

**ALMANCA SEYAHATNAMELER (1850-1912)  
TEMELİNDE TÜRKİYE'YE DAİR  
BİR KÜLTÜR ROTASI ÖNERİSİ  
Doktora Tezi**

**Aysel KAYA**

**Eskişehir 2020**

**ALMANCA SEYAHATNAMELER (1850-1912) TEMELİNDE  
TÜRKİYE'YE DAİR BİR KÜLTÜR ROTASI ÖNERİSİ**

**Aysel KAYA**

**DOKTORA TEZİ**

**Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı**

**Danışman: Prof. Dr. Şaduman HALICI**

**Eskişehir**

**Anadolu Üniversitesi**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Şubat, 2020**

*Bu tez çalışması BAP Komisyonunca kabul edilen 1708E470 no.lu proje kapsamında desteklenmiştir.*

## JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Aysel KAYA'ın "Almanca Seyahatnameler (1850-1912) Temelinde Türkiye'ye Dair Bir Kültür Rotası Önerisi" başlıklı tezi 25 Şubat 2020 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca **Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Anabilim Dalında, Doktora** tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Prof. Dr. Şaduman HALICI

Üye :Prof. Dr. Semra GÜNAY AKTAŞ

Üye :Prof. Dr. Medet YOLAL

Üye :Prof. Dr. Haşim ŞAHİN

Üye :Prof. Dr. Özcan YAĞCI

Doç. Dr. Mustafa KARACA  
Anadolu Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal  
Bilimler Enstitüsü Müdürü

## ÖZET

### ALMANCA SEYAHATNAMELER (1850-1912) TEMELİNDE TÜRKİYE'YE DAİR BİR KÜLTÜR ROTASI ÖNERİSİ

Aysel KAYA

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Şubat 2020

Danışman: Prof. Dr. Şaduman HALICI

Seyahatnameler, bir seyyahın veya gözlemcinin çeşitli amaçlarla ziyaret ettiği belli bir coğrafi bölgeye ve belirli bir döneme ait izlenimlerini anlattığı eserler olması bakımından önemli bilgi kaynaklarıdır. Bu araştırmanın amacı 1850-1912 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne çeşitli amaçlarla seyahat eden Alman ve Avusturyalı seyyahların seyahat izlenimlerinin incelenmesi ile dönemin Türkiye algısının ortaya konulması ve bu bağlamda günümüz kültür turlarında faydalanılmak üzere öneriler geliştirilmesidir. Bu noktadan hareketle çalışmada ele alınan seyahatnameler, araştırmacı tarafından okunup tercüme edildikten sonra seyyahların gezdiği yerler belirlenmiştir. Araştırma kapsamında birbirinden farklı meslek gruplarına mensup yedi seyyah tarafından Almanca olarak kaleme alınan seyahatnameler incelenmiştir. Bu seyyahlar; *Andreas David Mordtmann*, *Alfred Körte*, *Joseph Grunzel*, *Eduard von Bodemeyer*, *Karl Baedeker*, *Stefan von Kotze* ve *Richard von und zu Eisenstein*'dir. Seyyahların yoğun olarak gezdiği yerler belirlenerek İstanbul, Sakarya, Bilecik, Eskişehir, Bursa ve İzmit üzerinden bir rota oluşturulmuştur. Nitel yöntemin benimsendiği çalışmada Maxqda yardımıyla elde edilen kodlar dört tema altında toplanmıştır. Belirlenen temalar (1) Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı, (2) Doğal yapı, (3) Ekonomik yapı ve (4) Altyapı ve üstyapı şeklindedir. Çalışmanın sonuçları iki başlık altında verilmiştir. İlkinde seyyah ve seyahatnamelere yönelik genel tespitler verilmiştir. İkincisinde ise oluşturulan rota üzerindeki altı yerleşim yerine dair sonuçlar, belirlenen temalar altında ortaya konmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Turist rehberi, Seyahatname, Alman seyyahlar, Avusturyalı seyyahlar, Kültür rotası, Türkiye.



## ABSTRACT

### PROPOSING A CULTURAL ROUTE IN TURKEY ON THE BASIS OF TRAVELOGUES WRITTEN IN GERMAN (1850-1912)

Aysel KAYA

Department of Tourism Management

Anadolu University, Graduate School of Institute of Social Sciences, February 2020

Supervisor: Prof. Dr. Şaduman HALICI

Travelogues are important sources of information, since these are the recollections of travelers or observers describe their impressions on a certain geographical region that they visited for various purposes and a certain period. The purpose of this study is to reveal the perception of Turkey in that period by examining the impressions of German travelers, who visited the Ottoman Empire for various purposes between 1850 and 1912, and to bring some suggestions for today's cultural tours. From this viewpoint, the travelogues discussed in this study were read and translated by the researcher, and the places that the travelers visited were designated. Within the scope of this research, the travelogues written in German language by seven different travelers, who were members of different occupational groups, were reviewed. These travelers are Andreas David Mordtmann, Alfred Körte, Joseph Grunzel, Eduard von Bodemeyer, Karl Baedeker, Stefan von Kotze and Richard von und zu Eisenstein. The places most commonly visited by the travelers were designated and a route through Istanbul, Sakarya, Bilecik, Eskişehir, Bursa, and Iznik was created. In this qualitative study, the codes obtained via Maxqda were grouped under four themes. These themes are: (1) Historical, Social, and Cultural Structure, (2) Natural Structure, (3) Economic Structure, and (4) Infrastructure and Superstructure. The results of the research were given under two titles. The general evaluations regarding the travelers and the travelogues were discussed in the first part. The route and the findings regarding these six settlements on this route were discussed under the themes in the second part.

**Keywords:** Tour guide, Travelogue, German travelers, Austrian travelers, Culture route, Turkey.

## TEŞEKKÜR

Sektör deneyimi sonrasında akademisyenliğe attığım adımda çoğu insanın “genç” yaşta kavuştuğu, bana “geç” yaşta kısmet olan doktora tez çalışmamı tamamlamamda minnettar olduğum çok insan var... Doktora ders dönemimde “öğreticiliğine” hayran olduğum, bana tez konumun seçiminden başlayarak, araştırma ve yazım süresince destek olan, sürecin gerginliğini keyfe çevirmeyi başaran, her çeviri sonrasında bulduklarımız karşısında birlikte heyecanlandığım, birlikte sevindiğim çok değerli danışmanım Prof. Dr. Şaduman HALICI’ya sonsuz teşekkür ediyorum. Tezimin şekillenmesinde çok değerli görüşleri ile beni yönlendiren, uzun sunumlarıma sabır gösteren, her defasında kolayca ulaşabildiğim çok değerli hocalarım Prof. Dr. Haşim ŞAHİN’e ve ayrıca haritalandırmada katkılarıyla Prof. Dr. Semra GÜNAY AKTAŞ’a çok teşekkür ediyorum. Tez jürimde yer alarak çalışmamın şekillenmesinde çok değerli görüşleri ile bana destek olan Prof. Dr. Medet YOLAL’a ve Prof. Dr. Özcan YAĞCI’ya teşekkürlerimi sunuyorum.

Almanca bilgimizin buluşturduğu turizm konulu ortak pek çok çalışmamızda, bilimsel görüşlerine çok önem verdiğim, beni çok yönlü bakış açısı ile yönlendiren, içinden çıkamadığım çevirilerime destek olan çalışma arkadaşım Doç. Dr. Mehmet Han ERGÜVEN’e sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum. Tez konumun belirlenmesinde etkili olan, benim her türlü çalışmamda yanımda olan, bilgisi, detaycılığı, araştırmacı kişiliği ile destek veren, arkadaşım, dostum, kız kardeşim Dr. Öğr. Üyesi Duygu YETGİN’e çok teşekkür ediyorum. Başta ulaşamadığım bir seyahatnamemi, zengin kütüphanesinden arayıp bana hemen temin eden hocam, abim Öğr. Gör. M. Tekin KOÇKAR’a ve seyyahların gezdiği yerleri haritalandırma konusunda bana destek olan Burhan CAN’a sonsuz minnettarım. Uzun tez yazım sürecinde benim her soruma sabırla cevap veren, destek olan arkadaşım Arş. Gör. Dr. Arzu TOKER’e teşekkürlerimi iletiyorum. Son olarak da doktora öğrencisi anneye sahip olmanın verdiği ağırbaşlılık ve olgunlukla bana her zaman destek olan, yüreklendiren, güç veren çocuklarım DİLARA ve SOYHAN’a sonsuz teşekkürlerimi ve sevgilerimi sunuyorum. Ayrıca buraya isimlerini sığdıramadığım birçok akademisyen arkadaşıma, hocama, dostuma ve geniş aileme de... İyi ki hayatıma dokundunuz...

**Aysel KAYA**

**Şubat 2020**

13.03/2020

### ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BELGESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalardan bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilemeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmamın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı”yla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

İmza

*AYSEL KAYA*

Adı-Soyadı

## İÇİNDEKİLER

|                                                                       |                                  |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....                                            | Hata! Yer işareti tanımlanmamış. |
| ÖZET .....                                                            | iii                              |
| ABSTRACT.....                                                         | iv                               |
| TEŞEKKÜR .....                                                        | v                                |
| ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BELGESİ .....                         | Hata! Yer işareti tanımlanmamış. |
| İÇİNDEKİLER .....                                                     | vii                              |
| TABLolar DİZİNİ.....                                                  | x                                |
| HARİTALAR DİZİNİ .....                                                | xi                               |
| 1. GİRİŞ .....                                                        | 1                                |
| 1.1. Sorun .....                                                      | 8                                |
| 1.2. Amaç .....                                                       | 10                               |
| 1.3. Önem .....                                                       | 11                               |
| 1.4. Sınırlılıklar .....                                              | 13                               |
| 2. BİLGİ KAYNAĞI OLARAK SEYAHATNAMELER .....                          | 14                               |
| 2.1. Çalışmada İncelenen Seyyahların Biyografileri.....               | 19                               |
| 2.1.1. Andreas David Mordtmann (1811 Oberharz-1879 İstanbul) .....    | 19                               |
| 2.1.2. Alfred Körte (1866 Berlin-1946 Leipzig) .....                  | 21                               |
| 2.1.3. Joseph Grunzel (1866 Bohemya - 1934 Viyana) .....              | 22                               |
| 2.1.4. Eduard von Bodemeyer (1854 Schlesien-1918 Berlin) .....        | 23                               |
| 2.1.5. Karl Baedeker (1801 Essen-1859 Koblenz) .....                  | 24                               |
| 2.1.6. Stefan von Kotze (1869 Oschersleben-1909 Oschersleben).....    | 27                               |
| 2.1.7. Richard von und zu Eisenstein (1837 Viyana, 1913 Londra) ..... | 28                               |
| 2.2. Çalışmada İncelenen Seyyahların Anadolu'ya Geliş Amaçları.....   | 29                               |
| 2.2.1. Andreas David Mordtmann .....                                  | 29                               |
| 2.2.2. Alfred Körte .....                                             | 32                               |
| 2.2.3. Joseph Grunzel.....                                            | 33                               |
| 2.2.4. Eduard von Bodemeyer .....                                     | 34                               |
| 2.2.5. Karl Baedeker .....                                            | 36                               |
| 2.2.6. Stefan von Kotze .....                                         | 37                               |

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| 2.2.7. Richard von und zu Eisenstein .....        | 38  |
| 3. YÖNTEM .....                                   | 40  |
| 3.1. Verilerin Elde Edilmesi .....                | 40  |
| 3.2. Verilerin Analizi.....                       | 44  |
| 3.3. Önerilen Kültür Rotasının Belirlenmesi.....  | 45  |
| 4. BULGULAR.....                                  | 46  |
| 4.1. Seyahatnamelerde İstanbul.....               | 46  |
| 4.1.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı ..... | 46  |
| 4.1.2. Doğal yapı .....                           | 59  |
| 4.1.3. Ekonomik yapı .....                        | 61  |
| 4.1.4. Altyapı ve üstyapı.....                    | 72  |
| 4.2. Seyahatnamelerde Sakarya.....                | 88  |
| 4.2.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı ..... | 89  |
| 4.2.2. Doğal yapı .....                           | 91  |
| 4.2.3. Ekonomik yapı .....                        | 96  |
| 4.2.4. Altyapı ve üstyapı.....                    | 98  |
| 4.3. Seyahatnamelerde Bilecik .....               | 102 |
| 4.3.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı ..... | 102 |
| 4.3.2. Doğal yapı .....                           | 106 |
| 4.3.3. Ekonomik yapı .....                        | 108 |
| 4.3.4. Altyapı ve üstyapı.....                    | 110 |
| 4.4. Seyahatnamelerde Eskişehir .....             | 115 |
| 4.4.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı ..... | 115 |
| 4.4.2. Doğal yapı .....                           | 128 |
| 4.4.3. Ekonomik yapı .....                        | 134 |
| 4.4.4. Altyapı ve üstyapı.....                    | 147 |
| 4.5. Seyahatnamelerde Bursa.....                  | 155 |
| 4.5.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı ..... | 156 |
| 4.5.2. Doğal yapı .....                           | 162 |
| 4.5.3. Ekonomik yapı .....                        | 166 |
| 4.5.4. Altyapı ve üstyapı.....                    | 177 |
| 4.6. Seyahatnamelerde İznik .....                 | 198 |
| 4.6.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı ..... | 198 |

|                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------|-----|
| 4.6.2. Doğal yapı .....                                        | 202 |
| 4.6.3. Ekonomik yapı .....                                     | 203 |
| 4.6.4. Altyapı ve üstyapı.....                                 | 203 |
| 5. SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER.....                            | 212 |
| 5.1. Seyyahlar ve Seyahatnamelere Yönelik Genel Tespitler..... | 212 |
| 5.2. Yerleşim Merkezlerine Yönelik Genel Tespitler.....        | 218 |
| 5.3. Çalışmanın Katkıları ve Öneriler.....                     | 221 |
| KAYNAKÇA.....                                                  | 224 |
| ÖZGEÇMİŞ                                                       |     |

## TABLÖLER DİZİNİ

|                                                                                                       |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Tablo 1.1.</b> Seyahatnamelerde Anadolu, Küçük Asya, Türk ve Osmanlı Sözcüklerinin Kullanımı ..... | 4   |
| <b>Tablo 2.1.</b> Andreas David Mordtmann'ın Seyahat Ettiği Tarihler ve Yerler .....                  | 31  |
| <b>Tablo 2.2.</b> Alfred Körte'nin Seyahat Ettiği Tarihler ve Yerler .....                            | 33  |
| <b>Tablo 2.3.</b> Eduard von Bodemeyer'in Seyahat Ettiği Tarihler ve Yerler.....                      | 35  |
| <b>Tablo 2.4.</b> Richard von und zu Eisenstein'in Seyahat Ettiği Tarihler ve Yerler.....             | 39  |
| <b>Tablo 3.1.</b> Araştırma Kapsamında İncelenen Seyahatnameler .....                                 | 43  |
| <b>Tablo 3.2.</b> Seyahatnamelerde Elde Edilen Temalar ve Kodlar .....                                | 45  |
| <b>Tablo 4.1.</b> Anadolu Demiryolu Hatlarının Tamamlanma Süreci (1890-1892).....                     | 63  |
| <b>Tablo 4.2.</b> Anadolu Demiryolu Hatlarının Tamamlanma Süreci (1894-1896).....                     | 63  |
| <b>Tablo 4.3.</b> Anadolu Demiryollarının Sağladığı İstihdam (1894-1895).....                         | 64  |
| <b>Tablo 4.4.</b> Anadolu Demiryolları ile Taşınan Yük ve Elde Edilen Gelir (1894-1895)..             | 64  |
| <b>Tablo 4.5.</b> İstanbul Pera'daki Birinci Sınıf Konaklama İşletmeleri (1905 ve 1912 Yılları).....  | 80  |
| <b>Tablo 4.6.</b> İstanbul Pera'daki İkinci Sınıf Konaklama İşletmeleri (1905).....                   | 83  |
| <b>Tablo 4.7.</b> Anadolu Demiryollarının Tamamlanma Aşaması .....                                    | 136 |
| <b>Tablo 4.8.</b> Birinci ve İkinci Sınıf Vagon Fiyatları (1905).....                                 | 136 |
| <b>Tablo 4.9.</b> Lületaşının Avusturya-Macaristan Gümrük Bölgesine İhracatı .....                    | 146 |
| <b>Tablo 4.10.</b> Lületaşının Avusturya-Macaristan Gümrük Bölgesinden İhracatı .....                 | 146 |
| <b>Tablo 4.11.</b> 1847 Yılı Gemlik Limanı İhracat Verileri .....                                     | 172 |
| <b>Tablo 4.12.</b> Bursa ve İlçelerindeki İpek Dokumacılığında Ürün Tutarı .....                      | 173 |



## HARİTALAR DİZİNİ

|                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Harita 2.1.</b> Andreas David Mordtmann'ın Seyahat Ettiği Yerler .....       | 32 |
| <b>Harita 2.2.</b> Alfred Körte'nin Seyahat Ettiği Yerler .....                 | 33 |
| <b>Harita 2.3.</b> Joseph Grunzel'in Seyahat Ettiği Yerler .....                | 34 |
| <b>Harita 2.4.</b> Eduard von Bodemeyer'in Seyahat Ettiği Yerler .....          | 36 |
| <b>Harita 2.5.</b> Karl Baedeker'in Seyahat Ettiği Yerler .....                 | 37 |
| <b>Harita 2.6.</b> Stefan von Kotze'nin Seyahat Ettiği Yerler .....             | 38 |
| <b>Harita 2.7.</b> Richard von und zu Eisenstein'in Seyahat Ettiği Yerler ..... | 39 |
| <b>Harita 3.1.</b> Seyyahların Gezdiği Yerler .....                             | 42 |
| <b>Harita 4.1.</b> İstanbul'daki Oteller ve Lokantalar (1905) .....             | 84 |

## GÖRSELLER DİZİNİ

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Görsel 4.1.</b> Galata Köprüsü ve Pera .....                    | 53  |
| <b>Görsel 4.2.</b> “Keyf” Yapan Erkekler .....                     | 54  |
| <b>Görsel 4.3.</b> Kapalıçarşı .....                               | 56  |
| <b>Görsel 4.4.</b> İncir Paketleyen Türk ve Rum Kadınlar .....     | 68  |
| <b>Görsel 4.5.</b> Osmanlı'da hamallar .....                       | 74  |
| <b>Görsel 4.6.</b> Tokatlıyan Oteli .....                          | 81  |
| <b>Görsel 4.7.</b> Dikilitaş Kaidesi (Theodosius Oberliski) .....  | 86  |
| <b>Görsel 4.8.</b> Eskişehir İstasyon Binası .....                 | 154 |
| <b>Görsel 4.9.</b> Bursa'da Bir İpek Atölyesi .....                | 161 |
| <b>Görsel 4.10.</b> Bursa Yeşil Cami'nin İçinden Bir Görüntü ..... | 189 |
| <b>Görsel 4.11.</b> Bursa Kükürtlü Kaplıcası .....                 | 196 |

## 1. GİRİŞ

İnsanlar, yüzyıllardan beri çeşitli amaçlarla seyahat etmektedir. Bilinmeyen uzak yerlere duyulan özlem, merak ve bilgi edinme isteği, insanları uzun yolculuklar yapmaya güdülemiştir. Böylece seyahat edenlerin gezdikleri yerler hakkında deneyimlerini anlattıkları uzun ve detaylı yazılar, planlar, haritalar, taslak çizimler ve fotoğraflar içeren seyahatnameler yazmalarını sağlamıştır. Seyahatin kültür tarihini yazarken insanların seyahat esnasında yaşanabilecek tüm tehlike ve zorlukları göze alarak yola çıktığını belirten Löschburg (1998) seyahate iten güdüleri; mesafelere bakılmaksızın diğer yerlere duyulan merak, öğrenme, eğlenme, dünya haritasının genişletilmesine katkıda bulunma, macera arayışı, gelir ve kâr elde etme hırısı, hastalıklara şifa arama isteği, politik ve ekonomik çıkarlar olarak sıralamıştır. Ona göre 17. yüzyılda seyahate çıkmak, rahat olmayan araçlardan, sert yataklardan ve uygun olmayan koşullardan şikâyet ederek yolculuğu detaylarıyla anlatmak moda haline gelmiş ve böylece ilk turizm hareketlenmesi de başlamıştır. Bunu takiben Avrupa sosyetesinin davetlerine, kutlamalarına ve eğlencelerine yönelik Grand Tour'lar düzenlenmiştir. Bu seyahatler, sonrasında gerçek bir öğrenme isteğine ve merak kaynaklı eğitim seyahatlerine dönüşmüştür (Löschburg, 1998).

Avrupa'da başlayan bu hareketliliğin Osmanlı topraklarına yansımaları, Avrupa ile siyasî, ekonomik, kültürel ve askerî ilişkilerin gelişmesi ve artması ile birlikte 15. ve 16. yüzyıllardan itibaren olmuştur. Ancak asıl seyahatler 19. yüzyıldan sonra hız kazanmıştır. Bu yüzyıl, Osmanlı toplumunun modernleşmeye başladığı yıllardır. Toplumu modernleşmeye yönelten sadece değişen dış dünyanın zorlaması değildir. Avrupa daha 15. yüzyılda dünyanın diğer yerlerini tanıtan seyahatnameleri okurken ve Rönesans'tan bu yana değişimin farkında iken Doğu toplumları ancak 19. yüzyılda yaşadığı zamanın ve değişen dünyanın farkına varmıştır (Ortaylı, 2015a). Bu farkındalığın temelinde pek çok neden vardır. On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük devletler sömürgeci bir siyaset izlemeye başlamışlardır. Endüstriyel üretimin artması ve bunu besleyecek hammaddeye ihtiyaç duyulması, Avrupalıları sömürgeciliğe itmiştir (Yılmaz, 2012). On dokuzuncu yüzyılda Alman sanayiinin gelişmesi, ticaretin Almanya dışına taşmasını sağlamıştır. Bu durum sermaye ve şirketleşme hareketleri ile birlikte Alman nüfusunu dışarıya yerleştirmek isteyen kolonyalist bir düşünceyi de eyleme geçirmiştir. On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Almanlar, Osmanlı topraklarına yerleşmeyi ciddi

olarak düşünmüşlerdir. Ancak 1871’de birliğini sağlayabilen Alman İmparatorluğu; İngiltere, Fransa ve Çarlık Rusyası’na göre kolonileşmede geç kaldığı için yeni bir nüfuz politikasına yönelmiştir. Almanlar, yayılmacı politikalarını topraktan çok ekonomik, siyasi ve askeri ilişkilerle sağlamak istemiştir. Kolonyalist ülkelerden kendisine kalan, yakın ve engel görmeden sızabileceğini düşündüğü tek alan Osmanlı Devleti’dir ve Osmanlı Devleti 19. yüzyılın ikinci yarısında orduda ve mülki yönetimde Balta Limanı Ticaret Sözleşmesi’nde kabul edilen liberalizm ve Osmanlı pazarının Avrupalı devletlere açılması ile kapılarını Alman nüfuzuna açmıştır (Ortaylı, 2015b).

Bu dönemde Osmanlı Ordusunu yenileştirme çabaları ile von Moltke ve von der Goltz gibi birçok Alman subayı gelmiş, Alman Hükümeti’ne ve Osmanlı makamlarına sayısız rapor sunmuş, makale ve kitap yayınlamışlardır (Yılmaz, 2012). 1878 Berlin Kongresi ile Avrupa kıtasındaki topraklarının önemli bir kısmını kaybeden Osmanlı Devleti, ekonomik olarak Avrupa sermayesi tarafından baskı altına alınmıştır. Bu noktada Türkiye’nin doğal zenginliklerinin tekelleri imtiyazlar halinde yabancılara verilmesi süreci hızlanmıştır. 26 Ağustos 1890’da Alman İmparatorluğu ve Osmanlı Devleti arasında imzalanan Ticaret Antlaşması ile Almanlara ve tüm Avrupa devletlerine tanınan imtiyazlar artmıştır. Almanların Osmanlı topraklarına asıl nüfuz etmesi, Berlin-Bağdat demiryollarının yapım hakkını alması ile birlikte olmuştur (Ortaylı, 2015b). Almanlar 1889-1890 kışında demiryolu yapımının imtiyazını alarak yapımına başlamışlardır (Grunzel, 1897). Tüm bu tarihsel gelişmeler Almanların Osmanlı Devleti’ne yaptıkları seyahatleri arttırmıştır. Dolayısı ile bu seyahatlerde yazılan seyahatnameler, Osmanlı’nın siyasi, toplumsal, kültürel ve ekonomik hayatına ilişkin birinci elden kaynak niteliği taşımaktadır.

Aslında Anadolu toprakları hakkında yazılan seyahatnamelerin sayısı binleri geçmektedir. “Herodot Tarihi” ile Ksenefon’un “Onbinlerin Ricadı” en eski eserler olarak gösterilmektedir (Sağlam, 2013). Yüzyıllardan bu yana Anadolu’ya gelen seyyahlar, yazılarını hem kendi dillerinde hem de yaşadıkları dönemin en yaygın kullanılan dillerinde yayımlamışlardır. Seyahatnameler öncelikle Fransızca ağırlıklı iken 19. yüzyılda İngilizce yazılanlarda artış görülmektedir. On dokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru Almanca seyahatnamelerin sayısı artmıştır (Baykara, 2013).

Çalışmada seyahatnamelerin elde edilmesi aşamasından sonra araştırmacı tarafından Türkçeye çevrilen eserlerin içerikleri incelenmiş ve seyyahların gezdiği yerler belirlenmiştir. Von Bodemeyer gibi atla seyahat eden bir doğabilimci, Bolkar Dağı’na

kadar gezmıştır. Diğer seyyahlar, seyahatlerinde çoğunlukla demiryolunu tercih ettikleri için gezdikleri rotalar, İstanbul-Ankara demiryolu hattı üzerinde bulunan yerlerdir. Buradan da Kütahya, Afyon, Konya, Bursa ağırlıklı olarak seyahatlerine devam etmişlerdir. Seyyahların gezdikleri rotalar, Anadolu'ya geliş amaçları kısmında verilmiştir.

