

**HİCAZ YOLUNDA KOLERA:  
RUSYA MÜSLÜMANLARININ KULLANDIĞI KARADENİZ HAC  
YOLU VE KOLERANIN YAYILIMINA ETKİSİ\***

**İsmail YAŞAYANLAR\*\***

**Öz**

Buharlı gemi motorlarının icadı ve demiryolu taşımacılığının yaygınlaşması ile birlikte uzun mesafelerde haftalarca hatta aylarca sürecek ticaret ve seyahat sürelerinin birkaç güne kadar kısılması, dünyadaki sosyal ve ekonomik hareketliliğin artmasına sebep olmuştur. Elbette bu hareketliliğin olumlu etkilerinin yanı sıra salgın ve bulaşıcı hastalıkların hızla yayılması gibi olumsuz etkileri de dünya tarihinde derin izler bırakmıştır. Kolera, ancak kaynama derecesinde yok edilebilen ve su vasıtasıyla yayılan bakterinin sebep olduğu bir salgın hastalık olarak ilkbahardan sonbahara kadar alt yapı-üst yapı sorunlarının yaşandığı ve çevresel-kişisel hijyen uygulamalarının tesis edilemediği bölgelerde hızla yayılarak kısa sürede binlerce kişinin ölmesine sebep olan büyük bir felaketti. Müslümanların hac merkezi olan Hicaz'da sık sık kolera salgınları görülmekte, hatta Hicaz'ın koleranın dünyaya yayıldığı alanlardan biri olduğu düşünülmektedir. Oysaki Hicaz bölgesi koleranın endemik olarak görüldüğü sahalardan biri olmamakla birlikte, bölgeye ulaşan hac yolları ve buraya gelen Müslümanlar vasıtasıyla hastalık bölgeye sirayet etmekteydi. Bu makalede, Hicaz'a giden Rusya Müslümanlarının kullandıkları Trans-Kafkasya-Bağdat ve İç Asya-Hindistan hac yollarına alternatif olarak ortaya çıkan Karadeniz hac yolu ele alınacak ve bu yolun Karadeniz kıyı kentleri için yarattığı kolera salgını tehlikesi üzerine bir değerlendirme yapılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı, Hicaz, Kolera, Rusya Müslümanları, Karadeniz Hac Yolu, Sinop Tahaffuzhanesi.

**Abstract**

**Cholera on the Hejaz Road: The Black Sea Hajj Route used by Russia's Muslims and its Influence on the Spread of Cholera**

The duration of long distance commercial transportation and journeys reduced from weeks, sometimes even months to several days with the invention

\* Bu makale Sinop, Samsun ve Trabzon'da Kolera Salgınları, Karantina Teşkilatı ve Kamu Sağlığı Hizmetleri (1876-1914) isimli doktora tezinin çeşitli bölümlerinin derlenmesi ve yeniden gözden geçirilmesi ile oluşturulmuştur. Bkz. İsmail Yaşayanlar, "Sinop, Samsun ve Trabzon'da Kolera Salgınları, Karantina Teşkilatı ve Kamu Sağlığı Hizmetleri (1876-1914)", Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa 2015.

\*\* Yrd. Doç. Dr., Düzce Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, [ismailyasayanlar@gmail.com](mailto:ismailyasayanlar@gmail.com)

of steamship engines and widespread use of railroad transportation which caused an increase in both the social and economic activities of the world. In addition to such positive effects, rapid spread of contagious diseases left deep scars in human history. Cholera, as a contagious disease caused by bacteria that could only be destroyed by boiling temperatures, spread rapidly over contaminated water sources and caused a major catastrophe by killing thousands of people in an extremely short time. Cholera epidemics frequently appeared in Hejaz, the center for Muslims' pilgrimage, and it was believed that cholera spread across the world from the Hejaz region. However, the Hejaz region was not one of the areas where the cholera disease appeared as an endemic and the fact that disease was spread in the region due to hajj routes and Muslims who came to perform the pilgrimage. In this article, I discuss the Black Sea hajj route which emerged as an alternative to the Trans-Caucasus-Bagdad and Central Asia-India hajj routes used by Russia's Muslims and the threat of cholera epidemics on this route for the cities along the shore of the Black Sea.

**Keywords:** Ottoman, Hejaz, Cholera, Russia's Muslims, Black Sea Hajj Route, Sinop Quarantine Station.

## Giriş

Karadeniz, Fatih'in İstanbul'u fethiyle boğazların kontrolünü ele geçirmesi ve II. Bayezid devrinde Kili ve Akkirman'ın alınmasıyla tamamen Osmanlı hakimiyeti altına girmişti. Çok geçmeden yabancı gemilerin boğazlardan geçişinin yasaklanması ile XVI. yüzyılın sonlarında dış ticarete tamamen kapanan Karadeniz, siyasi, idari ve ticari bakımdan bir iç deniz haline gelmiş ve bu durum XVII. yüzyıl boyunca devam etmişti.<sup>1</sup> Karadeniz'in yabancılara yasaklanmış, kapalı deniz statüsü Küçük Kaynarca Antlaşması (1774) ile sarsılmıştı.<sup>2</sup> Bu anlaşma ile Rus ticaret gemileri Karadeniz ve Akdeniz'de ticaret yapmaya başlamışlardı. Yine bu anlaşma ile Ruslar yüzyıllar içinde Fransa ve İngiltere'nin çeşitli güçlüklerle elde ettikleri ticari imtiyazları bir anda elde etmişti.<sup>3</sup> Kısa süre sonra bu emsal üzerinden Karadeniz, İspanya, Sicilya, Hollanda, İsveç, Norveç, Prusya ve Dubrovnik gibi küçük devletlere de açılmıştı.<sup>4</sup> Fakat Rusya ve diğer Avrupalı devletlerin bu tarihlere kadar gerçekleştirdikleri ticaret, daha çok Rusya'nın Karadeniz kıyısındaki şehirlerinden sağlanıyor, henüz Osmanlı limanlarını kapsamıyordu. Karadeniz'deki Osmanlı limanlarının ön plana çıkmaya

---

<sup>1</sup> İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Bellekten*, c. LIX/225, 1995, s. 353.

<sup>2</sup> Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve 'Mîrî Ticâret' Teşebbüsü", *Bellekten*, c. LV/214, 1991, s. 688; Bostan, *a.g.m.*, s. 357-358.

<sup>3</sup> Bostan, *a.g.m.*, s. 358.

<sup>4</sup> Beydilli, *a.g.m.*, s. 691-692.

başlaması ise daha çok Fransız ve bilhassa İngilizlerin bölgede ticarete başlamaları ile gerçekleşmişti.<sup>5</sup>

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasının yanı sıra gemi teknolojisinde yaşanan gelişmeler de limanlardaki hareketliliği arttıran diğer bir faktör olmuştu. Robert Fulton'un ilk *istimbotu* (steam boat) yüzdürmesi sonrası, İngilizlerin bu sistem üzerinde gemi motoru yapmalarıyla buharlı gemi teknolojisi kullanılmaya başlanmıştı.<sup>6</sup> Yelkenli ve kürekli gemilerle yapılan gemi yolculuklarının buharlı motor ile hızlanması ve sürenin kısalması, bu teknolojinin kullanımının hızla yaygınlaşmasına sebep olmuştu. İngiliz, Fransız ve Avusturyalıların kurduğu kumpanyalar ile dünya ticaretinde buharlı gemiler ön plana çıkmış, 1836 yılından itibaren Karadeniz'de buharlı gemi seferleri yapılmaya başlanmıştı. Karadeniz'e giren ilk buharlı gemi İngilizlere aitti ve ismi *Essex* idi. *Essex*, İstanbul-Samsun-Trabzon istikametinde sefer yapıyordu. Aynı yıl *Crescent* isimli bir gemi daha Karadeniz'de sefer yapmaya başlamıştı. Ertesi yıl ise Avusturya ve Osmanlılar tarafından işletilen gemiler de Karadeniz'e çıkmıştı. Zamanla Rus ve Fransız şirketlerinin bu hatta girmesiyle beraber seferler daha düzenli bir hal almış ve firmalar arasında bir rekabet dönemi başlamıştı.<sup>7</sup>

Buharlı gemilerin Karadeniz'de sefere başlaması sadece ticari malların daha hızlı taşınması için değil, hem Karadeniz sahillerine hem de güney denizlerindeki diğer kıyılara yolcu taşınması açısından da oldukça önemliydi. İmtiyazlı devletlerin Karadeniz'de *seyr ü sefer* eden kumpanyalarının hızla artışı, taşımacılık hususunda bir rekabetin de ortaya çıkmasına sebep olmuştu. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla yolcu taşımacılığı hususunda bir gelişme daha yaşanmıştı. Karadeniz'in kuzey steplerinde ve Sibiry'a yakın bölgeler ile Hazar civarında yaşayan Müslüman gruplar, buharlı gemilerle kara yoluna nazaran daha hızlı olduğu düşünülen deniz yolunu kullanarak Hicaz'a gitmeye başlamışlardı. Bu durum özellikle ardı ardına Rus

---

<sup>5</sup> Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticaret'e Açılması ve Trabzon", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, c. II/7, 2009, s. 369.

<sup>6</sup> Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, Ankara 2001, s. 116.

<sup>7</sup> Özgür Yılmaz, **Tanzimat Döneminde Trabzon**, İstanbul 2014, s. 247-248, 407.

kumpanyalarının kurulmasına ve Karadeniz’de taşımacılık yapan diğer ülke kumpanyalarıyla rekabet etmelerine sebep olmuştur.

### Hicaz’a Giden Rusya Müslümanları ve Kullandıkları Hac Yolları

Her sene Hicaz’a hac vecibelerini yerine getirmek için giden binlerce Müslüman, kolera hastalığının kıtalararasında yayılmasında oldukça etkiliydi.<sup>8</sup> Bu bağlamda Anadolu, Afrika, Güney Asya, Hindistan ve Kuzey Pasifik ile Hint Okyanusu adalarından Hicaz’a giden hacılar ve bunların sebep olduğu kolera salgınları ile ilgili pek çok çalışma yapılmış olsa da<sup>9</sup> Doğu Avrupa, Kafkasya, Azerbaycan, Türkistan ve İç Asya’dan gelen hacıların Hicaz yolculukları üzerinde pek fazla durulmamıştır. Genel olarak Rusya Müslümanları olarak tanımlanan bu grup, Çarlık Rusya’sının hakimiyet alanında bulunan özerk bölgelerdeki Müslüman devletçik ve hanlıkların halklarıydı. XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyılın başlarında Rusya’da inançlar arasında İslamiyet ikinci sırada yer alıyordu. Buhara ve Hive

---

<sup>8</sup> McNeill, hac ve kutsal ziyaretlerin insanlar için çok önemli olduğundan, Tanrıdan gelen Tanrıya gider düşüncesi ile bu gibi etkinliklere katılıp ölmeyi umursamadıklarını ifade eder. Bkz. William H. McNeill, **Plagues and Peoples**, Oxford 1976, s. 236.

