Kazmanizade Şamlı İskender yaptı²⁷. Şamlı İskender’in yayına hazırladığı ve Feniks matbaasından çıkan eserlerinden *Kürdili Hicazkâr*²⁸, *Chant du Türk*²⁹, *Merhum Tanbûrî Cemil Bey Külliyyatı*³⁰ önemli eserler olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca Orfeon Record isimli müzik şirketinin Feniks matbaasında bastırıldığı ve Toplu Katalog adıyla yayımlanan pek çok eser İskender Kutmani tarafından yayına hazırlanmıştır.

Orfeon Record, Türkiye’de tanınan ilk plak fabrikası ve stüdyosudur. Şirketin kurucusu soyadları çiçek vadisi anlamına gelen *Blumenthal* ailesidir³¹.

²⁶ Muallim İsmail Hakkı Bey, *Musiki Tekâmül Dersleri*, Feniks Matbaası, İstanbul 1926, s.1.

²⁷ Muallim İsmail Hakkı Bey, *Buselik Fası*, Feniks Matbaası, İstanbul 1926. Ünlü müzik yayımcısı Kazmanizade Şamlı İskender 1876 yılında Şam’da doğmuş, 1950 yılında İstanbul’da vefat etmiş müzik yayımcıdır. Udcu Şamlı İskender olarak da bilinen müzisyenin babası kanun yapımcısı Davut Efendi’dir. Müziğe ud öğrenerek başlayan İskender Kutmani Vezneciler’deki dükkânında çalgı yapımcılığının yanı sıra, müzik aletleri ile tel, yay, anahtar gibi aksesuar da satmıştır. 1910’lu yıllarda başladığı müzik yayımcılığını ölümüne kadar sürdürdü. İskender Kutmani, müzik yayınlarını çok değişik diziler halinde yaptı. Ağırlığını Türk müziği notalarının oluşturduğu bu dizilerin dışında, Batı müziği eserleri, müzik kitapları ve çalgı metotları da yayımladı. Kendisine büyük ün sağlayan küçük boy iki yapraklık Müntehabat dizisinde yaklaşık 1.600 eser yayımladı. Bir bölümü eski harflerle basılan bu dizide, devrin popüler şarkıları, türküler, oyun havaları, tangolar piyasa tavrıyla notaya alındı, bazıları birkaç baskı yaptı. Kutmani ayrıca 50 kadar fasıl ile çok sayıda saz eseri yayımladı.

Bk. docs.neu.edu.tr > library > nadir_eserler_el_yazmalari > Ansiklopedi Erişim Tarihi: 20.11.2019

²⁸ Kazmanizade Şamlı İskender, *Kürdili Hicazkâr*, Feniks Matbaası, İstanbul 1927.

²⁹ Kazmanizade Şamlı İskender, *Chant du Türk*, Feniks Matbaası, İstanbul.

³⁰ Kazmanizade Şamlı İskender, *Merhum Tanbûrî Cemil Bey Külliyyatı*, Feniks Matbaası, İstanbul 1938.

³¹ Aile, Almanya’dan Litvanya ve Rusya yolu ile Mısır’a geçip, 1886 yılında İngilizlerin bu ülkeyi işgali üzerine İstanbul’a göç etti. 1865’de Kahire’de doğup daha sonra İstanbul’a yerleşen Julius (Jül) kurduğu firmada tuhafiyeye ve ev eşyaları ticaretiyle uğraşırken, 1904 yılından itibaren sırasıyla plak temsilciliğine, ithalatına ve bunun

Musevi kökenli Türk vatandaşı olan Blumenthal ailesi kurdukları Orfeon Record müzik şirketi ile birçok müzik parçasını kataloglar halinde Feniks Matbaasında basturdular. Basımı yapılan eserlerden *Umumi Katalog No: 2* adlı eserin kapak kısmında şirkete dair bilgiler yer almaktadır. Buna göre, şirketin adı *Orfeon Blumenthal Plak ve Gramofon Fabrikası*dır. İki tarafı şarkılı Orfeon Plakları yazısının altında *Türkiye Cumhuriyeti'nin İmtiyaz-ı Resmîyesini Haiz* olduğu ibaresi yer alır. Feniks matbaasından çıkan ve fiyatı 10 kuruş olan bu katalogda Hafız Âşir Efendi, Hafız Yaşar Bey, Hanende İbrahim Efendi, Hafız Osman Efendi gibi devrin önemli sanatçıları tarafından icra edilen şarkı, gazel ve kantolar yer almaktadır. 50 çift sayfadan oluşan eserin sağ tarafı Osmanlı Türkçesi ile sol tarafı ise Latin harfli Türkçe ile yazılmıştır³².

Feniks matbaası, İstanbul konservatuvarı yayını olan ve 6 cilt halinde neşredilen Türk Musikisi Klasiklerinin de önemli bir kısmını neşretmiştir. 1933 ve 1934 yılında İlahiler, Bektaşî Nefesleri ve Mevlevî Ayinleri arka arkaya Feniks matbaası vasıtasıyla okuyuculara ulaştı³³.

Feniks matbaasında müzikten sonra en fazla eser sağlık alanında neşredildi. Doktor Marko tarafından aylık olarak çıkarılan ve bir tıp dergisi olan *Tedavi Notları* Feniks matbaasında belli aralıklarla çıktı. Adı geçen derginin 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933 ve 1934 yılına ait onlarca sayısı günümüze ulaşan tıp yayınlarındandır. İmtiyaz sahibi ve mesul müdürlüğünü Doktor Marko'nun yaptığı dergi her sayısında bir hastalıktan ve bu hastalıktan korunma yollarından bahseder. Derginin kapak kısmında “*Her ayın birinde neşr olunur. Tıbbın her şubesinden ve bilhassa tedavi kısmından bahseder. Kondisyonu çok iyi, eksigi yoktur*” yazmaktadır. Ortalama 45 sayfa çıkan derginin 9. Cilt 14. Sayısında Tifo hastalığından ve korunma yollarından bahsedilir³⁴. Feniks matbaasının eczacılık sahasına da ciddi katkıları olmuştur. Basım tarihi yazmayan “*Y. G. Fabrikaları Müstahzarat-ı İspençeriye Formülleri*” isimli eser Bayer firması başta olmak üzere

sonucu yerli sanatçıların eserlerinin kaydına başladı. 78'lik taş plakları önce Almanya'da bastıran Blumenthal'ler, 1912 yılında İstanbul'un Feriköy semtinde ilk Türk plak fabrikası ve stüdyosu Orfeon Record'u kurdu. Daha sonra Columbia'ya satılan fabrika, 1931 yılında, Odeon ve The Gramophone Co.'nun da katılımıyla modern teknoloji ile donatıldı ve EMI adını aldı. Bk. http://www.salom.com.tr/arsiv/haber-100415-Ilk_turk_plak_fabrikasi_orfeon_records_ve_blumenthal_ailesi.html Erişim Tarihi: 20.11.2019

³² Orfeon Record, *Umumi Katalog No:2*, Feniks Matbaası, İstanbul.

³³ İstanbul Konservatuvarı Neşriyatı, *Türk Musikisi Klasiklerinden 2. Cilt İlahiler I*, Feniks Matbaası, İstanbul 1933; *Türk Musikisi Klasiklerinden 3. Cilt İlahiler II*, Feniks Matbaası, İstanbul 1933; *Türk Musikisi Klasiklerinden 4. Cilt Bektaşî Nefesleri I*, (ed. Rauf Yekta vd.), Feniks Matbaası, İstanbul 1933; *Türk Musikisi Klasiklerinden 5. Cilt Bektaşî Nefesleri II*, (ed. Rauf Yekta vd.), Feniks Matbaası, İstanbul 1933; İstanbul Konservatuvarı Neşriyatı, *Türk Musikisi Klasiklerinden 6. Cilt Mevlevî Ayinleri I*, Feniks Matbaası, İstanbul 1934.

³⁴ Doktor Marko, *Tedavi Notları*, C.9, S. 14, Feniks Matbaası İstanbul 1928.

pek çok Alman ilaç firması ve mamulleri hakkında değişik bilgiler sunmaktadır. Giriş ve iki kısımdan oluşan bu eserin ilk kısmı Kimya-ı İspençeriye başlığını taşır ve ilaçları formüller ve görseller üzerinden tanıtarak farmakolojik özelliklerini ortaya koyar. İkinci kısım ise serum ve aşuların tanıtıldığı bölümdür. Bolca resim ve formüllerin yer aldığı kitap girişten sonra 118 sayfadan oluşur ve kuşe kâğıda basılıdır. Pek çok ilacın kullanım şekli ile beraber ticari özellikleri de kitapta yer alır³⁵. Matbaanın eczacılık ile ilgili yayınladığı diğer bir eser ise 1928 yılında neşredilen ve 15 sayfadan oluşan *Omnadin* isimli kitapçuktur³⁶. Ruh ve sinir hastalıkları uzmanı Ord. Prof. Dr. Mazhar Osman Uzman da *İstanbul Seririyatı* adını verdiği dergilerinin bir kısmını Feniks matbaasında bastırmıştır. 1928 yılında Hüseyin Kenan Tunakan ile birlikte Feniks matbaasında yayınladığı bu dergi akıl ve ruh sağlığı hakkında bilgiler vermektedir³⁷.

Feniks matbaasının yayınlarıyla katkıda bulunduğu diğer bir saha ise dil ve alfabe öğretimi ile ilgilidir. Almanca Muallimi Haim Ludner ve D. W. Paşa von Stempel Türklere Almanca öğretmek amacıyla 1927 yılında 136 sayfalık *Türklere Almanca Sarf: Deutsche Grammatic für Türken* isimli eseri kaleme aldılar. Ertesi yıl da yine Haim Ludner bu sefer Richard Preusser ile birlikte Almanlara Türkçe öğretmek amacıyla *Almanlara Türkçe Elijba* isiminde bir başka eseri Feniks matbaasında neşrettiler³⁸.

Müzik, sağlık ve dil öğrenimi dışında münferit konularla ilgili yayınların da olduğu bilinmektedir. Bu yayınlardan biri de eski iki müttelik Türkiye ve Almanya arasında imzalanan bir anlaşma metnidir. 1928 yılında *Türkiye Cumhuriyeti ile Almanya Hükümeti Arasında İkematgâh ve Ticaret Mukavelenamesi* Feniks matbaasının bastıracağı metinlerden biridir. Feniks matbaası bu metni 34 sayfa Türkçe ve 30 çift sayfa Almanca ve Fransızca şeklinde neşretmiştir³⁹. Feniks matbaasından çıkan diğer bir yayın ise *İstanbul Musevi Etibba Cemiyeti Nizamnamesi*dir. 1927 yılında yayınlanan bu nizamname Musevi doktorların oluşturduğu tıp derneğinin adı, amacı, faaliyetleri hakkında kısa ve öz bilgiler vermektedir⁴⁰. Feniks matbaasından çıkan bir başka kitap ise diğerlerinden farklı olarak bir masal kitabıdır. *Yer Cüceleri – Birbirinden Güzel Masallar* adını taşıyan bu

³⁵ Y. G. Fabrikaları Müstahzarat-ı İspençeriye Formülleri Cilt 2, Feniks Matbaası, İstanbul.

³⁶ *Omnadin*, Feniks Matbaası, İstanbul 1928.

³⁷ Mazhar Osman Uzman-Hüseyin Kenan Tunakan, *İstanbul Seririyatı* Sayı 8, Aralık 1928, Feniks Matbaası İstanbul 1928.

³⁸ Haim Ludner - D. W. Paşa von Stempel, *Türklere Almanca Sarf: Deutsche Grammatic für Türken*, Feniks Matbaası, İstanbul 1927; Haim Ludner - Richard Preusser, *Almanlara Türkçe Elijba*, Feniks Matbaası, İstanbul 1928.

³⁹ *Türkiye Cumhuriyeti ile Almanya Hükümeti Arasında İkematgâh ve Ticaret Mukavelenamesi*, Feniks Matbaası, İstanbul 1928.