Seyahatnamelerin yazıldığı 1850-1912 yılları, Osmanlı Devleti'nin Balkanlarda toprak kaybetmeye başlamasına rağmen halen büyük bir alana sahip olduğu dönemdir. Türkiye Cumhuriyeti'nin henüz kurulmadığı dönemde yazılan seyahatnamelerde bu topraklardan, aynı coğrafi bölgeyi tanımlayan Anadolu (Anatolien) ve Küçük Asya (Kleinasien) ile çoğunlukla Türkiye (Türkei), kısmen de olsa Osmanlı İmparatorluğu (Osmanisches Reich) olarak bahsedilmiştir. Tablo 1'de bu sözcüklerin kullanımlarına ilişkin örnekler verilmiştir.

**Tablo 1.1.** *Seyahatnamelerde Anadolu, Küçük Asya, Türk ve Osmanlı Sözcüklerinin Kullanımı*

| Seyyahın Adı                         | Yer adı olarak           | Sıfat olarak                                                         | Millet olarak                                      | Ülke Yönetimi ile ilgili                                              |
|--------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| <b>Andreas David Mordtmann</b>       | Anatolien                | die türkischen Ortsnamen<br>( <i>Türk yer adları</i> )               | die Türken<br>( <i>Türk erkekleri</i> )            | die türkische Regierung<br>( <i>Türk Hükümeti</i> )                   |
|                                      | Kleinasien               |                                                                      |                                                    | der Pascha ( <i>paşa</i> )                                            |
|                                      | Türkei                   | die osmanischen Studien<br>( <i>Osmanlı çalışmaları</i> )            |                                                    | Minister des Auswärtigen<br>( <i>Dışişleri Bakanlığı</i> )            |
|                                      |                          |                                                                      |                                                    | der englische Botschafter<br>( <i>İngiliz elçi</i> )                  |
|                                      |                          |                                                                      |                                                    | der französische Botschafter<br>( <i>Fransız elçi</i> )               |
| <b>Joseph Grunzel</b>                | Kleinasien               | die anatolische Bahn<br>( <i>Anadolu demiryolları</i> )              | die Türken<br>( <i>Türk erkekleri</i> )            | die türkische Regierung<br>( <i>Türk Hükümeti</i> )                   |
|                                      | Anatolien<br>(sayıca az) | das anatolische Eisenbahnnetz<br>( <i>Anadolu demiryolları ağı</i> ) | die Türkin<br>( <i>Türk kadını</i> )               | die osmanischen Blüteperiode<br>( <i>Osmanlı'nın gelişme dönemi</i> ) |
|                                      | Türkei                   | der türkische Tabak<br>( <i>Türk tütünü</i> )                        | die Osmanen<br>( <i>Osmanlılar</i> )               |                                                                       |
|                                      |                          | die osmanischen Baudenkmäler<br>( <i>Osmanlı anıtları</i> )          | der Anatolier<br>( <i>Anadolulu erkek</i> )        |                                                                       |
|                                      |                          |                                                                      |                                                    |                                                                       |
| <b>Richard von und zu Eisenstein</b> | Kleinasien               | die anatolische Bahn<br>( <i>Anadolu demiryolları</i> )              | die Türken<br>( <i>Türk erkekleri</i> )            | Sultan Osman und Urchan<br>( <i>Sultan Osman ve Orhan</i> )           |
|                                      |                          | die türkische Sprache<br>( <i>Türk dili</i> )                        | die türkischen Frauen<br>( <i>Türk kadınları</i> ) | Osmanisches Reich<br>( <i>Osmanlı İmparatorluğu</i> )                 |
| <b>Eduard von Bodemeyer</b>          | Klein-Asien              | Anatolische Bahn<br>( <i>Anadolu demiryolları</i> )                  | die Türken<br>( <i>Türk erkekleri</i> )            | das türkische Konsulat<br>( <i>Türk Konsoloslugu</i> )                |
|                                      | Anatolien                |                                                                      |                                                    |                                                                       |
|                                      | Türkei                   | Türkisches Geld (Türk parası)                                        | die Türkin<br>( <i>Türk kadını</i> )               |                                                                       |
|                                      |                          | der türkische Käse<br>( <i>Türk peyniri</i> )                        | der Anatolier<br>( <i>Anadolulu erkek</i> )        |                                                                       |
|                                      |                          | die Bank Ottomane<br>( <i>Osmanlı Bankası</i> )                      |                                                    |                                                                       |

**Tablo 1.1.** (Devam) *Seyahatnamelerde Anadolu, Küçük Asya, Türk ve Osmanlı Sözcüklerinin Kullanımı*

|                         |                        |                                                                  |                                          |                                                                |
|-------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <b>Karl Baedeker</b>    | Kleinasien             | die kleinasiatischen Eisenbahnen ( <i>Anadolu demiryolları</i> ) | der Türke ( <i>Türk erkeği</i> )         | das türkische Staatsgebiet ( <i>Türk bölgesi</i> )             |
|                         | Türkei                 | die anatolische Bahn ( <i>Anadolu demiryolu</i> )                |                                          | Wali ( <i>vali</i> )                                           |
|                         |                        | der türkische Hafen ( <i>Türk limanı</i> )                       |                                          | Sandschaks ( <i>sancaklar</i> )                                |
|                         |                        | Asiatisches Ufer ( <i>Asya kıyıları</i> )                        |                                          | Mutessarif ( <i>mutasarrıf</i> )                               |
|                         |                        | Bank Ottomane ( <i>Osmanlı Bankası</i> )                         |                                          | Kaimakam ( <i>kaymakam</i> )                                   |
| <b>Alfred Körte</b>     | Kleinasien             | die anatolische Bahn ( <i>Anadolu demiryolları</i> )             | der Anatolier ( <i>Anadolulu erkek</i> ) | die osmanische Ritterzeit ( <i>Osmanlı Şövalyelik Dönemi</i> ) |
|                         | Anatolien              |                                                                  |                                          |                                                                |
|                         | Türkei                 | der anatolische Bauer ( <i>Anadolulu çiftçi</i> )                | die Türken ( <i>Türk erkekleri</i> )     | die osmanische Sultane ( <i>Osmanlı sultanları</i> )           |
|                         |                        | das türkische Haus ( <i>Türk evi</i> )                           |                                          | Osmanisches Reich ( <i>Osmanlı İmparatorluğu</i> )             |
|                         |                        | die kleinasiatische Hochebene ( <i>Küçük Asya yaylası</i> )      |                                          |                                                                |
| <b>Stefan von Kotze</b> | Anatolien              | die anatolische Bahn ( <i>Anadolu demiryolları</i> )             | die Türken ( <i>Türk erkekleri</i> )     | die türkischen Grossherrn ( <i>Türk padişahları</i> )          |
|                         | Kleinasien (sayıca az) | Türkischer Kaffee ( <i>Türk kahvesi</i> )                        | die Türkinnen ( <i>Türk kadınları</i> )  | die osmanische Glanzzeit ( <i>Osmanlı'nın parlak dönemi</i> )  |
|                         | Türkei                 | das türkische Dorf ( <i>Türk köyü</i> )                          |                                          |                                                                |
|                         |                        |                                                                  |                                          |                                                                |

**Kaynak:** Yazar tarafından derlenmiştir.

Bu çalışmada, Türkiye’de henüz akademik çalışmalara konu olmamış ve tam metinlerine ulaşılan Alman ve Avusturyalı seyyahlar tarafından Almanca yazılmış seyahatnameler ele alınacaktır. Seyyahların 19. yüzyıl sonlarında ve 20. yüzyıl başlarındaki Osmanlı Devleti’ne dair izlenimlerini farklı alanlardaki açılardan görebilmek için değişik mesleklerden seyyahların kaleme aldığı seyahatnameler incelenecektir. Çalışmaya dahil edilen seyyahlar ve seyahatnameler incelendiğinde, onların bir gezgin olmanın çok ötesinde Alman Devleti’nin izni ile gelmiş, hatta

görevlendirilmiş kişiler oldukları görülecektir. Çalışma, 1850-1859 yılında<sup>1</sup> kaleme alınan seyahatname ile başlayıp 1912 yılında yazılan seyahatname ile sonlandırılacaktır.

İncelenen ilk seyahatname, Alman şarkiyatçı Andreas David Mordtmann'ın mektuplarının yer aldığı eserdir. Mordtmann Kuzeybatı Anadolu'dan yola çıkarak Pontus<sup>2</sup> içinden Kapadokya'ya, oradan Misya bölgesine, Kuzeydoğu Anadolu'ya ve Bursa üzerinden Çanakkale'ye ve Karadeniz kıyılarına seyahat etmiştir. Mektuplarında daha çok toplumsal yaşam, antik kentler, doğal ve kültürel yapı üzerine bilgiler vermiştir. İkinci seyahatnamede aynı zamanda ekonomist olan Joseph Grunzel, Anadolu Demiryolları Şirketi'nin kuruluşuna, Haydarpaşa'dan başlayan demiryolu hatlarının nereye, hangi tarihte ve kaç kilometresinin tamamlandığına, personelin istihdam durumuna, şirketin gelirlerine ve demiryolları üzerinden taşınan yük trafiğine dair detaylı bilgi vermiştir. Üçüncü seyahatname yüzbaşı rütbeli asker olan ve "Baron" anlamına gelen "Freiherr" unvanını kullanan Richard (Freiherr) von und zu Eisenstein'in eseridir ve görsel malzemeleri ile dikkat çekmektedir. Gezdiği bölgelere dair 458 fotoğraf, beş harita, meteorolojik izlenimlere yönelik yedi tablo ve bir seyahat haritası yayınlamıştır.

Dördüncü seyahatname doğabilimci Eduard von Bodemeyer'e aittir ve araştırma gezisine çıktığı coğrafyada birçok bitki, böcek ve kelebek türünü keşfetmiştir. Kendisinden sonra Anadolu'ya gelecek lepidopterologlara<sup>3</sup>, koleopterologlara<sup>4</sup>, botanikçilere, ornitologlara<sup>5</sup> ve doğabilimleri ile ilgilenenlere eseri ile yol gösterici olmak istemiştir. Keşfettiği birçok böcek, kelebek ve kuş türünü, koruma altında ülkesine götürmeyi de ihmal etmemiştir. Turistlere yönelik rehber kitapları yayıncısı olan Karl Baedeker'in 1905 yılında yayımlanmış olan eseri ise beşinci seyahatname olacaktır. Bu eser, hem bir seyahat rehberi oluşu hem de seyahatin türü, konaklama ve yemek, dil, rehber, kamu güvenliği, seyahat zamanı, seyahat giderleri, donanımlar (ekipmanlar), para, pasaport, gümrük, konsolosluk, posta, telgraf gibi Osmanlı Devleti'ni ziyaret edeceklerin seyahat ve yaşamlarını kolaylaştıracak detaylı bilgiler içermektedir<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Andreas David Mordtmann, seyahatlerini 1850-1859 yılları arasında gerçekleştirmiş olsa da yayım yılı 1925'tir. Ancak bu çalışmada seyahat dönemi itibariyle ele alınan ilk eser niteliğindedir.

<sup>2</sup> Seyahatnamede Karadeniz kıyılarından Pontus şeklinde bahsedilmiştir. Andreas David Mordtmann 1858 yılında Heinrich Barth ile birlikte Trabzon'dan Üsküdar'a uzanan bir Anadolu yolculuğuna çıkmış ve bunu kitap olarak yayımlamıştır. Mordtmann'ın seyahatnamesinden başlangıç noktası başta olmak üzere anlatılan güzergâh açısından farklıdır (Barth, 2017).

<sup>3</sup> Lepidopteroloji, kelebekleri inceleyen bilim dalıdır.

<sup>4</sup> Koleopteroloji, entomolojinin bir dalı olup böceklerle ilgilenmektedir.

<sup>5</sup> Ornitoloji, kuşları inceleyen bilim dalıdır.

<sup>6</sup> Baedeker günümüzde de yayınlarına devam etmekte olup bu çalışmada tarih aralığına uygun olmasından dolayı 1905 yılındaki yayını tercih edilmiştir.



Altıncı seyahatname dilbilimci Alfred Körte'ye aittir. Kardeşi arkeolog Gustav Körte ile Gordion'da ilk kazıyı gerçekleştiren kişidir. Bu çalışmanın alanı içerisindeki yerler hakkında bilgi vermesi bakımından tercih edilen Körte'nin eserinde; Haydarpaşa'dan Ankara'ya, Eskişehir'den Kütahya'ya yaptığı seyahatinde Anadolu'daki Selçuklu yapıları, Eskişehir'deki lületaşı ocakları ve kolera salgını, İnönü'nün karantina altına alınması, Anadolu'daki Ermeniler ve Türklerin ulusal çabaları, Anadolu'daki (Frigya Bölgesi) termal kaynaklar, hamam gelenekleri, Afyonkarahisar'daki mermer ocaklarına dair detaylı bilgiler yer almaktadır. Yedinci seyahatname olan ve macera ve sömürge kitapları yazarı Stefan von Kotze'nin eseri ise İstanbul'dan başlayarak Bilecik, Eskişehir ve Afyon'a kadar olan seyahatini kaleme alan roman tarzında yazılmıştır.

Yapılan bu çalışma akademik katkısına ek olarak turist rehberliği ve seyahat acentacılığı bağlamında sektöre de katkı sağlamayı amaçlamaktadır. Bu nedenle çevirisi yapılan seyahatnamelerde ulaşılan bilgiler, bu katkı gözetilerek değerlendirilmiş ve veriler buna göre tasnif edilmiştir. Bu şekilde çalışmanın çıkış noktası olan 1850-1912 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne çeşitli amaçlarla seyahat eden Alman ve Avusturyalı seyyahların seyahat izlenimlerinin incelenmesi ile dönemin Türkiye algısının ortaya konulması sonucunda belirlenen alt amaçlara da ulaşılacak ve günümüz kültür turlarında faydalanmak üzere bir kültür rotası önerilecektir.

Bu araştırmanın alt amaçlarından biri olan “Alman seyyahların seyahat güzergâhı üzerinde Avrupa Konseyi Kültürel Rotalar Enstitüsü'nün belirlediği ölçüt ve temalara uygun bir rota belirlemek ve belirlenen bu rotanın sertifikalandırılması için girişimlerde bulunmaktır” noktasından hareketle, çalışmada incelenen tüm seyyahların geçtiği ve hakkında detaylı bilgi verdiği ortak noktalar tespit edilmiştir. Rotanın belirlenmesinde, ele alınan yedi seyahatnamede yer alması, turizme uygun olması, hâlihazırdaki turizmi farklılaştırmaya yönelik öneriler getirilebilmesi etkili olmuştur. Buna göre şu noktalar rota için uygun bulunmuştur: İstanbul, Sakarya, Bilecik, Eskişehir, Bursa ve İzmit. Seyahatnamelerin sadece bu rotaya ilişkin bilgileri tercüme edilmiştir. Bu noktalar için ulaşılan bilgiler önce manuel olarak analize tabi tutulmuş, ancak verilerin yoğun ve karmaşık oluşu analizi zorlu hale getirdiği için bilgisayar destekli nitel analiz programı Maxqda'dan yararlanılmıştır. Analiz sürecinde metinler okunarak kodlar çıkarılmış ve bu kodlar dört ana tema altında toplanmıştır. Bu temalar (1) Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı, (2) Doğal yapı, (3) Ekonomik yapı ile (4) Altyapı ve üstyapı şeklindedir.

### 1.1. Sorun

Turizm, Türkiye ekonomisine önemli katkı sağlayan sektörlerden biridir. 2014 yılına kadar hem turizm gelirlerinde hem de turist sayısında hızlı bir artış gösteren turizm sektörü, 2016 yılında politik, ekonomik ve terör gibi sebeplerden dolayı TUIK (2017) verilerine göre 22 milyar dolarlık gelir düzeyine gerilese de ülke ekonomisi için önemini halen korumaktadır. Turizm sektörünün en önemli aktörlerinden olan turist rehberleri, ziyaret edilen yerler hakkında turistlere bilgi vererek o yer hakkında sahip oldukları imajın oluşumunda ve değişiminde önemli rol oynamakta ve anlatıları ile turistlerin yaşayacakları tur deneyimlerinin kalitesini etkilemektedir (Yetgin, 2017, s. 27). Bilgi aktarıcı rol üstlenen turist rehberlerinin tur esnasında gezilen yerin tarihi, ekonomik, demografik, toplumsal yapısını ve coğrafi özelliklerini birinci elden kaynağa dayalı olarak anlatmaları bu bağlamda farklılık yaratacak, anlatımı zenginleştirecektir. Seyahatnamelerde; ziyaret edilen yerlerdeki ibadethaneler, hamamlar, yerleşim yerleri, yeraltı zenginlikleri, ulaşım ve konaklama olanakları, eğitim kurumları, halkın geçim kaynakları, gelenekleri ve görenekleri, kullandıkları deyim, atasözleri gibi folklorik özellikler, salgın hastalıklar vb. bilgiler yer almaktadır.

Dünyadaki siyasal, sosyal ve ekonomik yönden yaşanan hızlı değişim dikkate alındığında, önceki dönemlerde var olan somut ve somut olmayan mirasın bazılarının kaybolduğu veya kaybolmaya yüz tuttuğu görülmektedir. Seyyahın izlenimlerini detaylı bir biçimde kaleme aldığı seyahatnameler; kısa hikâyeleri, seyahat deneyimleri, fotoğrafları, plan ve haritaları ile o dönem hakkında farklı bilgi ve belgeler içeren kaynaklardır. Her seyyahın deneyimi farklıdır ve seyahatnamede yer alan bilgiler günümüz kaynaklarında yer almamış olabilir. Seyahatnamelerin incelenmesi ile elde edilecek olan bu bilgiler, turist rehberleri için farklı bir kaynak oluşturacaktır. Ayrıca anlatımı daha etkili hale getirerek turistlerin memnuniyet düzeylerini de arttıracaktır. Bütün bunlar için de yardımcı kaynak olarak seyahatnamelerin değerlendirilmesine ihtiyaç vardır.

Alanyazında akademik tezler incelendiğinde seyahatnamelerin büyük çoğunluğunun Tarih ya da Türk Dili ve Edebiyatı bölümlerinde lisansüstü çalışmalarda değerlendirildiği görülmektedir. Bununla birlikte Doğu Dilleri ve Edebiyatı, Halkbilim, Eğitim ve Öğretim, Sosyoloji, Din, Batı Dilleri ve Edebiyatı, Kamu Yönetimi, Fransız Dili ve Edebiyatı, Mimarlık, Tekstil Mühendisliği, Ekonomi, Müzik, Sanat Tarihi, Bilgi ve Belge Yönetimi, Uluslararası İlişkiler ve Coğrafya Anabilim Dallarında doktora ve

yükseklisans çalışmalarına rastlanmakla birlikte turizm alanında lisansüstü tez çalışması henüz yapılmamıştır. Bu alanlarda yapılan çalışmaların odağında yoğun olarak Evliya Çelebi'nin seyahatnamesi vardır. Özellikle Türkiye konusunda yabancı seyyahların, yabancı seyyahlar arasında da Alman seyyahların seyahatnameleri ve bunların Türkiye hakkındaki izlenimleri ele alınsa da turizm bakış açısıyla değerlendirilmemiştir. Dolayısıyla böyle bir eksikliğin giderilmesi, başta turizm olmak üzere pek çok alandaki eksikliği doldurmaya katkıda bulunacaktır.

Türkiye'de turizmin çeşitlendirilmesi bağlamında, yeni kültür rotalarının oluşturulması gittikçe önem kazanmaktadır. Bu rotalar Kültür Rotaları Planlama Rehberi'nde (ÇEKÜL Vakfı, 2015, s. 16) iki şekilde yer almaktadır: (1) Tarihin belirli bir döneminde gerçekten kullanılmış ulaşım güzergâhları, (2) geçmişte kullanılmamış ancak çeşitli amaçlarla günümüzde planlanmış ve geliştirilmiş rotalar. Bu çalışma ile oluşturulması planlanan kültür rotası, ilk gruba girmektedir. Bölgeler arası etkileşimin gerçekleşmesine de aracı olan birinci gruba ait rotalardaki tarihsel yolların günümüze ulaşmış kalıntılarını izlemek mümkün olabilmekte; anıtsal yapılar gözlemlenebilmektedir. Bu grupta İpek Yolu, Baharat Yolu, İstiklal Yolu, Via Appia ve Haçlı Yolu gibi ticaret ve göç yolları, kutsal ve askeri güzergâhlar yanında Büyük İskender Yolu, Evliya Çelebi Yolu ve St. Paul Yolu gibi tarihi kişiliklerin güzergâhları da ele alınmaktadır (ÇEKÜL Vakfı, 2015, s. 16-17). Bu bağlamda incelendiğinde bir seyyahın izlenimleri üzerinden oluşturulan tek rota, Evliya Çelebi Yolu'dur. Türkiye'de yabancı seyyahların gözlemlerine dayanarak oluşturulmuş bir rota henüz mevcut değildir. Türkiye'de yapılan araştırmalarda, Anadolu algısının hep içten bakışla sınırlı kaldığı düşünülmektedir.

Bu çalışmada incelenen Almanca seyahatnameler, farklı meslek gruplarına mensup kişiler tarafından yazıldığı için kendi mesleklerine ait izlenimleri ile disiplinler arası bir bakış açısı da sağlamaktadır. Belirtilen dönem (1850-1912) itibariyle siyasi, askeri, ekonomik amaçlarla Türkiye'ye ilgisi artan Almanların ya da Almanca konuşan seyyahların yazdığı seyahat notlarında, detaylı ve bilimsel anlatımlar yer almaktadır. Buradan hareketle turizmin çeşitlendirilmesi bağlamında; seyahatnamelerdeki anlatımlarla şekillendirilecek, kültür turistlerine bu seyyahların gezdiği rotaları günümüz ile harmanlayarak deneyimleme fırsatı sunabilecek farklı bir kültür rotasına gereksinim duyulmaktadır.

## 1.2. Amaç

Bu araştırmanın ana amacı 1850-1912 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne çeşitli amaçlarla seyahat eden Alman ve Avusturyalı seyyahların seyahat izlenimlerinin incelenerek dönemin Türkiye algısının ortaya konulması ve bu bağlamda günümüz kültür turlarında faydalanılmak üzere öneriler geliştirilmesidir. Araştırmada; şarkiyatçı, dilbilimci, ekonomist, doğabilimci, yayınevi sahibi, macera ve sömürge kitapları yazarı ve asker olan yedi seyyahın seyahat ettiği altı yerleşim yerinin tarihsel, toplumsal ve kültürel, doğal, ekonomik yapıları ile altyapısına ve üstyapısına değinilecektir. Çalışmanın alt amaçları ise şunlardır:

- a. Osmanlı Devleti'ni ziyaret eden Almanca konuşan seyyahların seyahat amaçlarını ortaya koymak
- b. Almanca konuşan seyyahların ziyaret ettiği şehirlerin tarihi ile ilgili kaleme aldığı bilgiler çerçevesinde kuruluşundan 20. yüzyılın başına kadar Osmanlı tarihine bakış açılarını ortaya koymak
- c. Almanca konuşan seyyahların Osmanlı Devleti'nin tarihsel, toplumsal ve kültürel yapısı hakkındaki izlenimlerini, bu çerçevede tarihsel kimlik, milliyet, nüfus, kişiler, kurumlar, gelenekler, yeme-içme, zaman algısı ve hastalıklar vb. gibi toplumsal özelliklerini ortaya koymak
- d. Almanca konuşan seyyahların ziyaret ettiği yerlerin doğal yapısı hakkındaki izlenimlerini, bu çerçevede coğrafi konum, yer şekilleri, fauna, flora ve iklim vb. gibi özelliklerini ortaya koymak
- e. Almanca konuşan seyyahların Osmanlı Devleti'nin ekonomik yapısı hakkındaki izlenimlerini, bu çerçevede geçim kaynakları, ticaret, yeraltı zenginlikleri, kullanılan para birimleri ve istihdam vb. gibi ekonomik özelliklerini ortaya koymak
- f. Almanca konuşan seyyahların Osmanlı Devleti'nin altyapı ve üstyapısı hakkındaki izlenimlerini, bu çerçevede ulaşım, konaklama, yerleşim yerleri ve yapılar vb. hakkındaki izlenimlerini ortaya koymak
- g. Elde edilen bulgulara dayanarak seyahat edilen yerlerin durumunu hem incelenen dönem içerisinde hem de günümüz koşulları ile kıyaslamak
- h. Seyahat edilen güzergâh üzerinden bir yol haritası çıkarmak

- i. Belirlenen yol haritası üzerinde özelde Alman turistlere, genelde Türkiye’yi ziyaret edecek tüm turistlere Almanca konuşan seyyahların seyahat ettiği şehirleri deneyimleme fırsatı sunmak
- j. Yazım dili Almanca olan ve daha önce Türkçeye çevrilmemiş bu seyahatnamelerin incelenmesi ile turizm alanının yanı sıra tarih, coğrafya, ekonomi, arkeoloji gibi disiplinlere akademik bakımından katkı sağlamak
- k. Önerilen rotanın değerlendirilmesi durumunda konaklama, yeme-içme, boş zaman aktiviteleri, hediyelik eşya vb. gibi ihtiyaçların karşılanması ile sektöre katkı sağlamak ve koruma kullanma dengesine dikkat ederek sürdürülebilir bir turistik ürün geliştirmek.