<sup>9</sup> Hicaz’ın sıhhi durumu ve kolera hastalığının bölgeye nasıl geldiği ve neden hızla yayıldığı ile ilgili Meclis-i Sıhhiye üyesi ve Hicaz Sıhhiye İdaresi başkanı Dr. Kasım İzzeddin’e ait *Mekke-i Mükerrreme’de Kolera ve Hıfzıssıhha* isimli eserde tafsilatlı bilgiler bulunmaktadır. Bkz. Kasım İzzeddin, **Mekke-i Mükerrreme’de Kolera ve Hıfzıssıhha**, İstanbul 1327. Dr. Kasım İzzeddin’in bu eser haricinde, Hicaz Sıhhiye İdaresi başkanı sıfatıyla H.1329 ve H.1330 hac mevsimlerinde Hicaz’ın sıhhi durumu ile ilgili yayınladığı raporları da bulunmaktadır. Bkz. Kasım İzzeddin, **Hicaz Sıhhiye İdaresi Senevi Rapor, Hicaz’da Teşkilat ve İslahat-ı Sıhhiye, 1329 Senesi Hacc-ı Şerifi**, İstanbul 1328; Kasım İzzeddin, **Hicaz Sıhhiye İdaresi Senevi Rapor, Hicaz’da Teşkilat ve İslahat-ı Sıhhiye, 1330 Senesi Hacc-ı Şerifi**, İstanbul 1330. Hicaz’a giden Müslümanlar, kullandıkları yol güzergahı ve Hicaz’daki karantina teşkilatı ile ilgili yapılmış diğer belli başlı çalışmalar için bkz. Gülden Saryıldız, **Hicaz Karantina Teşkilatı (1865-1914)**, Ankara 1996; Sinan Kunalalp, “Osmanlı Yönetimindeki (1831-1911) Hicaz’da Hac ve Kolera”, (çev. Münir Atalar), **OTAM**, s. 7, 1996, s. 497-511; Michael Christopher Low, “Empire And The Hajj: Pilgrims, Plagues, And Pan-Islam Under British Surveillance, 1865–1908”, **International Journal of Middle East Studies**, vol. XL/2, 2008, s. 269-290; Nile Green, “The Hajj as its Own Undoing: Infrastructure and Integration on the Muslim Journey to Mecca”, **Past and Present**, vol. 226, 2015, s. 193-226; F. E. Peters, **The Hajj: The Muslim Pilgrimage to Mecca and The Holy Places**, Princeton 1994; Ali İbrahim Kholailif, **The Hijaz Vilayet 1869-1908: The Sharifate, The Hajj and The Bedouins of The Hijaz**, University of Wisconsin Yayınlanmamış Doktora Tezi, Wisconsin 1986, s.118-146.

hanlıkları, İç Asya, Kafkasya, Kırım yarımadası ve Ural ile Sibirya’da Müslümanlar çoğunluğu oluşturuyordu.<sup>10</sup>

Müslümanların Hicaz’a giderken kullandıkları yedi kara ve iki deniz yolu bulunuyordu. Kara yolları; Şam, Mısır, Aden, Amman, Lahsa, Basra ve Bağdat yolları idi.<sup>11</sup> Deniz yolları ise Kızıldeniz’in kuzey ve güneyinden olmak üzere ikiye ayrılıyordu.<sup>12</sup> Rusya Müslümanlarının ise Hicaz’a gitmek üzere kullandıkları üç yol vardı. Bunlardan ilki Kuzey ve Doğu Karadeniz limanlarından deniz yolu, ikincisi Trans-Kafkasya yolu olarak da bilinen ve Bağdat üzerinden Hicaz’a inen yol, üçüncüsü ise daha çok İç Asya, Türkistan ve Afganistan’da yaşayan Müslümanların kullandıkları Semerkand’dan başlayan Kuzey Afganistan ve Kabil üzerinden Hindistan’a uzanan güney yolu idi.<sup>13</sup> Buharlı gemilerin kullanımının yaygınlaşması ve Süveyş Kanalı’nın açılmasına kadar Trans-Kafkasya ve güney yolu daha aktif bir şekilde kullanılıyordu, hem buharlı gemi kullanımının yaygınlık kazanması hem de Rusya’nın inşa ettiği demiryolu güzergahlarının kuzey ve doğu Karadeniz limanlarına ulaşması sebebiyle deniz yolu daha tercih edilir bir hale gelmişti.<sup>14</sup> 1883 ile 1900 yılları arası Rus demiryolu sisteminin Bakü ve Tiflis gibi merkezleri Batum, Poti ve Odessa gibi limanlara bağlaması bu noktada yaşanan en büyük gelişmelerdendi. Yine 1888’de tamamlanan Trans-Hazar demiryolu hattının 1901’de Karadeniz kıyılarına uzatılması ve 1904’te tamamlanan Trans-Sibirya demiryolu hattının açılması da Rusya Müslümanlarının Karadeniz yolunu kullanmasında oldukça önemli etkenlerdendi.<sup>15</sup> Rusya’nın Karadeniz’de kurduğu *Rusya Buharlı Gemi ve Ticaret* ile *Gönüllüler Filosu* kumpanyalarının faaliyet göstermeye başlaması da demiryollarının

---

<sup>10</sup> Serguei E. Grigoriev, “Russian Muslims’ Pilgrimages to Makkah in the Early Twentieth-Century”, **Kingdom of Saudi Arabia in 100 Years-Studies and Researches**, (edt. Fahd Al-Semmar), Riyadh 2008, s. 46.

<sup>11</sup> Bu yollar hakkında detaylı bilgi için bkz. Sarıyıldız, **a.g.e.**, s. 32-39.

<sup>12</sup> Sarıyıldız, **a.g.e.**, s. 39-40.

<sup>13</sup> Grigoriev, **a.g.m.**, s. 61, 64-65.

<sup>14</sup> Peters, **a.g.e.**, s.273-291.

<sup>15</sup> Nile Green, “The Rail Hajjis: The Trans-Siberian Railway and the Long Way to Mecca”, **Hajj: Collected Essays**, (Ed. Venetia Porter, Liana Saif), London 2013, s. 102; Green, “The Hajj as its Own Undoing..”, s.10-13; Norihiro Naganawa, “The Hajj Making Geopolitics, Empire, and Local Politics: A View from the Volga-Ural Region at the Turn of the Nineteenth and Twentieth Centuries”, **Central Asian Pilgrims Hajj Routes and Pious Visits between Central Asia and the Hijaz**, (Ed. Alexandre Papas ve diğerleri), Berlin 2012, s. 173-174.

Karadeniz limanlarına uzatılmasında oldukça etkiliydi.<sup>16</sup> Elbette sadece Rus kumpanyaları hacı taşımıyordu. Avusturya, Fransız, Osmanlı, İngiliz kumpanyaları da yolcu taşımak için birbirleriyle yarışıyorlardı.

Karadeniz yolunun önem kazanmasındaki bir diğer etken Hicaz'daki kolera salgınlarnın artması idi. Hindistan üzerinden Hicaz'a giden kara yolu özellikle hacıların hastalık mikrobunu alma olasılığını kat be kat arttırıyordu. Bağdat üzerinden Hicaz'a inen Trans-Kafkasya yolu ise yaklaşık iki ay süren yolculukla, hacıların daha Hicaz'a varmadan perişan olmalarına ve hastalanarak yollarda ölmelerine sebep oluyordu. Ayrıca kara yolunda eşkıya ve bedevi kabilelerinin saldırısına uğrama gibi bir tehdit de vardı. Bu sebeple daha kısa süren tren ve deniz yolunun tercih edilme oranı yükselmişti.<sup>17</sup> Özellikle birinci sınıf seyahati tercih eden zengin hacıların için deniz yolu oldukça konforlu ve lükstü. Orta ve alt düzeyde gelire sahip yolcular ise genellikle kapasitesinin çok üstünde yolcu alan vapurlarla seyahat ediyorlardı.<sup>18</sup>

Karadeniz yolu Batum, Poti, Sohum, Feodosya, Kerç, Novorossisk, Sivastopol ve Odessa limanlarından başlayarak zaman zaman Trabzon, Samsun ve Sinop'a uğrayıp, İstanbul, İzmir ve İskenderiye üzerinden Süveyş Kanalı'nı geçerek Hicaz'a ulaşıyordu.<sup>19</sup> XX. yüzyılın başlarında yıllık ortalama 25.000 hacı adayının Kuzey ve Doğu Karadeniz limanlarından Hicaz'a gittiği düşünöldüğünde bu yolun ne kadar önemli ve aktif bir kullanıma sahip olduğu anlaşölmaktadır.<sup>20</sup> Grigoriev'in *Gönüllüler Filosu Kumpanyası*'nın belgelerine dayanarak çıkardığı tabloya göre sadece

---

<sup>16</sup> Eileen Kane, "Odessa as a Hajj Hub: 1880s to 1910s", **Russia in Motion: Cultures of Human Mobility Since 1850**, (Ed. John Randolph, Eugene M. Avrutin), Illinois 2012, s. 107; Grigoriev, **a.g.m.**, s. 61-62.

<sup>17</sup> Bazı çalışmalarda deniz yolu kullanımının kara yoluna nazaran daha zor, zahmetli ve tehlikeli olduğuna yönelik görüş savunulmuş olsa da yaygın olarak benimsenen görüş deniz yolu ile yapılan hac yolculuğunun daha kısa sürede tamamlandığı ve daha tehlikesiz olduğudur. Bkz. Mustafa Güler, "The Phenomenon of Pilgrimage (Hajj) in the Idil-Ural Region and the Approach of the Ottoman State Towards Pilgrims", **Proceedings of the Third International Symposium on Islamic Civilisation in Volga-Ural Region**, İstanbul 2010, s. 133-134

<sup>18</sup> Grigoriev, **a.g.m.**, s. 74.

<sup>19</sup> Grigoriev, **a.g.m.**, s. 62-63; Green, "The Hajj as its Own Undoing..", s. 10-11; Naganawa, **a.g.m.**, s. 175.

<sup>20</sup> Kane, **a.g.m.**, s. 108.

Odessa'dan 1905 ile 1913 yılları arasında 2.500 ile 14.000 civarında hacı Hicaz'a taşınmıştı.<sup>21</sup>

Hicaz'a giden Rus vatandaşları hacıların bindiği vapurlarda her zaman sadece hacı adayları bulunmuyordu. Hicaz güzergahında kat edilen yolda pek çok limana uğranmakta, buraya yolcular bırakılıp alınmaktaydı. Ayrıca ihtiyaç olan kömür, su veya gıda için de yol boyunca çeşitli limanlarda durulabiliyordu. Bu çerçevede vapurlar zaman zaman Osmanlı'nın Karadeniz iskelelerine de uğrayıp yolcu indirip bindirdikten sonra İstanbul ve Çanakkale boğazlarından geçerek Hicaz'a yöneliyorlardı.