⁴⁰ *İstanbul Musevi Etibba Cemiyeti Nizamnamesi*, Feniks Matbaası, İstanbul 1927; Rifat N. Bali – Şeref Etker, “İstanbul Musevi Etibba Cemiyeti Nizamnamesi: Osmanlı Tıp Dernekleri Tarihçesine Katkı”, *Kebikeç*, 12/2001, ss.151-160.

eser Kamran Şerif tarafından Türkçeye tercüme edilmiştir. 12X17 cm ebadında cep boy olarak tasarlanan bu kitap 37 sayfadır⁴¹.

Sonuç

İstanbul'da Rum tacir Konstantin Sarafidi ve arkadaşları tarafından 50 bin Osmanlı lirası sermaye ile kurulan ve 2 Ocak 1921 tarihi itibarıyla resmen faaliyete başlayan Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanlı Anonim Şirketi, tespit edildiği kadarıyla 1938 yılına kadar bilfiil yayıncılık faaliyetlerinde bulundu. Kurulduktan iki yıl sonra 1923 yılında yeni devletin kanunlarına uygun olarak tüzüğünü bakanlar kuruluna onaylatan şirket, kaynaklarda bundan sonra Feniks Matbaası şeklinde anıldı. Nizamnamesinde her ne kadar matbaalar için malzeme tedariki ve satışı da yapmayı öngörmüş ise de şirketin daha çok basım alanında faaliyette bulunduğu tespit edildi.

Feniks matbaasında çıkan eserler incelendiğinde şirketin pek çok alanda eser basmakla birlikte daha çok musiki, sağlık ve dil öğrenimi alanında eserlere yoğunluk verdiği görülür. Devrin önemli plak ve megafon şirketi olan Orfeon Record şarkılarını kataloglar halinde Feniks matbaasında bastırıldı. Yine önemli musikişinaslardan olan Kazmanizade Şamlı İskender ve Muallim Hakkı Bey'in musikiye dair eserleri bu matbaada basıldı. Matbaanın musikiye en büyük hizmetlerinden biri de İstanbul Konservatuarı neşriyatı olan Türk Musikisi Klasiklerini neşretmiş olmasıdır. Doktor Marko tarafından hazırlanan ve yetmişten fazla sayı çıkan *Tedavi Notları* isimli tıp dergisi ile ünlü Alman ilaç firmalarının ilaçlarının tanıtıldığı *Y. G. Fabrikaları Müstahzarat-ı İspençeriye Formülleri* eserlerinin yayımlanması matbaanın tıp sahasına hizmetlerinden biri olarak kayda değerdir. Türklere Almanca, Almanlara ise Türkçe öğretilmesine dair Haim Ludner tarafından çıkarılan eserler ise dil öğrenimi alanında matbaanın faaliyetleri alanında zikredilebilir.

Sonuç olarak 1922'den 1928 harf reformuna kadar Osmanlı Türkçesi ile yayın yapan bu tarihten sonra ise Latin harfli Türkçe ile yayın hayatına devam eden Feniks matbaası yayınladığı kitap, dergi ve kataloglarıyla Türk matbaa tarihine bir katkı sunarken, özellikle musiki ve tıp tarihine de katkılar sunmuştur.

Kaynakça

A-Arşiv Belgeleri

-Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

⁴¹ Kâmrân Şerif, *Yer Cüceleri – Birbirinden Güzel Masallar Serisi No 1*, Feniks Matbaası, İstanbul 1932.

Bâb-ı Âli Evrak Odası (BEO) 4669/350150

Şura-yı Devlet (ŞD) 127/13

Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV) 252/166

Dosya Usulü İrâde Tasnifi (DUİT) 125/1

Sadaret Divan Mukavelenameler (A. DVN. MKL) 68/22

-Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi

BCA, 30-18-1-1

B-Sürelî Yayınlar

Cumhuriyet Gazetesi

C-Kitap, Makale ve Tezler

ALTUNTEK, N. Serpil; “İlk Türk Matbaasının Kuruluşu ve İbrahim Müteferrika”
Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, C. 10, S. 1, Temmuz 1993, ss. 191-204.

BERKES, Niyazi; *Türkiye’de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002.

BEYDİLLİ, Kemal; “Matbaa”, *TDVİA*, C. 28, Ankara 2003, ss. 105-110.

DAVULCU, Fatma – KIPÇAK, Halil; “Başlangıcından Harf Devrimi’ne Kadar Türkiye’de Basım ve Yayının Kısa Bir Tarihi”, *Türk Kütüphaneciliği* 30, 2 (2016),ss.251-260.

ERDAŞ, Sadık; “Atatürk Dönemi Türk Ekonomisinde Yerel Sermaye Birikimi: Taşrada Kurulan Anonim Şirketler (1920-1938)”, *Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu (26-28 Kasım 2015 İzmir)*, *Bildiriler Kitabı* Cilt 1, Ankara 2017, ss.177-216.

GÖKATALAY, Semih; *The Political Economy Of Corporations In The Late Ottoman Empire And Early Turkish Republic (1908-1929)*, ÖDTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015.

İstanbul Konservatuvarı Neşriyatı, *Türk Musikisi Klasiklerinden 2. Cilt İlahiler I*, Feniks Matbaası, İstanbul 1933.

_____, *Türk Musikisi Klasiklerinden 3. Cilt İlahiler II*, Feniks Matbaası, İstanbul 1933.

_____, *Türk Musikisi Klasiklerinden 4. Cilt Bektaşî Nefesleri I*, (ed. Rauf Yekta vd.), Feniks Matbaası, İstanbul 1933.

_____, *Türk Musikisi Klasiklerinden 5. Cilt Bektaşî Nefesleri II*, (ed. Rauf Yekta vd.), Feniks Matbaası, İstanbul 1933.

_____, *Türk Musikisi Klasiklerinden 6. Cilt Menlevi Ayinleri I*, Feniks Matbaası, İstanbul 1934.

Kazmanizade Şamlı İskender, *Kürdîli Hicazkâr*, Feniks Matbaası, İstanbul 1927.

_____, *Merhum Tanbûrî Cemil Bey Külliyyatı*, Feniks Matbaası, İstanbul 1938.

_____, *Chant du Turk*, Feniks Matbaası, İstanbul (tarihsiz).

KOLOĞLU, Orhan; “Osmanlı Basımı ve Bilim”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, ss.156-160.

_____; *Osmanlı’dan 21. Yüzyıla Basın Tarihi*, Pozitif Yayınları, İstanbul 2013.

Muallim İsmail Hakkı Bey, *Buselik Fash*, Feniks Matbaası, İstanbul 1926.

_____, *Musiki Tekâmül Dersleri*, Feniks Matbaası, İstanbul 1926.

Omnadin, Feniks Matbaası, İstanbul 1928.

ORANSOY, Gültekin; “Türkiye’de Defter ve Dergi Biçiminde Fasil Yayınları (1875-1976)”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, C.22, S.1, Ankara 1978, ss. 277-295.

Orfeon Record, *Umumi Katalog No:2*, Feniks Matbaası, İstanbul (tarihsiz).

Y. G. *Fabrikaları Müstabzarat-ı İspençeriye Formülleri Cilt 2*, Feniks Matbaası, İstanbul (tarihsiz).

Doktor Marko, *Tedavi Notları*, C.9, S. 14, Feniks Matbaası İstanbul 1928.

UZMAN, Mazhar Osman – TUNAKAN, Hüseyin Kenan; *İstanbul Seririyatı Sayı 8*, Aralık 1928, Feniks Matbaası İstanbul 1928.

LUDNER, Haim - D. W. Paşa von Stempel, *Türklere Almanca Sarf: Deutsche Grammatic für Türken*, Feniks Matbaası, İstanbul 1927.

LUDNER, Haim - PREUSSER, Richard; *Almanlara Türkçe Elifba*, Feniks Matbaası, İstanbul 1928.

Türkiye Cumhuriyeti ile Almanya Hükümeti Arasında İkematgâb ve Ticaret Mukavelenamesi, Feniks Matbaası, İstanbul 1928.

İstanbul Musevi Etibba Cemiyeti Nizamnamesi, Feniks Matbaası, İstanbul 1927.

BALİ, Rıfat N. – ETKER, Şeref; “İstanbul Musevi Etibba Cemiyeti Nizamnamesi: Osmanlı Tıp Dernekleri Tarihçesine Katkı”, *Kebikeç*, 12/2001, ss.151-160.

ŞERİF, Kâmran; *Yer Cüceleri – Birbirinden Güzel Masallar Serisi No 1*, Feniks Matbaası, İstanbul 1932.

D-Elektronik Yayınlar⁴²

<https://bilgimerkezi.atauni.edu.tr/yordambt/yordam.php?aKutuphane=A&aBolum=0>

1

[docs.neu.edu.tr › library › nadir eserler el yazmalari](https://docs.neu.edu.tr/library/nadir/eserler/el_yazmalari) › Ansiklopedi

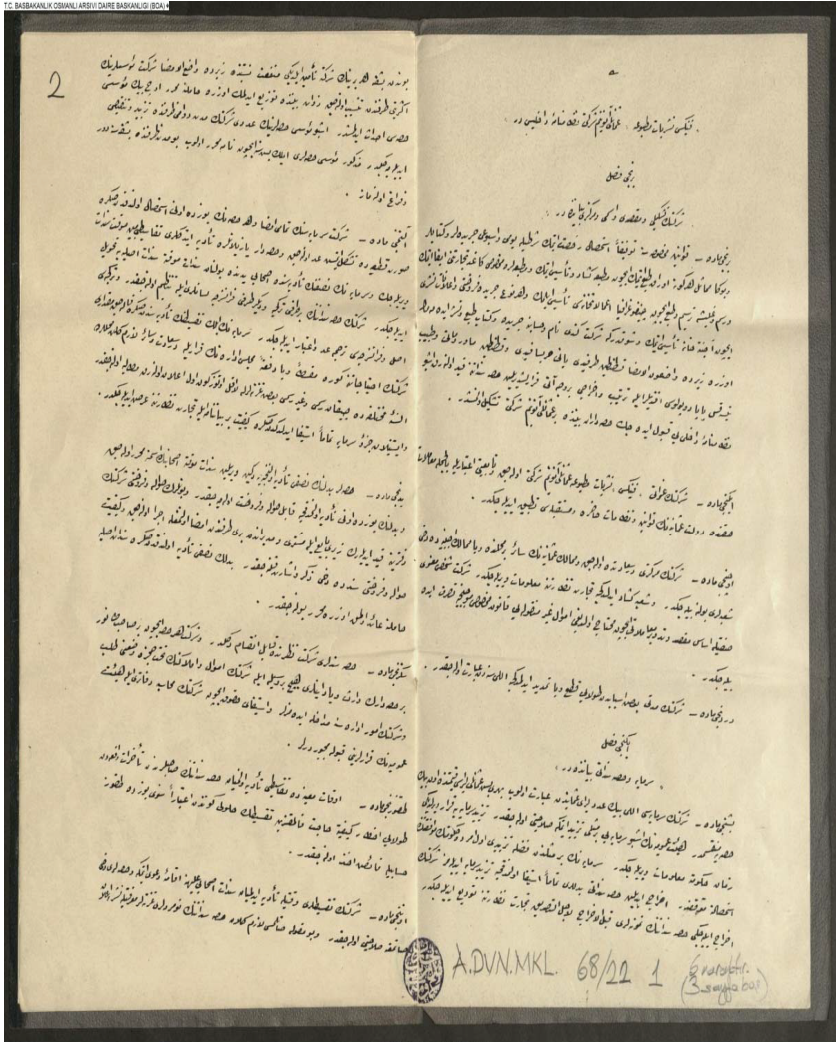
<http://www.salom.com.tr/arsiv/haber-100415>

[İlk türk plak fabrikası orfeon records ve blumenthal ailesi.html](http://www.salom.com.tr/arsiv/haber-100415)