### 1.3. Önem

Seyahatnameler genel anlamda seyyahın gezdiği yerler hakkında detaylı bilgi vermesi bakımından önemli kaynaklardır. On yedinci yüzyılda, seyahat etme ve yolculuk deneyimlerini detaylı anlatma modası ile ilk turizm hareketlenmesi başlamıştır. Devamında ise Avrupalı zengin gençlere yönelik eğitim ve eğlence amaçlı Grand Tour adı verilen seyahatler düzenlenmiştir (Löschburg, 1998). Geçen yüzyıllarda teknolojinin ve ulaşım olanaklarının gelişmesi, ülkeler arasındaki siyasi ve ekonomik ilişkilerin değişimi, turizm ve seyahat hareketlerini de etkilemiştir. Dünya’daki değişimden Osmanlı Devleti de olumlu veya olumsuz etkilenmiştir. Bu çalışmanın konusunu oluşturan seyahatnamelerin yazıldıkları yıllarda (1850-1912) Osmanlı Devleti’nin doğal yapısı, altyapısı/üstyapı, toplumsal ve kültürel yapısı ile ekonomik yapısına ilişkin detaylı bilgilere bu çalışma ile ulaşılmıştır. Bu çalışma, incelenen dönem ve rota kapsamında hem Anadolu’daki değişimi hem de Alman ve Avusturyalı seyyahların seyahat imkânlarını günümüz ile kısıtlı da olsa karşılaştırmak bakımından önemlidir. Bunun yanı sıra Ortaylı’nın da (1987) belirttiği gibi seyahatnameler, yeni zaman Avrupalısının portresini çizmeye, düşünce yapısını ve dünya görüşünü anlamaya yardımcı kaynaklar olarak da değerlendirilmelidir.

Araştırma kapsamında ele alınan *Andreas David Mordtmann*, *Alfred Körte*, *Joseph Grunzel*, *Eduard von Bodemeyer*, *Karl Baedeker*, *Stefan von Kotze* ve *Richard von und zu Eisenstein* tarafından kaleme alınan seyahatnameler Almanca olup, Türkçeye çevirisi bulunmamaktadır. Bu araştırmanın alt amaçları çerçevesinde seyahatnameler öncelikli olarak Türkçe alanyazına kazandırılacaktır. Genelde Tarih Anabilim Dalı’nda araştırma

yapanlarca birinci elden kaynak olarak değerlendirilen ve tarihsel bir bakış açısıyla ele alınan seyahatnamelerin bu çalışma ile ilk kez turist rehberlerine yine birinci elden kaynağa dayalı veriler sunması, turizm alanyazınına katkı sağlaması bakımından önemlidir.

Son yıllarda turistik ürün çeşitlendirmesine yönelik çalışmalarda artış gözlenmektedir. Bu çalışmalar Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü, UNESCO, Avrupa Konseyi Kültürel Rotalar Enstitüsü ve Türkiye’de Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından da desteklenmektedir. Çalışmalar arasında Kültür Yolları projeleri de mevcuttur. UNESCO, Doğu ve Batı arasındaki karşılaşmalardan kaynaklanan karmaşık kültür etkileşimlerini vurgulamak ve Avrasya halklarının zengin ortak mirasını şekillendirmelerine yardımcı olmak amacıyla 1988 yılında “İpek Yolu’nun İntegral Çalışmaları: Diyalog Yolları” başlıklı 10 yıllık proje gerçekleştirmiştir. Ayrıca, geçmişte sürdürülmüş olan Arabistan Planı, Kafkasya Planı, Orta Asya’da kültürlerarası diyalog, Akdeniz Programı ve Endülüs Yolu projeleri de UNESCO’nun uluslararası alanda yaptığı kültür yolları projelerine örnektir (UNESCO, 2017). Bunun yanı sıra Kültür ve Turizm Bakanlığı, UNESCO Türkiye Millî Komisyonu, FRİGKÜM Girişimi ve Bilkent Üniversitesi işbirliği ile 21-22 Şubat 2011 tarihlerinde düzenlenen “Kültürel Yollar ve Rotalar Eğitim Çalıştayı”nda kültür rotalarının Avrupa’daki ve Türkiye’deki konumu, kültürel rotalar konusundaki standartlar, sorunlar, çözüm önerileri tartışılmıştır. Bu çalıştayın sonunda hazırlanan raporda kültürel rotaların sertifikalandırılmasında Avrupa Konseyi tarafından sekiz tema belirlenmiştir. Bunlar arasında altıncı sırada yer alan “Ticari yollar ve deniz yolları” teması bu çalışmanın önemi ile örtüşmektedir. Bu noktada Alman seyyahların izlenimlerinden yola çıkarak oluşturulacak bir kültür rotası, Türkiye’deki turizmin çeşitlendirilmesi bağlamında önemlidir.

Avrupa Kültürel Rotalar Enstitüsü tarafından bir rotanın Avrupa Konseyi Kültürel Rotalar programına dahil edilebilmesi için aranan ölçütler; bir Avrupa teması taşıması, eylem kategorilerinde tanımlanan işlevleri yerine getirmesi, araştırılmış olması, Avrupa’nın çeşitliliğinin bir anlatımı ya da yorumu olması, genç Avrupalılarda bilinç arttırmaya yönelik bir işlevi olması, Avrupa vatandaşlığını vurgulaması, yaratıcı bir yönü olması ve üretim zincirine yeni halkalar eklemesi, turizme ve sürdürülebilir kalkınmaya katkıda bulunması ve Avrupa ağları içinde yer alması şeklinde sıralanmıştır (Kültürel Yollar ve Rotalar Eğitim Çalıştayı Raporu, 2011). Bu çalışmanın sonunda oluşturulması

amaçlanan Kültür Rotası'nın da bu bağlamda genelde Türkiye turizmine, özelde ise rotanın ge e e i bölgelere katkı sa layabilece i d    n lmektedir.

#### 1.4. Sınırlılıklar

Bu  alı mada *Andreas David Mordtmann, Alfred K rte, Joseph Grunzel, Eduard von Bodemeyer, Karl Baedeker, Stefan von Kotze* ve *Richard von und zu Eisenstein* 'a ait yedi seyahatname incelenecektir. Osmanlı Devleti'nin son dönemleri olan 19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın ba larında askeri, ekonomik, siyasi ve bilimsel amaçlarla çok sayıda Alman, Fransız, İngiliz ve Avusturyalı seyyah Anadolu'yu ziyaret etmiştir. Ancak burada ele alınmayan Anadolu'ya gelen diğer seyyahların notlarının tümüne ulaşılması, Türkçeye  evrilmesi ve değerlendirilmesi mümkün olmamaktadır. Çünkü yüzyıllardır Anadolu'ya seyyahlar gelmektedir ve bunlar seyahatnamelerini farklı dillerde yazmışlardır. Araştırmacının İngilizce, Almanca, Fransızca, Arapça gibi farklı dillere hakim olması ve Anadolu'ya dair yazılan tüm seyahatnamelere ulaşması oldukça zordur. Ayrıca  alı ma sonunda oluşturulacak kültür rotası, incelenen yedi seyyahın ziyaret ettiği tüm bölgeleri kapsamamaktadır. Rotanın oluşturulmasında, seyahatnamelerde hakkında en fazla bilgiye ulaşılan ve co raf i olarak birbirine yakın olup ulaşımı kolay olan yerleşim yerleri seçilmiştir. Bahsi geçen durumlar, bu çalışmanın sınırlılığını olu urmaktadır.

## 2. BİLGİ KAYNAĞI OLARAK SEYAHATNAMELER

Seyahatnameler, bir seyyahın veya gözlemcinin çeşitli amaçlarla ziyaret ettiği belli bir coğrafi bölgeye ve belirli bir döneme ait izlenimlerini anlattığı eserler olması bakımından önemli bilgi kaynaklarıdır. Türk Dil Kurumu'na göre seyahatname, Arapça *siyāhat* ve Farsça *nāme* sözcüklerinin bileşiminden oluşmakta ve “bir yazarın gezip gördüğü yerlerden edindiği bilgi ve izlenimlerini anlattığı eser” şeklinde tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu Sözlükleri, 2019). Madran (1985) seyahatnameyi “bir kişi veya bir kurulun ülke içinde veya dışında yaptığı gezilerde gördüklerini ve duyduklarını anlatan yapıtlardır” şeklinde tanımlamıştır. Tarih boyunca çeşitli amaçlarla seyahate çıkan insanlar, seyahatleri esnasında veya döndüklerinde gezdikleri yerler hakkında notlar tutmuşlar, bunları bazen bir rapor halinde sunmuşlar, bazen de kitaplaştırmışlardır.

Bu çalışmanın konusunu oluşturan, Anadolu'ya gelen seyyahların izlenimlerinin incelenmesi ile Osmanlı ve Türk imgesinin ortaya konulmasına yönelik çalışmalar alanyazında mevcuttur. Bu çerçevede Batı Dil ve Araştırmaları Dergisi 1969 yılında “Türkiye Hakkında Seyahatnameler” başlıklı özel sayısını yayımlamıştır. Eserde yer alan makaleler arasında Önen (1969) 16. yüzyılda Alman seyahatnamelerinde Türkiye'yi incelemiştir. Önen, Almancada Türk adının ve Türk kavramının yeni bir anlam kazanmasında, bu dönemde yazılmış seyahatnamelerin önemli rolü olduğunu belirtmiştir. Uzmen (1969a) 19. yüzyılın sonlarındaki yabancı seyahatnameleri incelediği çalışmasında Türkiye'nin tarihi, politikası, savaş tarihi, ticareti, coğrafyası ve arkeolojik zenginliklerinin pek çok İngiliz seyyah tarafından ele alındığını belirtmiş ve çalışmasını bu alt başlıklarda kurgulamıştır. Uzmen (1969b) bir diğer çalışmasında, aynı dönemde gelen Dorina L. Neave adlı bir İngiliz kadın seyyahın İstanbul izlenimlerini kaleme almıştır. Bu çalışmasında İstanbul'un siyasi ve toplumsal yaşamı, İstanbul'un bazı turistik yerleri ve 1894 yılındaki depremde bahsetmiştir. Öncel (1969) ise 18. yüzyıl sonlarında Anadolu'ya gelen İtalyan seyyah Giambattista Casti'nin Türkler hakkındaki izlenimlerini aktarmıştır.

Anadolu Üniversitesi 1985 yılında “I. Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu” düzenlemiştir. Sempozyumda üç Türk, altı Avusturyalı ve üç Alman öğretim üyesi tarafından sunulan bildiriler, Türkçe ve Batı dillerinde çevirileriyle sunulmuştur. Açılış konuşmasında ulaşım güçlüklerinin büyük boyutlarda yaşandığı dönemlerde, toplumların birbirlerini ve birbirlerinin kültürlerini tanıma aracı olarak



seyahatnamelerden yararlanıldığı vurgulanmıştır (Büyükerşen, 1985, s. 3). Mumcu (1985) Almanca yazılmış seyahatnameler ve bu türe giren eserlerin tanıtımı konusunda yaptığı konuşmada 19. yüzyılda özellikle Balkan politikası nedeniyle Avusturyalı “bilgin seyyahların” Anadolu’ya ilgisi nedeniyle, Almanların yazdığı raporların ve seyahatnamelerin sayısında artış olduğunu belirtmiştir. Yirminci yüzyılın başlarını ise askeri ve siyasi amaçlarla Anadolu’ya gelen askerlerden dolayı Almanca yazılmış seyahatnamelerin sayısının en yoğun olduğu dönem olarak göstermiştir. Ortaylı (1985) Türkiye üzerine yazılmış seyahatnameleri Aydınlanma Dönemi öncesi ve sonrası olarak iki tarihsel bölüme ayırmıştır. Aydınlanma öncesi seyahatnamelerde Avrupalılar tüm önyargılarına rağmen Türkiye’ye yabancı bir obje gibi, tarafsız ve merak duygusuyla bakmışlardır. Ortaylı (1985) on altıncı yüzyıl seyahatnamelerinden öncekileri, insan olayını anlamak bakımından daha sağlıklı bulmuştur.

Aydınlanma Dönemi sonrasındaki seyahatnamelerde ise önyargıların yerini bilimsel düşünce almıştır. Seyyah artık antropolog karakterine bürünmüştür (Ortaylı, 1985). Strauss (1985), Alman seyahatnamelerinde Türk ve Rum/Yunan tasvirlerini ele almıştır. Önsoy (1985) 13. yüzyıldan başlayarak seyyahlar ve diplomatlar tarafından yazılan metinleri veya Türkiye’de bulundukları sürede tespit edilen anıları sunmuştur. Schiffer (1985) çalışmasında 19. yüzyıl seyahatnamelerinde Türk kadını ve Türk erkeği imajını ele almıştır. Önalp (1985) İspanyol seyahatnamelerinde Türk imajını, Akgün (1985) ise diğerlerinden farklı olarak 19. yüzyıl başlarında gelerek yaklaşık yüz yıl kalan Amerikalı Protestan misyonerlerin raporlarında Türk imajını incelemiştir. Arda (1985) ise İsviçre kütüphanelerindeki seyahatnameler üzerine bibliyografik bir çalışma yapmıştır.

Göksel (2003) 1821-1876 arası dönemdeki Osmanlı İmparatorluğu hakkındaki seyahatnameleri analiz ederek Osmanlı İmparatorluğu ve Türklerle ilgili İngiliz seyyahların düşünce ve yargılarının oluşumuna ve gelişimine dikkat çekmeyi amaçlamıştır. Çalışma sonucunda 1853-1856 Kırım Savaşı sonrasında emperyalist öğelerin arttığı ve Türklerin hem sömürgeci hem sömürülen ikileminde algılandığı tespit edilmiştir. Şahin (2005) çalışmasında İngiliz seyyahlar W.Wittman (1803), R.R.Madden (1829), C.Fellows (1852), E.J.Davis (1879), W.J.J.Spry’nin (1895) Türkiye ve Türklere bakış açısını incelemiştir. Çalışmada 19. yüzyıl öncesi döneme göre İngiliz seyyahların Türkiye ve Türkleri daha objektif ve önyargısız tasvir ettikleri sonucuna ulaşılmıştır. Gürer (2010) 17., 18. ve 19. yüzyıl dönemlerinde Osmanlı İmparatorluğu’na gelen

Fransız seyyahların Osmanlı toplumuna bakış açısını ve bunun nedenlerini araştırmıştır. Çalışmada, Haçlı seferlerinden bu yana Türklerle ilişki içinde olan Fransızların bakış açılarının ve önyargılarının oluşturduğu imgelerin Fransız toplumunun zihnine yerleştiği sonucuna ulaşılmıştır. Umunç (2013) İngiliz seyahatnamelerinde Doğu ve ötekilik bağlamında Türk kimliğini incelemiştir. Çalışmanın sonucunda Türkiye ve Türklerin, Batılı toplumlar tarafından düşsel Doğu ile ötekiliğin oluşturduğu bir ikilemin simgesi olarak görüldüğü belirtilmiştir. İngiliz seyyahlar Lady Mary Wortley Montagu ve Richard Chandler’i bu ikilemin örnekleri olarak incelemiştir.

Ünal (2013) 16. yüzyıl ile 19. yüzyıl arasındaki dönemde yazılan seyahatnameler üzerinden Türklere karşı nefret ve hayranlığı ele aldığı çalışmasında von Moltke, Edmond Amicis ve İngiliz denizcisi Adolphus Slade’in gözlemlerine yer vermiştir. Altunbay (2015) 16. ve 19. yüzyılları arasındaki yabancı seyahatnamelerde Osmanlı Devleti’nde yaşayan kadınlara yönelik Avrupalıların bakış açısını ortaya koyan bir çalışma yapmıştır. İncelediği seyahatnamelerde haremın gizliliğine dikkat çekerek günümüzde çarpıtılarak aktarılan harem hayatı hakkında fazla bilgi bulunmadığına vurgu yapmıştır. Düğer (2015) çalışmasında Osmanlı kadını Batılı kadın seyyahların gözünden incelemiştir. Osmanlı Devleti’ne gelen seyyahların Osmanlı kadını tasvir ederken zihninde şekillendirdiği biçimde bir kadın imgesi oluşturduğuna vurgu yaparak bu bağlamda kadın seyyahların erkek seyyahlara göre daha objektif olduğu görüşünü öne sürmüştür. Böylece Anadolu’ya gelen kadın seyyahlar, Osmanlı kadını ile ilgili yerleşik ve yanlış olan bilgilerin düzeltilmesinde etkili olmuştur. İnal (2018) 19. yüzyılda İngilizce yazılmış 115 seyahatnameyi incelediği çalışmasında, Anadolu’da sosyal kültürel ve ekonomik yaşama dair detaylı bilgiler vermiştir.

Seyahatnamelerin 19. yüzyıldaki Türk toplumuna yönelik bazı önyargıların ortadan kaldırılmasında ve coğrafyanın tanınmasında önemli olduğunu belirtmiştir. Altunbay (2013) Fransız mozaikçisi Pretextat Lacomte’un sanat ve zanaatkârlar ile ilgili izlenimlerini yazmıştır. Uygur (2015) Fransız seyyah ve büyükelçi Edouard Antoine Thouvenel’in raporlarını değerlendirmiş ve Thouvenel’in hayatının en önemli ve verimli dönemi olan 1855-1863 yılları arasındaki Osmanlı Devleti’nin askeri, siyasi ve diplomatik alanlardaki yapısal değişiklikleri ve toplumsal değişimleri incelenmiştir. Uysal (2013) ise Alman seyyahlar Ludwig Ross (1806-1859) ve Eduard Wapphäus’un (1846) eserlerinde Anadolu’ya Alman göçmenleri yerleştirme düşüncesini ele almıştır. Almanların izlediği akılcı politikalardan dolayı Colmar von der Goltz, Helmuth von

Moltke, Franz Carl Endres gibi birçok Alman asker de Osmanlı Devleti'ne gelerek izlenimlerini rapor haline getirmişlerdir.

Gündüz (2013) Batılı seyahatnamelerine göre Osmanlı'da eğitim, bilim ve kültürü incelemiş ve bu çalışmasında da asker olan Von Moltke, Amerikalı seyyah James Ellswort, Edmond Amicis, James de Kay, Aubrey Herbert, Mac Farlane'nin yazdıklarından çıkarımlarda bulunmuştur. Yıldırım (2013) 14. yüzyıldan Cumhuriyet Dönemi'ne kadar yabancı seyyahların gözünden Bursa ilindeki mimari eserleri sanat tarihi bakış açısıyla inceleyen bir tez çalışması yapmıştır. Oldukça detaylı yazılan bu çalışmada Bursa ilindeki mimari eserler seyyahların notlarından yararlanılarak betimlenmiştir. Bu bakımdan Yıldırım'ın tez çalışması, bu çalışmaya benzer nitelik göstermektedir. Yüksel (2012) 17. yüzyılın sonu, 18. yüzyılın ortası ve 19. yüzyılın başındaki dönemde yirmi yabancı seyahatnamede Batı Anadolu antik kentlerini araştırmıştır. Çalışma sonucunda seyyahların Batı Anadolu'daki Assos, Troia, Pergamon, Ephesos, Tralleis, Smyrna, Hierapolis, Sardes, Priene, Miletos, Alexandria Troas ve Ksanthos antik kentlerini ziyaret ettikleri tespit edilmiştir. Öztürk (2012) çalışmasında Antik Çağ'da Bithynia ile Paphlagonia bölgeleri arasındaki geçiş noktalarından biri kabul edilen Tios/Tieion'u seyahatnamelerde araştırmış ve bugünkü durumu ile karşılaştırmıştır.

Seyahatnamelerle ilgili alanyazında turizm alanına katkı bağlamında lisansüstü tez çalışmasına rastlanmamıştır. Ancak son dönemlerde kongrelerde sunulan bildirilerde seyahatnamelerin çalışmalara konu edildiği görülmektedir. Kutluk ve Avcıkurt (2014) Batılı seyyahların notlarında İstanbul'u incelemiştir. Erbay Aslıtürk ve Dikyar (2014) 1200-1900 yılları arasında gelen seyyahların notlarından İzmir ve Aydın için, Erbay Aslıtürk ve Gökçe (2014) ise 17. ve 18. yüzyılda gelen seyyahların notlarından İstanbul Avrupa Yakası için bir gezi önerisinde bulunmuşlardır. Şahin, Sönmez ve Kahveci (2014) seyahatnameleri merak yaratma boyutuyla incelemişlerdir. Yılmaz ve Yetgin (2018) turizm tarihine katkı sağlamak amacıyla yaptıkları çalışmalarında İngiliz ve Alman seyyahların notlarından 1892-1922 yılları arasındaki dönemde Eskişehir'i araştırmışlardır. Yılmaz (2018) turist rehberlerinin anlatımlarının zenginleştirilmesinde seyahatnamelerin kullanılması üzerine bir araştırma yapmıştır. Araştırma sonucunda seyahatnamelerin kaynak olarak kullanılmasının farklılık yaratacağı, anlatımı zenginleştireceği ve kalıcı kılacağı, ilgi ve merak uyandıracığı, anlatımlara referans olacağı ve güven uyandıracığı, turistin destinasyona duygusal açıdan bağlanmasını

sağlayacağı, turistin memnuniyet düzeyinin ve turist rehberine saygısının artacağı görüşleri gibi olumlu tespitler elde edilmiştir.

Seyahatnamelerin şehir tarihini ele alan çalışmaların da turizm tarihine hizmet ettiği düşünülmektedir. Bu bağlamda Madran (1985) 300'ü orijinal eser olmak üzere 1250 kadar seyahatnamenin künyesinden yararlanarak “Seyahatnamelerde Anadolu Kenti” adlı bir çalışma gerçekleştirmiştir. Bu çalışmada seyahatnamelerde yazılı ve çizili olmak üzere iki tür bilgidен söz eden Madran, yazılı bilgileri konularına ve tarandıkları alanlara göre sınıflandırırken; çizili bilgileri haritalar, gravürler, resimler, mimari çizimler ve fotoğraflar şeklinde ele almıştır. Yılmaz (2013) yabancı seyahatnamelerin, Osmanlı şehir tarihi açısından kaynak değerini incelediği çalışmasında bu kaynakların Osmanlı tarihçiliği açısından önem kazandığını belirtmiştir. Seyahatnamelerin kaynak olarak kullanılabilmesi için öncelikle nitelikli olması gerektiğine ve döneme ait arşiv malzemeleri, salnameler, konsolosluk raporları ve diğer eserler ile desteklenmesi gerektiğine vurgu yapmıştır. Aynı yıl Haziran ayında Türk Yurdu Dergisi 310. sayısını “Yabancı Seyahatnamelerde Türkiye” konusuna ayırmış ve dergide 45 makale yayımlanmıştır (Türk Yurdu, 2013). Bütüner (2016) bu çalışmada da ele alınan seyyahlardan biri olan Andreas David Mordtmann'ın İznikmid-İznik-İzmit (Kocaeli) izlenimlerini ele alan bir çalışma yapmıştır. Seyahatnamelerle ilgili alanyazının tümüne bu çalışmada yer vermek mümkün değildir. Ancak burada yer verilen örnekler, seyahatnamelerin bilgi kaynağı olarak kullanıldığını göz önüne sermektedir.

Seyahatnameler başta tarih olmak üzere sosyoloji, sosyal antropoloji, etnoloji, hukuk, felsefe, teoloji (Şirin, 2013), siyaset, edebiyat, mimarlık, sanat, etnografya, doğabilimleri, gastronomi gibi pek çok disipline bilgi kaynağı olmuştur. Bu çalışma ile seyahatnamelerin turizm alanına da katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Ortaylı (1987) ve Yılmaz (2013) seyahatnamelerin birçok alanda bilgi kaynağı olarak kullanıldığını belirtmekte, ancak kaynakların kullanımında yanılığa düşmemek için dönemin diğer kaynakları ile karşılaştırılması ve desteklenmesi gerektiğini vurgulamaktadırlar. Bu kaynaklar Osmanlı arşiv malzemeleri, salnameler, konsolosluk raporları ve diğer araştırma inceleme eserleri (Yılmaz, 2013) olduğu gibi seyyahın ait olduğu kültürel çevre ve dönemine ait diğer kaynaklar da olabilir (Ortaylı, 1987). Bu nedenle çalışmada incelenecek olan seyahatnamelerin yazarlarının biyografileri araştırılmış, böylece gezdiği yerleri, karşılaştığı insanları, yaşadığı olayları betimlemesinde mesleğinin yanı sıra büyüdüğü çevrenin etkisinin varlığı da anlaşılmaya çalışılmıştır.

## 2.1. Çalışmada İncelenen Seyyahların Biyografileri

Seyyahların izlenimlerini aktardığı seyahatnamelerin kaynak olarak kullanılabilmesi için öncelikle seyyahı tanımak gerekmektedir. Seyyahın nasıl bir toplumda yetiştiği, eğitim düzeyi, mesleği, önyargıları ve seyahat amacı, seyahatnamesine aktardığı izlenimlerini, gözlemlerini etkileyebilmekte ve belirleyici olmaktadır (Şirin, 2013, s. 39). Bu nedenle, çalışmada seyyahların Türkiye imgesini değerlendirme amacına ulaşmada, onların yaşamlarını, eğitim durumlarını ve eserlerini bilmek ve biyografilerini yazmak uygun olacaktır.

### 2.1.1. Andreas David Mordtmann (1811 Oberharz-1879 İstanbul)

Mordtmann ailesinin kökeni, şimdiye kadar yapılmış yüzeysel araştırma verilerine göre, Oberharz'dan gelmektedir. 11 Şubat 1811'de ailenin ilk ve tek çocuğu Andreas David Mordtmann dünyaya gelmiştir, annesiyle çok kısa bir yaşam geçirmiştir. Annesi 4 Aralık 1813'te loğusa yatağında daha 20 yaşındayken ölmüştür. Mordtmann'ın erken gençlik yılları hakkında çok fazla bilgi yoktur. Gençliği, Napolyon zulmünün ifade edilemez acılarının yaşandığı döneme denk gelmektedir. Babası, Jens Roloff Elias Mordtmann işini kaybedince, Mordtmann'ın oldukça iyi düzenli bir eğitim almasını büyükbabası Peiniger sağlamıştır. On yaşını doldurduğunda, olağanüstü yetenekleri ve sağlam çalışması ile öğretmenlerinin dikkatini çekmiştir (Babinger, 1925).