### **Karadeniz Hac Yolunda Kolera Salgınlarını Önlemek İçin Tesis Edilen Bir Kuruluş: Sinop Tahaffuzhanesi**

Karantina yapılarından farklı olarak daha çok dezenfeksiyon ve tecrit uygulamalarının yapıldığı tahaffuzhaneler, XIX. yüzyılın sonlarında Osmanlı coğrafyasında kilit noktalara kurulmaya başlanmıştı. Klazomen<sup>22</sup>, Kale-i Sultaniye, Kavak<sup>23</sup>, Kamaran<sup>24</sup>, Tur ve Ebu Said gibi büyük ve önemli tahaffuzhanelere Ağustos 1892'de Sinop Tahaffuzhanesi<sup>25</sup> de eklenmişti. Bu tarihten itibaren Sinop, Güney Karadeniz'in en önemli dezenfeksiyon ve karantina bekleme noktalarından birisi oldu

---

<sup>21</sup> Grigoriev, **a.g.m.**, s. 67-68; Odessa'dan giden vapurların büyük ve modern olmaları, denizde daha az sallanmaları, yolcu biletinin her zaman bulunması, haftada birkaç seferin bulunması gibi nedenlerle Odessa-Hicaz deniz yolu, en güvenli ve kolay yol olarak görülüyordu. Yüksek yolcu miktarları bunu doğrulayacak niteliktedir. Bkz. Elfine Sıbgatullina, "19. ve 20. Yüzyıl Başında Rusya Müslümanlarının Hacca Gidiş Yolları", **Uluslararası Türk-İslam Dünyasının İslamiyete Katkıları Sempozyumu**, Isparta 2007, s. 521.

<sup>22</sup> Klazomen Tahaffuzhanesi hakkında detaylı bilgi için bkz. Pelin Böke, "İzmir Karantina Teşkilatının Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900)", **Çağdaş Türkiye Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. VIII/18-19, 2009, s. 137-159.

<sup>23</sup> Kavak (Büyükliman) Tahaffuzhanesi hakkında detaylı bilgi için bkz. Nuran Yıldırım, "İstanbul Boğazi'nde Karantina Uygulamaları", **Yeni Deniz Mecmuası**, S. 1, 2016, s. 54-57; Mesut Ayar, **Osmanlı Devletinde Kolera, İstanbul Örneği (1892-1895)**, İstanbul 2007, s. 404 vd.

<sup>24</sup> John Baldry, "The Ottoman Quarantine Station on Kamaran Island 1882-1914", **Studies in History of Medicine**, vol. II/3, 1978, s. 3-138.

<sup>25</sup> Sinop tahaffuzhanesinin kuruluşu, işleyişi ve geçirdiği tamiratlar hakkında detaylı bilgi için bkz. İsmail Yaşayanlar, **Sinop, Samsun ve Trabzon'da Kolera Salgınları, Karantina Teşkilatı ve Kamu Sağlığı Hizmetleri (1876-1914)**, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa 2015, s. 149-163.

ve adeta bir liman kenti olarak yükselen bir değer haline geldi. Özellikle Karadeniz yolunu kullanan hacıları taşıyan vapurların karantina ve dezenfeksiyon noktası olarak kullanılan Sinop Tahaffuzhanesi, hem İstanbul'un hem de Hicaz'ın sıhhi durumunun denetlenmesi açısından oldukça önemli bir kuruluş oldu.

Sinop Tahaffuzhanesi kurulana kadar devletin Güney Karadeniz kıyılarındaki tek tahaffuzhanesi Kavak (Büyükliman) idi. Akdeniz cihetinden gelip Karadeniz'e çıkacak, Rumeli ve Balkan sahilleri ile Rusya, Kırım ve Kafkasya sahillerinden gelip boğazlardan geçerek Akdeniz'e inecek yahut doğrudan İstanbul'a gidecek gemiler Kavak Tahaffuzhanesi'nde tıbbi muayeneden geçiyor ve karantina müddetlerini burada tamamlıyordu. Ancak Kavak, bu yoğunluğu tek başına kaldırabilecek kadar büyük ve iyi teşkilatlanmış değildi. 1892'de İstanbul cihetinden Kafkasya'ya sirayet eden ve hızla Karadeniz sahillerine yayılan kolera, henüz Anadolu'ya ulaşmamıştı. Fakat görünen büyük tehlike Karadeniz sahillerinde bir tahaffuzhanenin daha kurulmasını gündeme getirmişti.<sup>26</sup> 30 Haziran 1892 tarihli Sıhhiye Meclisi olağan oturumunda Avusturya delegesi Dr. Hegel, Karadeniz'de daimi bir tahaffuzhane daha kurulması gerektiğini ve bunun için Pulathane veya Sinop'u önerdiğini ifade etmişti. İspanya delegesi Dr. Gabuci de İstanbul'a uğramadan boğazlardan geçecek gemilerin karantinalarını Kavak yerine kurulması önerilen tahaffuzhanede tamamlamasının, Kavak Tahaffuzhanesi'nin yoğunluğunu azaltacağını, burada sadece İstanbul'a gelecek gemilerin karantinaya konulabileceğini ifade ederek Dr. Hegel'in önerisini desteklemişti. Öneri çerçevesinde mecliste yapılan görüşmeler neticesinde Pulathane'de tahaffuzhane kurabilecek mahfuz, şehirden uzak, geniş ve deniz kenarında bir alan olmaması sebebiyle bu fikirden vazgeçilmiş, Sinop'ta şehre uzak, sakin bir mekanda, yarımada üzerinde tahaffuzhanenin kurulmasının daha uygun olacağı fikri benimsenmişti. Bu bağlamda kurulacak tahaffuzhanenin tam yerinin tespit edilebilmesi için Sinop'a bir sıhhiye heyeti gönderilmesine karar verilmişti.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Ayar, a.g.e., s. 68.

<sup>27</sup> **Meclis-i Umûr-ı Sıhhiye Mazbatası (MUSM.)**, 30 Haziran 1892; **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.)**, **Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS.)**, 263/38, Lef 1, (24 Haziran 1308/6 Temmuz 1892); **BOA.**, **Bâb-ı Âli Evrak Odası Ayniyat Defterleri (BEO.AYN.d)**, 1690, Vr.12a, (25 Haziran 1308/7 Temmuz 1892); **BOA.**, **Bâb-ı Âli Evrak Odası Nezaret Gelen-Diden Evrakı Defterleri (BEO. NGG.d)**, 573, (25 Haziran 1308/7



Heyet Sinop'a vardiktan sonra yarımada üzerinde Karakum ismi verilen yeri tahaffuzhane kurulması için uygun bir alan olarak seçmiş ve hemen inşaata başlanmıştı.<sup>28</sup> Karakum, Sinop'un merkezine 7 kilometre uzaklıkta, deniz yoluyla gidiş gelişin kolay olduğu bir noktada idi. Heyet Sinop'a gittiğinde inşaatta çalışacak işçilerin tamamı hazır ve barakaların inşasına da başlanmıştı.<sup>29</sup> Merkezden gelen emirle, tahaffuzhanenin geçici olarak kullanılacak şekilde değil, karantina uygulaması kaldırıldıktan sonra gelecekte de kullanılabilmesi için sağlam yapılması istenmişti.<sup>30</sup>

Plana göre inşaat tamamlandığında tahaffuzhane üç yüz kişilik bir kapasiteye sahip olacaktı. Birbiri arasında yüzer metre mesafe olan sekiz baraka inşa ediliyordu. Her baraka elli kişinin kalabileceği genişlikteydi. Barakalardan bir veya ikisi tahaffuzhane memurlarınca kullanılacaktı. Sekiz barakanın yeterli olmaması durumunda tahaffuzhane planlarına göre kordon sınırında kalan Nisi köyünde bulunan yirmi hane de tahaffuzhaneye ilhak edilecekti. Böylece tahaffuzhanenin kapasitesi sekiz yüz kişiye ulaşacaktı.<sup>31</sup> Meclis inşa edilen barakaların sık sık uygulanacak dezenfeksiyon ve temizlik işlemlerine karşı hemen yıpranmayacak şekilde, kaliteli malzemedir ve sağlam olarak inşa edilmesini istiyordu. Bir yandan da tahaffuzhaneye bir hekimin yetmeyeceği, buraya bir hekim daha tayin edilmesi gerektiği gündeme gelmişti. Ayrıca tahaffuzhane faaliyete geçtiği zaman Sinop ile irtibatı kesecek kordonlar için asker sevki de isteniyordu.<sup>32</sup>

Temmuz ayı ortalarında Sinop Tahaffuzhanesi'nin tamamlanmak üzere olduğu karantina idarelerine duyurulmuş, Ordu'dan Kerç'e kadar on gün karantinaya tabi olan iskelelerden gelen yolcusuz gemilerin 29 Temmuz'dan itibaren doğruca Sinop'a gönderilmesine karar verilmişti. Beş günden az karantina uygulaması ile tıbbi muayeneye tabi tutulacak gemiler ise Kavak Tahaffuzhanesi'ne gönderilecekti.

---

Temmuz 1892); **BOA., Bâb-ı Âli Evrak Odası Evrakı (BEO.)**, 29/2170, (25 Haziran 1308/7 Temmuz 1892).

<sup>28</sup> **BOA., BEO. NGG.d**, 571, (2 Temmuz 1308/14 Temmuz 1892); **MUSM.**, 15 Temmuz 1892.

<sup>29</sup> **BOA., Y.A.HUS.**, 262/66, (4 Temmuz 1308/16 Temmuz 1892).

<sup>30</sup> **BOA., BEO.**, 35/2569, Lef 1, (6 Temmuz 1308/18 Temmuz 1892); **BOA., BEO. NGG.d**, 573, (6 Temmuz 1308/18 Temmuz 1892); **BOA., BEO.AYN.d**, 1690, vr. 29a, (6 Temmuz 1308/18 Temmuz 13892); **BOA., Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî Evrakı (DH.MKT.)**, 1977/87, (13 Temmuz 1308/25 Temmuz 1892).

<sup>31</sup> **MUSM.**, (19 Temmuz 1892).

<sup>32</sup> Aynı mazbata, **BOA. BEO.AYN.d**, 1690, vr.49a, (17 Temmuz 1308/29 Temmuz 1892).