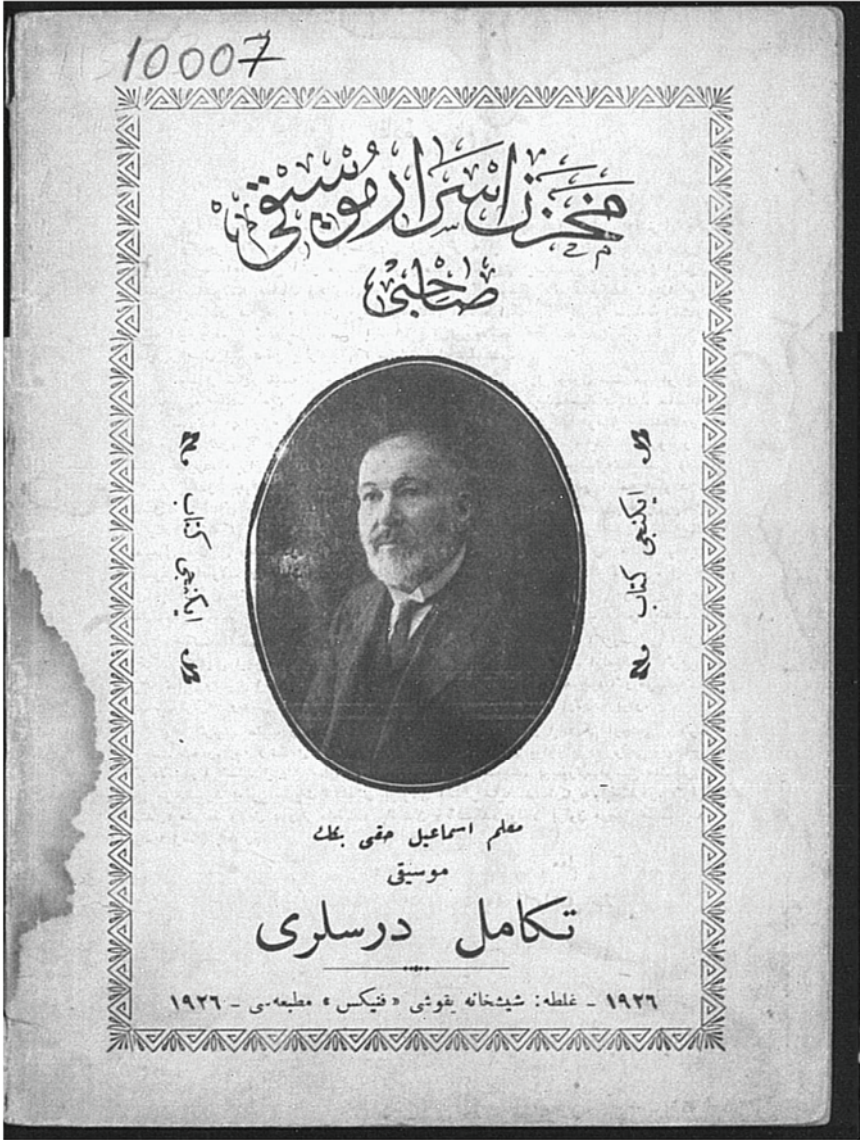
⁴² Erişim tarihleri metin içinde dipnotta gösterilmiştir.

Ekler

Ek 1: Feniks Şirketinin Dâhili Nizamnamesi



Ek 2: Muallim Hakkı Bey'in Çıkarıldığı Musiki İkmal Dersleri Kitabı



Ek 3: Doktor Marko Tarafından Çıkarılan Tedavi Notları İsimli Sağlık Dergisi

١٢ نومبر ١٩٢٧ — آغستوس — ٢ جلد

تداوی نوظلاری

هر آيك برنده نمر اولتوره طيك هر شعبه سندن وبالخاصه تداوی قسندن باحدر

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: دوقتور ماركو

مفردیات :

فصد دوقتور زورز روزه تائو

ذات البریطون قیچی منتشر ك رپوانول ایله مضاد تمفن تداویسی » ف. شوچ

آفات نسائییه ده معافیت تداویسی » هوبرت

آدالین = یکی برمنوم » مور

هكسه تون حقتده بر قاج سوز » منیر خلیل

امراض ممالك حاره ده آلمان موقتیتك فرانز علماسی طرفندن تقدیری بروفور دوقتور فوردو

دی اوقسی آسه تون حقتده کی تخریبات حاضره (اوقسانتین) دوقتور فیشر

فرنگیده بزموت سرکی انتخابی » خلوصی بهجت

صره تداویسی حقتده » لائوته

غریك تداویسی بروفور دوقتور ترومپ

آفات قلبیه و عائییه ك و آفات کلیویه ك تداویسده یکی اصولر دوقتور غولداشتاین

راخیطیس و صراجه طبیعتی كوز خسته لئرنك عضوی بر { مایچی و مه نه نسقرینا

فوسفور مستحضری اولان قانیدیولین ایله تداویسی

اطبای محترمه طرفندن كوندریلن آثار مع الممنونیه قبول و درج اولتور .

درج اولتیمانلر اعاده ایدلز .

برسنه لك آبونه بدلی توركیه ایچون ١٢٠ ، ممالك اجنبیه ایچون ١٥٠ ،

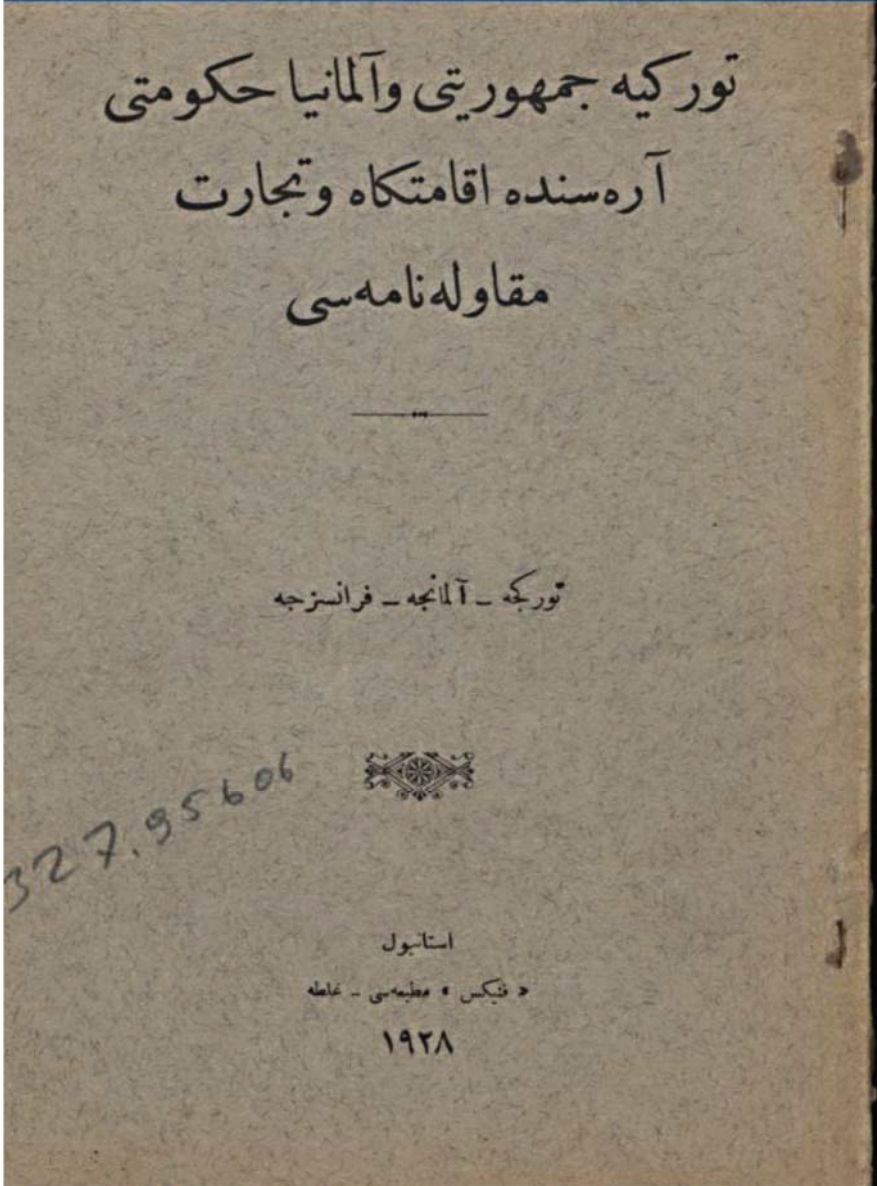
استانبولده برنسخه سی ١٠ غروشدر .

غلطه : شیخخانه بقوشی « فیکس » مطبعه سی

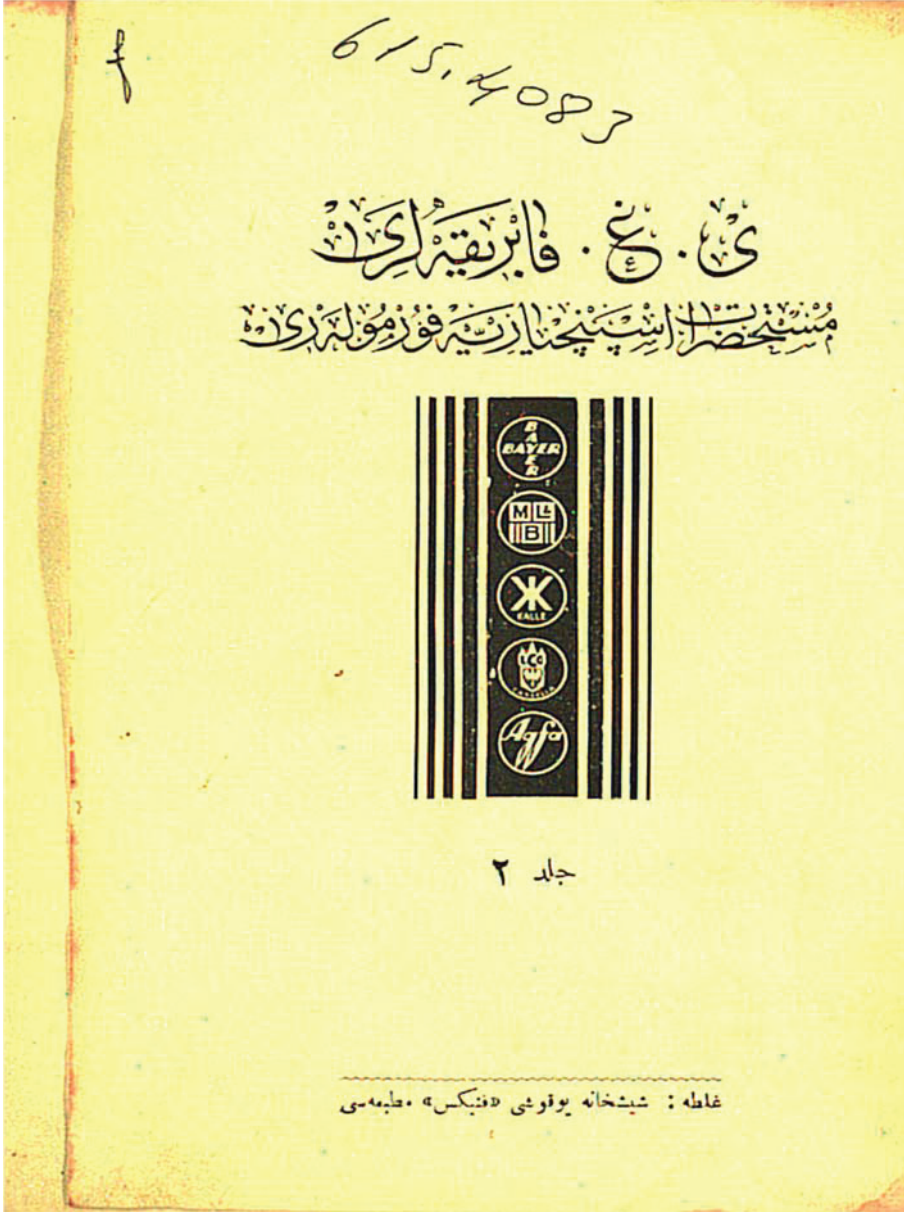
Ek 4: Almanlara Türkçe Elifba Kitabı



Ek 5: Türkiye Cumhuriyeti ile Almanya Hükümeti Arasında İkametgâh ve Ticaret Mukavelenamesi Metni



Ek 6: Y. G. Fabrikaları Müstahzarat-ı İspençeriye Formülleri Kitabı



Ek 8: Musikişinas Tanbûrî Cemil Bey'in Orfeon Record Müzik Şirketince Feniks Matbaasında Basılan Hususi Kataloğu



"Musikişinas-ı şehir Tanburi Cemil Bey'in artistik plaklarının hususi kataloğudur."
"This is a catalog of the artistic records of the famous musician Tanburi Cemil Bey."