Yirmili yaşlarında Hamburglu diplomat Karl Sieveking ile tanışmıştır. Sieveking, Mordtmann'ın özellikle oryantalizm alanındaki dil becerisinden etkilenerek onun Hamburg Senatosu'nda yer almasını sağlamıştır. Hayatını düzene koyan bu gelişme ile birlikte Mordtmann 5 Mayıs 1836 tarihinde Christine Brandemann<sup>7</sup> ile evlenmiştir. Sieveking 1840 yılında Hamburg şehir kütüphanesinin doğu ile ilgili el yazılarını katalog haline getirirken, Mordtmann'ın da bu kütüphanede çalışmasına aracılık etmiştir. Zaman içerisinde Avrupa dillerinin yanı sıra Arapçayı da öğrenmiş ve büyük coğrafyacı Karl Ritter 1842 yılında İstahri'nin Ülkeler Kitabı'nı (*Das Buch der Länder*) Almancaya çevirmesi için onu teşvik etmiştir (Babinger, 1925). 1844'te Rauhen Haus Yayınevi tarafından "Akademie von Ham Yazıları" altında Mordtmann'ın Almancaya çevirdiği "Mağrip el Aksa'nın Kısa Tasviri veya Coğrafi, İstatistiksel ve Politik Açından Fas Devletlerinin Açıklamaları" (*Kurze Beschreibung von Magrib el Akssa oder Schilderung*

---

<sup>7</sup>Christine Brandemann 1810 yılında Schleswig-Holstein eyaletinde yer alan Elmshorn'da doğmuş, 16 Mayıs 1891'de Hamburg'da ölmüştür (Babinger, 1925, s. X).

*der Staaten von Marokko in geographischer, statistischer und politischer Hinsicht*) ve “Mohammed ben Omar el Wakedi’nin Mezopotamya ve Ermenistan’ın Fetih Tarihi” (*Geschichte der Eroberung von Mesopotamien und Armenien von Mohammed ben Omar el Wakedi*) bölümleri yayınlanmıştır (Akademie von Ham, 1844).

Başarılı çalışmalarından dolayı kendisine Kiel Üniversitesi Felsefe Fakültesi tarafından 6 Kasım 1845 tarihinde doktor unvanı verilmiştir. 16 Aralık 1845’te Hamburg’dan ayrılmış, 25 Ocak 1846’da yeni yaşayacağı yer olan İstanbul’a tayin edilmiştir. Ailesi ancak iki yıl sonra yanına gelmiştir. 1860 yılı Mart ayında yeni kurulan Ticaret Mahkemesi’nde hâkim olarak Türk Hükümetinin hizmetine girmiştir. 1872’nin başından 1873 Ekim ayına kadar Alman dostu gazete “*Phare du Bosphore*”un yazı yöneticiliğini yapmıştır. 1877 yılı sonbaharında sivil memurlar için Mekteb-i Mülkiye kurulduğunda, orada çok başarılı bir biçimde Dünya ve Etnoloji üzerine dersler vermiştir (Babinger, 1925). Mordtmann, 31 Aralık 1879 tarihinde İstanbul’da ölmüş ve Feriköy Protestan Mezarlığı’na gömülmüştür (Görgün, 2018). Mordtmann aşağıda verilen tarihlerden itibaren birçok akademi ve birliğin üyesi olarak görev almıştır:

- 1 Haziran 1846’dan itibaren Alman Şarkiyat Cemiyeti’nin (*Deutschen Morgenländische Gesellschaft*) muhabir üyeliği,
- 25 Şubat 1847’den itibaren *Royal Asiatic Society* üyeliği,
- 5 Mart 1853’ten itibaren Madrid’deki *Academia Real de la Historia* üyeliği,
- 21 Nisan 1860’tan itibaren Roma’daki *Instituto di Corrispondenza* üyeliği,
- 31 Temmuz 1868’den itibaren Hannover Sikke Araştırmaları Birliği (*Münzforscher Verein*) üyeliği,
- 24 Temmuz 1869’dan itibaren Bavyera Kraliyet Bilimler Akademisi (*Königliche Bayerische Akademie der Wissenschaften*) üyeliği,
- 27 Şubat (11 Mart) 1875’ten itibaren Tiflis’teki *Société des Amateurs d’Archéologie au Caucase* üyeliği,
- 1876’dan itibaren *Oriental Society of Northern America* ve Nümizmatik Cemiyeti (*Numismatische Gesellschaft*) üyeliği (Babinger, 1925).

Seçilmiş diğer eserleri (Babinger, 1925):

- Kurze Beschreibung von Magrib el Akssa oder Schilderung der Staaten von Marokko in geographischer, statistischer und politischer Hinsicht, Hamburg 1844.
- Das Buch der Länder von Scheich Ebu Ishak el-Farsi el Isztachri. Aus dem Arabischen überetzt, Hamburg 1845.

- Über das Studium des Türkischen (İçinde: Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft), 1847.
- Handschriften in Konstantinopel (İçinde: Philologus), Göttingen 1850.
- Das Osmanische Reich, nach seinen statistischen Verhältnissen (İçinde: Die Gegenwart), 1857.
- Briefe aus Konstantinopel, Erster Brief (İçinde: Deutsches Museum), 1853.
- Türkische Minister (Aali Pascha, Mehemed Fuad Pascha), 1855.
- Skizzen aus Kleinasien (İçinde: Das Ausland), 1856.
- Belagerung und Eroberung Konstantinopels durch die Türken im Jahre 1453. Nach den Originalquellen bearbeitet, Stuttgart ve Augsburg 1858.
- Seidi Gazi. Ein Betrag zur vergleichenden Geographie und zur osmanischen Urgeschichte (İçinde: Gelehrte Anzeigen der K. Bayer. Akademie der Wissenschaften), 1860.
- Epigraphik von Byzantion und Constantinopolis von den ältesten Zeiten bis zum Jahre Christi 1453, Viyana 1864.
- Zwanzig Jahre türkischer Geschichte, 1878.
- Stambul und das moderne Türkentum: Politische, soziale und biographische Bilder von einem Osmanen, Leipzig 1877 ve 1878.

### **2.1.2. Alfred Körte (1866 Berlin-1946 Leipzig)**

Alfred Körte, 5 Eylül 1866 tarihinde Gizli Sağlık Konseyi üyesi Freidrich Körte'nin on çocuğundan biri olarak Berlin'de dünyaya gelen Alman klasik dilbilimcidir. Klasik dilbilim ve arkeoloji üzerine Bonn'da doktora eğitimi almış ve 1896'da mezun olmuştur. Greifswald (1899), Basel (1903), Gießen (1906), Freiburg im Breisgau (1914) ve Leipzig'te (1917) profesörlük yapmış ve 1934'te emekli olmuştur. Leipzig'te iken 1926 yılına kadar Birinci Dünya Savaşı'nın yaralarını sarmayı amaçlayan öğrencilere yardım eden bir vakfın yöneticiliğini yapmıştır. Arkeolog olan abisi Gustav Körte ile birlikte bugün Ankara il sınırları içerisinde bulunan Gordion antik kentini keşfetmişlerdir (Deutsche Biographie, 2018). Antik Yunan ve Latin yazarlarının eserlerinde Frig başkenti üzerine yazılanları okuyarak 1893 yılında keşfettikleri bu antik kentin, Gordion olabileceğini savunmuştur. 1890 yılında Gustav Körte ile birlikte bu kente geri dönmüş ve ilk kazıları başlatmıştır. Bu kazı çalışması, Anadolu'daki ilk kontrollü kazı çalışması olması bakımından önemlidir (Gordion Arkeoloji Projesi, 2017).

Dilbilime eğilimi epikürist felsefeye ilgi duymasıyla başlamıştır. Bu bağlamda Antik Yunan metinlerini okumuştur. 1905 yılında, Mısır'daki papirüslerde o güne kadar kaybolduğu düşünülen Menander'in komedilerinin büyük bir kısmı bulunmuş ve yeni Attic komedyeni şeklinde adlandırılan bu şairin ölümünden sonra ilk kez yeni papirüs buluntuları sayesinde birçok bilimsel çalışma yapmıştır. Körte, Real Ansiklopedi'de (Realencyclopädie) tek tek şairler üzerine sayısız makale ve derlemeler yayınlayan, yaşadığı dönemin Yunan komedisinin en başarılı uzmanı olmuştur. 1923 yılında saygın bir dilbilim dergisi olan "Hermes"i yayınlamaya başladı, bu dergiyi 1929 yılına kadar arkadaşı Richard Heinze ile birlikte, daha sonra yalnız veya diğer bilim adamlarıyla birlikte yayımladı (Deutsche Biographie, 2018).

#### Seçilmiş eserleri:

- Alfred Körte ve Gustav Körte, Gordion. Ergebnisse der Ausgrabungen im Jahr 1900, Berlin 1904.
- Alfred Körte, Die Hypothesis zu Kratinos' Dionysalexandros. Hermes, 1904.
- Alfred Körte, Menandrea. Ex papyris et membranis vetustissimis, Leipzig 1910.
- Alfred Körte, Literarische Texte mit Ausschluss der christlichen. Teubner, 1913.
- Alfred Körte, Zu Neuren Komoedienfunden Jan 1, 1919
- Alfred Körte, Die hellenistische Dichtung. Leipzig, 1925.
- Alfred Körte, Aus Natur und Geisteswelt. Band 400. Die Griechische Komödie
- Richard Heinze ve Alfred Körte, Die Augusteische Kultur, 1930.
- Alfred Körte, Menandri Quae Supersunt. Pars Prior, Reliquiae in Papyris et Membranis Vetustissimis Servatae. Tertium Edidit Alfredus Koerte.1938

#### **2.1.3. Joseph Grunzel (1866 Bohemya - 1934 Viyana)**

Grunzel<sup>8</sup> 1885 yılında Viyana Üniversitesi'nde Siyaset Bilimi ve Şarkiyatçılık eğitimine başlamıştır. 1886 yılında Fransız Koleji'ne (*Collège de France*) ve Yaşayan Doğu Dilleri Okuluna (*École des langues orientales vivantes*) gitmiştir. Üniversitede ve Berlin'deki Doğu Seminerlerinde eğitim almış, 1888 yılında Viyana Üniversitesi'nde doktorasını tamamlamıştır. Kısa bir süre sonra Viyana'da hukuk üzerine çalışmalarını tamamlamıştır. Grunzel, 1890 yılında kütüphaneci ve "Konsolosluk Raporları" editörü olarak Kraliyet Ticaret Müzesi'nde çalışmaya başlamış, kısa bir süre sonra "Avusturya

---

<sup>8</sup>Avusturya kaynaklarında Josef Gruntzel olarak da rastlanmaktadır.



Sanayiciler ve Pamuk Sanayicileri Merkez Birliği” sekreteri olarak atanmıştır. 1887 ve 1896 yılında Fransa ve Almanya ziyaretlerinin yanı sıra Doğu dillerini ve ekonomik durumlarını tanımak üzere Ortadoğu’da bazı ülkelere gitmiştir. Beş yıl boyunca Türkiye, Mısır, Yunanistan ve İspanya’daki Ticaret Müzelerinde uzman raportörlük görevini üstlenmiştir. 1888 yılında Viyana Bilimler Akademisi’ndeki oturum raporlarını yazarak yayın işlerine başlamıştır. 1898’de yeni kurulacak olan Avusturya Ticaret Müzesi’nin Dış Ticaret Akademisi’nde ekonomi dersleri vermek için başvuru yapmıştır. Bu akademide, 1908 yılında ordinaryüs, 1921-1923, 1925-1927, 1931-1932 yıllarında rektör olarak ve daha sonra da meclis üyesi olarak görev yapmıştır. Çalışmaları ekonomi bilimleri metodolojisinden uygulamalı bilimler politikasına, kamu maliyesinden ulusal ekonominin dogma tarihine kadar uzanmaktadır. Özellikle, ekonomi politikası yazılarında, Grunzel’in edindiği deneyimler belirleyici olmuştur (Deutsche Biographie, 2018; Wien Geschichte Wiki, 2018).

Seçilmiş eserleri:

- Entwurf einer vergleichenden Grammatik der altaischen Sprachen, 1895.
- Der internationale Wirtschaftsverkehr und seine Bilanz, 1895.
- Über Kartelle, 1902.
- Bericht über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Osmanischen Reiches, 1903.
- System der Industriepolitik, 1905.
- System der Verkehrspolitik, 1908.
- Grundriß der Wirtschaftspolitik: Verkehrspolitik 1909.
- Wert und Preis. Eine theoretische Untersuchung nach realistischer Methode, 1914.
- Wirtschaftliche Begriffe, 1917.
- Der Geldwert: Grundsätze für die Beurteilung der Geldentwertung, 1919.
- Die wirtschaftliche Konzentration, 1928.

**2.1.4. Eduard von Bodemeyer (1854 Schlesien-1918 Berlin)**

Tam adı August Rudolf Eduard von Bodemeyer’dir. 2 Nisan 1854 tarihinde Almanya’nın Silezya Bölgesinde Reindörfel’de doğmuştur. Babası gibi entomolojinin<sup>9</sup> bir alt dalı olan ve kınkanatlıları inceleyen bir bilim dalı olan koleopteroloji ile

---

<sup>9</sup>Entomoloji; böcek bilimidir.

ilgilenmiştir (Zobodat Austria, 2018). Bodemeyer, 1872'den 1897'ye kadar orduda kalmış ve askerliğini yüzbaşı olarak tamamlamıştır. Bu dönemde kariyerinden uzak kalsa da askerliğini bitirdikten sonra tekrar koleopteroloji ile ilgilenmeye devam etmiştir. Weimar ve Freiburg im Breisgau'da babasından kalan koleopterolojik koleksiyonunu devralmış ve geliştirmiştir. 1899 yılında Anadolu'ya yaptığı seyahatte topladığı böcekleri koleksiyonuna katmıştır. Anadolu'daki araştırmaları sırasında çok sayıda yeni böcek türü keşfetmiş ve Anadolu'nun koleopterolojik faunasının Avrupa ile yakından ilişkili olduğunu tespit etmiştir. 1903 yılında tekrar Anadolu'ya seyahat etmiş, ancak geçirdiği ciddi bir kalp rahatsızlığı onun daha fazla böcek biriktirmesine engel olmuştur. 1906 yılından itibaren diğer araştırmacıların Anadolu'daki entomolojik araştırma gezilerini finanse etmiştir (Troelstra, 2017, s. 75).

Bu çalışmada incelenen seyahatnamelerde, seyyahların ve onlara eşlik eden kişilerin erkek olduğu gözlemlenmiştir. Von Bodemeyer, çalışmada incelenen diğer seyyahlardan farklı olarak seyahate eşi ile çıkmıştır. Seyahatnamede eşinin adı geçmemekle birlikte araştırmalar sonucunda eşinin adının Maria Küffer (Family Trees, 2019) olduğu bilgisine ulaşılmıştır. Almanya Baden'lı soyağacı araştırmacısı Tilman Krieg'in Protestan Kilisesi kayıtlarında ise von Bodemeyer'in üç kez evlendiği yazılıdır. Buna göre von Bodemeyer ilk eşi Freiburglu Maria Kieffer (14.06.1862-28.02.1891) ile 20.09.1882 tarihinde evlenmiş ve 1883'te Bodo Eduard Wilhelm Leopold von Bodemeyer adında, babası gibi entomolog ve araştırmacı seyyah olan oğlu dünyaya gelmiştir. İkinci eşi Freiburglu Maria Wilhelmina Pyhrr (18.03.1865-29.05.1895) ile 18.09.1893 tarihinde evlendiği ve Maria Elisabeth Hermine von Bodemeyer adında bir kızı olduğu yazılıdır. Üçüncü eşi Weimarlı Dorothea Luise Hulda Osten (21.01.1854 doğumlu) ile 10.03.1897 tarihinde evlenmiştir, üçüncü eşinden çocuğu yoktur (Krieg, 2019). Bu bilgiler ışığında 1900 yılında seyahat eden von Bodemeyer'in ilk iki eşi bu tarihten önce vefat ettiğinden, son eşi Dorothea Luise Hulda Osten ile seyahat etmiş olabileceği daha güçlü bir olasılıktır. 20 Kasım 1918'de Berlin'de 64 yaşındayken kalp krizi geçirerek aniden vefat etmiştir (Zobodat Austria, 2018).

#### **2.1.5. Karl Baedeker (1801 Essen-1859 Koblenz)**

Karl Baedeker, 3 Kasım 1801 tarihinde Essen-Oldenburglu yayıncı ve kitapçı Gottschalk Diederich Bädeker'in en büyük oğlu olarak Essen'da dünyaya gelmiştir. Lise eğitimini Essen'da ve Hagen'da tamamladıktan sonra 1897'de Heidelberg'de J.C.B

Mohr'da kitapçılık üzerine eğitimi almaya başlamıştır. Heidelberg'deki eğitiminden sonra 1824-1825 döneminde Wetzlar'da gönüllü askerlik yapmıştır (Engeroff, 2014).

Karl Baedeker, 19. yüzyılın başında ulaşım olanaklarının gelişmeye başlamasıyla beraber artan seyahat eğiliminin farkına varmıştır. Seyahat edilen yerler, trafik rotaları, konaklama gibi konular hakkında bilgi eksikliği vardır. Kendisi de seyahati seven biri olan Baedeker seyahat pazarındaki bu eksikliği keşfetmiştir (Baedeker, 2018). Karl Baedeker, ailesine ait yayınevinde çalışmak yerine 1827'de Koblenz'e yerleşmiş ve aynı yıl 1 Temmuz'da, günümüzde Görresplatz'taki Rheinstraße 18 ve Paradeplatz'ın köşesindeki evde kendine ait ürün çeşitliliğini geliştirerek bir yayınevi açmıştır. Önceleri kiraladığı binayı, 1834'te satın almıştır. Ancak bina 1944 yılında bombalanmış, modern bir ticari bina şeklinde yenilenmiştir. Karl Baedeker yayınevini açtığında, kendisi gibi yayıncı olan babası Gottschalk Dietrich Baedeker, şehir kitapçılarına mektup yazarak oğlunu desteklemelerini istemiştir. Başlangıçta yerel ihtiyacı karşılayacak bir kapasiteye sahip olan yayınevinin ürün yelpazesi, Ren Nehri kıyıları, manzaralar, Goethe ve Schiller'in şehir tasvirleri gibi çalışmalardan oluşuyordu. F. Röhlting Yayınevi 1832'de iflas ettiğinde, Karl Baedeker çeşitli sanatsal eserleri, kanun ve yönetmelik yazılarını, ders kitaplarını ve dini yazıları satın almıştır (Engeroff, 2014). Bunlardan en önemlisi “*Voyage du Rhin de Mayence à Cologne*” adıyla 1829'da yayınlanan rehber kitaptır (Goedeke, 1938, s. 582). Bu rehber kitap, Johann August Klein tarafından birkaç kez revize edilerek en çok satan kitabı haline gelen rehber haline gelmiştir. Bu yayın, Baedeker'in günümüzdeki seyahat rehberi anlamında yayınladığı ilk kitabıdır.

"Ren yolculuğu" rehber kitabının yenilenmesiyle birlikte yayınevi, seyahat yazılarına ağırlık vermeye başlamıştır. Bununla birlikte, Karl Baedeker'in özellikle yayıncı John Murray ile rekabeti zaman içinde artmıştır. Baedeker bu rekabetin karşısında, kardeşi Adolph'un Rotterdam'daki kitabevi aracılığıyla Hollanda'ya ve İngiltere'ye ürünler satarak ve aynı zamanda İngilizce yayınları Almanya'ya getirerek ayakta kalmıştır. İngiliz pazarına duyduğu saygıdan dolayı 1850'de isminin yazılışını Bädeker'den Baedeker'e çevirmiştir<sup>10</sup>.

Yayınevinin başarısının artmasıyla birlikte başka yayıncılarla ortak çalışmaya başlamıştır. En büyük rakibi olan John Murray ile 1855 yılından itibaren yayınlarının

---

<sup>10</sup> Türkçe alfabede yer almayan “ä” harfi, Alman alfabesinde (26 harften oluşmaktadır) yer almasa da üzerine konduğu nokta ile a sesini e sesine dönüştürmekte ve “a-Umlaut” şeklinde tabir edilmektedir. Bazı dillerdeki klavyelerin desteklemediği durumlarda ä sesi “ae” şeklinde yazılmaktadır.

karşılıklı olarak işletmelerinde satışı üzerine anlaşma yapmıştır. Karl Baedeker, yayınevini tek kişilik bir işletme olarak yönetmiştir. 1859'da en büyük oğlu Ernst'i şirketin ortağı olarak almıştır. Karl Baedeker yayıncılıkla ilgilenmeye devam ederken oğlu Ernst kitapçıyı devralmıştır. 4 Ekim 1859'da babasının ölümünden sonra Ernst Baedeker, yayıncılık ve kitap işini bağımsız olarak sürdürmüştür (Engeroff, 2014).

Yayınladığı ilk kitabın adı “*Rheinreise von Straßburg bis Rotterdam*” olup Strasburg'dan Rotterdam'a kadar Ren yolculuğu” anlamına gelmektedir. 571 sayfadan oluşan bu rehber kitap, 1935 yılında Karl Baedeker tarafından yayınlanmıştır. Prusya Krallığı'nın Ren nehri kıyısında bulunan Nahe, Mosel, Ahr, Taunus hamamları, Aachen ve Spa'ya ve Hollanda'nın önemli şehirlerine yapılan seyahatleri, oralarda bulunan yapıların mimari ve tarihsel anlatımlarıyla derlemiştir (Dilibri Rheinland-Pfalz, 2019). Üçüncü baskısı “*Rheinreise von Straßburg bis Düsseldorf*” adıyla Johann August Klein tarafından 1839 yılında yenilenmiş ve genişletilmiştir (Goedeke, 1938, s. 582). Yayınladığı üçüncü baskı, günümüzde halen geçerli olan seyahat rehberlerinin kurallarını uygulamış ve hızlı bir şekilde başarıya ulaşmıştır. “Rheinreise” rehberinin sistematüğini Belçika ve Hollanda için de uygulamıştır. Bu sisteme göre kitapların içeriği üç ana bölümden oluşmaktadır: Genel bilgiler, tüm detaylarıyla dikkat çekici noktalar ve pratik bilgiler. Bunun yanı sıra rehber kitaplarının ortak özelliği güncel olması, iyi çizilmiş şehir planları ve kullanım kolaylığıdır (Baedeker, 2018). Rehber kitaplarının esas amacı, seyahat edenleri ücretli rehberlere bağımlı olmaktan kurtarmak ve onların ihtiyacını pratik bir biçimde karşılamaktır. Bu nedenle en doğru bilgiye ulaşabilmek için kendisi bizzat keşif gezilerine çıkmıştır, ikincil kaynakları reddetmiş ya da uygun olanları almıştır. Bu şekilde 1842'de “*Deutschland und der Oesterreichische Kaiserstaat*” adlı eserini yayınlamıştır (Baedeker, 2018).

Dördüncü baskısı “*Rheinreise von Basel bis Düsseldorf*” adıyla 1843 yılında 397 sayfa olarak yayınlanmıştır (Goedeke, 1938, s. 582). Kendi keşif gezisine göre 1844 yılında “Schweiz-İsviçre”yi yazmıştır (Baedeker, 2018). Beşinci baskısı 1846 yılında 392 sayfadan oluşmaktadır. 1846 yılında Baedeker yıldızları ve altın kabartmalı kırmızı bir bant sistemi geliştirmiştir. O zamandan beri, yıldızlar sadece yayınevinin ticari markası olarak değil, uzun süre turizmde var olan en yüksek sembol olmuştur (Baedeker, 2018). Altıncı geliştirilmiş ve genişletilmiş “*Kleinsche Rheinreise*” adıyla 1849'da 376 sayfa olarak yayınlanmıştır. Yedinci geliştirilmiş ve genişletilmiş baskısı 1852'de 344 sayfadan oluşmaktadır (Goedeke, 1938, s. 582). Karl Baedeker'in son çalışması olan “Paris und

Umgebung-Paris ve Çevresi" 1855'te yayınlanmıştır. Dört yıl sonra, 4 Ekim 1859'da 58 yaşında hayatını kaybetmiştir (Baedeker, 2018).

#### **2.1.6. Stefan von Kotze (1869 Oschersleben-1909 Oschersleben)**

Stefan von Kotze'nin yaşamına dair çok az şey bilinmektedir. Ailesi tarafından dışlanmış bir çocuk olup genç yaşta okuduğu özel okulunda sorunlara yol açmıştır. Dönemin Şansölyesi ve aile dostları Prens Otto von Bismarck'ın ricası üzerine okula tekrar kabul edilerek öğrenciliğine devam etmiştir. Ailesinde askerlik mesleği çok yüksek bir önceliğe sahipken ve hemen hemen ailenin tüm erkek üyeleri memuriyetle meşgulken, Stefan von Kotze, tahminen otorite sorunlarından dolayı askerlik kariyerinden ayrılmış ve seyahat yazarı olmuştur. Birkaç yılını çeşitli Alman kolonilerinde (Papua, Tsingtau) ve Afrika kolonilerinde geçirmiştir. Buradaki deneyimlerini kitap haline getirmiştir. Eserleri o dönem için mizahi tarzda yazılmış olsa da aynı zamanda ırkçı söylemler de içermektedir (www.wikizeroo.net, 2018). Asyalıları anlattığı ve “sarı tehlike” anlamına gelen 1904 basımı “Die gelbe Gefahr” kitabı buna örnek olarak verilebilir. Yazar, von Kotze hakkında araştırma yaparken, eserlerinin tartışıldığı ve bazı ırkçı söylemlerin yer aldığı bir sosyal medya sayfasına rastlamıştır. Ayrıca von Kotze hakkında araştırma yapan Melbourne Üniversitesi Yayınevi'nin yöneticisi G. F. James, 1890'lı yıllarda yazarın Avustralya'da olduğunu belirtmektedir. Yazarın Avustralya'da bulunduğu dönemde de buraya ilişkin birçok kitabının yanı sıra ölümünden sonra Avustralya basınında ve dergilerinde von Kotze'den bahsedildiği görülmektedir (National Library of Australia, 1953).