Böylece Pulathane ve Hopa karantinahanelerinin de trafiği azalacaktı.<sup>33</sup> Fakat karantina müddetlerinin uzun olması ve tahaffuzhanenin trafiğinin yoğun olacağı düşünülmesi sebebiyle, üç yüz kişilik kapasitenin yeterli olmayacağı anlaşılmış, derhal tahaffuzhane yakınında bulunan Nisi köyünün boşaltılması kararı uygulamaya konulmuştu.<sup>34</sup> 18 Temmuz'da on beş hanelik Nisi köyü boşaltılmış, ahali hayvanları, harmanları ve eşyaları ile birlikte geçici olarak Sinop'a gönderilmişti.<sup>35</sup> Aynı gün tahaffuzhaneye üçü tekerlekli ve yirmi biri sırt pülverizatörü olmak üzere toplam yirmi dört pülverizatör gönderilmişti.<sup>36</sup> Bir yandan barakaların iç kaplamaları tamamlanmaya çalışılıyor, bir yandan da tahliye edilmiş olan köydeki evlerin tamiri için çalışmalar yapılıyordu.<sup>37</sup> Zira köydeki evlerden sadece üçü kullanılabilir durumda iken, diğerleri tamamen harap olmuştu.<sup>38</sup> İşçiler gece-gündüz çalıştırılarak

<sup>33</sup> **BOA., BEO.**, 41/3032, (17 Temmuz 1308/29 Temmuz 1892); **BOA., BEO.**, 41/3059, (18 Temmuz 1308/30 Temmuz 1892); **BOA., BEO.**, 42/3079, (18 Temmuz 1308/30 Temmuz 1892); **BOA., BEO.**, 42/3094, Lef 1, (18 Temmuz 1308/20 Temmuz 1892); **BOA., DH.MKT.**, 1987/52, (2 Ağustos 1308/14 Ağustos 1892).

<sup>34</sup> **BOA., BEO.AYN.d.** 1690, vr.51a, (18 Temmuz 1308/30 Temmuz 1892).

<sup>35</sup> Nisi Köyü boşaltılırken ahalisine geçici olarak şehirde iskan edilecekleri, kiralılarının Dahiliye Nezareti tarafından, ev ve arazilerinin bedellerinin ise Sıhhiye Nezareti'nce ödeneceği vaat edilmişti. Şehre yerleştirilen ailelerin kiralaları ödenmiş olsa da arazi bedellerinin ödenmesi oldukça gecikmişti. Bu durum Nisi ahalisinin yeni bir hayat kurmaları ve tarım yapabilmeleri için gerekli olan arazileri satın almalarını geciktiriyordu. **BOA., DH.MKT.**, 2026/20, (17 Teşrin-i Sanî 1308/29 Kasım 1892); **BOA., BEO.**, 114/8547, Lef 1, (19 Teşrin-i Sanî 1308/1 Aralık 1892); **BOA., BEO.**, 348/26069, Lef 1 (12 Kanûn-i Sanî 1308/24 Ocak 1893); **BOA., DH.MKT.**, 64/11, (30 Mayıs 1309/11 Haziran 1893); **BOA., İrade Dahiliye (İ.DH.)**, 1307/48, Lef 7, (22 Şubat 1307/5 Mart 1892); **Aynı belge**, Lef 28, (29 Ağustos 1309/10 Eylül 1893); **BOA., BEO.**, 262/19624, Lef 2, (9 Ağustos 1309/21 Ağustos 1893); **BOA., BEO.**, 262/19625, Lef 2, (10 Ağustos 1309/22 Ağustos 1893); **BOA., BEO.**, 262/19639, (9 Ağustos 1309/21 Ağustos 1893); **BOA., BEO.**, 281/21044, (13 Ağustos 1309/25 Ağustos 1893); **BOA., Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM.)**, 561/8, (19 Eylül 1309/1Ekim 1893); **BOA., BEO. NGG.d.** 571, (8 Teşrin-i Evvel 1309/20 Ekim 1893); **BOA., BEO.**, 326/24407, (30 Teşrin-i Sanî 1309/12 Aralık 1893); **BOA., BEO.**, 410/30731, (17 Mayıs 1310/29 Mayıs 1894); **BOA., DH.MKT.**, 240/12, Lef 1, (30 Mayıs 1310/11 Haziran 1894); **BOA., BEO.**, 506/37943, (18 Teşrin-i Evvel 1310/30 Ekim 1894); Ödemelerin gecikmesi neticesinde Nisi ahalisine miri araziden 40 dönüm tahsis edilmiş, ayrıca bu arazilerin üzerine ev yapabilmeleri için inşaat ruhsatı da verilmişti. **BOA., İ.DH.**, 1323/14, Lef 3, (10 Mayıs 1311/22 Mayıs 1895); **BOA., DH.MKT.**, 420/2, (17 Ağustos 1311/29 Ağustos 1895).

<sup>36</sup> **MUSM.**, (2 Ağustos 1892).

<sup>37</sup> **BOA., BEO. NGG.d.** 571, (25 Temmuz 1308/6 Ağustos 1892); **BOA., BEO.**, 65/4862, (23 Ağustos 1308/4 Eylül 1892); **BOA., BEO.**, 65/4863, (25 Ağustos 1308/6 Eylül 1892); **BOA., BEO. NGG.d.** 573, (26 Ağustos 1308/7 Eylül 1892).

<sup>38</sup> **BOA., BEO.**, 46/3441, Lef 5, (25 Temmuz 1308/6 Ağustos 1892); **BOA., İ.DH.**, 1296/48, Lef 2, (25 Temmuz 1308/6 Ağustos 1892); **BOA., BEO.AYN.d.** 1690, Vr.65a (27 Temmuz 1308/8 Ağustos 1892); **MUSM.**, (9 Ağustos 1892).

22 Ağustos'ta tahaffuzhanenin inşaatı tamamlanmıştı.<sup>39</sup> İnşa süresince barakalar, tebhirhane, iki iskele, karantina istintak binası ile parlatorya ve tuvaletler yapılmış, ayrıca pis suların tahliye edileceği çukurlar açılmıştı.<sup>40</sup> Tahaffuzhanenin en büyük eksikliği tebhir salonundaki etüv idi. Tahaffuzhane için Geneste-Herscher marka bir etüv sipariş edilmişti, fakat makinenin İstanbul'a ulaşmasına henüz 25 gün vardı. Tahaffuzhanenin yolculara açık olması, etüvü elzem kılıyordu. Bu sebeple daha önce Şehremaneti için getirilmiş olan ve gümrükte bekleyen etüvlerden birisinin Sinop'a gönderilmesine karar verilmişti.<sup>41</sup> Etüvün Sinop'a sevki sonrası cihazı monte etmek üzere İstanbul'dan Bahriye Merkez Hastanesi operatörü Dr. Angelo Accioté ile bir teknisyen gönderilmişti.<sup>42</sup>

Tahaffuzhanede daimi olarak birkaç hekim ile laboratuvarında çalışan bakteriyolog, muhafızlar, Fransızca ve Türkçe yazışmaları yapan katipler, telgraf memuru, gardiyanlar, hasta bakıcılar, hademeler, imam, gassal, etüv makinisti, etüve buhar aktarımı için su kazanıyla ilgilenen ve tebhir edilemeyen eşyaları yakan ateşçi, aşçı gibi pek çok görevli çalışıyordu.<sup>43</sup> Ayrıca kordonları muhafaza eden askerlerin yanı sıra tahaffuzhane dahilinde güvenliği temin etmek için görevli jandarmalar da bulunuyordu.<sup>44</sup>

Sinop Tahaffuzhanesi çeşitli tarihlerde tamirler görmüş, bazen de tahaffuzhane arazisi üzerine yeni binalar yapılmıştı. Tüm yapıları ahşap olan tahaffuzhanenin yıpranmaması için boyasının sıklıkla yenilenmesi gerekiyordu.<sup>45</sup> 1900 yılında şiddetli

<sup>39</sup> BOA., BEO., 40/2995, (15 Temmuz 1308/27 Temmuz 1892).

<sup>40</sup> BOA., Y.A.HUS., 263/123, Lef 2, (10 Ağustos 1308/22 Ağustos 1892); MUSM., (26 Temmuz 1892).

<sup>41</sup> BOA., BEO.AYN.d, 1690, vr. 121a, (12 Eylül 1308/24 Eylül 1892); BOA., Y.A.HUS., 265/35, (14 Eylül 1308/26 Eylül 1892); BOA., İrade Hususi (İ.HUS.), 4/43, Lef 1, (15 Eylül 1308/27 Eylül 1892); BOA., BEO., 79/5855, (16 Eylül 1308/28 Eylül 1892); BOA., BEO. NGG.d, 573, (16 Eylül 1308/28 Eylül 1892).

<sup>42</sup> Nuran Yıldırım, "Tersane-i Âmire Fabrikalarında Tebhir Makinesi / Etüv Üretimi ve Kullanımı", **14. Yüzyıldan Cumhuriyet'e Hastalıklar, Hastaneler, Kurumlar – Sağlık Tarihi Yazıları 1**, İstanbul 2014, s. 441-442.

<sup>43</sup> BOA., BEO. NGG.d, 571, (16 Temmuz 1308/28 Temmuz 1892); **Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu (KVS.)**, Def'a 18, Kastamonu 1312, s. 311; **KVS.**, Def'a 19, Kastamonu 1314, s. 237; **KVS.**, Def'a 20, Kastamonu 1317, s. 259; **KVS.**, Def'a 21, Kastamonu 1321, s. 281-282; **MUSM.**, 29 Ağustos 1893.

<sup>44</sup> BOA., DH.MKT., 226/19, Lef 3 (9 Şubat 1310/21 Şubat 1895).