Galata Şişhane Yakaşu, Feniks Matbaası

Economic Concessions for Ottoman Rumelia Railway Projects and Involvement of Foreign Capital, 1860-1936

Rumeli Demiryolu Projesi İmtiyazları ve Yabancı Sermaye, 1860-1936

Emine ZEYTİNLİ*

Abstract

Ottoman authorities considered a network of railways as an effective way of strengthening the sovereignty, benefitting more from trade with Western Europe and serving military purposes. Railways played a crucial role in transporting Western European manufactured goods and commercialisation of raw materials and other inland products of Central Anatolia. Also, efficient railway transportation allowed the connection of certain trade centres and ports. However, lack of capital, financial and technical abilities drove the Ottoman authorities back to foreign investors. Therefore performance of large scale, capital intense projects initiated European investors was substantial in the nineteenth century. The Rumelia railways and concession experienced political conflicts, negotiations, and financial difficulties. The concession was first awarded to a Belgian company which later passed to a German investor due to some financial problems. The Ottoman Empire lost some of its territories in Balkans and the railway company started to operate in multiple countries. This study aims to analyse the development of the Ottoman Rumelia Railway, so-called Oriental Railway, constructed by the European investors with concession provided by the Ottoman Government in the 1860s until it was bought and nationalised by the Turkish government in 1937.

Keywords: Ottoman railways, Rumelia railways, concession, railway concessions, oriental railway

Öz

Osmanlı Devleti demiryolu ağını hüküm sürdüğü coğrafyalarda egemenliğini devam ettirmek, Batı Avrupa ile daha kazançlı ticari faaliyet

* Dr., İstanbul Aydın University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of International Trade, e-mail: eminezeytinli@aydin.edu.tr

inde bulunmak ve askeri amaçlarını gerçekleştirmek için etkin bir yol olarak telakki ediyordu. Demiryolları Batı Avrupa imalat sanayi ürünlerinin taşınmasında ve pazarlanmasında etkin bir rol oynadığı gibi Anadolu'nun iç bölgelerinin ürünleri ve hammaddelerinin kıyı liman bölgelerine taşınmasında da önemli bir rol oynuyordu. Ayrıca etkin bir demiryolu taşımacılığı da ticaret merkezlerinin çeşitli limanlara bağlantısını sağlıyordu. Ancak sermaye yetersizliği ve teknik kapasite zayıflığı gibi faktörlerle Osmanlı otoriteleri yabancı yatırımcıya ihtiyaç gösteriyordu. Bu sebeplerle, Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyıldaki büyük ölçekli ve sermaye yoğun demiryolu projeleri yabancı sermayenin eliyle başlatılmıştır. Rumeli Demiryolu imtiyazları siyasi çekişmelere, müzakere, pazarlık ve finansal kayıplara sebebiyet vermiştir. İmtiyaz hakkı öncelikle Belçikalı bir şirkete verilmiş, ancak yaşanan finansal sıkıntılar sebebiyle Alman bir yatırımcıya devredilmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin Balkanlarda toprak kayıpları yaşaması sebebiyle şirket birden farklı ülkede faaliyet göstermiştir. Bu çalışma Şark Şimendiferleri olarak isimlendirilen Rumeli Demiryolu Projesi'nin gelişimini analiz etmeyi amaçlamaktadır. Yabancı sermayedar tarafından verilen imtiyazla hattın inşaatı 1860'lı yıllarda başlatılmış ve proje 1937 yılında kamulaştırma faaliyeti kapsamında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından satın alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Demiryolları, Rumeli Demiryolları, imtiyazlar, demiryolu imtiyazları, Şark Şimendiferleri

Introduction

Nineteenth century experienced a railway boom in the world and it reached a peak by the mid of the century. This new transport system started in the 1830s in Europe. The main railway lines in Western and Central Europe were almost completed constructed by the second half of the nineteenth century. Due to the lack of financial capacity, technology, and labour constructing and operating of railways in the Ottoman Empire were given to foreign capital holders via concessions however, there were some poor attempts of some national companies.

There were economic and political dimensions of the development of railways that provided a cheap, fast and secure way of transportation. Great Britain, in particular within the industrial revolution, necessitated markets for the products and having access to the raw materials. Therefore, British investors showed a great interest in Ottoman railway projects and some of them were contracted and operated by British initiatives that the first railway concession was granted to a British investor in 1856 to build a 211 kilometres long line between Cairo and Alexandria. The first concessions in Ottoman Anatolia in 1856 Ottoman Europe (Rumelia) in 1857 were granted again to British investors. However, these lines were relatively short and there was not an aim to connect the capital. They were rather connecting inland towns to the

port cities for having access to the agricultural products and exploiting the natural resources nearby.

European investors were seeking investment opportunities in the Ottoman Empire in the period so-called 'Railway Age' as the new mean of the transport system. The approach of the Ottoman authorities was in favour of adopting the same system in the empire and the Balkans were the first point the government aimed to connect with the capital. However, foreign involvement in the business was needed, namely in construction and operations. Rumelia Railways were the first railway concession in the entire empire as a project if earlier concessions were called short stretches. Therefore, political, military, economic and social impacts of the railway lines have always been important for the last period for the economic and political history of the empire as well as the early years of the Turkish Republic.

The paper focuses on European interest in the Ottoman market and Ottoman dependency on foreign investors in detail. Later, the proposal for obtaining concessions, agreements, and conflicts and how the lines were completed and operated is analysed. Number of studies were carried out on Ottoman railways as either articles or published books. However, using archival sources makes a unique contribution to the subject. In order to have a detailed study, Turkish archival sources are analysed not only by the concession granted but also by some other offers, negotiations, failed attempts, etc. for the European territories of the empire.

The European Interest and Motives for Foreign Investors on Ottoman Railways

European capital owners considered the railway investments to be a profitable business as local authorities provided a kilometric guarantee. Investors were allowed to use European construction materials in railways especially iron and steel, transporting products in the empire with a better mean of transportation and reaching to the inland markets.¹

Another factor that motivated European investors is the rate of high return. The construction boom was over in European railways and almost all lines were completed in the investor's country of origin or continuing with a low rate of return. Therefore, investment in the Ottoman Empire would have

¹ "Considerable improvement has been taking place, during the past few years, in the means of transporting goods from the interior of the country to Smyrna; amongst which the most important is that of the railroad from Smyrna to Aidin, one of the richest agricultural district in Asia Minor...", Lewis Farley, *The Resources of Turkey; Considered with Special Reference to the Profitable Investment of Capital*, Longman, 1862, p. 96.

brought more return than investing in own country besides the risk. The interest of European investors could be well understood by looking to the fact for British railway construction by the mid of the century that "...the railways reached out into the west and south-west corners of England and into the north-east of Scotland." By the year 1852 that only three towns were not served by a railway.² The British example shows that proposing railway projects to the Ottoman government for a concession provided a better return.³ Besides the high return of railway constructions, connecting long distances and facilitating the transport of trade items must have been another reason attracted foreign investors.⁴

On the other hand, it is the general understanding that the Ottoman government and the Sultan himself were in favour of such investment in railways, however, the lack of technical skills and accumulated capital resulted in a dependency on the foreign investors. Besides the willingness of establishing railway networks in the empire, the Ottoman government seemed to be postponing or rejecting projects due to some economic and political pressure of investing countries towards exploiting the resources of the empire for their own economic interests.⁵

Foreign investors were British, French and German capital holders overwhelmingly and constructing railway lines was one of the most intense areas. The composition of foreign capital shows that despite the British

² Phyllis Deane, *The First Industrial Revolution*, Cambridge University Press, 1979, p. 172.

³ A travelogue describe railway concessions in general as "*At first the Government conceded what were then known as "the Ottoman Railways" to a contractor to whom it paid for the work by means of obligations, known by the term Lots tures, which constituted a direct debt of the Treasury. Later, concessions to private companies were in some instances has recourse to, which implied the granting of kilometric guarantees, given for the most part in the form of titles made over to the concessionaries, thus assuring them a fixed revenue...*", Lucy M. Garnett, *Turkey of the Ottomans*, Charles Scribner's Sons, New York, 1911, p. 84.

⁴ Lord Palmerston, when he was the prime minister, opposed the Suez Canal project and in favour of having railway connection to India via Constantinople and then Asia Minor and the Persian Gulf. For a detailed assessment see Kurt Grunwald, *A Study of Baron Maurice de Hirsch, Entrepreneur and Philanthropist*, Israel Program for Scientific Translations, 1966, p. 29.

Moreover, Farley mentioned the significance of constructing railways in the soil of the Ottoman land as "...railway...an impetus to trade, to an invaluable extent, will certainly be the result throughout this part of Asia Minor; and, the effect will be of equally incalculable advantage to British industry in every way.", L. Farley, *The Resources of Turkey*, p. 120.

⁵ For a detailed assesment on European countries, investors and economic exploitations, Ottoman reactions and hesitations see Edward Mead Earle, *Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway*, The Macmillan Company, New York, 1924.

hegemony in the early period of Ottoman railway investment, France and Germany entered into a rivalry with Great Britain.⁶

The first concession was given to a British firm to build and operate the Cairo-Alexandria line in 1856.⁷ However, after the first concession, applications for obtaining concessions increased unprecedentedly not only railway constructions but also in various sectors such as banking, commerce, mining, and other mean of transportation.

Archival sources provide evidence that after the Crimean War applications for obtaining grants to build certain rail routes increased. Landau (1971) explained this increase as

“...In 1854 an edict of the Sultan recognised the beneficial effects of railways; two years later the first railway concessions were granted to British companies.”⁸

It became significant for the Ottoman authorities that the new mean of transportation was crucial for trade and economic development as well as the military success of the empire. Therefore, the government started to allow the execution of railway construction by European investors.

The other reason for the increase in the application should be the effect of the Anglo-Ottoman Commercial Convention of 1838 which granted privileges to the British merchants operating in Ottoman territories, sending foreign final goods to the Ottoman market and obtaining raw materials in return. Hence, railway transportation aimed to increase the commercial capacity⁹ of the investing country.

⁶ However, after the 1870s, a decline observed in British investment in the Ottoman Empire and German started to be more influential later. For a detailed assessment see Şevket Pamuk, *Ottoman Empire and World Capitalism, 1820-1914*, Cambridge University Press, 1987, p. 15.

⁷ Vahdetin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, p. 37.

⁸ Jacob M. Landau, *The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage, A Case of Ottoman Political Propaganda*, Wayne State University Press, Detroit, 1971, pp. 7-8.

⁹ “For many reasons the larger share of the trade of Konia is in the hands of Germany, and unless English merchants bestir themselves the balance is likely to be increasingly in her favour wherever the railway goes. Her interest in the line gives her of course a special advantage, which is increased by the willingness of her traders to study the conditions of the market, and to make special efforts to create and meet the demand for their goods. They find it profitable to employ commercial agents at a higher rate of pay the English houses are willing to give...”, “...Manchester goods may be depended upon to make their way wherever the requisite facilities for transport are provided...” Earl Percy, *Highland of Asiatic Turkey*, Edward Arnold, London, 1901, p. 35.

On the other hand, the input needed for railway construction was provided from the country which the concession was granted. This was a way of finding a new market for European raw materials mainly steel and iron.

The Attitude of the Ottoman Empire to the Foreign Capital and Investors

European capital mainly came from major European investors namely Great Britain, France, Germany, and Belgium to some certain sectors such as transportation-railways, ports, highways, banking, mining, and commerce. Pamuk (1987) analysed that the volume of investment in railways increased over years comparing other sectors and also it was the only sector that kept the biggest amount of investment in the entire empire among other areas and industries.¹⁰

An analysis made for the European foreign investment and sectors in the Ottoman Empire shows that almost half of the foreign capital invested in railways which disclose the importance of the sector. For the year 1890, the capital invested for railways was 41% while it was 23% for banking and for the year 1914 the share of railways increased to 63% while banking dropped to 12%. The other sectors such as commerce, industry, mining, insurance, and ports were negligible low levels.¹¹

Ottoman Sultans, initially Sultan Abdülaziz, and western-oriented state officials were also in favour of foreign investment in railway concessions to have a transportation system similar to what they experienced in Europe. The period was called "Railway age" and European companies were seeking investment opportunities in the Ottoman Empire and despite the will, due to lack of sufficient requirement, the sector was left almost entirely to foreign investors.