Von Kotze ailesine ait resmi belgelerde Stefan von Kotze'nin kalp krizinden öldüğü yazılıdır. Ancak yazarın doğduğu yer olan Almanya'daki Klein Oschersleben'deki Protestan Kilisesi kayıtlarında, aileye ait şatonun park alanında intihar ettiği bilgisi yer almaktadır. Annesinin yaşadığı üzüntü ve intihar etmenin von Kotze ailesinin itibarını sarsabileceği kaygısı nedeniyle resmi kayıtlara ölüm sebebi kalp krizi olarak yazılmıştır (www.wikizeroo.net, 2018).

Seçilmiş eserleri (Deutsche National Bibliothek, 2019):

- Ein afrikanischer Küstenbummel, Berlin 1906.
- Aus einer neuen Literatur. Australische Erzählungen und Plaudereien, Berlin 1909.
- Geschichten aus Australien. Hamburg-Großborstel, 1909.

- Im australischen Busch, Köln 1912.
- Schwarz in Schwarz, Berlin 1915.
- Australische Skizzen, Berlin 1918.
- Schwarze Perlen, Berlin 1919.
- Südsee-Erinnerungen, aus Papuas Kulturmorgen, Berlin 1921.
- Abenteuer in Australiens Busch und Steppe, Karlsruhe und Leipzig 1921.

#### **2.1.7. Richard von und zu Eisenstein (1837 Viyana, 1913 Londra)**

Tam adı Richard Johann Louis Freiherr (Eissner) von und zu Eisenstein'dır. 13 Şubat 1837'de Viyana'da doğdu, Eisenstein, bir Alman subayı, dünya gezgini ve seyahat yazarıydı. Ailesinin kökleri, Otuz Yıl Savaşları sırasındaki imparatorluk koruma ordusunda asker olan Sebastian Eissner'e dayanmaktadır. Eissner von ve zu Eisenstein, Avusturya-Bohemyalı soylu bir aileden gelmektedir. Yaşamı boyunca altı kez uzun seyahate çıktı. İlk yolculuğu Hindistan ve Çin üzerinden Japonya'ya, ikincisi Kuzey Afrika ve Malta'ya, Trablus ve Tunus'a, üçüncüsü Siyam'a, Java'ya, Yeni Gine'ye ve Avustralya'ya, dördüncü olarak Panama, Peru'ya, Şili'ye Tierra del Fuego'ya, Arjantin'e Paraguay, Uruguay ve Brezilya'ya yaptı. Beşinci seyahatini 1908/1909'da, beş ay süren Kanarya Adaları ve İspanya'ya gerçekleştirdi. Seyahatnamesi 1912'de yayınlanmış olan altıncı yolculuğunu İstanbul, Anadolu, Romanya, Bulgaristan ve Sırbistan'a yaptı. Yaptığı tüm seyahatlerde birçok fotoğraf çekti ve seyahat ve girişimleri teşvik etmeyi amaçlayan açıklamalar yaptı. 1 Kasım 1894'te Mareşal Teğmen rütbesiyle askerlikten emekli oldu. 4 Aralık 1913'te Londra'da yaşamını yitirdi (Metapedia, 2018).

Seçilmiş eserleri (WorldCat Identities, 2018):

- Reise über Indien und China nach Japan. Tagebuch mit Erörterungen, um zu überseeischen Reisen und Unternehmungen anzuregen, 1899.
- Reise über Indien Und China Nach Japan, 1899.
- Reise nach Malta, Tripolitanien und Tunesien: Tagebuch mit Erörterungen, um zu überseeischen Reisen u. Unternehmungen anzuregen, sowie Beschreibung e. Ausfluges von Ragusa nach Montenegro, 1902.
- Reise nach Siam, Java, Deutsch-Neu-Guinea und Australasien: Tagebuch mit Erörterungen, um zu überseeischen Reisen und Unternehmungen anzuregen, 1904.

- Reise nach Panama, Peru, Chile mit Feuerland, Argentinien, Paraguay, Uruguay und Brasilien. Tagebuch mit erörterungen, um zu überseeischen reisen und unternehmungen anzuregen, 1905.
- Reise nach den Kanarischen Inseln und Spanien: Reisebilder mit Erörterungen, um zu grössern reisen und unternehmungen anzuregen, 1909.
- Reise nach Konstantinopel, Kleinasien, Rumänien, Bulgarien und Serbien: Beschreibung mit Erörterungen, um zu Reisen und Unternehmungen anzuregen, 1912.

## 2.2. Çalışmada İncelenen Seyyahların Anadolu'ya Geliş Amaçları

Seyyahlar, seyahatnamelerini yazarken ziyaret ettikleri coğrafi bölgeye ve bulundukları döneme ait izlenimlerini, ziyaret amaçları ve uzmanlık alanları doğrultusunda aktarmışlardır. Baykara (2013) Anadolu'ya gelen seyyahların geliş amaçlarını üç grupta toplamıştır: (1) Haber edinme amaçlı gelen devlet görevlileri (bunlara elçiler ve gizli haber edinme amaçlı gelenler de dâhildir) (2) Yeni ve değişik yerler görmek isteyen gerçek seyyahlar, meraklılar (3) Bilimsel araştırma yapmak üzere gelenler. Bu sınıflandırma esas alındığında, incelenen seyahatname yazarlarının seyahat amaçlarının her üç grubu da kapsadığı görülmektedir. Mordtmann, Grunzel ve von und zu Eisenstein ilk grupta belirtilen amaca uygun iken von Bodemeyer ve Baedeker ikinci gruba, Körte ve von Kotze ise üçüncü grup amaca uygundur. Bu araştırmadaki seyahatnamelerde, seyyahların geliş amaçlarının meslekleri ile bağlantılı olduğu görülmüştür. Aşağıda kronolojik sıraya göre seyyahların geliş amaçlarına yer verilmiştir. Ayrıca belli bir güzergâhta seyahat edenlerin seyahat rotalarına tablolarda yer verildiği gibi her biri haritalandırılmıştır.

### 2.2.1. Andreas David Mordtmann

1850-1859 yılları arasında Anadolu'yu gezen Andreas David Mordtmann'ın yazdığı mektuplar, Franz Babinger tarafından kaleme alınmıştır. Babinger bu mektuplara yazdığı önsözde Mordtmann'ın seyahat amacından şöyle bahsetmektedir:

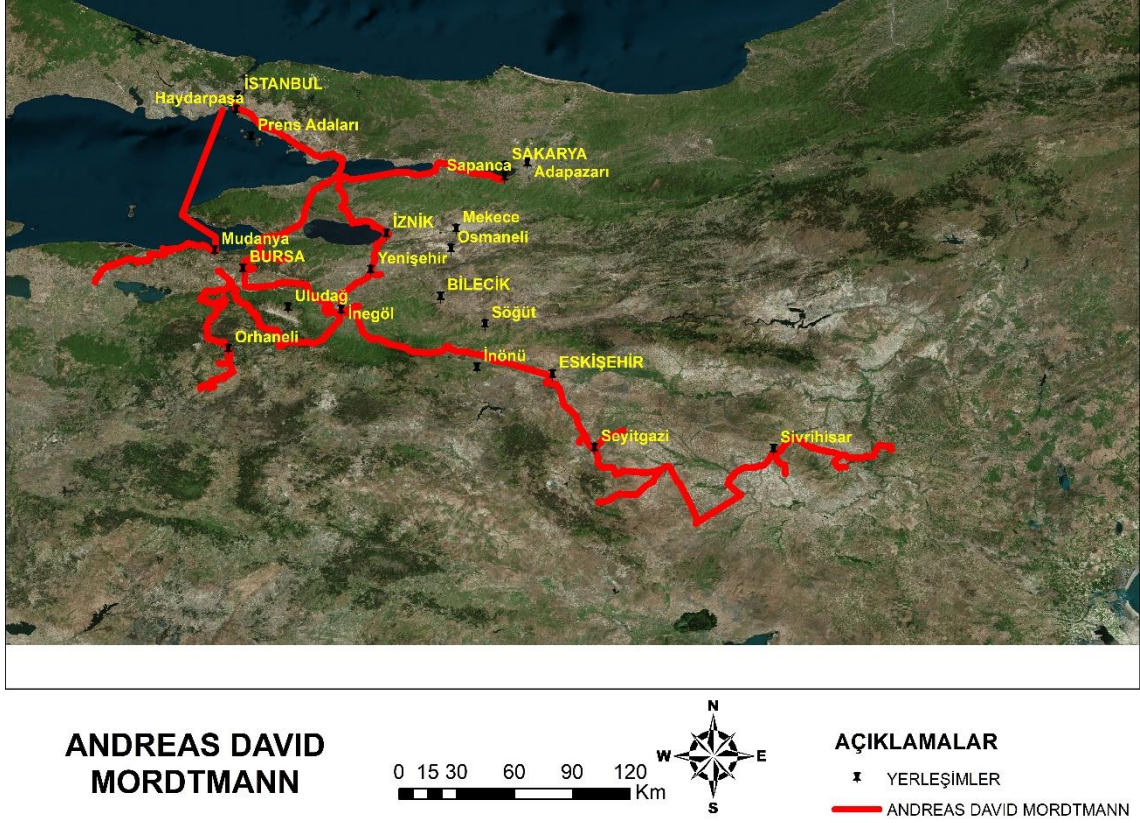
İslamiyet Dönemi'nde Anadolu'nun tarihi ve dinî tarihi araştırmaları son yılların tekrarlanan amacı oldu ve bununla beraber Doğu çalışmalarının uzun bir süre ihmal edilmiş olan bölgesinin sürekli gelişmesine katkı sağlandı. Bu çalışmalar sonucunda Bizans-Osmanlı çalışmalarının bu acil görevinin başarıldığı Klasik Dönem sonrasındaki Anadolu üzerine tarihi-coğrafi bir el kitabının eksikliği daha açık bir şekilde kendini gösterdi.

Ayrıca Anadolu'daki antik kentler ve buraların tarihi, Selçuklu Dönemi'nden bu yana Anadolu'nun dini ve politik durumları, Doğu dillerinde Rum-Selçuklu tarihi üzerine yazıların ve Anadolu devletlerinin parçalanmasından, yani *Tavaif-ül Mülük*'ten sonra Anadolu'ya göç edenlerle ilgili yeterince bilgi yoktur. Seyyahın gezdiği dönemde devam eden bireysel araştırmalar tüm zamanların dini, tarihi ve toplumsal ilişkilerini aydınlatıyordu. Mordtmann'ın mektuplarının yayınlanmasındaki ana amaç; eski Osmanlı tarihi kaynaklarının gelişimine etkili biçimde katkıda bulunmaktır. Mordtmann uzun yıllar Türkiye'de kaldığı için birçok yere seyahat etmiştir. Güzergâhı aşağıdaki gibidir (Tablo 2.1) (Harita 2.1):



**Tablo 2.1.** *Andreas David Mordtmann'ın Seyahat Ettiği Tarihler ve Yerler*

| Seyahat Ettiği Tarih | Seyahat Ettiği Yerler                                                                                                |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12 Ağustos 1851      | Gemlik-Engücürük Köyü-Demirtaş-Bursa                                                                                 |
| 14 Ağustos 1851      | Uludağ                                                                                                               |
| 16 Ağustos 1851      | Misi Dağı Bursa-Demirciköy-Çalıköy-Yaylaköy-Tahtalı Yenice-Kapıkaya-Erindiler-Nalınlar-Gerencik-Karabağ-Akçabük      |
| 17 Ağustos 1851      | Orhaneli-Sunlar-Argün                                                                                                |
| 18 Ağustos 1851      | Kıryer-Cumapazarı (Haydarlı)-Kuşlar-Ericek-Akdere (Mazlum Ağa köyü)-Osmanağa-Çavdır (Aizonai)-Kütahya-Balat-Akbaşlar |
| 20 Ağustos 1851      | Sarnıç-Beyköy-Kepsut                                                                                                 |
| 27 Nisan 1852        | Mudanya-Arnavutköy-Kumkaya-Tirilye-Yalıçiftlik                                                                       |
| 28 Nisan 1852        | Eşkel-Çamlıca-Çeşnigir-Mihaliç (Karacabey)-Çarıkköy                                                                  |
| 30 Nisan 1852        | Susurluk-Sultançayır-Doğancı-Bulgarköy-Dömbe-Kulak Mevleviköy                                                        |
| 30 Nisan 1852        | Manyas-Yaylaköy-Susurluk                                                                                             |
| 1 Mayıs 1852         | Taşkapı (Demirkapı)-Kepsut                                                                                           |
| 2 Mayıs 1852         | Akçeköy-Beyköy-Sarnıç-Akbaşlar-Çamköy-Samköy                                                                         |
| 3 Mayıs 1852         | Balat-Sakızlar-Resuller                                                                                              |
| 4 Mayıs 1852         | Kızlı-Sinekler-Hamzabey-Çikiler (Çakırlar)-Kiliseköy                                                                 |
| 5 Mayıs 1852         | Simav                                                                                                                |
| 6 Mayıs 1852         | Çiftlik Tokat-Hasanlar- Yeniceköy-Emet                                                                               |
| 7 Mayıs 1852         | Akçaköy-Işıklı-Çavdır                                                                                                |
| 8 Mayıs 1852         | Aizonai                                                                                                              |
| 9 Mayıs 1852         | Gediz-Güneyköy-Yağmurlar-Örencik- Çalköy-Emirköy-Duvarlar-Kütahya                                                    |
| 13 Mayıs 1852        | Domaniç                                                                                                              |
| 14 Mayıs 1852        | Domaniç Dağları-Gündüzlü-Hamamlı                                                                                     |
| 15 Mayıs 1852        | İnegöl-Hamzabey-Oku-Ayaz-Yenişehir-İznik-Kız Derbenti                                                                |
| 17 Mayıs 1852        | Kırkeçit-Hersek-Dilbaşı-Muallimköy-Gebze                                                                             |
| 18 Mayıs 1852        | Üsküdar                                                                                                              |
| 9 Eylül 1854         | Bandırma Kyzikos Antik Kenti                                                                                         |
| 23 Ekim 1856         | Sapanca                                                                                                              |
| 24 Ekim 1856         | İzmit                                                                                                                |
| 12 Aralık 1858       | Sivrihisar                                                                                                           |
| 13 Aralık 1858       | Arapören                                                                                                             |
| 14 Aralık 1858       | Seyitgazi                                                                                                            |
| 15 Aralık 1858       | Yazılıkaya                                                                                                           |
| 17 Aralık 1858       | Eskişehir                                                                                                            |
| 12 Ekim 1859         | Bursa                                                                                                                |
| 17 Ekim 1859         | Kütahya                                                                                                              |
| 19 Ekim 1859         | Seyitgazi                                                                                                            |
| 20 Ekim 1859         | Bardakçı                                                                                                             |
| 21 Ekim 1859         | Alikel, Aktaş                                                                                                        |
| 24 Ekim 1859         | Sivrihisar, Pessinus, Ballıhisar                                                                                     |



**Harita 2.1.** *Andreas David Mordtmann'ın Seyahat Ettiği Yerler*

### 2.2.2. Alfred Körte

Dilbilimci Alfred Körte ve arkeolog olan kardeşi Gustav Körte, Ankara ilinin Polatlı ilçesi sınırlarındaki Antik Kent Gordion'daki ilk kazıları gerçekleştirmişlerdir. 1893 yılında Sakarya nehri kıyılarını gezdiği esnada, Berlin-Bağdat demiryolunun yapımında çalışan Alman mühendislerden, aynı bölgede antik bir yerleşime ait kalıntıların bulunduğu bilgisine ulaşmışlardır. Antik Yunan ve Latin yazarların eserlerine dayanarak bu kentin eski Frig başkenti Gordion olduğunu keşfetmişlerdir. Üç ay sürecek olan ilk kazıyı 1990 yılında kardeşi Gustav Körte ile birlikte başlatmıştır. Bu çalışmada incelenen seyahatnamesi 1896 yılında yayımlanmış olup Körte'nin Gordion'un kazısının başlatılmadığı, ancak varlığından haberdar olduğu bir dönemde kaleme alınmıştır. Körte, seyahatnamesinde çeşitli başlıklar altında günlük gazetede de yayımlanan makalelerini derlemiştir. Seyahatnamesindeki taslak çizimler, Anadolu'da bulunduğu iki sene içerisinde hazırladığı çizimlerdir ve bu çizimleri biraz daha ilgi çekici şekilde yayınlama sebebini birçok arkadaşının tavsiyesi ve onu ikna etmesine bağlamaktadır. Bunun sebebini "ilgi çekici ve az bilinen bu ülkeye yönelik Alman halkının dikkatini çekmeye katkıda bulunmak istedim.[...]Türk halkının ve Çerkeslerin soylu yaşam

havasını ve iç zenginliğini tamamen anlamak için uzun bir gözlem süresi gereklidir ve özellikle de ülkenin dilini bilmekle anlam kazanmaktadır” şeklinde açıklamaktadır. Alfred Körte’nin seyahat güzergâhı aşağıdaki şekildedir (Tablo 2.2) (Harita 2.2):

**Tablo 2.2.** *Alfred Körte’nin Seyahat Ettiği Tarihler ve Yerler*

| Seyahat ettiği tarih       | Seyahat ettiği yerler                    |
|----------------------------|------------------------------------------|
| Haziran 1893               | Haydarpaşa’dan yola çıkış                |
| Ekim 1893-<br>Ağustos 1894 | Eskişehir                                |
| Eylül 1894                 | İnönü/Eskişehir                          |
| Ocak 1895                  | Eskişehir-Kütahya                        |
| Ekim 1895                  | Afyonkarahisar ve Frigya Mermer Ocakları |



**ALFRED KÖRTE**

0 10 20 40 60 80 Km



**AÇIKLAMALAR**

✖ YERLEŞİMLER

— ALFRED KÖRTE

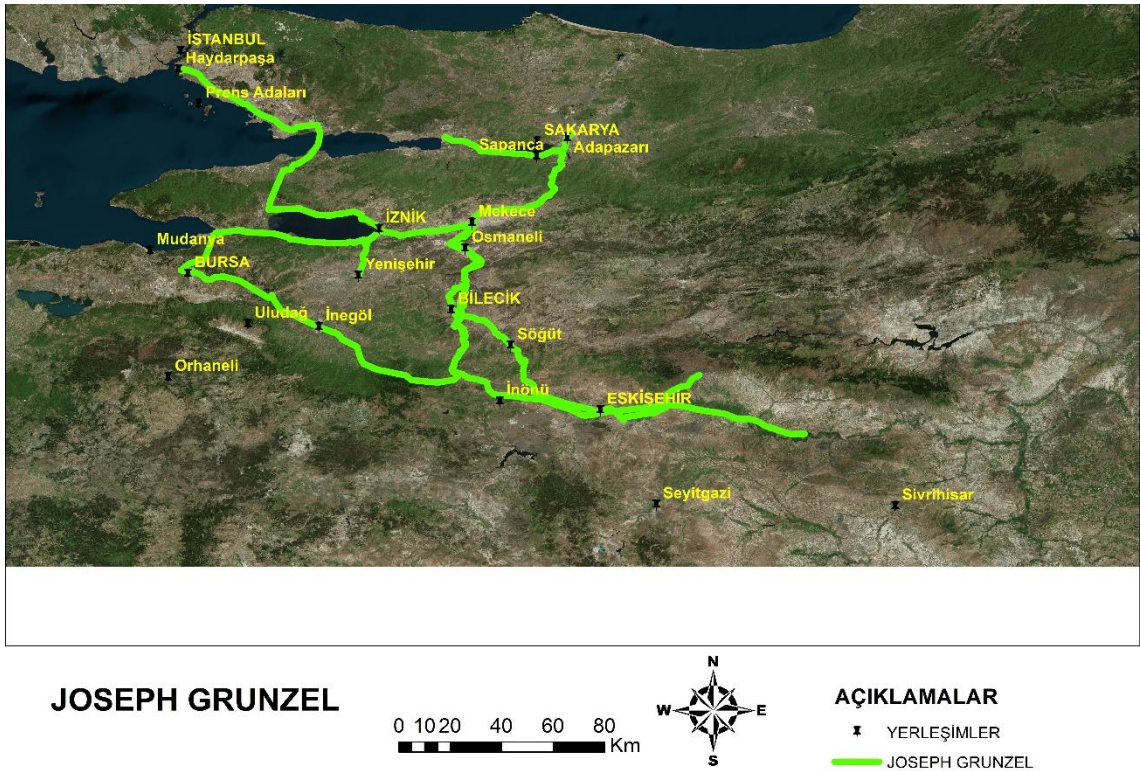
**Harita 2.2.** *Alfred Körte’nin Seyahat Ettiği Yerler*

### 2.2.3. Joseph Grunzel

Avusturya Sanayi Merkezi Birliği Sekreteri Grunzel 1897 yılında yazdığı seyahatnamesinde, Türkiye’nin ekonomik ilişkilerini incelemiş ve değerlendirmiştir. Grunzel, Ticaret Odalarının ve Sanayi Birliklerinin sunduğu haberleri de referans alarak Avusturya endüstrisinin hâlihazırdaki durumunun iç açıcı olmadığı, komşu devletler olan Almanya, İtalya ve Rusya’nın parlak bir gelişim sergilemesine karşın Avusturya endüstrisinin durgunluk aşamasında, hatta gerilemede olduğu görüşündedir. Grunzel,



seyahat amacını “bu konuya mütevazı bir katkı sağlamak ve yakında tamamlanacak olan Anadolu demiryolları ağının yapımı dolayısıyla önemli bir yakınlaşma içinde olduğumuz daha uzak çevrelerdeki bir ülkeyle ilgilenmektir” şeklinde aktarmıştır. Bu amaçla Anadolu demiryollarının her hattına yaptığı haftalar süren gezisinde de inandığı üzere Anadolu, doğal yapısından dolayı büyük bir gelişimle karşı karşıyadır ve bakir oluşundan dolayı sağlam ve güçlü bir rekabeti olan Avusturya ürünlerine kolayca satış alanı sunmaktadır. Grunzel, ayrıca Avusturya’nın Balkanlarda kaybettiklerini Anadolu’da geri kazanabileceklerine inanmakta ve öncü olarak çalışmak için hiç bir devletin Avusturya’dan daha nitelikli olmadığını düşünmektedir. Ayrıca, Avusturya halkının refahı için Doğu’daki ticari itibarının kaybolan şöhretini yeniden tazelemeyi amaçlamaktadır. Gezdiği ve bilgi verdiği yerler Harita 2.3’te gösterilmiştir (Grunzel, 1897, s. 3-4).



**Harita 2.3. Joseph Grunzel'in Seyahat Ettiği Yerler**

#### 2.2.4. Eduard von Bodemeyer

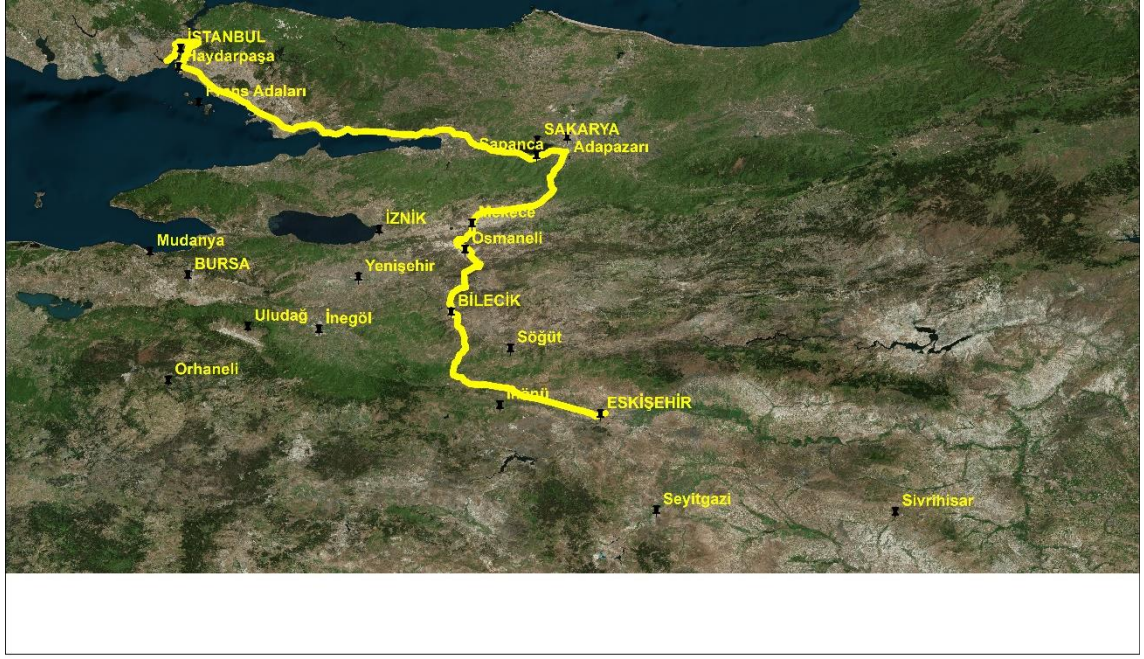
Bir doğabilimci olan von Bodemeyer, “Küçük Asya İçinden Bolkar Dağına. Bir Doğabilimleri Araştırma Gezisi” adlı seyahatnamesinin adından da anlaşıldığı üzere bilimsel bir araştırma yapmak üzere Anadolu’ya gelmiştir. 1898-1899 kış mevsiminde

çok ilgi çekici bulduğu Anadolu'yu daha yakından incelemek üzere geldiğini seyahatnamesinde belirtmiştir. Araştırma gezisi amacıyla seyahat edeceği için yola çıkmadan önce Almanya'da kütüphane taraması yapmış, daha önce Anadolu'ya gelen çok iyi araştırmacı ve uzmanlar tarafından yapılmış çalışmalara ulaşmıştır. Ayrıca Anadolu içinden demiryolları boyunca Konya'ya ve Bolkar Dağı'na bir araştırma gezisi yapabilmek için gerekli referansları almıştır (von Bodemeyer, 1900, s.1).