<sup>45</sup> BOA., DH.MKT., 285/69, Lef 1, (10 Eylül 1310/22 Eylül 1894).

fırtınadan hem tahaffuzhane binaları hem de iskeleler ağır zarar görmüş, tamirat için 2.410 kuruş harcanmıştı.<sup>46</sup> Yine 1904 yılında tahaffuzhane genelinde büyük çaplı tamirat ve yenilikler yapılmıştı. Tahaffuzhanede bulunan 23 barakanın 5'i çalışanlar tarafından kullanılıyor ve geri kalan barakalar da yolcular için yeterli olmuyordu. Bu sebeple ilk olarak yeni barakaların inşası gündeme gelmişti. Ayrıca mevcut barakaların kanalizasyon sistemleri de problemliydi. Baraka bölgesi Altın Tepe'de bulunan su kaynağına elli metre uzaklıktaydı ve kanalizasyonların problemlili olması içme sularını tehlikeye atıyordu.<sup>47</sup> Kanalizasyon sorunu ile bağlantılı olarak atık suların mikroplardan arındırılması fikri de ortaya çıkmıştı. Barakalarda yolcuların yıkandığı duşların sularının dezenfekte edici özelliğe sahip olabilmesi için gerekli çalışmanın yapılması isteniyordu.<sup>48</sup> Dezenfeksiyon duşları ve banyoları kısa sürede yapılmıştı. Daha sonra yolcuların kışın bekleyebileceği yeni bir salonun daha inşa edilmesi gündeme gelmişti.<sup>49</sup> Ayrıca tebhir edilemeyecek eşyaların yakılması için bir fırın yapılması da talep ediliyordu.<sup>50</sup>

Üst üste gerçekleştirilen bu faaliyetlerin sebebi İran'da görülen büyük kolera salgınının Karadeniz kıyıları ve Anadolu'ya yayılma endişesi idi. Böyle bir durumun gerçekleşmesi durumunda tahaffuzhanenin yoğunluğa hazır olması gerekiyordu.<sup>51</sup> Ayrıca tahaffuzhanedeki hacı trafiği de her sene artıyordu. Bu sebeple özellikle tahaffuzhanede karantina bekleyen hacıların temel ihtiyaçlarının karşılanması için bir bakkal açılmasına karar verilmişti.<sup>52</sup> Bakkal binası yapıldıktan sonra icare ile işletilmeye başlanmıştı. Ancak işletmeyi Sinop Belediyesi'nin başkanı olan İzzet Efendi ile bağlantılı kişiler almıştı. Bu durum rahatsızlık yaratıyordu. Zira bu işletme fahiş fiyatlarla satış yapıyor, başka bir alternatif olmadığından insanlar mecburen

---

<sup>46</sup> **BOA., A.MKT.MHM.,** 567/2, Lef 11, (1 Haziran 1316/14 Haziran 1900); **BOA., DH.MKT.,** 2454/82, (12 Şubat 1316/25 Şubat 1901); **BOA., A.MKT.MHM.,** 567/2, Lef 1, (4 Teşrin-i Sani 1316/17 Kasım 1900).

<sup>47</sup> **BOA., Procès-Verbal de la Séance du Conseil Supérieur de Santé (PSCSS.),** s. 4, (9 Temmuz 1904).

<sup>48</sup> **PSCSS.,** s. 18-19, (13 Eylül 1904).

<sup>49</sup> **PSCSS.,** s. 21-22, (18 Ekim 1904).

<sup>50</sup> **PSCSS.,** s. 11-12, (4 Ekim 1904).

<sup>51</sup> **BOA., DH.MKT.,** 894/38, Lef 2, (6 Eylül 1320/19 Eylül 1904); **BOA., A.MKT.MHM.,** 568/15, Lef 1, (9 Teşrin-i Evvel 1320/22 Ekim 1904).

<sup>52</sup> **BOA., PSCSS.,** s. 3, (9 Temmuz 1904).

buradan alışveriş yapıyordu. 1905'te İzzet Efendi'nin işletmecilerine rakip çıkmıştı. Petro isminde bir girişimci, bakkalın idaresinin tarafına verilmesi durumunda *Hicaz Demiryolu Hattı* için bir miktar yardım yapacağını ifade ediyordu.<sup>53</sup> Petro'nun bakkalın idaresini alıp almadığı bilinmemekle birlikte, bakkaldaki fahiş fiyatla satış devam ediyordu.<sup>54</sup> 1910 senesinde bir de hacılara Hicaz'da ihtiyaç duyacakları ihram ve benzeri malzemeleri temin edebilecekleri bir dükkan daha açılmasına da izin verilmişti.<sup>55</sup> İlk yıl Urfalı Hacı Hasan bin Mahmud'a verilen işletme, ertesi sene Abdurrahman Adil Bey'e verilecekti.<sup>56</sup>

### Karadeniz Hac Yolunda Kolera

Rusya'dan Hicaz'a gitmek üzere yola çıkan, Karadeniz limanlarına ya da İstanbul'a uğrayacak olan vapurlar/gemiler, kolera salgınlarının olduğu dönemde yahut gemide şüpheli bir vaka meydana gelmesi durumunda Sinop Tahaffuzhanesi'nde Sıhhiye Meclisi'nin belirlediği müddetçe karantina altında tutuluyordu. Karantina boyunca vapurun içi dezenfekte ediliyor, gerektiği durumlarda içme suyu depoları boşaltılıp dezenfekte edilip temiz su dolduru(lu)yor, yolcuların tüm elbiseleri ve eşyaları etüv makinasında tebhir işlemine tabi tutuluyor, sonrasına doktor muayenesinden geç(iril)erek tahaffuzhane sınırlarında bulunan yolcu barakalarına yerleştiriliyorlardı. Hastalık şüphesi olan yahut hasta olanlar ise kolera hastanesine aktarılarak orada tedavi ediliyordu.<sup>57</sup>

Rusya sahillerinde görülen kolera epidemileri, Osmanlı sıhhiye idaresini alarma geçirdiğinden özellikle İstanbul'a uğrayacak hacı kafillesi taşıyan vapurlar Sinop'a yönlendiriliyordu. Bakü ve Revan'da zuhur eden koleranın Tiflis ve Kerç'e de sirayet ederek burada ölümlere yol açması sebebiyle Kasım 1904'te Batum ve

<sup>53</sup> BOA., DH.MKT., 923/72, (30 Kanûn-i Evvel 1320/12 Ocak 1905).

<sup>54</sup> Aks-i Sadâ, S. 281, 4 Teşrîn-i Sanî 1326/17 Kasım 1910'dan aktaran Bakı Sarısakal, **Samsun'da Unutulmayan Olaylar**, Birinci Kitap, Samsun 2008, s. 69.

<sup>55</sup> MUSM., s. 11, (3 Teşrîn-i Evvel 1910/3 Ekim 1910).

<sup>56</sup> MUSM., s. 18, (4 Nisan 1911); MUSM., s. 16-18, (16 Mayıs 1911).

<sup>57</sup> Hicaz'daki kolera salgınlarını önlemek bağlamında Sinop Tahaffuzhanesi Kamaran'dan sonra büyük önemi haizdir. Elbette Klazomen'in de bu noktadaki etkisini de yadsımak mümkün değildir. Bkz. Alexandre Papas, "Following Abdurreşîd İbrâhîm, a Tatar Globetrotter on the Way to Mecca", **Central Asian Pilgrims Hajj Routes and Pious Visits between Central Asia and the Hijaz**, (Ed. Alexandre Papas ve diğerleri), Berlin 2012, s. 206-207.

Poti'den hareket edip hacıları taşıyan gemilerin Sinop Tahaffuzhanesi'nde beş gün müddetle karantinaya tabi tutulmasına karar verilmişti.<sup>58</sup> Kolera, Aralık ayı başında Batum'a da sirayet edince, Sinop'taki beş günlük karantina bu sebeple 5 Aralık 1904 tarihinden itibaren Batum limanından çıkacak tüm gemiler için uygulanmaya başlanmıştı.<sup>59</sup> Aynı uyarı Trabzon Vilayetine de yapılmış, Batum ve Poti'den gelecek tüm gemilerin, özellikle de hacıları taşıyanların Sinop Tahaffuzhanesi'ne sevk edilmesi istenmişti.<sup>60</sup> 15 Ocak'ta Batum'da koleranın söndüğü haberi alındıktan sonra genel karantina lağvedilmiş olsa da hacıları taşıyan gemiler için geçerli olan beş günlük karantina müddetinin devam etmesi kararı alınmıştı.<sup>61</sup>

Hac mevsimine denk gelen Ağustos 1907'de Rusya'nın iç kesimlerinde yeniden kolera zuhur etmiş olduğundan ve İstanbul'a gelip bir süre orada ikamet eden hacıların sağlık durumlarının uygun görülmemesi sebebiyle, hacı taşıyan vapurların hiçbir Osmanlı limanında durmaksızın boğazlardan karantina botları refakatinde geçerek doğrudan Cidde'ye gitmelerine karar verilmekle birlikte, eğer vapur Karadeniz'de seyir halinde iken içinde şüpheli bir durum meydana gelirse derhal Sinop Tahaffuzhanesi'ne, boğazları geçtikten sonra şüpheli bir durum meydana gelirse de Klazomen Tahaffuzhanesi'ne gitmesi ve burada karantina beklemeleri emredilmişti.<sup>62</sup> Eylül 1907'de Rusya kumpanyasına mensup Karnilof vapuru 324'ü Rus vatandaşı hacı adayı olmak üzere 528 yolcusu ile Sinop Tahaffuzhanesi'ne gelmiş, yolcuları arasında şüpheli bir durum olmamasına rağmen gözlemlenmek üzere üç gün karantina bekletilmesine karar verilmişti.<sup>63</sup> Vapur üç gün karantina süresini tamamladıktan sonra İstanbul'a doğru yola çıkmıştı. Fakat bahsi geçen vapur yolcuları ile ilgili ihtiyati tedbir olarak belediye hekimince tıbbi muayeneye tabi tutulmaları kararı alınmıştı.<sup>64</sup> Bunun üzerine Sıhhiye Meclisi, Rusya'dan gelecek hacı adaylarını taşıyan tüm vapurların Sinop Tahaffuzhanesi'nde üç gün karantina beklemesi kararı

<sup>58</sup> BOA., A.MKT.MHM., 557/2, Lef 1, (16 Teşrin-i Sanî 1320/29 Kasım 1904).

<sup>59</sup> BOA., A.MKT.MHM., 557/3, Lef 1, (22 Teşrin-i Sanî 1320/5 Aralık 1904).

<sup>60</sup> BOA., DH.MKT., 913/13, Lef 1, (24 Teşrin-i Sanî 1320/7 Aralık 1904).

<sup>61</sup> Aynı belge, Lef 4, (2 Kanûn-i Sanî 1320/15 Ocak 1905).

<sup>62</sup> BOA., Y.A.HUS., 514/83, (15 Ağustos 1323/28 Ağustos 1907).

<sup>63</sup> BOA., PSCSS., s.11, (15 Ekim 1907).