Importance of Railways in European Turkey (Balkans)

European investors interested in the economic outcome of the projects and seek to construct rail lines in densely populated zones which provided a high level of agricultural production. On the contrary, the Ottoman government aimed to use railways not only for commercial but also military and political purposes.

The Rumelia Railway Project caused high financial losses to the Ottoman Empire and therefore further concessions were either not provided to the

¹⁰ Ş. Pamuk, *Ottoman Empire and World Capitalism*, p. 64-65.

¹¹ Ş. Pamuk, *Ottoman Empire and World Capitalism*, p. 65-66.

foreign investors or the decision of granting took a long time. Certain lines to a certain financier took a long decision process of the government officials or rail projects were simply attempted to be carried out as state initiatives.

On the other hand, in 1875 the Ottoman government declared a moratorium on its debt payments and this must have a negative effect on the project and yet in 1881, the Ottoman Public Debt Administration was founded in order to collect revenues from the empire for the payments of the European creditors. This must be a relaxing effect to the foreign creditors for railways and other industrial projects. Indeed, archival documents support the idea that after establishing the Ottoman Public Debt Administration, competition increased among foreign investors for obtaining investment opportunities for railways and other industrial projects.

Reasons for constructing railways via foreign investors for the Ottoman government need a deep analysis that the government was in favour of the foreign capital in railway investments as it wanted to use railways for military purposes in the time of both peace and war by connecting inland centres to the main provinces and ports. By this way, the products of inland centres could be commercialised in domestic but also in international markets. Besides, the cost of transportation should be taken into consideration that railways aimed to be cheaper and faster mean of transportation.

The military defence was always very important for the Ottoman authorities; however, the nineteenth century was particularly a conflict period within interior regional conflicts and external attacks and wars. Therefore, railways played a significant role for non-economic reasons initially and the motivation of the authorities was military, namely the empire's military control, defence for mobilising troops beside the economic benefits.

However, Ottoman Europe was a very fragile region with the unrest of Balkan states subjected to the empire. On the other hand, Russian interfere and political dissidence in Serbia and Bulgaria, Austrian provocation and occupation of Bosnia Herzegovina and Macedonian question etc. made the Ottoman government have easy and immediate control over the region. Therefore, railway construction in Rumelia played a major significance.¹²

Ottoman authorities, namely the Porte and the Sultan, were considering the European economic penetration as a danger to the empire's political and military power and therefore concerned for the proposal of every railway concession. However, technological backwardness, lack of capital and

¹² For a detailed assessment see Stanford J. Shaw, Ezel Kural Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, Volume II, Cambridge University Press, 1977, pp. 146-167.

economic inefficiency made the Ottoman government granting concessions. Therefore, western technology and capital were inevitable for the Ottoman Empire, industrial changes and improvements.

For considering the Ottoman railways, transport policy of Tanzimat should be well evaluated. Ottoman economic and military decline effected trade and transportation as well. It is a well-known fact that Ottoman transportation was weak and the nineteenth century Ottoman bureaucrats and sultans were aware of the need for rehabilitation of the transport system and constructing railways. Poor economic conditions, low level of trade and return for the government must have been considered as real economic problems. Connecting cities via rail lines and having a high speed of construction like the European countries must have seen the way to overcome those problems.

Foreign influence was already existing in the Ottoman bureaucracy relations and economy. However, the Anglo-Ottoman Commercial Convention in 1838 increased this foreign influence in the Ottoman economy as well as domestic and international trade of the empire.

The other advantage for foreign investors was the monopoly power to operate in certain railway projects which mean that when a concession was given to a firm or capital holder they were given the monopoly right to operate for a certain concession period on the rail lines they built. The government guaranteed them the right to obtain profit for each constructed kilometre. This was called a 'kilometric guarantee' which increased revenues and therefore profits of the owners of certain railway projects.

Proposals for Granting Concession for the Rumelia Railway Project

The railway projects in different regions of the Ottoman Empire are closely connected to the first foreign borrowing and the Crimean War as it was the first political and economic cooperation of Great Britain and France with the Ottoman Empire against Russia as its alliance. Western financiers' earlier attempts for providing loans were refused.¹³ However, during the war, the empire went to the first external borrowing for financing the war and started negotiations of granting concessions. Therefore, granting concessions for railways is a post-Crimean expansion of western investors in the Ottoman Empire.

The Crimean War initiated a political rapprochement with Great Britain and it was known that after the war the Ottoman government initiated a

¹³ For a detailed assessment see F. S. Rodkey. "Ottoman Concern about Western Economic Penetration in the Levant, 1849-1856", *The Journal of Modern History*, Vol. 30, No. 4 (Dec., 1958), pp. 348-353.

call for European investors. There were some British investors who showed interest in constructing railways in the Danube, the Black Sea and some other parts in Rumelia with some commercial advantages as well as political, military and financial benefits to the Ottoman Empire. Above mentioned attempts by the British investors could not be implemented due to the ongoing war, being disagreeing on the possible return of investment or the rail line and the financial panic of the 1870s.

These proposed railway projects are various.¹⁴ The first one offered by a British investor, Thomas Wilson for constructing a canal across the Dobrogea. However, the railway was only a possibility if the canal project could not be implemented. The other one was offered by few Ottoman military officers to have a railway line from Varna to Ruse. This line was for military purpose but negotiations could not be finalised. Austin Layard offered to connect Istanbul to Edirne as a different foreign constructor and the government reached an agreement for the “Istanbul-Edirne- Rustchuk-Inoz Railway Line”.¹⁵ The plan collapsed due to the financial crisis in 1857 and this crisis resulted in a decline in the investment capacity of Western businesses.

Having a canal project was not limited to the above mentioned attempt that in 1855 there was another offer by two British engineers for railway constructions, having a canal between Danube and Kjustendil-(Kostendil).¹⁶

Chernovoda-Constantza (The Danube-Black Sea) Railway Line

Foreign investors were seeking to have a kilometric guarantee which was mainly eliminating risk, guarantying and maximising the profit. The empire had to accept this in order to encourage investors. However, the first concession in Rumelia was an exception and Morawitz (1979) wrote that asking no kilometric guarantee surprised Western investors and governments.¹⁷ According to the publication of “İmtiyazat ve Mukavelat”, the contract for the “Devlet-i Aliyye Karadeniz ve Tuna Demiryol Kumpanyası (Ottoman Black Sea and Danube Railway Company)” line was signed in 1857 for 60 kilometres between Chernovoda and Constantza, connecting the Danube to the Black Sea, granted to British M. J. Trevar Barkley for 99 years.¹⁸ At the end of the agreed period

¹⁴ Foreign Office Papers (FO), 195/460, 1854-1856.

¹⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Nezareti, Belgrad Sefareti (HR.SFS..3...), 32/20, 11.02.1298.

¹⁶ BOA, Sadaret Defterleri, Amedi Kalemî (A.AMD.), 54/8, 08 C 1271.

¹⁷ Charles Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, No: 1978-188, Danga Matbaası, 1979, p. 306-307.

¹⁸ “*The Danube and Black Sea Railway, from Kustenjeb on the Black Sea to Chernavoda on the Danube, about 40 miles, cutting off a great portion of the lower river. It has been constructed by an*

the railway line was transferred to the Ottoman government without any extra payment, however, the construction completed in 1860, due to territorial loss of the Ottoman Empire the line remained in Rumania.¹⁹

Rustchuk-Varna Railway Line

After the Danube-Black Sea rail project, another railway concession, a cargo line project, in the same region was a concession for 99 years granted to British investors²⁰ as well from Rustchuk to Varna. Cameron (1961) interestingly described that line as an international enterprise in which French engineers worked with British contractors by using Belgian materials and capital which was provided by all of these countries including the Netherlands.²¹ The contract for establishing a railway company was signed in 1859 and the name was “Rusjuk and Varna Railway Company”.²² The company was unsuccessful in making the initial payment to the government and was informed about the situation.²³ The line was open in 1866 however; this project was transferred to the European Turkey Railway Company founded by Austrian Banker Baron de Hirsch in 1873 and finally the rail line passed to Bulgarian authorities in 1888 according to article 10 of the Berlin Treaty, similar to the previous line.²⁴

English company, to provide for the corn trade and the through traffic. It is in rather a rough state, and the harbour of Kustenjeh is unfinished.”, Handbook for Travellers in Turkey in Asia Including Constantinople, Revised Forth Edition, John Murray, London, 1878, p. 6.

¹⁹ BOA, Sadaret Defterleri , Mukavelename ve Mukavelat Defterleri (A. DVN. MKL.), 1/7, 12.01.1274, Hariciye Nezareti, İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO.), 159/32, 05.09.1298, İmtiyazat ve Mukavelat, Volume I, III, Matbaai Osmaniye, İstanbul, 1302-1315, p. 39-47; C. Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, p. 306-307.

²⁰ “*The Varna and Roustchouk Railway cuts off the Danube higher up at the foot of the Balkans, and is 140 m. long. It belongs to an English company, was begun in 1863, and was opened in 1866.*”, *Handbook for Travellers in Turkey*, p. 6.

²¹ R.E., Cameron, *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914: Conquests of Peace and Seeds of War*, Princeton University Press, 1961, p. 321.

However a travelogue mentions that Russian were interested and involved in construction. “When first the Russians entered Rustchuk, they determined to work the Varna and Rustchuk Railway themselves, and had a lot of waggons sent over for that purpose, besides having locomotives ready for it in Wallachia...”, Henry C. Barkley, *A Ride Through Asia Minor and Armenia*, John Murray, London, 1891, p. 15.

²² İmtiyazat ve Mukavelat, Volume I, p. 102-106, BOA, İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS.), 14/578, 24.05.1275.

²³ BOA, Sadaret Defterleri, Nezaret ve Devair Evrakı (A.MKT.NZD..) 349/32, 12.10.1277.

²⁴ BOA, Hariciye Nezareti, Sofya Sefareti (HR.SFR.04.), 318/33, 31.08.1884, C. Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, p. 307-308.

Oriental Railway (Şark Şimendiferleri) Line

Ottoman Empire signed three contracts for the European railway project before it was granted to the final investor. The first one was granted to a British investor in 1857 for constructing a line from Istanbul to Balkans via a concession for 99 years. The project failed due to the lack of initial capital of the contractor. The second concession was granted to another British investor in 1860 however, that project was terminated as well due to acting contrary to the contract provision. The third Rumelia project was granted to Belgian investors in 1868 via a concession for 99 years. However, the investors transferred all construction and operation rights due to being unable to complete the construction of the railway line, this transfer was not accepted by the Ottoman government and project was terminated.²⁵

The biggest railway network project in European Ottoman territories could not be materialised until 1869. Therefore, the Ottoman government-appointed Davud Pasha, the ministry of public work, for seeking an investor for taking the responsibility of constructing a railway line in Rumelia.²⁶

Ultimately, the project was granted to Baron de Hirsch to construct and operate a rail line of 2000 kilometres with a kilometeric guarantee annually provided by the Ottoman government in 1869.²⁷ The concessionaire obtained the right to operate in state-owned mining, quarrying, and forests within a certain distance on both sides of the railway lines.²⁸

The agreement for the Rumelia Railway Project had some changes due to some disagreement in the council of ministers of the Ottoman Empire. Therefore, some articles of the contract were modified after Davud Pasha negotiated them with Baron de Hirsch. However, a number of scholars criticised the Pasha for being inactive in negotiations and although he was sent to Europe again for changing the conditions of the contract and loosening the financial burden of the empire, there was either no change or not towards the best interests of the empire.

Engin (1993) argues that changes in the contract were about the length and locations of the proposed railway lines and all the possible burden and payment on confiscations were left to the Ottoman Government to be solved. Especially annual payment of 14000 franks as a kilometeric guarantee for 99 years was found to be very heavy as the financial capacity of the empire was not sufficient for such payment. He also argues that the lack of an alternative of the empire for railway concession made the government accept such a heavy

²⁵ İmtiyazat ve Mukavelat, Volume I, p. 23-30, 151-155, 424-435, Volume III, p. 1510.

²⁶ BOA, İradeler, Dosya Usulü İrade Tasnifi (İ.DUİT), 68/2-1, 3.