Von Bodemeyer'in seyahatinin ana amacı; ornitolojik gözlemler yapmak üzere bir doğabilimleri araştırma gezisi düzenlemek, aynı zamanda hayvansal araştırmalar, biraz avlanma ile ilgili biraz da lepidopterolojik bakımdan örnek toplamak, ama asıl ve en önemlisi de koleopterolojik araştırmalarda bulunmaktır. Von Bodemeyer, Anadolu'nun çok ilgi çeken koleopterolojik faunasının çok haksız muamele gördüğü inancıyla, incelemelerde bulunmak üzere Anadolu'ya gelmiştir. Anadolu'nun Kilikya Tarsusu'nun kuzey tarafına kadar bu fauna bölgesine ait olduğunu savunan Dr. L. V. Heiden, E. Reitter ve J. Weise'nin *Coleopterorum Europae Caucasi et Armeniae rossicae* adlı katalogunda özetlediği prensibe göre ön hazırlıklar yapmıştır. Böylece türlerin dağılımı hakkında bilimsel olarak doğru bir fikre ulaşmayı planlamaktadır (von Bodemeyer, 1900, s. 5). Von Bodemeyer'in seyahatnamesinde belirttiği güzergâhı aşağıdaki gibidir (Tablo 2.3) (Harita 2.4):

Tablo 2.3. *Eduard von Bodemeyer'in Seyahat Ettiği Tarihler ve Yerler*

| Seyahat ettiği tarih | Seyahat ettiği yerler                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Nisan 1899         | İstanbul'dan Sapanca'ya hareket ve Sapanca'ya varış-Sapanca-Gökdağ-Koruçay-Derbent-Gökdağ-Bilecik-Karaköy-Eskişehir-Akşehir-Sultandağı-Konya-Ereğli- Pozantı Vadisi-Çiftehan- Güllek-Bolkar Dağı-İvriz Çayı Vadisi-Ereğli |
| Mayıs 1899           | Zanapa (Halkapınar-Konya)-Burna (Yeni yıldız-Niğde)-Tarbaz (Darboğaz-Ulukışla)-Maden (Hamidiye)-Ali Hoca Vadisi                                                                                                           |
| Haziran 1899         | Merseroluk- Tarsus-Mersin                                                                                                                                                                                                 |



**EDUARD VON  
BODEMEYER**

0 10 20 40 60 80 Km



**AÇIKLAMALAR**

\* YERLEŞİMLER  
— EDUARD VON BODEMEYER

**Harita 2.4.** *Eduard von Bodemeyer'in Seyahat Ettiği Yerler*

### 2.2.5. Karl Baedeker

Karl Baedeker, seyahat edenlerin gereksinim duyduğu pratik bilgileri içeren rehber kitaplar hazırlayan bir yayıncıdır. Biyografisinde de anlatıldığı gibi seyahat rehberi hazırlamaya önce Ren Nehri kıyısındaki şehirlerle başlamış, daha sonra diğer destinasyonları da yayınlarına dahil etmiştir. Bu nedenle Baedeker'in seyahat amacı, bizzat kendisi yerinde inceleyerek hazırladığı rehber kitaplar için bilgi toplamaktır. Bu amaçla seyahatlerde ya kendisi kapsamlı notlar tutmuş ya da güvenilir bilgiler toplayacağına inandığı yayınevi çalışanlarından destek almıştır (Harita 2.5) (Wirtschaftsgeschichte in Rheinland-Pfalz, 2018).





**KARL BAEDEKER**

0 10 20 40 60 80 Km



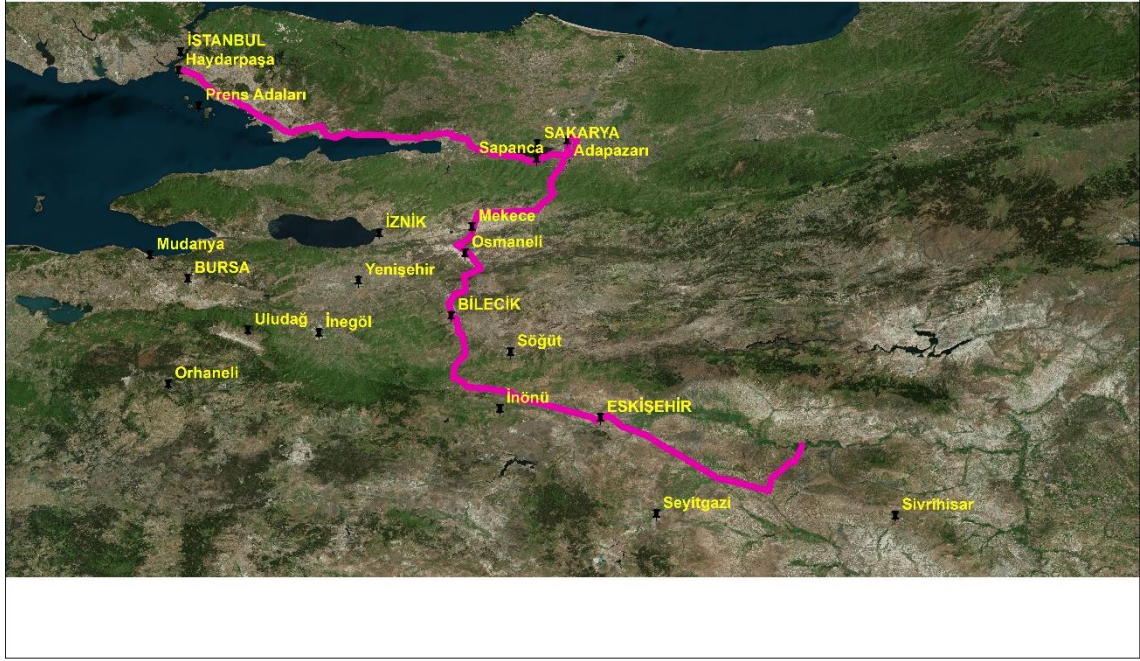
**AÇIKLAMALAR**

✱ YERLEŞİMLER  
— KARL BAEDEKER

**Harita 2.5. Karl Baedeker'in Seyahat Ettiği Yerler**

### 2.2.6. Stefan von Kotze

Macera ve sömürge kitapları yazarı olan Stefan von Kotze, eserlerini mizahi dille olduğu kadar, ırkçı söylemlerle yazmasıyla bilinmektedir. Bu çalışmada ele alınan “Avrupa’nın Arka Yurdu - Doğudan Kısa Seyahat Öyküleri” adlı eserinin ilk sayfalarında, bu özelliği fark edilebilmektedir. Von Kotze, seyahat dönüşü Anadolu’da Doğu’ya ait en iyi 333 mizahi yazısının yer aldığı not defterini kaybetmiş ve bunu “kötü kaderinin en büyük şakası” olarak nitelendirmiştir. Bu kayıp üzerine “1001 Gece Masalları” (1001 Nacht), “Babil ve İncil” (Babel und Bibel) ile Dr Rohrbach ve benzer yazarları okuyarak Alman mizah dergisi “Uçan Yapraklar”ın (*Fliegenden Blätter*) eski sayılarını satın alarak ciddi araştırmalar yapmıştır. Buna rağmen kaybettikleri onu üzmüştür. Bunun nedeni olarak da Doğu’yu az ya da çok tekrar ciddiye almak zorunda olmasını göstermiştir. Çünkü asıl amacı Doğu’yu araştırmak değildir (Von Kotze, 1908). Seyahatnamesinden yola çıkılarak hazırlanan güzergâh Harita 2.6’da verilmiştir.



STEFAN VON KOTZE

0 10 20 40 60 80 Km



AÇIKLAMALAR

\* YERLEŞİMLER  
— STEFAN VON KOTZE

**Harita 2.6.** *Stefan von Kotze'nin Seyahat Ettiği Yerler*

### 2.2.7. Richard von und zu Eisenstein

Richard von und zu Eisenstein, Baron (Freiherr) unvanını almış bir askerdir. Avusturya Arşidükü Franz Ferdinand'ın isteği üzerine dünya turuna çıkarak bu ülkelerin ve üzerinde yaşayan halkların fotoğraflarını çekmiş, yerel giysilerinden, silahlarından, kullandıkları eşyalardan örnekler toplamıştır. 1899 yılında Hindistan ve Çin üzerinden Japonya'ya, 1902 yılında Malta, Trablusgarp ve Tunus'a, 1904 yılında Siyam, Java, Alman-Yeni Gine ve Avustralya'ya, 1905 yılında Panama, Peru, Şili, Arjantin, Paraguay, Uruguay ve Brezilya'ya, 1909 yılında Kanarya Adaları ve İspanya'ya yaptığı seyahatlerden sonra 1912 yılında Doğu ülkeleri olarak nitelediği ve onu heyecanlandıran Türkiye, Romanya, Bulgaristan ve Sırbistan'a yaptığı seyahatnameleri kaleme almış ve yayımlamıştır. Bu ülkeleri, "henüz çok bilinmediği" için seçtiğini belirtmiştir. Anadolu'ya geliş amacını seyahatnamesinin önsözünde; ülkenin sözü geçen (varlıklı) ve entelektüel kısmını harekete geçirmek, yurt dışına seyahatler düzenlemek, böylece ülkenin doğasını, ziyaret edilen halkların eğitim açısından gelişimini, ruhunu, yaşam tarzını ve düzenini tanıyıp öğrenmek, bir taraftan bakış açısını güçlü bir şekilde genişletmek ve iç politikada bunu geçerli kılmak, diğer taraftan bilimsel anlamda zenginleşmek veya Avusturya'nın Dünya ticaret hacmini arttırarak halkın refah düzeyini



yükseltmek şeklinde açıklamıştır (Eisenstein, 1912, s. 1-2). Von und zu Eisenstein'in seyahatnamesinde kullandığı güzergâh aşağıdaki gibidir (Tablo 2.4) (Harita 2.7):

Tablo 2.4. Richard von und zu Eisenstein'in Seyahat Ettiği Tarihler ve Yerler

| Seyahat ettiği tarih  | Seyahat ettiği yerler          |
|-----------------------|--------------------------------|
| 31 Mart 1911          | Viyana'dan yola çıkış          |
| 27 Nisan-5 Mayıs 1911 | İstanbul-Armutlu-Mudanya-Bursa |
| 8 Mayıs 1911          | Bursa                          |
| 9 Mayıs 1911          | Yenişehir-İznik                |
| 10 Mayıs 1911         | Mekece-Vezirhan-Eskişehir      |
| 12 Mayıs 1911         | Eskişehir-Sarısu               |
| 13 Mayıs 1911         | Ankara                         |



Harita 2.7. Richard von und zu Eisenstein'in Seyahat Ettiği Yerler

### 3. YÖNTEM

Geçmişte tutulan kayıtlar, dokümanlar, eserler ve arşivler materyal kültürü olarak tanımlanmakta ve araştırmacılar için zengin bir veri kaynağı oluşturmaktadır (Patton, 2014, s. 293). Bu araştırmada da seyahatnameler temel veri kaynağı olan dokümanlardır. 1850-1912 yılları arasında Anadolu'ya gelen Almanca konuşan seyyahların Anadolu topraklarında gezdikleri yerler ile ilgili yazdıkları seyahatnameler incelenmiştir.

Bu araştırmada içerik analizi yapılmış olup nitel bir yöntem benimsenmiştir. İçerik analizinde, toplanan verileri açıklayabilecek kavramlara ve ilişkilere ulaşmak amaçlanmaktadır. Veriler içerik analizinde daha derin bir işleme tabi tutulur ve derinlemesine yapılan analiz sonucu, betimsel analizle fark edilemeyen kavram ve temalar keşfedilebilir. İçerik analizinde gözlem, görüşme ve dokümanlar yoluyla elde edilen nitel araştırma verileri dört aşamada analiz edilmektedir: (1) Verilerin kodlanması, (2) temaların bulunması, (3) kodların ve temaların düzenlenmesi ve (4) bulguların tanımlanması ve yorumlanmasıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2013, s. 259-260).

Nitel bir araştırmanın güvenilirliğini oluşturmak için inandırıcılık, özgünlük, güvenilebilirlik ve onaylanabilirlik terimleri kullanılmıştır (Lincoln ve Guba, 1985). Güvenirliği sağlayan ise yazıya aktarılmış verilerin analizinde kodlayıcılar arasında görüş birliğidir (Creswell, 2013: 246, 253). Bu çalışmanın verileri, Almanca yazılmış yedi seyahatnamenin Türkçeye çevrilmesiyle elde edilmiştir. Seyahatnameler güvenilir kaynaklar olmakla birlikte dönemin diğer kaynakları ile karşılaştırılması ve bu şekilde bilgilerin doğruluğunun tahlil edilmesi gerekmektedir (Ortaylı, 1987; Yılmaz, 2013). Seyahatnamelerin orijinallerine ulaşılmış olması; bizzat araştırmacı tarafından tercüme edilmesi, sadece bir kısmının çevirisinde yardım alınması; yapılan çevirilerin kontrolünde uzman bir akademisyenden yardım alınması; döneme ait olan ve günümüzde kullanılmayan veya farklı anlamlarda kullanılan bazı sözcüklerin anlaşılmasında ikincil kaynaklardan ve uzman kişilerden destek alınması; verilerin salnameler, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi arşivleri gibi belgelerle desteklenmesi verilerin güvenilirliğini sağlayan etkenlerdendir.

#### 3.1. Verilerin Elde Edilmesi

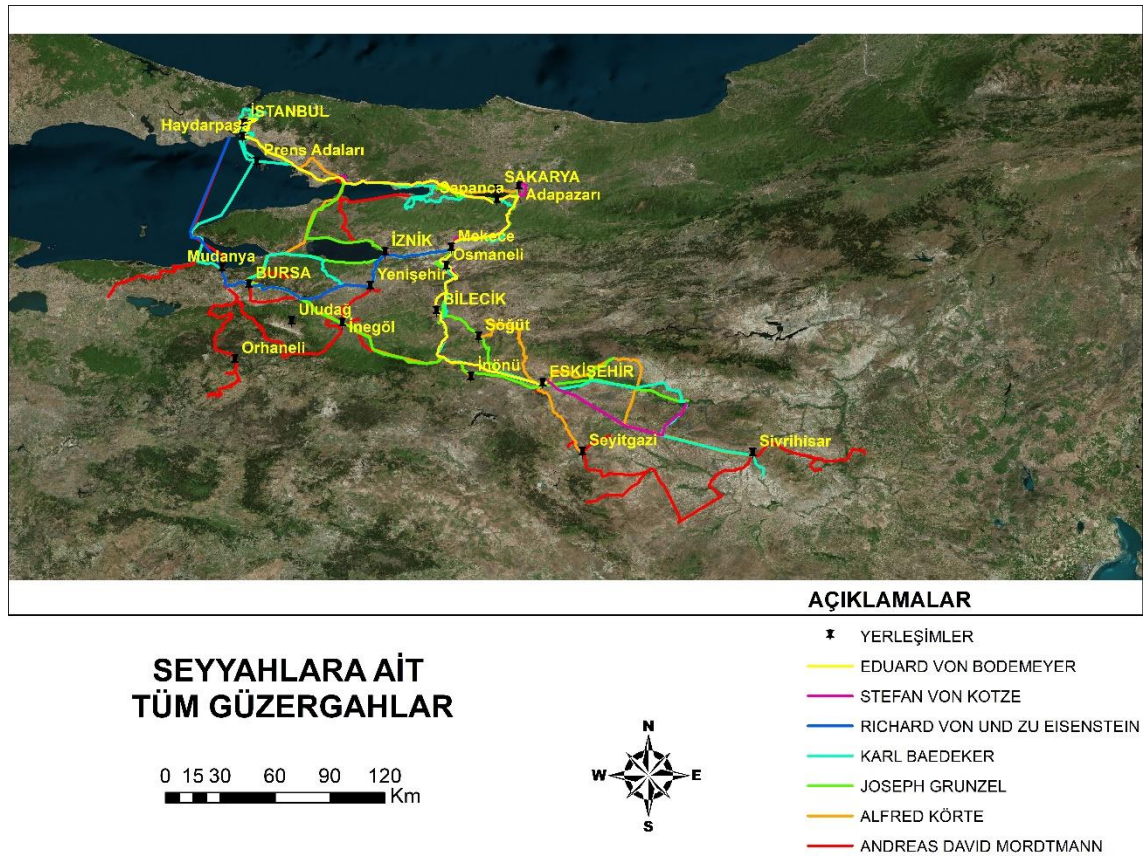
Bu çalışmada öncelikle Andreas David Mordtmann (Şarkiyatçı), Joseph Grunzel (Ekonomist), Richard von und zu Eisenstein (Asker), Stefan von Kotze (Macera ve Sömürge Kitapları Yazarı), Karl Baedeker (Turistlere Yönelik Rehber Kitapları

Yayıncısı), Eduard von Bodemeyer (Doğabilimci) ve Alfred Körte'nin (dilbilimci) Almanca dilinde yazılmış orijinal seyahatnamelerine ulaşılmıştır.

Seyahatnameler bu araştırmanın temel veri kaynaklarıdır. Seyahatnamelerin birinci el basımlarına ulaşmak, yazıldıkları dönem itibariyle mümkün olamamakta, çoğu zaman da özel girişimlerle elde edilebilen ve koleksiyon değeri taşıyan eserler olduğu için maliyet gerektirmektedir. Bu araştırmadaki seyahatnamelere ulaşmada, araştırmacının daha önceden turizm tarihine yönelik yaptığı çalışmalarda izlediği yöntem kullanılmıştır. Araştırmacının Almanca diline hakim olması, Almanca yazılmış seyahatnamelerin tercih edilmesindeki ilk nedendir. Araştırılacak dönemin seçiminde ise Türk-Alman ilişkilerinin yoğun olduğu 19. yüzyılın ikinci yarısından Cumhuriyet'in kuruluşuna kadar olan dönemin uygun olacağı düşünülmüş ve bu dönem içerisinde yapılan seyahatlerin yoğun oluşu da bu seçimde etkili olmuştur. Bu doğrultuda öncelikle Internet Archive (<http://archive.org>) ve BookZZ ([bookzz.org/](http://bookzz.org/)) adreslerinden çevrimiçi arşivler taranmıştır. Taramalar Almanca olarak gerçekleştirilmiş ve şu anahtar sözcükler kullanılmıştır: Anadolu'ya seyahat (*Reise nach Anatolien*), Küçük Asya'ya seyahat (*Reise nach Kleinasien*), İstanbul'a seyahat (*Reise nach Konstantinopel*) seyahatname/ler (*Reisebuch/Reisebücher*), seyahat defter/leri (*Reiseheft/e*), seyahat taslakları (*Reiseskizzen*), seyahat mektupları (*Reisebriefe*), seyahat raporları (*Reiseberichte*), günlük/ler (*Tagebuch/Tagebücher*), Anadolu'ya yapılan araştırma gezileri (*Studienreise/n nach Anatolien/Kleinasien*). Taranan bu sözcüklerle ulaşılan eserler, bu çalışmada seyahatname olarak anılacaktır. Burada sayılan adlandırmalar Almanca dilinin ve seyahat kültürüne bakış açısının zenginliğini de göstermektedir. Bu taramalarda altı adet seyahatname tespit edilmiş olup, Richard von und zu Eisenstein'in tam metnine ulaşılamamıştır. Richard von und zu Eisenstein'in seyahatnamesinin seçilmesinin nedeni bu kitabın bir bölümünün daha önceden elde bulunmasıdır. Araştırmacının ortak yazar olduğu bir çalışma için rica üzerine Amerika Michigan Üniversitesi'nden "Ortaçağ Anadolu'sunda Göçebeler ve Osmanlılar" ile "Osmanlı Tarih Öncesi" adlı kitapların yazarı tarihçi Prof. Dr. Rudi Paul Lindner tarafından ilgili kısım taranmış ve araştırmacılara gönderilmiştir. Araştırma için uygun görülen bu kitaba internet ortamında ulaşılamamış, ancak daha sonra Almanya'daki bir sahaftan satın alma yoluyla temin edilmiştir. Andreas Mordtmann'ın seyahatnamesi ise bu alanda çalışan bir uzmandan temin edilmiştir. Çalışmanın "Bulgular" kısmında daha kolay okunabilir olması ve

metnin akıcılığını bozmaması için bu seyyahların soyadlarının başındaki “von” ve “von und zu” ekleri kullanılmamıştır.

Bu şekilde ulaşılan seyahatnameler indirilerek içerikleri incelenmiştir. Seyahatlerde kullanılan rotalar, seyyahın mesleği, seyahatname içerisinde yer alan ana ve alt başlıklar yazıya dökülmüştür. Seyyahların en yoğun olarak gezdiği güzergâh belirlenmiş ve kültür rotası oluşturmada bu verilerden yararlanılmıştır. Buna göre kültür rotasında ele alınan yerleşim yerleri; İstanbul, Sakarya, Bilecik, Eskişehir, Bursa ve İzmit şeklinde sıralanmıştır (Harita 3.1). Bir taraftan metinlerin Türkçeye çevirilerine başlanmış, diğer taraftan da bu başlıklardan yola çıkılarak ve uzman görüşü de alınarak temalar oluşturulmuştur.



**Harita 3.1.** *Seyyahların Gezdiği Yerler*

Bu araştırmanın ana amacı, 1850-1912 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne çeşitli amaçlarla seyahat eden Alman ve Avusturyalı seyyahların seyahat izlenimlerinin incelenmesi ile dönemin Türkiye algısının ortaya konulması ve bu bağlamda günümüz kültür turlarında faydalanılmak üzere öneriler geliştirilmesidir. Bu bağlamda araştırmanın konusunu 1850-1912 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne çeşitli amaçlarla seyahat eden

Alman ve Avusturyalı seyyahların seyahat izlenimleri, o dönemdeki Türkiye algıları ve seyahat ettikleri güzergâhların belirlenmesi oluşturmaktadır. Araştırma kapsamında yedi seyyah tarafından kaleme alınan seyahatnameler incelenecektir. Bu seyahatnameler; çeşitli disiplinlere kaynak oluşturabilecek detaylı bilgi ve belgeleri içermeleri, seyyahların farklı meslek gruplarına mensup olmaları ve seyahatnamelerin akıcı ve anlaşılır bir dille yazılmış olmaları nedeniyle seçilmiştir. Araştırmada ele alınan seyahatnamelere dair tabloda seyyahın adı, mesleği, eserin yayın yılı ile birlikte Türkçe ve Almanca isimleri verilmiştir (Tablo 3.1). Andreas David Mordtmann’ın seyahatnamesi Franz Babinger tarafından 1925 yılında yayınlanmış olsa da çalışmada bu eserden “Mordtmann’ın seyahatnamesi” şeklinde bahsedilecektir. Seyahatnameden yayınlandığı yıl olan 1925’e değil, seyahatin gerçekleştiği dönem olan 1850-1858 yıllarına dair bilgiler elde edilmiştir.

Tablo 3.1. Araştırma Kapsamında İncelenen Seyahatnameler

| Seyyahın Adı                           | Mesleği                                       | Yayın Yılı | Seyahatnamenin Adı                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Andreas David Mordtmann                | Şarkiyatçı                                    | 1925       | A. D. Mordtmann’a Ait Anadolu’nun Taslak Çizimleri ve Seyahat Mektupları (1850-1859)<br>( <i>Anatolien: Skizzen und Reisebriefe aus Kleinasien (1850-1859) von A.D. Mordtmann</i> ) |
| Alfred Körte                           | Dilbilimci                                    | 1896       | Anadolu Hikâyeleri<br>( <i>Anatolische Skizzen</i> )                                                                                                                                |
| Joseph Grunzel                         | Ekonomist                                     | 1897       | Küçük Asya’nın Ekonomik Davranışları<br>( <i>Die wirtschaftlichen Verhältnisse Kleinasien</i> )                                                                                     |
| Eduard von Bodemeyer                   | Doğabilimci                                   | 1900       | Küçük Asya İçinden Bolkar Dağına. Bir Doğabilimleri Araştırma Gezisi<br>( <i>Quer durch Klein-Asien in den Bulghar Dag. Eine Naturwissenschaftliche Studien-Reise</i> )             |
| Karl Baedeker                          | Turistlere Yönelik Rehber Kitapları Yayıncısı | 1905       | İstanbul ve Küçük Asya<br>( <i>Konstantinopel und Kleinasien</i> )                                                                                                                  |
| Stefan von Kotze                       | Macera ve Sömürge Kitapları Yazarı            | 1908       | Avrupa’nın Arka Yurdu - Doğudan Kısa Seyahat Öyküleri<br>( <i>Im europäischen Hinterhaus - Reiseskizzen aus dem Orient</i> )                                                        |
| Richard Freiherr von und zu Eisenstein | Asker                                         | 1912       | İstanbul, Küçük Asya, Romanya, Bulgaristan ve Sırbistan’a Seyahat<br>( <i>Reise nach Konstantinopel, Kleinasien, Rumanien, Bulgarien und Serbien</i> )                              |

Seyahatnamelerin yazarları multidisipliner alanlarda yetişmiş araştırmacılar olup ilgi alanları, mesleklerine ve seyahat amaçlarına göre farklılık göstermektedir. Her bir seyahatnamenin çevirisi için gerekli olan süre; eserin sayfa sayısına, seyyahın ilgi alanına,

seyyahın kullandığı dile, yazı stiline (fraktur yazı stili gibi) anlaşılır olup olmadığına göre değişiklik göstermektedir. Bunun yanı sıra seyahatnamelerde geçen bazı mesleki ve teknik sözcüklerin, günümüzde yok olmuş veya adı değişmiş olan yerleşim yerlerinin tespit edilmesi de çeviri süresinin uzamasına neden olan etmenlerdendir.