<sup>64</sup> BOA., Zabtiye Nezareti Evrakı (ZB.), 50/5, (29 Eylül 1323/12 Ekim 1907).

almıştı.<sup>65</sup> Karnilof vapuruyla Ekim sonunda gelen hacılara da aynı muamele yapılacaktı.<sup>66</sup> Sinop'a Kasım ayında hacı taşıyan Odessa ve Nibernais isimli iki Rus vapuru daha gelmişti. Nibernais'de şüpheli bir ölüm meydana geldiğinden vapur karantinaya alınmış, yolcular ve eşyalar dezenfekte edilmişti. Buna ek olarak vapurdaki içme suyunun da dezenfekte edilmesi istenmişti.<sup>67</sup>

Rusya'daki kolera epidemisinin devam etmesi ve yayılması sebebiyle Rus vatandaşı hacıları taşıyan vapurlar için karantina önlemleri bir kat daha arttırılmıştı. 17 Kasım 1907 tarihli hususi bir irade ile hacı taşıyan vapurların Sinop'ta beş gün karantina bekletilmeleri ve İstanbul'a uğramaksızın boğazlardan geçmeleri ve doğrudan Cidde'ye gitmeleri emredilmişti.<sup>68</sup> Bu hususi iradeye ek olarak 27 Kasım 1907 tarihinde özel bir talimatname yayınlanmıştı. Bu talimatname hacıların İstanbul'a uğramalarının yasaklamasının yanı sıra, limanlarda yolcu indirilip-bindirilmemesine ve gerekli durumlarda hacıların İstanbul'a sevk edilmelerine ilişkin maddeleri de içeriyordu.<sup>69</sup> Buna rağmen Aralık ve Ocak aylarında Rusya'dan gelen hacı adaylarının İstanbul'a girişi engellenememiş, hatta aynı süreçte İstanbul'da görülen kolera salgınının sebebinin Rusya hacıları olduğu anlaşılmıştı.<sup>70</sup>

Talimatnamenin yürürlüğe konmasından birkaç gün sonra Gregory Mörck isimli vapur ile gelen hacılar Sinop Tahaffuzhanesi'nde kolera zuhuruuna sebep olmuştu. Bu durumda tahaffuzhanede olağanüstü önlemler alınarak, giriş çıkışlar tamamen yasaklanmıştı.<sup>71</sup> Sinop Tahaffuzhanesi'ne giriş çıkışlar yasaklandığından Rusya'dan gelecek hacıları taşıyan diğer vapurların doğrudan Kavak Tahaffuzhanesi'ne giderek orada tıbbi muayeneye tabi tutulmaları, ardından biri Manastırağzı'nda diğeri Büyük Liman'da bulunan vapurlar nezaretiyle boğazdan geçerek hiçbir iskeleye uğramadan doğrudan Cidde'ye gitmelerine karar verilmişti. Kavak'taki tıbbi muayene esnasında kolera şüphesi görülen vapurlar Klazomen

<sup>65</sup> BOA., PSCSS., s.12, (15 Ekim 1907).

<sup>66</sup> BOA., ZB., 50/6, (8 Teşrin-i Sanî 1323/21 Kasım 1907).

<sup>67</sup> BOA., PSCSS., s. 10-11, (18 Kasım 1907).

<sup>68</sup> BOA., İHUS., 160/24, (4 Teşrin-i Sanî 1323/17 Kasım 1907).

<sup>69</sup> BOA., ZB., 46/78, Lef 4, (14 Teşrin-i Sanî 1323/27 Kasım 1907); Bahsi geçen talimatnamenin orijinal metni ve transkripsiyonu için bkz. EK-I.

<sup>70</sup> Nuran Yıldırım, *İstanbul'un Sağlık Tarihi*, İstanbul 2010, s.89-90.

<sup>71</sup> BOA., PSCSS., 29 Kasım 1907 tarihli olağanüstü toplantı.

Tahaffuzhanesi'ne gidecek, orada dezenfeksiyon ve karantinaya tabi tutulacaklardı.<sup>72</sup>

Mörck vapurunun durumu Sinop'taki Rus konsolos vekilinin İstanbul'daki Rusya Başkonsolosu'na yazdığı yazı ile uluslararası boyuta taşınmıştı. Başkonsolos vapurun beş günden uzun süre karantinada tutulmasını istemiyordu. Oysa Sıhhiye Meclisi'nce alınan karara göre vapur on iki gün karantina bekleyecek ve o süre içerisinde yolculardan herhangi birinde kolera belirtileri görülürse on iki güne ek olarak on gün daha karantina uygulanacaktı.<sup>73</sup> 3 Aralık'ta Sinop Tahaffuzhanesi müfettişinden alınan telgrafa göre vapurdaki yolculardan 36'sı vefat etmişti.<sup>74</sup> 8 Aralık'a kadar koleradan hayatını kaybedenlerin sayısı 55'i bulmuştu. Vakaların artması sebebiyle Samsun karantina hekimi de yardıma çağırılmıştı.<sup>75</sup>

Karantina müddetinin uzaması Mörck vapurundaki yolcuların Hicaz'a geç kalma endişesine kapılmalarına sebep olmuştu. Vapurda iki binden fazla yolcu vardı ve bu yüzden koleraya yakalanan hasta sayısı da çoktu. Sağlıklı görünen kişilerin taşıyıcı olduğu ihtimaline karşı karantina müddeti uzatılıyor, bir yandan da vapur dezenfekte ediliyordu. Buna rağmen yolcular, endişelerini dile getiren bir telgrafi Sadaret'e göndermişlerdi. Bu telgrafta mevcut hastalar Sinop'ta bırakılıp sağlam yolcuların Hicaz'a doğru yola çıkmaları talep ediliyordu.<sup>76</sup> Bu talep Sadaretçe kabul edilecek ve yeni vapurların tahaffuzhaneye kabulüne başlanacaktı.<sup>77</sup> Mörck vapurunun beklenenden uzun süren karantinası, aynı zamanda sıhhiye rüsumunun da miktarının artmasına sebep oluyordu. Yükselen meblağ vapur kaptanı ve yolcular tarafından ödenemediğinden, sefaret devreye girmişti. 17 Aralık'ta Sinop Rusya konsolosu tahaffuzhaneye sıhhiye rüsumu karşılığı olarak 1.040 ruble ödeyecekti.<sup>78</sup>

1910 senesi yazında Rusya'da kolera yeniden hakim olmuş ve Temmuz-Ağustos ayı boyunca 4.405 kişi koleradan hayatını kaybetmişti.<sup>79</sup> Karadeniz sahillerindeki bulaşık limanların adedi günden güne arttığından Sıhhiye Meclisi'nde

<sup>72</sup> BOA., İHUS., 160/101, (21 Teşrin-i Sanî 1323/4 Aralık 1907).

<sup>73</sup> BOA., BEO., 3202/240108, Lef 2, (16 Teşrin-i Sanî 1323/29 Kasım 1907).

<sup>74</sup> BOA., PSCSS., s. 22-23, (3 Aralık 1907).

<sup>75</sup> BOA., PSCSS., s. 15-16, 18, (10 Aralık 1907).

<sup>76</sup> BOA., İHUS., 160/99, (21 Teşrin-i Sanî 1323/4 Aralık 1907).

<sup>77</sup> Bu esnada 14 Aralık'a kadar Mörck vapuru yolcularından ikisi daha vefat etti. BOA., PSCSS., s. 9-10, (14 Aralık 1907).

<sup>78</sup> BOA., PSCSS., s. 9, (17 Aralık 1907).

<sup>79</sup> MUSM., s. 4-8 (20 Eylül 1910).



hacı ve yolcu taşıyan vapurlarla ticaret gemilerinin Sinop Tahaffuzhanesi'nde uzun süre bekletilmemesine, burada sadece tebhire tabi tutulmalarına, karantina müddetlerini ise Klazomen Tahaffuzhanesi'nde tamamlamalarına yönelik bir öneri sunulmuştu. Karantinaya tabi tutulmamış gemilerin boğazlardan geçmesi ve buralarda durmaları büyük tehlikeye sebep olacağından bu durum şüphe ile karşılanmıştı. Fakat görüşmeler neticesinde hacıları taşıyan gemilerin Sinop sonrası İzmir'e kadar hiçbir limana yanaşmaması kaidesiyle karantinalarını Klazomen'de tamamlamalarına müsaade edilmişti.<sup>80</sup>

Kasım ayı başında Sinop'a gelen Çariçe isimli vapurdaki hacılardan biri yolda vefat etmiş olduğundan vapur karantina altına alınmıştı. Ceset üzerinde yapılan muayene ve bakteriyolojik testler neticesinde, hacının kolera sebebiyle vefat ettiği anlaşılmıştı.<sup>81</sup> Çariçe vapuru karantina süresini tamamladıktan sonra pratikası verilerek yoluna devam etmişti. Çariçe vapurundan birkaç gün sonra Sinop Tahaffuzhanesi'ne gelen ve içinde 851 hacının bulunduğu Çar isimli vapur da karantina müddetini tamamladıktan sonra yoluna devam edecekti. Fakat Kavak'a ulaşana kadar vapurda yeniden kolera zuhur ettiğinden, Sinop Tahaffuzhanesi'ne dönerek yeniden karantinaya tabi tutulmasına karar verilmişti. Vapur henüz Kavak açıklarında beklerken, hacıları temsil eden bir kişi Sadarete telgraf yazarak, hastalığı Sinop'ta kaptıklarını, bu sebeple tekrar oraya gitmeye çok korktuklarını, ya yollarına devam etmelerine müsaade edilmesini ya da karantina müddetlerinin Manastırağzı Tahaffuzhanesi'nde tamamlamalarına izin verilmesini talep etmişti. Sıhhiye Meclisi'nde yapılan tartışmada bu konuyla ilgili çeşitli fikirler öne sürülmüştü. Rusya temsilcisi Dr. Valter vapurun Sinop'a gönderilip gönderilmeyeceğini sormuş, Dr. Klemov, Manastırağzı Tahaffuzhanesi'nin hacıların karantina beklemesi için uygun durumda olmadığını, bu sebeple vapurun Klazomen Tahaffuzhanesi'ne gönderilmesi gerektiğini belirtmişti. Dr. Keller ise içinde kolera (vakası) bulunan bir vapurun İstanbul Boğazı'ndan geçmesinin uygun olmayacağını ifade etmişti.<sup>82</sup> Çar vapuru hakkındaki kesin karar 10 Kasım'da verilecekti. Buna göre vapurda iki kişi

---

<sup>80</sup> MUSM., s. 9-10, (20 Eylül 1910).

<sup>81</sup> MUSM., s. 16-17, (3 Teşrin-i Sanî 1910/3 Kasım 1910).

<sup>82</sup> MUSM., s. 12, (8 Teşrin-i Sanî 1910/8 Kasım 1910).