²⁷ İmtiyazat ve Mukavelat, Volume III, p. 1514-1525.

²⁸ İmtiyazat ve Mukavelat, Volume III, Article 10, p. 1514-1525.

contract.²⁹ On the other hand, Baron de Hirsh must have been bribed Davud Pasha and senior government officials and therefore the contract accepted with a high financial burden. It is estimated that dignitaries had their personal interest at the forefront while signing the railway contracts and granting concessions.

After the concession was granted in 1869, Baron de Hirsch established two companies in 1870 in Paris; “Societe Imperiale des Chemins de Fer de la Turquie d’Europe” and “Compagnie Generale d’Exploitation des Chemins de Fer de la Turquie d’Europe”. Construction works started in the same year and the first line was decided to be the 15 kilometers long “Yedikule-Küçükçekmece Line”.³⁰ The other lines such as Istanbul-Edirne Line³¹ and Filibe-Burgaz Line. Another line from Sarimbya to Novi through the lines from Sofya to Niş, from Salonika to Skopje, Mitroviçe, Perelud, Sarajevo, Banaluka and aim to end at Novi was approved.³²

The Rumelia Railway Project had some changes in 1872 and Engin (1993) explained the reason for this change as follows; the Company of Baron de Hirsch constructed the low-cost parts of the line that he had high profit than anticipated initially. However, he estimated rather a high cost for complicated parts and therefore he found a smart solution for these costly parts of the construction and he declared his decision to the Ottoman Government to transfer the rights to another company.³³ He became only the construction company and benefitted from this new arrangement. Baron de Hirsch made a new contract with the Ottoman government and the government disintitled all the concessions rights granted to Hirsch. Other significant changes in the project are as follow;³⁴ the company transferred all the right however, it accepted to fulfill the commitment to complete the lines in 20 months that of İstanbul-Edirne, Edirne-Dedeğaç, Salonika-Mitrovica, Edirne-Sarimbey, Harmanlı-Yanbolu, and Banaluka Austrian border. The company renounced the income of a kilometric guarantee of 8000 franks annually due to the termination of the concession. The length of the railway line constructed by the concession company was reduced from 2000 kilometres to 1250 kilometres. Earlier rights of the concessionaire to operate in state-owned mining, quarrying, and forests within a certain distance of the railway lines were all cancelled.

After the agreement with the construction company, the Ottoman government carried out a program to take serious control over the construction

²⁹ V. Engin, *Rumeli Demiryolları*, p. 57-58.

³⁰ BOA, İrade Dahiliye (İ.DH.), 42815.

³¹ BOA, İ.DH., 43331.

³² BOA, İ.DUİT, 136/18, 16.07.1287.

³³ V. Engin, *Rumeli Demiryolları*, p. 79-80.

³⁴ *İmtiyazat ve Mukavelat*, Volume III, p. 1514-1525.

of the rail line of 1215 kilometres. Taking into consideration earlier experiences with concessions granted to private and foreign contractors precisely, the government decided to take control over the construction. The situation was first taken to the council of ministers and was decided to do a feasibility study for cost estimation per kilometre.³⁵

The total railway line increased to 1300 kilometres due to the Austrian enforcement as the Ottoman government accepted this in order to connect both sides of the railway lines to each other. On the other hand, the government started to consider the railway project on the mainland of the country which later called the 'Anatolian Railway Project'. Taking into consideration the damage caused by the foreign railway constructors, the necessity as well as the cost of construction of Rumelia and Anatolian railways, the government decided to go on a new foreign borrowing instead of issuing concessions to private firms.³⁶

After making the final decision over the railway construction, the government hired a French engineer for better coordination and covering the lack of knowledge and experience at home. However, the general coordinator of the project was left to a local expert, Mirliva Hafız Pasha.³⁷ The railway line projects were prepared and approved but according to the last contract they had to be approved by the firm of Baron de Hirsch which was located in Paris and the distance was an obstacle which was thought to be intentional. If the line was not completed within the agreed period, Baron de Hirsch could have the right to claim compensation from the Ottoman government. Another issue was about the amount that Baron de Hirsch was subjected to make a payment of 8000 Francs per kilometres when different lines were connected to each other. Therefore, the delay was thought to be serving in the best interest of the company.³⁸

Some lines on the projects such as Sirkeci-Yedikule Line, Küçükçekmece-Çatalca Line,³⁹ Edirne-Dedeğaç Line and Banaluka-Novı Line⁴⁰ were completed in 1872. However, the company failed to comply with the contract and therefore it was requested to compensate wrongdoings in the construction. Also, a commission was established to control the construction in different lines.⁴¹

³⁵ BOA, İ.MMS., 1859, lef 1.

³⁶ BOA, İ.MMS., 1859, lef 1.

³⁷ BOA, İ.DH., 45720.

³⁸ V. Engin, Rumeli Demiryolları, p. 106-107.

³⁹ BOA, DUIT, 68/2-1, 3.

⁴⁰ BOA, Yıldız Esas Evrakı, (Y.EE.), 18-255/271.

⁴¹ BOA, İ.DH., 46250/1.

The railway lines under the responsibility of the Ottoman government could not be completed due to financial insufficiencies and blocking actions of the construction company. The Ottoman treasury decided to create funds via foreign borrowing for the expenditures and construction of railways. Therefore, an agreement was signed between the Ottoman Bank and Credit General Ottoman in 1873 for the amount of 50.000.000 Liras of foreign borrowing.⁴² This contract was terminated due to the financial panic of 1873.⁴³

There were some offers to the Ottoman government when it was probably understood that the government's financial failures and not being capable of finishing the railway line by the year 1875. Interestingly, Baron de Hirsch brought an offer to the government to connect some railway lines in the Balkan cities. Despite the conflict with the Ottoman government Baron de Hirsch aimed to have more concessions from the empire. A wealthier banker, Agop Azaryan, proposed to build a line from Sofia to Bellova however, this proposal was also not considered seriously.

In addition to lack of capacity, economic depression and financial burdens, the uprising in Balkans made the Ottoman authorities focusing on repressing the uprising and securing the region. Therefore, railway constructions were not under consideration of the Ottoman government for a certain period.

There was a new period which could be named as "the period of conflict" between the Ottoman government and Baron de Hirsch after the construction. Hirsch wanted to transfer some railway lines to the Ottoman government according to the agreement of 1872. However, due to the low quality of the constructed railway lines and some structural deficiencies, the Ottoman government wanted to set up a commission and perform a decision accordingly. On the other hand, Baron de Hirsch set up another commission 1874 and these two commissions present almost opposite reports that while one side reported the lines to be in a bad condition and incomplete, the other report presented that the lines were constructed based on the agreement that Ottoman authorities approved with high quality. At a final stage, an independent commission was set up but a result could not be obtained due to the uprising of Balkan nations.

There were two important unexpected developments supervene upon the Russo-Turkish War of 1877-1878 that the railway construction company wanted to operate in Austria and requested permission from the Ottoman

⁴² BOA, İ.MMS., 1937/1.

⁴³ The economic recession triggered "the Panic of 1873" and the Austrian capital city showed the first symptoms of the panic. Vienna's stock market crashed and the Ottoman government bones lost value and the foreign borrowing became impossible and therefore the contract was terminated.

government. This request was discussed by the council of ministers and accepted.⁴⁴ Engin (1993) claims however that, there was not much of a difference for the Ottoman Empire having the company operating in Austria. Bulgaria could have been a better place and beneficial for the Ottoman Empire in controlling railway lines and Russian influence and political intervention over Bulgaria.⁴⁵ Nevertheless, as a result of the decision of the Ottoman government, Baron de Hirsch transferred his operations and directors of the company to Vienna from Paris in 1878.

The other development was about the decision on the position over the railway lines in Balkans in the Berlin Congress. According to the agreement, the Rustchuk-Varna Railway Line was left to the Bulgarian government. However, the Ottoman Empire reserved the rights over the railway lines in the provinces in Eastern Rumelia. Moreover, the position and uniting of Balkan railway lines were left to the decision of Ottoman, Austrian, Serbian, and Bulgarian governments.⁴⁶ After the congress, the Austrian government was willing to have the lines constructed and linked immediately, however, on the Ottoman side railway construction was suspended due to political, military and financial instabilities and a decision on this issue could only be taken after establishing the “Ottoman Public Debt Administration” in 1881.⁴⁷ The delegates of the four countries came to an agreement in 1883 and every country committed to construct railway lines in their own territories which means a line from Budapest to Belgrade by Austria, a line from Bellova to the Bulgarian border via Sofia, Salonika-Mitrovitza Line by the Ottoman Empire, a line from Belgrade to Nis and a line from Nish to the Bulgarian border by Serbia, and a line from Nish to Pirost, from Pirost to the Ottoman border via Sofia by Bulgaria.⁴⁸

After the agreement, the Ottoman government granted a concession to a construction company founded by the Imperial Ottoman Bank together with Paribas, the Societe Generale, Bleichroder, the Frankfurt private banking house of Bethmann and the Comptoir National d'Escompte de Paris, with a nominal capital of 30 million Francs. The government guaranteed 175.000 Francs per kilometres to the company. The Serbian government completed the line from Nish to Vranje in 1886 and that means the line was ready to meet the Turkish

⁴⁴ BOA, İ.MMS., 2711, 50/2166, 29.08.1291.

⁴⁵ V. Engin, Rumeli Demiryolları, p. 181.

⁴⁶ BOA, HR.HMŞ.İŞO., 170/10, 13, S 1304, Muahedat Mecmuası, Volume V, Hakikat Matbaası, 1297-1307 (1880-1890), p. 110-141.

⁴⁷ D. C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi "Duyunu Umumiyeye, Doğu-Batı Yayınları, İstanbul, 1979, p. 86-102.*

⁴⁸ BOA, İ.DH., 70440/18288.

network of the Skopje- Vronje Line. The company finished the construction in 1888 in two sections of 131 kilometres in total length.⁴⁹

Railway construction in Ottoman Europe had been a constant source of conflict with Baron de Hirsch and the Ottoman authorities and negotiation took more than a decade. In 1887, grand vizier Kamil Pasha passed the message of the Sultan and his desire to see Baron de Hirsch in Istanbul urgently.⁵⁰ Interestingly, there was an offer by the agent of Baron de Hirsch to the Ottoman government for ending the conflict.⁵¹ The Ottoman government decided to appoint an arbitrator for the conflict despite some offers of Hirsch in different times.⁵² Ultimately, a committee of an arbitrator, two for both sides, was established and a famous German jurist Gneist was appointed⁵³ to the task. Gneist obliged Baron de Hirsch to pay 23 million Francs.⁵⁴ Nevertheless, within the decision of the committee, Baron de Hirsch sold the company to a group led by the Deutsch Bank and the Wiener Bankverein (Georg von Siemens and Moritz Bauer) with 188.00 shares of the company in 1890.⁵⁵ This agreement ended the era of Baron de Hirsch in the Ottoman railways business.

Grunwald (1966) claims that Baron de Hirsch's entrusted tasks for constructing the railway lines were completed in 1875 with 1179 kilometres but, the lines that the Ottoman government was subjected to construct were not completed.⁵⁶ However, the Ottoman archival documents represent the opposite that the rail lines in the plain were constructed with low quality, the lines in the mountains were left unfinished.⁵⁷

While there was a concern on the quality and cost of the railways to the Ottoman Empire, Morawitz (1979) claims that Baron de Hirsch had a considerable amount of wealth however, it should not be exaggerated since his task required hard work and he achieved an important public project with high risk.⁵⁸ On the contrary, Engin (1993) asserts that the profit should not be underestimated and the cost to the empire was at an unprecedented amount.⁵⁹

⁴⁹ İmtiyazat ve Mukavelat, Volume III, p. 1849-1853; G.D. Feldman, P. Hertner, *Finance and Modernization; A Transnational and Transcontinental Perspective for the Nineteen and Twentieth Centuries*, Ashgate Publishing, 2008, p. 36.

⁵⁰ BOA, Hariciye Nezareti, İdari (HR.İD.), 2009/90, 18.11.1887.

⁵¹ BOA, Başkitabet Dairesi Maruzatı (Y.PRK.BŞK.), 13/61, 24 Z 1305.

⁵² BOA, İ, MMS, 4099.