Böylece çalışmanın çıkış noktası olan 1850-1912 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne çeşitli amaçlarla seyahat eden Alman seyyahların seyahat izlenimlerinin incelenmesi ile dönemin Türkiye algısının ortaya konulması sonucunda belirlenen alt amaçlara da ulaşılabilecek ve bir kültür rotası önerilecektir. Ayrıca teorik olarak elde edilen bulgular, araştırmacının seçtiği belli noktalara bizzat ziyaret ederek günümüz ile karşılaştırma yapmasını gerektirmektedir. Bu bakımdan belirlenen rota üzerinde günümüzde değişen, yok olan, restore edilen, kimlik değiştiren mekânlar/yerler yerinde incelenerek seyahatnamelerdeki bilgiler ile karşılaştırma yapma olanağı bulunacaktır.

### **3.2. Verilerin Analizi**

Çeviriler tamamlandıktan sonra elde edilen veriler, önceden belirlenen temalara manuel olarak eklenmiştir. Ancak verilerin yoğun oluşu, bu işin manuel olarak yapılmasını zorlu ve karmaşık bir hale getirmiştir. Bu noktada bilgisayar destekli bir nitel veri analizi programından (Maxqda) yararlanılmasına karar verilmiştir. Böylece güvenilirliğin artırılması amaçlanmıştır. Verilerin bu programa işlenmesi, daha önceden belirlenen temalarda değişiklikler yapılmasını gerektirmiştir. Bunun nedeni ilk belirlenen temaların çeviriler tamamlanmadan önce ve içeriklere göre oluşturulmasıdır. Ancak çeviriler tamamlandıktan sonra kodlama işlemine geçilince, detaylarda daha farklı kodlara ulaşıldığı görülmüştür. Bu aşamada bazı kodlar eklenmiş, bazıları da çıkartılmıştır. Günümüzdeki özel ilgi turizm çeşitleri altında temalı rotalar yer almaktadır. Bu çalışmanın amaçlarından biri de seyahatnamelerden elde edilen bulguların bir kültür rotasına kaynak oluşturmalarıdır. Buradan hareketle temalar üst kavram olarak kullanılmış ve kodlar bu temaların altında sınıflandırılmıştır. Elde edilen kodlar dört tema altında toplanmıştır. Bunlar (1) Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı, (2) Doğal yapı, (3) Ekonomik yapı ile (4) Altyapı ve üstyapı şeklindedir (Tablo 3.2).



Tablo 3.2. Seyahatnamelerde Elde Edilen Temalar ve Kodlar

| Temalar                                     | Kodlar                                                                                                                |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Tarihsel, Toplumsal ve Kültürel Yapı</i> | Milliyet<br>Nüfus<br>Tarihsel kimlik<br>Kurumlar<br>Kişiler<br>Gelenekler<br>Yeme-içme<br>Zaman algısı<br>Hastalıklar |
| <i>Doğal Yapı</i>                           | Coğrafi konum<br>Yer şekilleri<br>İklim<br>Flora<br>Fauna                                                             |
| <i>Ekonomik Yapı</i>                        | Geçim kaynakları<br>Tarım<br>Yeraltı kaynakları (Lületaşı)<br>Ticaret<br>Para birimleri<br>İstihdam                   |
| <i>Altyapı ve Üstyapı</i>                   | Yerleşim yerleri<br>Ulaşım<br>Konaklama<br>Yapılar                                                                    |

Analiz sırasında seyahatin amacı, seyahat edilen yerler ve seyahat zamanı, seyyahların okuduğu kitaplar gibi bilgilere de ulaşılmış olup bu bilgiler belirlenen dört temaya dahil edilmemiş, bu bulguların ayrı bir başlık altında incelenmesi uygun görülmüştür. Öte yandan seyyahların yola çıkarken yanlarına aldığı malzemeler, rehber, pasaport gibi seyahat hazırlıklarına yönelik bilgilere de İstanbul başlığı altında yer verilmiştir.

### 3.3. Önerilen Kültür Rotasının Belirlenmesi

Öncelikle her bir seyyahın çalışma sahası içinde izlediği rota tespit edilmiştir. Coğrafi bilgi sistemleri yazılımlarından *MapInfo 16* kullanılarak her bir seyyahın izlediği rotanın haritası çizilmiştir. Harita çiziminde uydu görüntüsü ve karayolu katmanları altlık harita olarak kullanılmıştır. Daha sonra tüm seyyahların izledikleri yollar çakıştırılmıştır. Bu çakıştırma haritadan, bu çalışmanın sonunda önerilen kültür rotası güzergâhının belirlenmesinde yararlanılmıştır.

## 4. BULGULAR

### 4.1. Seyahatnamelerde İstanbul

Günümüzde nüfus bakımından Türkiye'nin en büyük kenti olan İstanbul'un tarihi oldukça eski dönemlere inmekte, yapılan arkeolojik kazılara göre 8 bin 500 yıl öncesine dayanmaktadır (İstanbul Valiliği, 2019). Tarihsel süreç içerisinde İstanbul, birçok devlete ve kültüre ev sahipliği yapmıştır. İstanbul, 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedildikten sonra Osmanlı Devleti'nin başkenti olmuştur. Seyahatnamelerde, İstanbul hakkında oldukça detaylı bilgilere ulaşılmıştır. Bu çalışmada belirlenen kültür rotası Haydarpaşa çıkışlı olsa da İstanbul'un hareketli yaşamının Avrupa yakasındaki Pera'da<sup>11</sup> yoğunlaşması nedeniyle buradaki bilgiler de paylaşılacaktır. Bunun yanı sıra dini inanışlar ve kutlamalar, seyahate çıkanlara öneriler, Anadolu'da ve Avrupa'da zamana bakış, demiryollarının yapım aşaması, pasaport, gümrük işlemleri ve haberleşme gibi konular hakkında genel bilgiler, bu başlık altında paylaşılacaktır.

#### 4.1.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı

İncelenen seyahatnamelerin tümünde İstanbul'un ismi "Konstantinopol" olarak anılmıştır. Bu başlık altında İstanbul'un nüfusuna, tarihine, burada yaşamış olan medeniyetlere, seyyahların Doğu hayaline, Avrupa'da ve Anadolu'da halkın zamana bakışına dair bilgiler yer almıştır. En detaylı bilgiye rehber kitap yayıncısı olan Baedeker'in seyahatnamesinde rastlanmıştır ve bu kısımda ondan edinilen bilgiler aktarılacaktır. Baedeker'e göre Slavcası Zarigrad (Çar Şehri) olan İstanbul, hem Osmanlı Devleti'nin yönetim merkezi hem de İslamiyet'in, Ortodoks ve Katolik Hristiyanların en önemli dini merkezleriydi. Baedeker, o günlerde yaklaşık üç milyon km<sup>2</sup>'lik yüzölçümüne sahip Osmanlı Devleti'nin 1905 yılındaki toplam nüfusunu 24 milyon olarak vermiş, bunun 6.130.200'ünün Avrupa tarafında, 9.089.200'ünün ise Asya tarafında yaşadığını kaydetmişti (Baedeker, 1905, s. xvii). İstanbul'un Müslüman ve gayrimüslim toplam nüfusunu ise 1.100.000 olarak belirtmişti (Baedeker, 1905, s. 78).

Baedeker ülkenin yönetim sistemine ilişkin verdiği bilgilerde; vilayet, liva ve sancaklar, kazalar ve nahiyeler olmak üzere dört mülkî idareye ayrıldığına; vilayetlerin valiler, liva ve sancakların mutasarrıflar, kazaların kaymakam ve nahiyelerin de müdürler eliyle yönetildiğine işaret etmişti. Baedeker'in verdiği bilgilere göre Avrupa kısmı;

---

<sup>11</sup> Pera, İstanbul'un bugünkü Beyoğlu semtidir.



Edirne, Selanik, Kosova, Yanya<sup>12</sup>, Üsküdar, Manastır vilayetleri ve Çatalca mutasarrıflığından; Anadolu yakası ise Hüdavendigar (Bursa), Aydın (İzmir), Konya, Ankara, Kastamonu, Trabzon, Sivas, Adana, Adalar'dan (Archipel) oluşuyordu. Baedeker 1900'lerin başında İstanbul vilayeti içerisinde Avrupa yakasındaki Küçükçekmece kazası ve Prens Adaları ile Asya yakasındaki Gebze, Beykoz, Kartal, Şile kazaları olmak üzere yedi kazanın yer aldığını belirtmekteydi. Bunlara çoğunlukla İzmit ve Biga Sancağı da ekleniyordu<sup>13</sup> (Baedeker, 1905, s. xvii). İstanbul'da konuşulan dilin Türkçe olduğuna işaret eden Baedeker'e göre Türkçe, Türk Tatar dil ailesinin en batı haliydi ve içerisinde birçok Farsça ve Arapça unsur barındırmaktaydı. Konuşurken vurgu daima kelime sonuna denk geliyor; uzun ve kısa sesler Türkçe kelimeler içerisinde birbirinden ayrılmıyordu (Baedeker, 1905, s. 76).

### **Tarihi**

Baedeker, İstanbul'un tarihi ile ilgili verdiği bilgilerde kentin Dor kolonistleri tarafından kurulduğunu yazsa da günümüzdeki kaynaklarda Megaralı kolonistler tarafından kurulduğu yazılıdır (Arslan, 2009; Dursun, 2010; Byzantios, 2014; Lordoğlu, 2019). Ancak Megaralı kolonistlerin Dor kökenli olması (Genim, 2010) Baedeker'in yazdıklarının da yanlış olmadığını göstermektedir. Ona göre İstanbul'un doğal konumunun avantajlarından dolayı Dor kolonistleri, MÖ 660 yılında iki tarafı denizle çevrili, Boğaz'ın girişine hâkim tepeye Byzantion Sarayı'nı inşa etmiş ve böylece antik Yunan kenti Byzantion'u kurmuşlardı. Dor kolonistleri, komşu "Trakyalılar" ile yapılan savaşlarda gücünü gösterse de Pers gücüne pek fazla direnç gösterememişti. Pers Kralı I. Dareios, İskitlere karşı savaş sırasında Boğaz'ı geçtiği zaman gemileri dizerek yüzer köprüler kurmuştu. Dor kolonistleri İyon isyanına karıştıkları için de Persler tarafından bozguna uğratılmıştı<sup>14</sup>. Perslerin elinden onları MÖ 478 yılında Sparta Kralı Pausanias kurtarmıştı. Pausanias, Atinalılar tarafından sürüldükten sonra Delos Birliği'ne katılmış ve şehrin gelişimine ciddi bir ekonomik katkı sağlamıştı (MÖ 450 yılında 15 birim hibe).

---

<sup>12</sup>Günümüzde Yunanistan'da bulunan İoannina adındaki şehirdir.

<sup>13</sup>1895-1910 yıllarında İstanbul Vilayeti içerisinde Şehremaneti'ne bağlı Adalar, Gekbuze, Beykoz, Kartal, Küçükçekmece ve Şile kazaları yer alır. İzmit, Çatalca (Çatalca'ya bağlı Silivri ile Büyükçekmece) ise müstakil sancaklarıdır (Salname 1311-1326, aktaran Güneş, 2015).

<sup>14</sup>I. Dareios, Pers İmparatorluğu topraklarının genişletilmesi için gösterdiği çabası, yenilikçi tutumu ve çıkardığı kanunlarla, Pers İmparatorluğu açısından son derece önemli bir Pers Kralı'dır. Dareios tahta çıktığında, İmparatorluk'ta ortaya çıkan çok sayıdaki isyan hareketini bastırmak için seferler düzenlemiştir. Ardından MÖ 512 yılında, ordunun başında bizzat yer alarak Karadeniz'deki İskitlere karşı sefere çıkmıştır. Bunun için Dareios'un emri ile İstanbul Boğazı ve Tuna nehri üzerinde gemilerden oluşan yüzer köprüler kurulmuştur (Özkan Kılıç, 2018).

Byzantion, Patras Yarımadası<sup>15</sup> savaşında da ilk başta Atinalıların yanında yer almıştı. Atinalıların yenilmesi sonrasında şehir iki kez (MÖ 411 ve 409) geri kazanılmıştı<sup>16</sup>. İskender ve haleflerinin yönetiminde şehir bağımsızlığını koruyabilmişti. MÖ 278 yılında ise Keltlerin saldırısına karşı direnmek zorunda kalmıştı<sup>17</sup> (Baedeker, 1905, s. 79).

Baedeker, İstanbul'un Byzantion Dönemi'nden sonra Roma Dönemi'ne geçiş sürecini de anlatmıştı. Baedeker, Makedonyalı III. Philipp'e karşı yapılan savaşlarda Byzantion'un Roma'nın tarafında yer aldığını belirtmişti. Şehir, kralın yönetiminde varlığını sürdürmüştü<sup>18</sup>. Ancak daha sonra Romalı ordu komutanı Pecennius Niger ve Septimus Severus arasındaki savaşta “yanlış tarafta” yer alınca, şehir MS 193-196 yıllarında Septimus Severus tarafından işgal edilmişti. Septimius, kaleyi korumak için duvarları yeniden inşa etmişti<sup>19</sup>. Byzantion İmparatorluğu, MS 3. yüzyılda Tuna nehri üzerinden güneye doğru ilerleyen Gotlar tarafından tehdit edilmişti. Kral Claudius onları yenmişti (MS 269). İmparatorluk, MS 312/3 yılında Maximinus<sup>20</sup> tarafından ele geçirilmişti. MS 323 yılında yenilgiye uğramış olan Licinius<sup>21</sup> kaçmayı başarmış, ama Konstantin'in kuşatmasına uzun süre karşı koyamamıştı. Şehrin ele geçirilmesiyle I. Konstantin Roma İmparatorluğu'nun hükümdarı olmuştu (MS 324). Konstantin, İstanbul'u İmparatorluğun başkenti ilan etmişti. İstanbul, resmi olarak önce Yeni Roma adıyla, kısa süre sonra ise Konstantinopol adıyla başkent olarak anılmıştı<sup>22</sup>. Şehir, önceden olduğu gibi 14 bölgeye ayrılmıştı<sup>23</sup> (Baedeker, 1905, s. 79). Baedeker, Arcadius Dönemi'nden bu yana İstanbul'un başkent olduğunu bildirirken artan nüfusun, Hunların ve Gotların saldırılarının, burada yeni bir kale inşa edilmesini zorunlu kıldığını belirtiyordu. İmparatorluk zirve noktasına, Jüstinyen yönetimi altında iken ulaşmıştı (MS 527-565). Hükümetin yeni kurulduğu dönemde ise Nika İsyanı yaşanmıştı (MS 532).

<sup>15</sup>Yunanistan'ın Mora Yarımadası'nda bir şehirdir.

<sup>16</sup>Atinalı General Khrysopolis'te (Üsküdar) bir vergi istasyonu kurmuş ve Boğaz'dan geçen gemileri vergiye bağlamıştır (Byzantios, 2014).

<sup>17</sup>Keltler, Byzantion'un hinterlandında Tylis Krallığını kurmuşlar ve Byzantion'u ağır vergiye bağlamışlardır (Byzantios, 2014).

<sup>18</sup>Byzantion, MÖ. 1. yüzyılda Batı Anadolu'da gerçekleşen Mithridates ile Roma arasındaki savaştan olumsuz etkilenmiştir. Romalılar, Byzantion'a bir donanma yollamış ve Boğaz'ı abluka altına almıştır. Byzantion, Roma Cumhuriyetinin çöküşünden sonraki iki yüzyıl Roma Barışı (pax Romana) sayesinde barış ve refah içinde yaşamıştır (Byzantios, 2014).

<sup>19</sup>Severus Byzantion'u işgal ettiğinde taş üstüne taş bırakmamıştır. Oğlunun araya girmesiyle Byzantionluları affetmiş ve şehri yeniden inşa ederek “Colonia Antoninia” adını vermiştir (Byzantios, 2014; Lordoğlu, 2019).

<sup>20</sup>Maximinus, Roma İmparatorluğu'nun Batı kısmını yöneten generaldır.

<sup>21</sup>Licinius, Roma İmparatorluğu'nun doğu kısmında yönetimini sürdürmüştür.

<sup>22</sup>Şehir, 11 Mayıs 330 tarihinde yapılan resmi törenlerle Konstantinopolis adını almıştır (Byzantios, 2014).

<sup>23</sup>12'si duvarlar içerisinde, 13.'sü Haliç'in diğer tarafında, 14.'sü ise duvarın kuzey batı cephesinde yer almaktadır.

İsyan, Belisar tarafından bastırılmıştı, ama şehrin büyük bir kısmı alevlere teslim olmuştu. Baedeker'e göre Jüstinyen Hükümeti'nden 1900'lerin başlarına kadar İstanbul, eşsiz bir kültürün merkezi haline gelmişti. Şehrin gelişimi ise Hellenistik- Roma devlet ve hukuk sisteminin birleşimiyle olmuştu (Baedeker, 1905, s. 80).

Baedeker seyahatnamesinde Bizans kültürüne ilişkin bilgilere de yer vermişti. Ona göre Bizans İmparatorluğu'nun dili Yunanca idi. İstanbul'un kiliselerinde Doğu kültüründen gelen patrikler ile Antik Dönem'in varlığını Orta Çağ'dan kalma anlayışla sürdüren Batı kültürü rekabet ediyordu. Jüstinyen'den sonra gelen hükümdarlar İmparatorluğun tamamını koruyamamış, şehir ağır işgallere maruz kalmıştı. Heraklius yönetiminde Avar ve Pers orduları sıkıştırılmıştı (MS 627). Bunun sonucunda Kral eski kalenin kuzey ucuna bir duvar ördürmüştü. MS 673'ten itibaren Haliç'te Arap filoları görünmeye başlasa da MS 678 ve 718 yıllarında III. Leo tarafından etkisiz hale getirilmişlerdi. MS 718'deki saldırıya karşı Saray'dan Galata'ya kadar Haliç'i bir zincirle kapatmışlardı<sup>24</sup>. Saldırıları, izleyen yüzyılda da devam etmişti. Bu arada başka düşmanların varlığından da söz eden Baedeker, Bulgar İmparatorluğu'nun MS 813 ve 924 yıllarında İstanbul'u işgal girişiminde bulunduğu dikkati çekiyordu. Ayrıca Rus filoları da MS 860 ve 1048 yıllarında Marmara Denizi'ne doğru ilerlemişlerdi. MS 7. ve 8. yüzyıllarda "resim düşmanlarının" saldırıları, kiliselerdeki resimlere ağır zararlar vermişti. Bu yıkıma deprem, yangın ve salgınlardan kaynaklanan tahripler de eklenmişti (Baedeker, 1905, s. 80).

Baedeker'in "Akıllı Kral" olarak nitelendirdiği Makedonya Hanedanı'ndan I. Basilios (MS 867-886), İmparatorluğa 9. ve 10. yüzyıllarda kaybedilen vilayetleri geri kazandırmıştı. I. Basilios, İstanbul'u yeniden güçlendirerek bu şehri Orta Çağ'ın en büyük ve en dayanıklı imparatorluğu haline getirmiş ve o dönemin dünyasındaki ilk ticaret şehri olarak varlığını sürdürmesine katkı sağlamıştı. Komninos Hanedanlığı zamanında (1057-1185) İstanbul; mimari, sanat ve edebiyatla ilgili alanlarda altın çağını yaşamıştı. Ancak Anadolu'da Selçukluların ilerlemesi, Normanların saldırıları, İtalyan ticaret şehirlerinin güçlenmesi ve ilk iki Haçlı seferinin geçici ordularına yapılan yatırımlar, İstanbul'un 11. yüzyıldan beri devam eden ekonomik gücünü azaltmıştı. 1195 yılında tahttan indirilen II. Isaakios Angelos'un oğlu, dördüncü kez Haçlı seferlerine hazırlanan şövalyeden yardım

---

<sup>24</sup>Ümeyye oğullarından 7. Halife Süleyman İbn-i Abdülmelik zamanında Araplar dördüncü kez şehre saldırdıklarında, İmparator III. Leo tarafından Haliç'in ilk kez zincirle kapandığını görmüşlerdir. Yıllar sonra 1453'te "Haliç Zinciri" Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi esnasında bilinir olmuştur (Genç, 2014).

almıştı. 1203 yılında IV. Aleksios Angelos, babası II. İsaakios ile birlikte tahta geçirilmişti. Angelos Hanedanı'nın taht kavgaları sonucunda şehir kaybedilmiş, Laskaris Hanedanı'na bırakılmıştı. (Baedeker, 1905, s. 80). Ne var ki İstanbul 1204'te Haçlı ordularının eline geçti. Baedeker'e göre üç günlük yağma sonrasında şehirde eski sanat eserlerinden birçoğu yerle bir olmuş, kiliseler ve saraylar büyük zarar görmüştü. Şehir ile İmparatorluk dağıtılmış ve Balduin yönetiminde Latin Krallığı kurulmuştu. Başkentin nüfusu ise 100.000 kişi daha azalmıştı<sup>25</sup>.

Baedeker, 13. yy'dan itibaren Türklerin Anadolu'yu ele geçirdiklerini ve Avrupa'ya yöneldiklerini belirttikten sonra süreci şöyle anlatıyordu: Osmanlı padişahı I. Murat, 1365 yılında Edirne'ye yerleşmişti. Yunan Kralları Doğu'da çare ararken Osmanlılar İstanbul'un yakınına gelmişler ve İstanbul'daki olaylarda daha fazla nüfuz kazanmışlardı. 1411 yılında bir saldırı, 1422 yılında ise ikinci bir saldırı geri püskürtülmüştü, ama bunun sonucunda Bizanslılar Osmanlılara karşı vergi ödemekle yükümlü hale gelmişlerdi. 1453 yılı Nisan ayında Osmanlılar Fatih Sultan Mehmet yönetiminde yeniden İstanbul kapılarına dayanmışlardı. Buna karşı XI. Konstantin yedi bin asker bile konuşlandıramamıştı. İşgal iki ay sürmüştü, burada ilk kez toplar etkili hale getirilmişti. Türk filosunun bir kısmı Pera'nın arkasından Haliç'e sızmış ve girişi kapatan zinciri aşmıştı. 29 Mayıs günü Kral Romanos, Topkapı'da yenilgiye uğramış ve "Osmanlılar İstanbul'a taşınmıştı" (Baedeker, 1905, s. 81).

Baedeker'e göre Fatih Sultan Mehmet "fetihten üç gün sonra, öldürmeye, soyguna ve talana dur" demişti. İstanbul, bu dönemde "İstanbul" adı altında Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti haline gelmişti. Bu dönemde Hristiyanlara yaşam ve din özgürlüğü tanınmış ve yeni bir Patrik görevlendirilmişti. Ayasofya'nın da aralarında bulunduğu sekiz kilise camiye dönüştürülmüştü. Eyüp Camii ve padişahların isimlerinin verildiği camiler gibi yeni görkemli yapılar da inşa edilmişti. Seraskerat'ın<sup>26</sup> yerine şehrin tepesinde, Osmanlı padişahlarının sarayları yükselmeye başlamıştı. Baedeker diyor ki; Bizans İmparatorluğu'nun Konstantinopol'i, oryantalistik bir şehir olan "İstanbul" haline işte böyle gelmişti (Baedeker, 1905, s. 81).

---

<sup>25</sup>Latin Krallığı, Yunan Krallığının kurulduğu İznik'te 1261 yılında Michael Palaeologos ile son bulmuştur. Frank ve Venedik Hanedanları tarafından işgal edilen vilayetler geri kazanılamamıştır (Baedeker, 1905, s. 81).

<sup>26</sup>Seraskerat Kapısı (Bab-ı Seraskeri) 1900 yılında Harbiye Nezareti adını almıştır (Ortaylı, 2015). Günümüzde Beyazıt Meydanı'nda yer almaktadır.

1520-1566 yılları, Osmanlı İmparatorluğu'nun en parlak dönemi idi. Kanuni Sultan Süleyman, ordu ve ekonomi alanında reformlar yapmış ve Batı'daki hükümdarlar ile birlikler kurmuştu. 17. ve 18. yüzyıllarda ise padişahların otoritesi ve gücü azalmış, Devleti büyük vezirler yönetmişti. “Enerji dolu” Padişah II. Mahmut (1808-39) 1826'da Yeniçeri Ocağı'nı ortadan kaldırmış ve Batı tarzındaki reformların yolunu açmıştı. Osmanlıların 1699 yılında Batı'ya ilerlemesi durduktan sonra<sup>27</sup> Avrupalıların Osmanlı İmparatorluğu'nun iç işlerine karışma dönemi başlamıştı. 1807 yılında İstanbul'un kapılarına bir İngiliz donanması dayanmışsa da “telaşla” durdurulmuştu. Ne var ki 1829 yılında Rus, 1833 yılında Mısır savaş birlikleri İstanbul'u tehdit etmeye başlamıştı<sup>28</sup>. Aynı şekilde 1833 yılında Rusya, Hünkâr İskelesi Anlaşması için baskı yapmıştı. Buna göre hiçbir yabancı savaş gemisinin Çanakkale Boğazı'ndan geçmesine izin verilmeyecekti<sup>29</sup> (Baedeker, 1905, s. 81).