öldüğünden ve yedi şüphelinin de tahaffuzhanede bekletiliyor olmasından dolayı, karantinanın Manastırağzı'nda yapılmasına kadar verilmişti. Buna ek olarak vapur dezenfekte edilecek, vapura sıhhiye gardiyanları yerleştirilecek ve sonrasında Klazomen Tahaffuzhanesi'ne gönderilecekti.<sup>83</sup>

Bu vukuat sonrası Çar vapurundaki yolcuların iddiasını sorgulamak üzere Sinop Tahaffuzhanesi müfettişliğinden konu ile ilgili bir rapor kaleme almaları istenmişti. Tahaffuzhane müfettişinin raporuna göre Çar vapuru tahaffuzhaneye geldiğinde iki hacı hastaydı ve hastalar kolera hastanesine alınarak burada tecrit edilmişlerdi. Hastaların bakteriyolojik ve fizik muayeneleri sonucunda koleralı oldukları kesinleşmişti. Bu süreçte tecritteki hacılardan biri de vefat etmişti. Sıhhiye Meclisi'nin Rusya temsilcisi Dr. Valter, Sinop Tahaffuzhanesi'ne gelen hacı vapurlarının burada bulaşık hale geldiği ile ilgili suçlamanın doğru olmadığını, vapurlar Sinop'a gelmeden yolcuların kolera mikrobu aldıklarına yönelik fikrini beyan etmişti.<sup>84</sup>

Henüz Çar vapuru ile ilgili meseleler çözülmemişken 8 Kasım'da Sivastopol'dan Sinop'a gelen Odessa isimli vapur tahaffuzhanede yer olmadığından açıkta bekletiliyordu. 11 Kasım'da karantinaya alınan vapurdaki 1.300 hacı tahaffuzhanenin ikinci kordonuna yerleştirilmişti. Toplam altı kişinin hasta olduğu yolculardan üçü kısa sürede vefat etmişti.<sup>85</sup> Bunun üzerine karantina müddeti yedi gün daha uzatılmıştı. Karantinalarının beşinci gününde yedi gün daha karantinada bekletileceklerini öğrenen hacılar büyük bir endişeye kapılmışlardı. Sadaret'e çektikleri telgrafta Hicaz'a geç kalmaktan korktukları yazıyordu. Bu telgraf üzerine Sadaret, Sıhhiye Meclisi'nden eğer vapurda hastalık yoksa karantina müddetini uzatmamalarını istemişti.<sup>86</sup>

Sadaretin bu isteği sonraki vapurlar için de uygulanmıştı. Hacı taşıyan vapurlarda şüpheli görülen kişiler tahaffuzhanede tecrit ediliyor, diğer yolcular ise dezenfeksiyon işlemi ve karantina müddetini tamamladıktan sonra yollarına devam ediyorlardı. Aralık 1910 süresince Sinop Tahaffuzhanesi'ne gelen 3.000 hacı

<sup>83</sup> MUSM., s. 2-3, 8, (10 Teşrin-i Sanî 1910/10 Kasım 1910).

<sup>84</sup> MUSM., s. 19-20, (15 Teşrin-i Sanî 1910/15 Kasım 1910).

<sup>85</sup> MUSM., s. 19, (15 Teşrin-i Sanî 1910/15 Kasım 1910).

<sup>86</sup> BOA., BEO., 3824/286738, (3 Teşrin-i Sanî 1326/16 Kasım 1910).

arasından kolera sebebiyle tecrit edilen yirmi altı hacıdan yirmi üçü iyileşmiş olduklarından İstanbul'a gitmek üzere izin talebinde bulunmuşlar ve bu talepleri kabul edilmişti.<sup>87</sup>

### Sonuç

Ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmeler sonucunda XIX. yüzyılda kara yollarına alternatif olarak deniz yollarının kullanılmaya başlanması, Hicaz'a ulaşımın da çeşitlenmesine sebep olmuştu. Suriye ve Irak üzerinden Hicaz'a inen kara yolu eşkıya ve bedevi saldırıları sebebiyle oldukça tehlikeli idi. İç Asya'dan güneye inerek Hindistan üzerinden İngiliz buharlıları ile Hicaz'a ulaşan yol da kolera odaklarının Hindistan bölgesinde olmasından dolayı oldukça riskliydi. Bu noktada kara yollarının güvensizliği ve seyahat sürelerinin uzunluğu hem demiryolu hem de buharlı gemilerle gerçekleştirilen deniz yolu ulaşımının ön plana çıkmasına sebep olmuştu. Özellikle Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasından sonra Avrupalı kumpanyaların, burada ticaret haricinde yolcu da taşımaya başlamaları, yeni bir hac yolunun doğmasının başlıca sebeplerindendi. Elbette Rusya'nın iç kesimleri ile kıyı kentleri arasında hızla kurduğu demiryolu ağları da bu noktada oldukça önemli bir yere sahipti.

XIX. yüzyılda Rusya Müslümanlarının daha kolay ve hızlı bir şekilde Hicaz'a varmalarını sağlayan Karadeniz hac yolu, aynı zamanda Karadeniz kıyılarında koleranın yayılışının hızlanmasına da sebep olacaktı. Elbette Osmanlı Devleti'nin "*başkent in salgın hastalıklardan korunması*" politikasına ek olarak ortaya çıkan "*Hicaz'ın salgınlardan korunması*" politikası, batılı devletlerin Sıhhiye Meclisi ve bir konvansiyon halini alan uluslararası sıhhiye konferansları vasıtasıyla devletin iç işlerine müdahalelerini engelleme amacı güdüyordu. Bu bağlamda koleranın henüz Hicaz'a varmadan kontrol altına alınması oldukça önemliydi. Karadeniz hac yolunun yoğun olarak kullanıldığı bir dönemde tesis edilen Sinop Tahaffuzhanesi sadece İstanbul'un salgından korunması ve Karadeniz'deki gemi hareketliliği göz önüne alınarak kurulmamıştı. Rusya'dan Hicaz'a yapılan hac yolculuklarının yoğunluğu,

---

<sup>87</sup> MUSM., s.25, (15 Kanûn-i Evvel 1910/15 Aralık 1910); BOA., Dahiliye Nezareti İdari Evrakı (DH.İD.), 46/17, Lef 3, (11 Kanûn-i Evvel 1326/24 Aralık 1910).

tahaffuzhanenin inşası hususunda önemli bir dinamikti. Bir kompleks olarak tesis edilmiş olan bu kuruluştaki dezenfeksiyon istasyonları, kolera hastaneleri ve tecrit barakaları bulunuyordu. Askeri kordonlarla muhafaza edilen bu tahaffuzhane, hem sivil yolcuları hem de askerleri taşıyan gemiler ile yüklerinin dezenfekte edildiği, ayrıca yolcularının tecrit edilerek hastalık gösterip göstermediğinin gözlemlendiği önemli bir kurum olarak uzun yıllar hizmet vermiş, daha yolun başındayken Rusya'dan Hicaz'a gidecek gemilerin kontrolüne başlanması noktasında kilit bir konum teşkil etmişti.

## BİBLİYOGRAFYA

### 1. Arşiv Belgeleri

**Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**

**Bâb-ı Âli Evrak Odası Ayniyat Defterleri (BEO.AYN.d)**

**Bâb-ı Âli Evrak Odası Evrakı (BEO.)**

**Bâb-ı Âli Evrak Odası Nezaret Gelen-Diden Evrakı Defterleri (BEO. NGG.d)**

**Dahiliye Nezareti İdari Evrakı (DH.İD.)**

**Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî Evrakı (DH.MKT.)**

**İrade Dahiliye (İ. DH.)**

**İrade Hususi (İ.HUS.)**

**Meclis-i Umûr-ı Sıhhiye Mazbatası (MUSM.)**

**Procès-Verbal de la Séance du Conseil Supérieur de Santé (PSCSS.)**

**Sadaret Mektubi Mühimme Kalemî Evrakı (A.MKT.MHM.)**

**Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS.)**

**Zabtiye Nezareti Evrakı (ZB.)**

### 2. Süreli Yayınlar

**Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu (KVS.),** Kastamonu 1312.

**Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu (KVS.),** Kastamonu 1314.

**Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu (KVS.),** Kastamonu 1317.

**Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu (KVS.),** Kastamonu 1321.

### 3. Tetkik Eserler

AYAR, Mesut, **Osmanlı Devletinde Kolera, İstanbul Örneği (1892-1895)**, İstanbul 2007.

BALDRY, John, “The Ottoman Quarantine Station on Kamaran Island 1882-1914”, **Studies in History of Medicine**, vol. II/3, 1978, s. 3-138.

BEYDİLLİ, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve ‘Mîrî Ticâret’ Teşebbüsü”, **Bellekten**, c. LV/214, 1991, s. 687-755.

BOSTAN, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, **Bellekten**, c. LIX/225, 1995, s. 353-394.

BÖKE, Pelin, “İzmir Karantina Teşkilatının Kuruluşu ve Faaliyetleri (1840-1900)”, **Çağdaş Türkiye Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. VIII/18-19, 2009, s. 137-159.

GENCER, Ali İhsan, **Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)**, 2. Baskı, Ankara 2001.

**Geçmişin Fotoğraflarıyla Sinop Tarihi**, (haz. Zeki Zeynel Özcanoğlu vd.), Sinop 2007.

GREEN, Nile, “The Hajj as its Own Undoing: Infrastructure and Integration on the Muslim Journey to Mecca”, **Past and Present**, vol. 226, 2015, s. 193-226

GREEN, Nile, “The Rail Hajjis: The Trans-Siberian Railway and the Long Way to Mecca”, **Hajj: Collected Essays**, (Ed. Venetia Porter, Liana Saif), London 2013, s. 100-107.

GRIGORIEV, Serguei E., “Russian Muslims’ Pilgrimages to Makkah in the Early Twentieth-Century”, **Kingdom of Saudi Arabia in 100 Years-Studies and Researches**, (Ed. Fahd Al-Semmari), Riyadh 2008, s. 39-85.

GÜLER, Mustafa, “The Phenomenon of Pilgrimage (Hajj) in the Idil-Ural Region and the Approach of the Ottoman State Towards Pilgrims”, **Proceedings of the Third International Symposium on Islamic Civilisation in Volga-Ural Region**, İstanbul 2010, s. 123-136.

KANE, Eileen, “Odessa as a Hajj Hub: 1880s to 1910s”, **Russia in Motion: Cultures of Human Mobility Since 1850**, (Ed. John Randolph, Eugene M. Avrutin), Illinois 2012, s. 107-125.

Kasım İzzeddin, **Mekke-i Mükerrreme’de Kolera ve Hıfzıssıhha**, İstanbul 1327.

Kasım İzzeddin, **Hicaz Sıhhiye İdaresi Senevi Rapor, Hicaz'da Teşkilat ve Islahat-ı Sıhhiye, 1329 Senesi Hacc-ı Şerifi**, İstanbul 1328.

Kasım İzzeddin, **Hicaz Sıhhiye İdaresi Senevi Rapor, Hicaz'da Teşkilat ve Islahat-ı Sıhhiye, 1330 Senesi Hacc-ı Şerifi**, İstanbul 1330.

KHOLAIF, Ali İbrahim, **The Hijaz Vilayet 1869-1908: The Sharifate, The Hajj and The Bedouins of The Hijaz**, University of Wisconsin Yayınlanmamış **Doktora Tezi**, Wisconsin 1986.

KUNERALP, Sinan, "Osmanlı Yönetimindeki (1831-1911) Hicaz'da Hac ve Kolera", (çev. Münir Atalar), **OTAM**, s. 7, 1996, s. 497-511.