⁵³ BOA, İrade Hariciye (İ.HR.), 313/19974, 13.05.1306.

⁵⁴ K. Grunwald, A Study of Baron Maurice de Hirsch, p. 58-59.

⁵⁵ K. Grunwald, A Study of Baron Maurice de Hirsch, p. 61.

⁵⁶ K. Grunwald, *A Study of Baron Maurice de Hirsch*, p. 41.

⁵⁷ V. Engin, Rumeli Demiryolları, p. 177.

⁵⁸ C. Morawitz, Türkiye Maliyesi, p. 314.

⁵⁹ V. Engin, Rumeli Demiryolları, p. 89, 90, 99, 123.

However, Grunwald (1966) argues that the profit of Baron de Hirsch was must be substantially high but hardly earned.⁶⁰

After solving the conflict with Baron de Hirsch, the Ottoman government accelerated the railway project in Rumelia again by granting concessions to the private investors. Salonika-Istanbul and Salonika Monastir were the two lines given importance for connecting the capital to Rumelia and moving troops from Istanbul to Salonika when needed.

The concession for the Istanbul-Salonika Line was granted to a French banker Rene Baudoay residing in Istanbul with a concession of 510 kilometres for 99 years in 1892. The Salonika-Constantinople Junction Railway Company (Societe du Chemin de Fer Ottoman Jonction Salonique-Constontiple) was established as an Ottoman joint stock company.⁶¹ The construction was completed in 1896 and started its operations, however due to the competition with sea transportation the line did not yield much revenue and therefore the government needed to pay the amount of 6 million Francs annually as kilometre guarantee.⁶²

The concession for the Salonika-Monastir line was granted to Alfred Kaulla, the director of Württembergische Vereins Bank and the intermediary of the Deutsche Bank of 219 kilometres for 99 years in 1891.⁶³ The construction of the “Salonika-Monastir Ottoman Railway Company” was completed in 1894 and started its operations under the Oriental Railway Company. The Ottoman government guaranteed gross revenue of 14,300 francs per kilometre.⁶⁴

Oriental Railway Company moved its headquarter to Istanbul in 1910 and operated in railway business under the control of German and Austro-Hungarian shareholders during the Balkan Wars and the First World War. Interestingly, the original oriental rail line was aimed to be 2000 kilometres when it was granted to Baron de Hirsch in 1868 and by the end of the second Balkan War only 466 kilometres long line left for the empire. The Ottoman Empire continued losing control in the Balkans and left some of the networks to Romania and Bulgaria, Greece and Serbia.⁶⁵

After the establishment of the Turkish Republic, operations of foreign companies within concession were aimed to be limited and the government made some acquisitions. There were some discussions on the parliament about

⁶⁰ K. Grunwald, *A Study of Baron Maurice de Hirsch*, p. 60.

⁶¹ BOA, A.DVN.MKL., 34/14, 06.12.1310.

⁶² V. Engin, *Rumeli Demiryolları*, p. 207.

⁶³ BOA, A.DVN.MKL., 82/24, 01.03.1309.

⁶⁴ C. Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, p. 318.

⁶⁵ G.D. Feldman, P. Hertner, *Finance and Modernization*, p. 28.

the acquisition of the railway company.⁶⁶ The railway company was bought by the Turkish government under the nationalisation (147-51-4, 30.07.1932) and it became operational by the state by the beginning of 1937.⁶⁷

Conclusion

Various sources show that Ottoman authorities tried to adopt European technology into different areas of the economy by granting a concession to private and foreign investors. Railway projects were among these areas where foreign investors were interested and intensely operating. The Ottoman government granted concessions by taking chances of possible disadvantages for the country. Possible economic and political obstacles for the country were taken into consideration initially. However, some unsuccessful attempts, failures in carrying out the construction, loss of money caused by concession owners were actual outcomes of these decisions and operations.⁶⁸

Railways projects marked the last period of the Ottoman Era with giant projects such as Anatolian, Rumelia, Bagdad and Hejaz Railways. The railway projects were initiated almost completely by the European investors via concessions, however, ended by the modest attempts of the state due to some conflicts, delay in construction, financial difficulties, etc. While the interest of foreign investors was economic, the Ottoman Sultan and the government carried out some military and political aims predominantly in order to control certain regions of the empire and move troops from a region to another faster. However, economic benefits such as increasing trade, carrying the agricultural products of inland regions to the port cities via railway networks and make the production more for the trade than subsistence.

The construction of railways was an important issue for the Ottoman Sultan Abdülaziz's transport policy. Therefore, the Sultan gave priority to the construction of railway lines connecting commercial centres and ports with the inland regions. Sultan himself was closely involved with the construction of Rumelia Railways which he believed railway line itself was to an effective way of integration with Europe. However, the financial capacity of the empire was not sufficient to finance railways; he sent one of his ministers, Davud Pasha, to some European countries to find financial support for the construction.

After long negotiations, the concession of constructing the Rumelia Railways was granted to a banker, Baron de Hirsch, in 1868 with an agreement on the 2000-kilometre railway line and the right of 99 years of operation. The

⁶⁶ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 20-117-19, 18.12.1927.

⁶⁷ BCA, 152-76-32, 05.01.1937.

⁶⁸ BOA, Dahiliye Nezareti, İdare (DH.İD.), 41/16, 1326 Ra 26.

empire provided a kilometric guarantee annually to 2200 Francs per kilometre. However, the empire went on borrowing for financing the kilometric guarantee; the railway construction was not completed and stopped in 1871. In 1872, the construction length was reduced to 1250 kilometres, but the construction of the line failed and the Ottoman Empire could take neither military nor economic advantage of this railway line.

Morawitz (1979) argues that the Ottoman economy did not benefit much from construing and operating railways on the European lands due to the low population density and transportation. The amount of goods carried by the rail system was not at a significant rate.⁶⁹ However, the Anatolian part of the empire benefitted from railways and remote lands were opened as new agricultural fields. İzmir-Aydın and İzmir-Kasaba lines are the best examples of this change that agricultural production from inland part of the region could be carried to the port of İzmir via railways, namely, production for market increased with the railway transportation. This increase in production increased state revenues accordingly.

BIBLIOGRAPHY

a. Archival Documents

State Archives of Turkey

Prime Ministry Archives, İstanbul (BOA)

Sadaret Defterleri, Amedi Kalemi (A.AMD.), 54/8, 08 C 1271.

Sadaret Defterleri, Mukavelename ve Mukavelat Defterleri (A.DVN. MKL.), 1/7, 12.01.1274, 34/14, 06.12.1310, 82/24, 01.03.1309.

Sadaret Defterleri, Nezaret ve Devair Evrakı (A.MKT.NZD.), 349/32, 12.10. 1277.

Dahiliye Nezareti, İdare (DH. İD.), 41/16, 1326 Ra 26.

Hariciye Nezareti, İstişare Odası, (HR.HMŞ.İŞO.), 170/10, 13, S 1304, 159/32, 05.09.1298.

Hariciye Nezareti, İdari (HR.İD.), 2009/90, 18.11.1887.

Hariciye Nezareti, Sofya Sefareti (HR.SFR.04.), 318/33, 31.08.1884.

Hariciye Nezareti, Belgrad Sefareti (HR.SFS..3...), 32/20, 11.02.1298.

İrade Dahiliye (İ.DH), 42815, 43331, 45720, 46250/1., 70440/18288.

İradeler, Dosya Usulü İrade Tasnifi (İ.DUİT.), 68/2-1, 3, 136/18, 16.07.1287.

İradeler, Hariciye (İ.HR.), 313/19974, 13.05.1306.

İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS.), 14/578, 24.05.1275, 50/2166, 29.08.1291, 1937/1, 2711, 1859, lef 1.

⁶⁹ C. Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, p. 305-306.

Başkıtabet Dairesi Maruzatı (Y.PRK.BŞK.), 13/61, 24 Z 1305.

Yıldız Esas Evrakı, (Y.EE.), 18-255/271.

Prime Ministry Archives, Ankara (BCA)

20-117-19, 18.12.1927.

152-76-32, 05.01.1937.

İmtiyazat ve Mukavelat, Volume I, III, Matbaai Osmaniye, İstanbul, 1302-1315.

Muahedat Mecmuası, Volume V, p. 110-141, Hakikat Matbaası, 1297-1307 (1880-1890).

The National Archives and Parliamentary Papers of the Great Britain

Foreign Office Papers (FO),

195/460, 1854-1856.

b. Published Sources

Barkley, Henry C., *A Ride through Asia Minor and Marmenia*, John Murray, London, 1891.

Blaisdell, D. C., *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi* "Duyunu Umumiye", Dogu-Bati Yayınları, İstanbul, 1979.

Cameron, R.E., *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914: Conquests of Peace and Seeds of War*, Princeton University Press, 1961.

Deane, Phyllis, *The First Industrial Revolution*, Cambridge University Press, 1979.

Earle, Edward Mead, *Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway*, The Macmillan Company, New York, 1924.

Earl, Percy, *Highland of Asiatic Turkey*, Edward Arnold, London, 1901.

Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.

Feldman, G.D., Hertner, P. *Finance and Modernization; A Transnational and Transcontinental Perspective for the Nineteen and Twentieth Centuries*, Ashgate Publishing, 2008.

Garnett, Lucy M., *Turkey of the Ottomans*, Charles Scribner's Sons, New York, 1911.

Grunwald, Kurt, *A Study of Baron Maurice de Hirsch, Entrepreneur and Philanthropist*, Israel Program for Scientific Translations, 1966.

Handbook for Travellers in Turkey in Asia Including Constantinople, Revised Forth Edition, John Murray, London, 1878.

Landau, Jacob M., *The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage, A Case of Ottoman Political Propaganda*, Wayne State University Press, Detroit, 1971.

Lewis Farley, *The Resources of Turkey; Considered with Special Reference to the Profitable Investment of Capital*, Longman, 1862.

Morawitz, Charles, *Türkiye Maliyesi*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, No: 1978-188, Damga Matbaası, 1979.

Pamuk, Şevket, *Ottoman Empire and World Capitalism, 1820-1914*, Cambridge University Press, 1987.

- Rodkey, F. S. "Ottoman Concern about Western Economic Penetration in the Levant, 1849-1856", *The Journal of Modern History*, Vol. 30, No. 4 (Dec., 1958), pp. 348-353.
- Shaw, S. J., Shaw, E. K. *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, Volume II, Cambridge University Press, 1977.

ANKARA ÜNİVERSİTESİ, OSMANLI TARİHİ ARAŞTIRMA VE UYGULAMA MERKEZİ (OTAM) DERGİSİ

OTAM, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi Bahar ve Güz olmak üzere yılda iki sayı yayımlanır. Hakemli olan dergide Osmanlı tarihi ile ilgili özgün ve bilimsel makaleler, çeviriler, kitap tanıtımları yer almaktadır. Makaleler, Türkçe, İngilizce, Fransızca veya Almanca olabilir.

OTAM Dergisi'ne gönderilecek yazılar, daha önce yayımlanmamış ya da yayımlanmak üzere başka bir yere sunulmamış olmalıdır. Yazarlar telif hakkı kendilerinde olmayan materyaller için gerekli izni almakla sorumludur.

OTAM Dergisine gönderilecek yazıların özgün ve bilimsel olması, mevcut literatüre katkı sağlaması beklenir. Özgün araştırma ve inceleme makaleleri yanında, çeviri, belge yayını, haber, nekroloji, kitap tanıtımı gibi yazılara da yer verilir. Yayına kabul edilen yazıların telif hakkı Ankara Üniversitesi OTAM Müdürlüğü'ne aittir.

OTAM Dergisi yazım ilkelerine uygun olarak hazırlanmış yazılar, elektronik olarak otam@ankara.edu.tr e-posta adresine gönderilmelidir. Yazım kurallarına uygun olmayan yazılar kabul edilmez. Yazının bir nüshası, yazar(lar)ın imzasının bulunduğu "Yayın Hakkı Devir Sözleşmesi" ile birlikte aşağıdaki adrese gönderilmelidir:

Ankara Üniversitesi, Osmanlı Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi, Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü, Atatürk Bulvarı, No: 45, Kat:1, Oda: 134 06100 Sıhhiye/ANKARA.

OTAM Yayın Kurulu, yazıların esasına yönelik olmayan küçük düzeltmeler yapabilir. Yayına kabul edilmeyen yazılar, yazarlarına iade edilmez.

Yazım Kuralları

Yazılar sırasıyla başlık, özet, anahtar kelimeler, metin, tablolar, resimler, kaynakçadan oluşmalı, MS Word programında, Garamond yazı karakteri ile yazılmalıdır.

1. Başlık: İçerikle uyumlu ve onu en iyi ifade eden bir başlık olmalıdır. Büyük harflerle ve 16 punto yazılmalı ve ortaya hizalanmalıdır. Başlıklar ve paragrafların arasında daima 6nk aralık bırakılmalıdır.

2. Yazar ad(lar)ı ve adres(ler)i: Yazar(lar)ın ad-soyadı başlığın altında, sağ köşede 11 punto ile yazılmalı ve (*) işareti ile yazar(lar)ın unvanı, akademik durumu, görev yaptığı kurum, e-posta adresi 10 punto ile italik olarak dipnotta verilmelidir.

Örneğin: * Prof. Dr., Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü, e-mail: xxx@xxx.edu.tr.

3. Özet: Çeviri, haber, nekroloji ve kitap tanıtımı dışındaki yazılara konuyu tam olarak yansıtan en fazla 300 ve en az 150 kelime içeren Türkçe ve İngilizce özetler eklenmelidir.

4. Anahtar kelimeler: Özetlerin sonunda makalenin ana konusu ile ilgili en az 4 ve en fazla 6 anahtar kelime bulunmalıdır.

5. Metin: Metin 11 punto, tek satır aralığıyla yazılmalıdır. Sayfa kenarlarında üstten: ve alttan 5,6 cm, sağdan ve soldan: 4,5 cm boşluk bırakılmalıdır. Paragraf girintisi 0,75 cm olmalı, paragraflar arasında 6nk boşluk bırakılmalıdır.

Yazılar genel olarak (resimler ve tablolar dışında) 10,000 kelimeyi aşmamalıdır. Daha uzun bir metin için editöre başvurulmalıdır.

6. Alıntı: Alıntılar iki satıra kadar paragraf arasında tırnak içinde italik olarak verilmeli; iki satırdan uzun alıntılar ise ayrı bir paragraf olarak sağ ve soldan 1 cm içeride, blok hâlinde ve 1 satır aralığıyla 10 punto ile yazılmalıdır.

7. Bölüm Başlıkları: Makalede, düzenli bir bilgi aktarımı ve akışı sağlamak üzere ara başlıklar kullanılabilir. Ara başlıklar, ilk harfleri büyük, 11 punto ve koyu karakterde yazılmalıdır.

8. Tablo ve Resimler: Tabloların numarası ve başlığı bulunmalıdır. Tablo numarası üste, sola dayalı olarak normal yazı karakteri yazılmalı; tablo adı ise, her sözcüğün ilk harfi büyük olmak üzere italik yazı karakteri ile yazılmalıdır.

Resimler, yüksek çözünürlüklü (300 dpi), baskı kalitesinde taranmış halde makaleye ek olarak gönderilmelidir. Resimlere numara ve isim verilmelidir. Resim numarası üste, sola dayalı olarak normal yazı karakteri yazılmalı; resim adı ise, her sözcüğün ilk harfi büyük olmak üzere italik yazı karakteri ile yazılmalıdır.

Şekil, çizelge ve resimler toplamı yazının üçte birini aşmamalıdır.

9. Dipnot: Dipnotlar, sayfa sonunda 10 punto tek satır aralığıyla ve girintisiz olarak yazılmalıdır. Bir eser ilk defa atıf yapıldığında tam künyesi ile yazılmalı, sonrasında kısaltma olarak gösterilmelidir. Dipnotta gösterilen bir eser, hemen bir önceki dipnot ile aynı ise a.g.e. (kitap için) ya da a.g.m. (makale, ansiklopedi maddesi için) şeklinde kısaltmalar kullanılabilir. Eserler dipnotlarda şu şekilde gösterilmez:

Kitap:

1- Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300–1600)*, Çev.. Ruşen Sezer, YKY, İstanbul 2003, s. 12.

2- H. İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu*, s. 14.

3- *A.g.e.*, s. 12.

Makale, Ansiklopedi maddesi vs.

1-Halil İnalçık, "Osmanlılarda Raiyyet Rüsûmu", *Belleten*, XXIII/92 (1959), s. 575.

2-H. İnalçık, "Osmanlılarda Raiyyet Rüsûmu", s. 577.

3- *A.g.m.*, s. 577.

10. Kaynakça: Metnin sonunda kaynakça kısmı bulunmalı ve burada sadece metin içinde atf yapılan eserler gösterilmelidir.

Kitap:

İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300–1600)*, Çev. Ruşen Sezer, YKY, İstanbul 2003.

Makale, Ansiklopedi maddesi vs.:

İNALCIK, Halil, "Osmanlılarda Raiyyet Rüsûmu", *Belleten*, XXIII/92 (1959), s. 575-610.

Adres:

Ankara Üniversitesi
Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Müdürlüğü
Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi
Tarih Bölümü
06100 Ankara/ Türkiye
Web: <http://otam.ankara.edu.tr>
E-mail: otam@ankara.edu.tr; otam.ankara@gmail.com

ANKARA UNIVERSITY JOURNAL OF THE CENTER FOR OTTOMAN STUDIES

OTAM Journal is a peer-reviewed journal published biannually in SPRING and FALL. Original and scholarly articles (10,000 words max.), translations, book reviews on any aspect of Ottoman history are accepted for publication provided that they are approved by referees. Strict anonymity is accorded to both authors and referees.

Articles may be written in Turkish, English, French or German.

Articles submitted to the ***OTAM*** Journal must not have been previously published nor is under consideration for publication anywhere else. It is the responsibility of authors to obtain the necessary permission to use material that is not their own. The copyrights of the articles and reviews accepted for publication are transferred to the Directorate of Ankara University *OTAM* unless otherwise specifically agreed.

Manuscripts complying with the journals GUIDELINES should be sent via e-mail to **otam@ankara.edu.tr**. Articles not conforming to the guidelines may be rejected. A PRINTED COPY of the article together with the “TRANSFER OF PUBLICATION RIGHTS” bearing the signature of the author(s) must be sent to the following address:

Ankara Üniversitesi, Osmanlı Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi, Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü, Atatürk Bulvarı, No: 45, Kat:1, Oda: 134 06100 Sıhhiye ANKARA.

OTAM holds the right to make minor changes in the articles accepted for publication. Articles not accepted for publication cannot be returned to authors.

AUTHOR'S GUIDELINES

Submitted works should be written using MS Word program in Garamond and follow the order indicated below:

Title, Abstract, Key Words, Text, Tables, Illustrations/Photos, Works Cited.

1. Title: The title must be written in 16 point capital letters and centered. There must be 6nk space between the sub-headings and paragraphs.

2. Affiliation: The Author's name(s) must written in 11 point and appear below the title on the right hand. An asterisk footnote (*) following the last name should provide the author's affiliation and correspondence e-mail written in 10 point.

Example: * Instance: **Prof. Dr., Ankara University , Faculty of Letters, Department of History, e-mail: xxx@xxx.edu.tr.*

3. Abstract: Works apart from book reviews, translations and news must include abstracts of 150-300 words in both **Turkish** and **English**, and placed after the title.

4. Keywords: The Turkish and English abstract should be followed by 4-6 key words.

5. Main Text: The main text of the article must be written in 11 point, single-spaced. Pages must be numbered and have the following margins: Top – Bottom: 5.6 cm; Right–Left:4.5cm; Paragraph indent 0,75; 6nk space between paragraphs.

Articles should generally be no more than 10,000 words in length (plus figures and tables).

Authors of larger manuscripts should contact the Editor for advice.

6. Quotations: Quotations of up to two lines in length should be given within the body of the text in quotation marks and italics. Quotations longer than two lines should be given as a separate paragraph, indented 1cm on both sides, single-spaced and written in 10 point.

7. Section Titles: Section titles may be used to provide an orderly flow of information in the article. Section titles must be written in 11-point bold, and the first letter of each word in the title must be capitalized.

8. Tables and Pictures: Tables must be numbered and titled. Table numbers must be at the far left and non-italic. The title must be in italics with the first letter of each word in the title capitalized. Tables should be placed in the body of the text.

Pictures must be sent as separate attachment to the article, scanned in high resolution (300 dpi) print quality. Pictures must be numbered and have a caption. Diagrams, tables and pictures must not exceed one-third of the total space of the article.

9. Footnotes: Footnotes should be written in 10pt. The first time a work is cited in a footnote, the full citation must be given. Subsequently, the citation may be shortened. If the work to be cited in the footnote is exactly the same as the work cited in the footnote immediately before it (with no intervening footnotes), you may use *Ibid.* or *Ibid.* with a page number. For instance:

Book:

1- Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300–1600)*, Tr. Ruşen Sezer, YKY, İstanbul 2003, p. 12.

2- H. İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu*, p. 14.

3-*Ibid.*, p. 577.

Article, encyclopedia entry, etc.:

1- Halil İnalçık, "Osmanlılarda Raiyyet Rüsûmu", *Bellekten*, XXIII/92 (1959), p. 575.

2- H. İnalçık, "Osmanlılarda Raiyyet Rüsûmu", p. 577.

3- Ibid., p. 577.

10. Works Cited: Only cited works should be listed in the following format:

Book:

İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300–1600)*, Tr. Ruşen Sezer, YKY, İstanbul 2003.

Article, encyclopedia entry, etc.

İNALCIK, Halil, "Osmanlılarda Raiyyet Rüsûmu", *Bellekten*, XXIII/92 (1959), p. 575-610.

Address:

Ankara Üniversitesi
Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Müdürlüğü
Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi
Tarih Bölümü
06100 Ankara/ Türkiye
Web: <http://otam.ankara.edu.tr>
E-mail: otam@ankara.edu.tr; otam.ankara@gmail.com

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

MAKALELER / ARTICLES

ALTINÖZ, İSMAİL

İmparatorluğu'nda Çingenerlerin Sosyo-Ekonomik Yapıları/ Socio-Economic Structures of Gypsies in the Ottoman Empire.....1

DEMİR, ALPASLAN

İskan Sürecinde Konar-Göçerler: Manisa ve Çevresi Örneği (XVI-XX. Yüzyıllar) / The Nomads During The Settlements: The Example of Manisa and Its Environment (16th -20th Centries).....35

ERYAMAN, AYŞE

1909 Matbuat Kanunu Matbuat Hürriyeti Getirdi Mi?/ İkinci Meşrutiyet Osmanlı Meclisi Mebusan'ında "Matbuat Hürriyeti" Tartışmaları (1909-1914) Counterfeiting.....43

GÖMLEKSİZ, EDA GÜLŞEN

Nilüfer Mayın Gemisi/ Nilufer Mine Layer Vessel.....65

GULİYEY, AHMAD

Venice's Ceremonial Treatment of the Ottoman and Safavid Envoys in Comparative Perspective / Osmanlı ve Safevi elçilerinin Venedik'te Kabul Törenleri: Karşılaştırmalı Perspektifte III.....85

ÖZLÜ, ZEYNEL-ÇAY, MUSTAFA MURAT

Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Politikaları ve İnşaatları/ Railway Policies and Constructions in The Ottoman State until World War I.....109

KARAÇAY TÜRKAL, MERVE

Trabzon Şer'iyye Sicillerindeki Nikah Kayıtları (1750-1755)/ Wedding Records in Trabzon Court Registers (1750-1755).....147

MICHAEL, MICHALIS N.

State Honours in Ottoman Nicosia: The Bishops as Agents of Modernity/ Osmanlı Nikosyası'nda Şehir Erkânı Century.....177

UZUNDAL, EDİP

Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanlı Anonim Şirketi'nin Nizamnamesi ve Faaliyetleri/ The Activities and Constitutional Codes of Feniks Neşriyat-ı Matbua Osmanli Anonim Şirketi.....203

ZEYTİNLİ, EMİNE

Economic Concessions for Ottoman Rumelia Railway Projects and Involvement of Foreign Capital, 1860-1936/ Rumeli Demiryolu Projesi İmtiyazları ve Yabancı Sermaye, 1860-1936225

ISSN: 1019-469X