LOW, Michael Christopher, "Empire And The Hajj: Pilgrims, Plagues, And Pan-Islam Under British Surveillance, 1865-1908", **International Journal of Middle East Studies**, vol. XL/2, 2008, s. 269-290.

MCNEILL, William H., **Plagues and Peoples**, Oxford 1976.

NAGANAWA, Norihiro, "The Hajj Making Geopolitics, Empire, and Local Politics: A View from the Volga-Ural Region at the Turn of the Nineteenth and Twentieth Centuries", **Central Asian Pilgrims Hajj Routes and Pious Visits between Central Asia and the Hijaz**, (Ed. Alexandre Papas ve diğerleri), Berlin 2012, s. 168-197.

PAPAS, Alexandre, "Following Abdurreşid İbrâhîm, a Tatar Globetrotter on the Way to Mecca", **Central Asian Pilgrims Hajj Routes and Pious Visits between Central Asia and the Hijaz**, (Ed. Alexandre Papas ve diğerleri), Berlin 2012, s. 199-221.

PETERS, F. E., **The Hajj: The Muslim Pilgrimage to Mecca and The Holy Places**, Princeton 1994.

SARISAKAL, Baki, **Samsun'da Unutulmayan Olaylar**, Birinci Kitap, Samsun 2008.

SARIYILDIZ, Gülден, **Hicaz Karantina Teşkilatı (1865-1914)**, Ankara 1996.

SIBGATULLINA, Elfine, "19. ve 20. Yüzyıl Başında Rusya Müslümanlarının Hacca Gidiş Yolları", **Uluslararası Türk-İslam Dünyasının İslamiyete Katkıları Sempozyumu**, Isparta 2007, s. 521-524.

YAŞAYANLAR, İsmail, **Sinop, Samsun ve Trabzon'da Kolera Salgınları, Karantina Teşkilatı ve Kamu Sağlığı Hizmetleri (1876-1914)**, Uludağ Üniversitesi

Sosyal Bilimler enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı  
Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bursa 2015.

YILDIRIM, Nuran, “İstanbul Boğazı’nda Karantina Uygulamaları”, **Yeni Deniz Mecmuası**, s. 1, 2016, s. 45-61.

YILDIRIM, Nuran, “Tersane-i Âmire Fabrikalarında Tebhir Makinesi / Etiv Üretimi ve Kullanımı”, **14. Yüzyıldan Cumhuriyet’e Hastalıklar, Hastaneler, Kurumlar – Sağlık Tarihi Yazıları 1**, İstanbul 2014, s. 437-446.

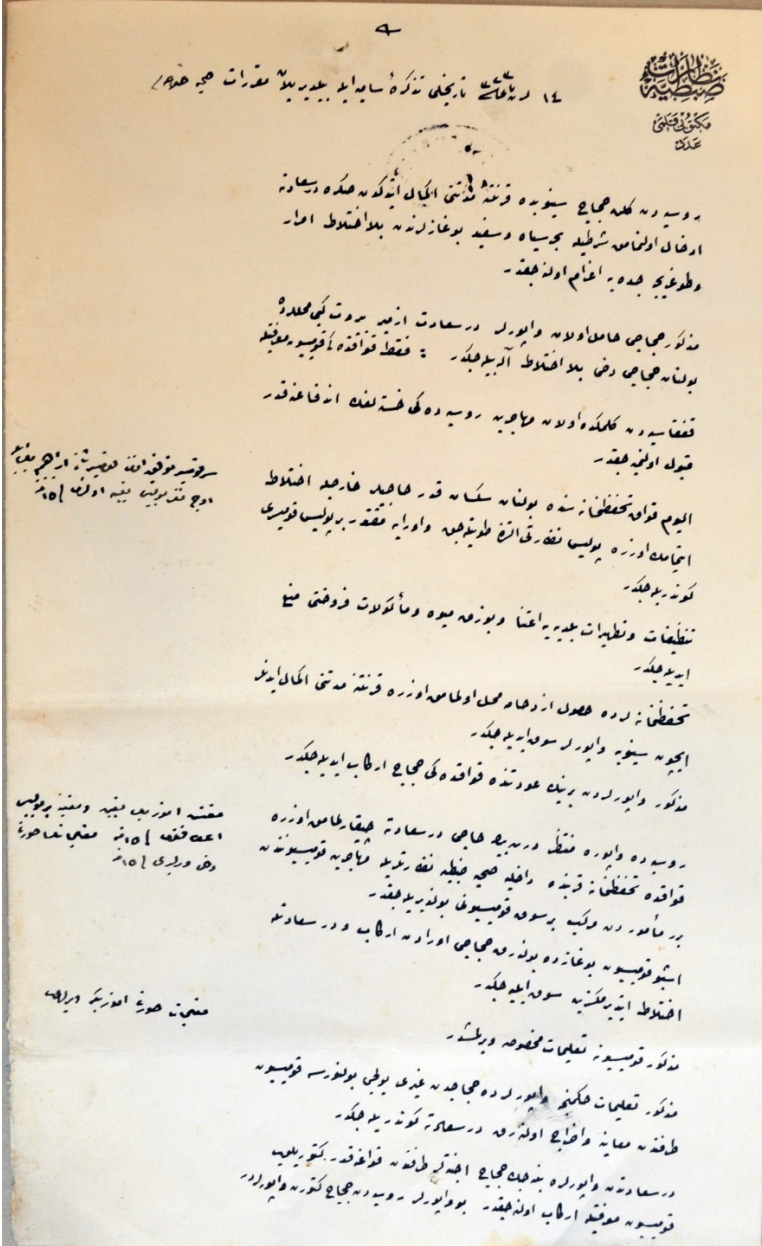
YILDIRIM, Nuran, **İstanbul’un Sağlık Tarihi**, İstanbul 2010.

YILMAZ, Özgür, “Karadeniz’in Uluslararası Ticaret’e Açılması ve Trabzon”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, c. II/7, 2009, s. 359-382.

YILMAZ, Özgür, **Tanzimat Döneminde Trabzon**, İstanbul 2014.

EKLER

Ek 1. Hicaz'a Giden Rusya Müslümanlarına İlişkin Yayınlanmış Hususi Talimatname



Kaynak: BOA, Zabtiye Nezareti, 46/78, Lef 4, (14 Teşrin-i Sani 1323/27 Kasım 1907).



## Ek 2. Talimatname Metni

14 Teşrin-i sâni 1323 tarihli tezkire-i sâmiye ile bildirilen mukarrarât-ı sıhhiye hülâsası Rusya'dan gelen hüccâc Sinob'da karantina müddetini ikmâl ettikten sonra Dersaadet'e idhâl olunmamak şartıyla Bahr-i Siyah ve Sefîd boğazlarından bilâ-ihtilât mürûr ve doğrudan Cidde'ye i'zâm olunacaktır.

Mezkûr hüccâcı hâmil olan vapurlar Dersaadet, İzmir, Beyrut gibi mahallerde bulunan hüccâcı dahi bilâ-ihtilât alabilecektir. Fakat Kavak'daki komisyon ma'rifetiyle Kafkasya'dan gelmekte olan muhâcirîn Rusya'daki hastalığın indifâ'ına kadar kabul olunmayacaktır.

El-yevm Kavak tahaffuzhânesinde bulunan seksen kadar hacılar hâricle ihtilât etmemek üzere polis nezâreti altında tutulacak ve oraya muktedir bir polis komiseri gönderilecektir.

Tanzîfât ve tathîrât-ı belediyeye itînâ ve bozuk meyve ve me'kûlât fûrûhtu men' edilecektir.

Tahaffuzhânelerde husûl-i izdihâma mahal olmamak üzere karantina müddetini ikmâl edenler için Sinob'a vapurlar sevk edilecektir.

Mezkûr vapurlardan birinin avdetinde Kavak'daki hüccâc irkâb edilecektir.

Rusya'da vapura muntazır dört bin hacı Dersaadet'e çıkarılmak üzere Kavak'da tahaffuzhâne kurbunda Dâhiliye, Sıhhiye, Zabtiye nezâretleriyle Muhâcirîn Komisyonu'ndan birer me'mûrdan mürekkep bir Sevk Komisyonu bulundurulacaktır.

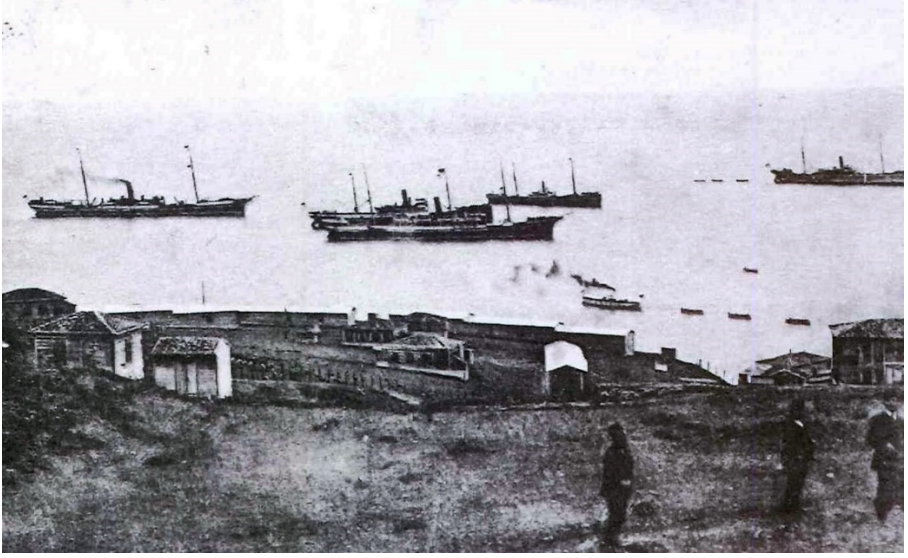
İşbu komisyon boğazda bulunan hüccâcı oradan irkâb ve Dersaadet'le ihtilât ettirmeksizin sevk eyleyecektir.

Mezkûr komisyona ta'lîmât-ı mahsûsa verilmiştir.

Mezkûr ta'lîmât hükmünce vapurlarda hüccâcdan gayrı yolcu bulunursa komisyon tarafından muayene ve ihrâc olunarak Dersaadet'e gönderilecektir.

Dersaadet'den vapurlara binecek hüccâc acenteler tarafından Kavak'a kadar götürülüb komisyon ma'rifetiyle irkâb olunacaktır. Bu vapurlar Rusya'dan hüccâc getiren vapurlardır.

**Ek 3.** Sinop Tahaffuzhanesi'nden Çekilmiş Bir Fotoğraf /Barakalar Bölgesi



**Kaynak:** Geçmişin Fotoğraflarıyla Sinop Tarihi, (haz. Zeki Zeynel Özcanoğlu vd.), Sinop 2007, s. 41.