1854 Kırım Savaşında Ruslara karşı Osmanlıyı destekleyen Fransız ve İngiliz birlikleri Çanakkale önlerine gelmişti<sup>30</sup>. 1856 yılında ise Osmanlı Devleti, dinlerin eşitliğini tanımasıyla Avrupalı Büyük Devlet olarak kabul görmüştü<sup>31</sup>. 1865 yılında büyük bir yangın İstanbul'a zarar vermişti ve birçok sokak yağmalanmıştı. 1873 yılında demiryolları da İstanbul kıyı bölgelerine, saray bahçelerine ve Galata Köprüsü'nün<sup>32</sup> yakınlarına kadar uzatılmıştı. 1878 yılında Rus-Türk Savaşında Rus savaş birlikleri İstanbul yakınlarına kadar ilerlemiş ve San Stefano Barış Anlaşması'na zorlamışlardı<sup>33</sup>. Şehrin iç kısmı bu olaylardan dolayı 19. yüzyılda doğrudan etkilenmemişti, ancak modern

---

<sup>27</sup>Osmanlı orduları 1683 Viyana Kuşatmasından sonra Tuna ve Transilvanya Macaristan'ından çekilmişti. 1699 Karlofça (Karlowitz) ve 1718 Pasarofça (Pasarowitz) antlaşmalarından sonra Tuna boyunca Habsburglar İmparatorluğu yerleşmişti (Ortaylı, 1981, s. 197).

<sup>28</sup>Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyan girişimi

<sup>29</sup>1833 Hünkâr İskelesi Antlaşması ile Rusya'nın Osmanlı Devleti'nde kazandığı nüfuz, Fransa ve İngiltere'yi harekete geçirmiştir. Böylece Mısır sorununun büyük devletler arasında çözülmesi planlanmıştır (Ortaylı, 2015, s. 128).

<sup>30</sup>Osmanlı Devleti'nin Mısır meselesi sonucunda Rusya'nın istediğini gerçekleştirememesi sonucunda, 1829'dan önce I. Nikola'nın emriyle toplanan komisyonun almış olduğu, Osmanlı Devleti'nin Rusya'nın çıkarlarını sağlayacak şekilde aşamalı olarak zayıflatılması politikası terk edilmiş ve yerini Osmanlı Devleti'nin ortadan kaldırılması politikası almıştır. Bu doğrultuda I. Nikola Osmanlı sınırlarındaki Ortodoksların koruyuculuğunu üstlenmek istemiştir. Osmanlı Devleti'nin bu isteğini kabul etmemesi üzerine Rusya savaş ilan etmiş ve 1856 Kırım Savaşı başlamıştır. İngiltere ve Fransa'nın yardım etmesiyle Osmanlı Devleti bu savaşı kazanmıştır (Durmaz, 2015).

<sup>31</sup>1856 Islahat Fermanı'nın ağırlık noktası, Müslim ve Gayrimüslim tebaa arasında eşitliği sağlamaya yönelik hükümlerdi. Bu gelişme, o dönemki toplumda büyük eleştirilere neden olmuştur (Ortaylı, 2015, s. 106).

<sup>32</sup>Galata Köprüsü, Baedeker'in seyahatnamesinde Galata'daki Yeni Köprü olarak anılmıştır. Bunun sebebinin köprünün Sultan II. Abdülhamit zamanında 1894 yılında yenilenmesi (Özen, 2012) olabileceği düşünülmektedir.

<sup>33</sup>93 Harbi olarak anılan 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı

çağa ayak uydurmaya çalışmıştı. Yapılan demiryolu sayesinde İstanbul 1888 yılından itibaren Orta Avrupa ile doğrudan bağlantı içerisinde olmuştu (Baedeker, 1905, s. 82).

Osmanlı padişahları 16. yüzyıldan beri Topkapı Sarayı'nı konut olarak kullanmış, 1839 yılında Sultan Abdülmecit tarafından inşa edilen Dolmabahçe Sarayı'na taşınmışlardı. Sultan II. Abdülhamit ise Yıldız Köşkü'nde ikamet etmişti. Baedeker, Sultan Abdülaziz'in hükümdarlığı döneminde İstanbul'un gelişmesini sağlayan pek çok ilerleme ve aydınlanma süreci yaşanmakla birlikte, aynı dönemde ekonominin kötü yönetildiğine de işaret ediyordu. Nitekim bu dönemde dış borçlar için beş devlet tekelinden oluşan uluslararası bir yönetim görevlendirilmişti<sup>34</sup> (Baedeker, 1905, s. 82). Gerek savaşlar gerekse ekonomik ilişkiler nedeniyle yabancı seyyahların İstanbul'a ilgisi de giderek artmıştı. Seyyahlar halkı da gözlemlemişlerdi.

### ***Seyyahların Doğu Hayali***

İstanbul Avrupalılar için çoğu zaman ilgi çekici ve bir “masal” şehri olarak görülmüştü. Mordtmann ve Kotze'nin seyahatnamelerinde Avrupalıların “Doğu” imgesine vurgu yapılıyordu. Mordtmann, 1850'leri anlattığı seyahatnamesinde, okuyucunun “Doğu”ya dair algılarına gönderme yapmıştı. Avrupalıların Doğu hayallerinde korsanların, güzel Türk kadınlarının, Etiyopyalı hadımların, dolandırıcı bazı tüccarların varlığından bahsetmiş, ancak doğru olmadığını şöyle anlatmıştı:

Korsanlarla macera, Türk güzelleri, Etiyopyalı hadım gibi olaylar yaşamadım; İngiliz turistlerin anlattığı gibi başıma bir şey geldiğinde eşsiz dehası ile çözüm bulan bir tercümanla da karşılaşmadım, yani böyle tacirlerle uğraşmak zorunda kalmadım. Okuyucularıma Doğu seyahatimi en doğru noktalarıyla yazdım, yani gördüğüm her şeyi açıkça yazdım (Mordtmann, 1925, s. 2).

---

<sup>34</sup>Düyun-u Umumiye: Yabancı alacaklıların temsilcisi olan Düyun-u Umumiye 1881 yılında kuruluncaya dek Osmanlı Yönetimi vergi kaynaklarını tespit edememiş ve düzenli vergi toplayamamıştır (Ortaylı, 2015).



**Görsel 4.1.** *Galata Köprüsü ve Pera*  
**Kaynak:** Eisenstein, 1912, s. 203.

Kotze'nin hayal dünyasında ise “Cengiz Han” orduları vardı. Vapur Galata’da kıyıya yanaştığında gözlemlediği karmaşayı bu ordunun Anadolu’da yarattığı karmaşaya benzetmişti. Hanutçu olduğunu tahmin ettiği kişilerin hırsla ve bağıra çağıra seyahat edenleri “yağmalamaya” başlamaları ise onu üzmüş ve Avrupalı kent olarak nitelendirdiği Pera’ya böyle çıktığını anlatmıştı (Görsel 4.1) (Von Kotze, 1908, s. 91). Kotze sokakların pisliğinden de yakınmıştı:

Hotel Kroecker’den erken saatte alışveriş yapmak için Nicoli veya Janni’ye gidilirse çok dar bir sokaktan geçmek gerek, burası Büyük Pera Caddesi ile kabristan yolunu birleştirmektedir. Ben bu yolu çok iyi biliyorum. [...] Burası daha çok linyit bölgesine aittir, medeni ülkede olsa etrafı çevrilmiş olurdu. Bu pasaj o kadar kötü kokuyordu ki onu koloratur soprano şarkıcıları için bir nefes çalışması okulu olarak tavsiye etmek istiyorum. Uzun süre egzersiz çalışmaları yaparak yokuş yukarı gidiş yolunu üç nefeste ve dönüş yolunu da iki nefeste geçecek hale gelmiştim, tabii ki bir dışkı üzerine düşmezsem. Çünkü oradaki sayısız mutfak ve yiyecek satıcısı çöplerini sokağa atıyor, bu sayede İstanbul’daki yüzlerce köpek kolonisi bunlarla beslenebiliyor (Von Kotze, 1908, s. 101, 102).

### ***Dini İnanışlar ve Kutlamalar***

Kotze, seyahatnamesinde gözlemlediği bazı dini inanışlara yer verdiği gibi, bunları kendince yorumlamıştı. Örneğin, İstanbul’da henüz kamu kurumlarına elektrik gelmediği için telefon bile edemediğinden yakınmış ve bunun sebebini İslam inancında elektriğin mekruh<sup>35</sup> sayılmasına bağlamıştı. Hem Hz. Muhammed’in hem de Hristiyan din adamlarının otomobili haram kıldığını da sözlerine eklemişti. Kotze, bu yasaklamaya

<sup>35</sup>Mekruh; İslam dininde, dinî bakımdan yasaklanmadığı hâlde yapılmaması istenen şey anlamındadır (TDK, 2020).

karşılık oldukça “hüzünlü” bulduğu at yollarının varlığından söz etmişti. Örtülü kadınlar için ayrı bir bölüme sahip birinci ve ikinci sınıf at arabaları görmüştü (Von Kotze, 1908, s. 105). Ayrıca yerli halkın “keyf”<sup>36</sup> yaptığından bahsetmekteydi ki bunu da “içinde bulunulan durum” şeklinde tercüme etmişti. Onun tanımıyla keyf; kısa süreyle etraftan soyutlanmak, her şeyden olmasa da bazı şeylerden vazgeçmekti. Keyf ona göre bir Nirvana biçimiydi. Tıpkı Hint fakirleri gibi beyinlerini zamana göre ve istendiği şekilde duygularından arındırma yeteneği idi. Ama en anlaşılır ve isabetli tanımı da şöyle vermişti: “*Hayırlı ve Allah’a yönelimli bir huzur durumudur ve Doğu insanı genellikle bu esnada bir gül tesbihinden faydalanır, bunun incileri mekanik şekilde sayılır.*” Oysa Kotze, için keyf “sıcak bir öğleden sonrası, serin bir oda ve bir bardak dolusu *Münchner* birası”ydı (Von Kotze, 1908, s. 106). Mordtmann da İstanbul’da en fazla dikkatini çeken şeyin, genellikle kahvehanede oturan insanların kendilerini yoğun bakışlarla izlemesi olduğunu vurguluyordu. Mordtmann şaşkınlığını da “*bu bakışı her yerde göremezsiniz*” şeklinde yazıya dökmüştü (Mordtmann, 1925, s. 5).



**Görsel 4.2. “Keyf” Yapan Erkekler**  
**Kaynak:** Eisenstein, 1912, s. 177.

Baedeker’in seyahatnamesinde ise İstanbul’da yapılan kutlamalara yer verilmişti. 1905 yılında verdiği bilgilere göre 1 Eylül’de Sultan Abdülhamit’in tahta çıkış yıldönümü, 16 Ekim’de doğum günü, şehirde ve Boğaz’da ise Nevruz<sup>37</sup> ve Ramazan ayı kutlanmaktaydı. Ramazan ayı süresince Müslümanlar ibadet ediyor ve geceleri eğlenceler düzenleniyordu. Ramazan akşamları camiler ışıklandırılıyordu ve bu ritüeller yabancılara

<sup>36</sup>Seyahatnamede Türkçe olarak “kef” yazmıştır.

<sup>37</sup>Baedeker Nevruz’dan Persliler Bayramı şeklinde bahsetmiştir.



da açıktı. Baedeker, dini bayram olarak Ramazan'dan hemen sonra Ramazan Bayramı'nın ve 70 gün sonra da Kurban Bayramı'nın kutlandığını da kaydetmişti (Baedeker, 1905, s. 77).

### ***Seyahate Çıkanlara Öneriler***

Seyahatnamelerde, Anadolu'ya seyahat edecek kişilere yönelik bilgiler de mevcuttu. Özellikle rehber kitap yayıncısı Baedeker, bu konuda detaylı bilgiler veriyor, gerekli uyarılarda bulunuyordu. 1850'lerde Anadolu'ya seyahat edenlerin, öncelikle tezkeresiz, yani İstanbul'daki Elçilik Ofisi'nden verilen bir Türk pasaportu olmadan Anadolu topraklarındaki herhangi bir yere seyahat edemeyeceğini bilmeleri gerekiyordu. Ayrıca sayıca oldukça fazla olan madeni Türk paralarını da anlamak lazımdı (Mordtmann, 1925, s. 4). İstanbul'da şehir içi gezintilerinde özel bir donanım gerekmediğini belirten Baedeker, iklim koşullarına göre rüzgârlı vapur ve araba gezilerinde, akşam serinliğinde giymek için manto almalarını önermekteydi. Selamlıktaki seçkin misafirler ve Konsolosluk ziyaretleri ile devlet kurumlarındaki işler için siyah ceket zorunluydu. Anadolu'daki turlar için ise daha kullanışlı giysiler ve sağlam ayakkabılar tercih edilmeliydi. Uzun süreli seyahatler ve konaklamalar için seyahat battaniyesi, servis takımı (çatal-kaşık-bıçak), içecek için bardak, atkı ve böcek ilacı alınmalı, bunlar iyi kapanabilen, sağlam ve eyere bağlanabilen bir seyahat çantasına konmalıydı. Baedeker seyyahların yanlarına silah almasının, sadece zorluk yaratacağı görüşündeydi (Baedeker, 1905, s. xiv). Mordtmann da Avrupalıların Türk eyerlerine alışmaları zor olduğu için İstanbul'dan yanlarına eyer de almalarını tavsiye ediyordu (Mordtmann, 1925, s. 4).

Baedeker'e göre İstanbul içinde yapılan seyahatler esnasında rehber veya tercümana ihtiyaç duyulmadan Boğaz'dan Prens Adaları'na, Haydarpaşa'ya kolayca gidip gezilebilmekteydi. Rehber de gerek yoktu, çünkü Galata'daki harita, pusula, tramvay hattı ve İstanbul'daki yapılardan hareketle yolların bulunması zor değildi (Baedeker, 1905, s. 75). Buna karşın, yerel halkın ve yabancıların turistik amaç dışında yaptıkları gezilerinde, mutlaka bir rehberin eşlik etmesini önermekteydi (Baedeker, 1905, s. x). İstanbul'da daha geniş bir alan görmek isteyen veya belirli yerleri ziyaret etmek isteyen kişiler otelden rehber ayarlayabilirdi (Baedeker, 1905, s. 75).



**Görsel 4.3. Kapalıçarşı**  
**Kaynak:** Eisenstein, 1912, s. 225.

Baedeker en çok Kapalıçarşı'nın gezilmesini öneriyordu (Görsel 4.3) (Baedeker, 1905, s. 100). Tercüman sayesinde çarşının daha çok yerini gezmek mümkündü. Alışverişi de tercümanla yapmak daha kârlıydı. Ayrıca belirli ürün gruplarını tanımak gerekiyordu, yoksa yabancılar ne alacağını bilemeyebilirdi (Baedeker, 1905, s. 75). Eisenstein da otelden tercüman ayarladığından bahsediyordu. Anadolu'ya yapacağı seyahatine katılmak isteyen Karargâh subayı üsteğmen<sup>38</sup> Wilhelm Günther'in İstanbul'a geldiğinde büro sekreteri vasıtasıyla otel bellboyunun erkek kardeşi olan ve iyi derecede Türkçe konuşan bir Avusturyalı tercüman bulmuştu. Eisenstein İstanbul'da "Dragoman" denilen tercümanı günlük 10 franka ve ikinci sınıf bilet almak kaydıyla Anadolu gezisi için ayarlamıştı (Eisenstein, 1912, s. 74). Baedeker de Anadolu'da yapılan seyahat bütçesine günlük 25 mecrediye ve üstünü eklemek gerektiği, rehber eşliğinde geziliyorsa bunun iki katı olacağı konusunda uyarıda bulunuyordu. Çevirmen rehber ve tercümanlar, 1905 yılında tam gün için toplam 8-10 frank, yarım gün için 3-5 frank ücret alıyorlardı (Baedeker, 1905, s. xiv).

Seyyahlar asayiş/güvenlik konularını da ele almıştı. Baedeker'e göre İstanbul'da ve yakın çevresinde asayiş yoktu. Ancak yetkililer yabancıları koruma konusuna özen gösteriyorlardı. Memurlar yabancıları nazik davranıyordu, bu konuda şikâyet çok azdı. Yabancılar, seyahat esnasında polis eşliğine gerek olup olmadığını konsolosluklardan öğrenebiliyorlardı. Baedeker, konsolosluk çalışanlarının bu görevi seve seve yerine getirecekleri güvencesini de vermekteydi. Atlı jandarma ve zaptiye günlük yaklaşık 1

<sup>38</sup> Generalstabsoffizier Oberleutnant

mecidiye ücret almaktaydı. Baedeker, seyahatlere mümkün olduğunca ikili ya da üçlü çıkılmasını önermekteydi. Bu öneri güvenlik için değil, bilakis halkın dilini ve davranışlarını anlamayan kişilerin kendisini yalnız hissetmemesi içindi (Baedeker, 1905, s. x, xiv). İstanbul'da yaşayan Türklerle ilgili izlenimlerini aktarırken, seyahat edecek olanlara da şu önerilerde bulunmuştu:

Türkler, kendi görüşlerine saygı duyan yabancılara karşı, özellikle camilerde vs. gerektiği gibi davranırlar, örtülü kadınlara rahatsız edici bir şekilde bakmazlar, her şeyden önce sakinliklerini korurlar, oldukça hoşgörülüler. Karanlıkta liman civarına gidilmemesi tabii ki doğaldır; özellikle orada görülecek yerleri ziyaret etmeye çağıran rehberlere karşı da tedbirli olunmalı. Civarda yürüyüş yapmanın en iyi yolu, herhangi bir tehlikeye maruz kalmamak açısından ve yalnız olma duygusunu önlemek için toplulukla olmalı. Girişi yasak olan askeri bölgeler için sık sık bahşiş vermeye hızla alışılıyor. Aksi halde Doğu'da böyle tacizkâr dilenciler tamamen eksilir. Bilgi almak için en iyi yol, birkaç kelime Fransızca bilen Avrupalı giyimli Türklere gidilmesidir. Yaşlı Türkler yabancıların ilgilendikleri şeylere pek anlayış göstermiyorlar. Pek çok not, işaret ve fotoğraf çekmek, şüphe duymalarına neden oluyor. Askeri alanların yakınlarında bundan kaçınmalı; aynı şekilde cami ve müzelerde de bu yasak (Baedeker, 1905, s. xi).

Bodemeyer araştırma gezisi gereği araç dışında atla ve yürüyerek de seyahat ettiği için gereksinim duyduğu şeyler de farklıydı. 1899'da İstanbul'dan Konya'ya yaptığı seyahati sırasında, yanına dizanteri tehlikesine karşı izin verilen bir ilaç almıştı. Ayrıca ekibi ile birlikte uzun sürecek olan seyahatleri için İstanbul'dan yiyecek stokladıklarını belirtiyor, böylece Anadolu'daki beslenme kültürü hakkında da bilgi veriyordu:

İstanbul'da iyi durumdaki tüm konserve alını. Kırsaldan sadece kuzu ve keçi eti aldık. Türkler dana ve domuz kesmiyorlar, buna karşın kendimiz küçük yerlerden çoğunlukla tavuk ve yumurta aldık. Tereyağı lezzetli değil; süt çoğunlukla manda sütü ve herkese göre de değil. Eksik olan şey, iyi ekmek bulunmaması. Konya'dan çıkınca yanınıza yedek olarak almak üzere sadece yassı sac ekmeği bulabilirsiniz. Sofra şarabı çok nadir bulunabiliyor. Yaylalardaki sular yüksek ateşli hastalık taşıyıcısı olabilir, bu yüzden oralardaki sudan kaçınılmalıdır. Yüklerle şu anda sınırlamaya gerek olmadığından İstanbul'da bolca alışveriş yaptık, çünkü günlük kirası bir mecidiye olan katırın fazla yüklenip yüklenmediği önemli değildi (Bodemeyer, 1900, s. 10).

Bodemeyer ve ekibi seyahatlerinde yanlarına aldıkları konserve kutularının kalaylanmış olduklarına dikkat etmişlerdi. Kartonda paketlenmiş konserve çorba kolayca açılrsa da bunları fareler yediği için tercih etmiyorlardı. İhtiyaca göre et, sebze, konserve tereyağı, tuz, şeker, çay, daha büyük istasyonlardan mutlaka şarap ve son olarak da Konya'dan birkaç şişe de maden suyu almışlardı (Bodemeyer, 1900, s. 11). Grunzel'e

göre ülkede üzüm bolca yetişse de Müslüman olmayanlar da dahil halkın büyük çoğunluğu üzümlerin çok az bir kısmını şarap yapımında kullanmaktaydı. Büyük bir kısmı taze olarak tüketilmekte; biraz peynir ve ekmekle birlikte halkın beslenmesini oluşturmaktaydı. Grunzel, şarap yapımında kullanılmayan üzümlerden, tüm Anadolu’da çok sevilen bir içki olan ve su katıldığında süt rengini alan mastix (mastika = Bulgar rakısı) üretildiğini yazmıştı (Grunzel, 1897, s. 17).

### ***Anadolu’da ve Avrupa’da Zamana Bakış***

Baedeker, 1905 yılındaki Anadolu halkının zamana bakışını ve zamanı nasıl hesapladığını Avrupalılar ile karşılaştırmıştı. Verdiği bilgilere göre Anadolu’da bir gün, güneşin doğuşundan batışına olacak şekilde 2x12 saat şeklinde yaşanmaktaydı<sup>39</sup>. Mayıs ortasında örneğin güneş Batı ülkelerine (alafranga) göre hesaplandığında İstanbul’da saat 7’de güneş batıyor ve bu Anadolu’ya göre (alaturka) saat 12 oluyordu. Anadolu’daki zamana bağlı olarak yerel vapur seferleri de sürekli değişiyor, bu nedenle hareket saatleri günlük gazetelerde yer alıyordu. Baedeker’e göre “Türk takvimi” (ay takvimi 354 veya 355 güne göre) Hz. Muhammed’in göç ettiği tarihe göre (Hicri takvim) hesaplanmaktaydı (Hicret 622)<sup>40</sup>. Buna göre 8 Mart 1905’ten 25 Şubat 1906’ya kadar olan dönem, Hicri 1323 yılına denk geliyordu, 12 ayın dokuzuncusu olan 30 günlük dönem ise Ramazan ayı idi. Baedeker’in seyahat ettiği yıl Ramazan ayı 30 Ekim 1905’te başlamıştı (Baedeker, 1905, s. 76). Anadolu’da zamana bakışın Avrupa’dan farklı oluşu Grunzel’in de ilgisini çekmişti. Grunzel, Anadolu demiryollarının teknik bakımdan Avrupa ile boy ölçüşebilecek yapıda olmasına rağmen iş saatlerinin ve yolculuk sürelerinin oryantalist olarak işlediğini belirtmişti. Ona göre trenler Avrupa saatine göre hareket etmemekteydi. Bu farklılık trenlerin hareket saatlerini şöyle etkilemekteydi:

Günün uzunluğu mevsime göre farklıysa eğer, Türk saati her gün kesinlikle yeniden ayarlanmak zorunda; Anadolu Demiryolları’nda her üç günde bir bu durum yaşanıyor. Bizde öğlen ise İstanbul’da 15 Aralık’ta saat 7.30 olurken 30 Haziran’da saat daha 4.24 oluyor. Anadolu demiryollarının tren geliş-gidiş saatlerini gösteren plan, mevsime göre değişken olduğu için her defasında tekrar düzenleniyor. Trafik için elbette ki olağan dışı felaketler meydana gelmiyor, çünkü sadece başkente yakın istasyonlar hareketli oluyor; diğer hatlarda

<sup>39</sup>Gerek Baedeker’in gerekse Grunzel’in seyahatnamelerinde bu ifade güneşin batışından batışına kadar 2x12 şeklinde belirtilmiştir.

<sup>40</sup>Baedeker her ne kadar 1906 yılında Anadolu’da Hicri Takvim’in kullanıldığını yazsa da devlet işlerinde Avrupa ile uyum sağlanabilmesi amacıyla Başdefterdar Hasan Paşa’nın önerisiyle 1677 yılında “Rumi Takvim” geliştirildi. Bu takvim yalnızca ekonomik işlerin yürütülmesinde kullanıldığı için “mali takvim” hem hicrete hem de güneş yılına dayandığından “hicri şemsî takvim” olarak da anılmıştır. Bu takvim 1677 yılından itibaren kısmen, 1840 yılından itibaren ise resmen kullanılmaya başlanmıştır (Tezcan Aksu, 2018).

günde sadece bir tren gidip geri dönüyor. Gece olunca, güvenlik koşulları arzu edilen pek çok şeye izin vermediğinden, kesinlikle hiçbir tren hareket etmiyor (Grunzel, 1897, s. 9).

İstanbul'daki yerel vapurların hareket saatleri demiryollarında olduğu gibi Türk usulü idi ve bu da Avrupa ile esaslı bir farklılık oluştuyordu. Baedeker gibi Grunzel de Türklerin bir günü, güneşin doğuşundan batışına kadar 2x12 saat olarak hesapladıklarını belirtmişti. Güneşin batışı daima Türk usulü 12 olarak kabul edilmekteydi (Grunzel, 1897, s. 9).

Özetle, İstanbul stratejik ve doğal konumu dolayısıyla tarihte her zaman önemli ve ilgi çekici bir yerleşim yeri olmuştu. Tarihsel süreç içerisinde çeşitli medeniyetlere ev sahipliği ve başkentlik yapmıştı. Seyyahlar da İstanbul'un tarihini Antik Çağ'dan başlayarak Osmanlı Dönemi'ne kadar ele almışlardı. Seyahatnamelerin yazıldığı dönemde Osmanlı Devleti'nin başkenti olması dolayısıyla İstanbul, seyyahların yolculuğa çıkmadan önce posta, para bozdurma, konaklayacak yer ayarlama, pasaport ve kendilerine eşlik edecek rehber temin etme gibi resmi işlerini ve yolculukta gerekli yiyecek-içecek alışverişlerini hallettikleri yer olmuştu. Seyyahların buradaki yaşama dair bazı izlenimlerine bakıldığında İstanbul'un güvenli bir şehir olduğu da görüldü. Anadolu'daki zaman anlayışı da seyyahların ilgisini çeken ve Avrupalılardan çok farklı buldukları bir durumdu. Trenlerin ve vapurların hareket saatlerinin Avrupa saatine göre farklı olmasından dolayı her gün yeniden değişmesi de seyyahların ilgilerini çekmişti. Onları şaşırtan bu durumların yanı sıra İstanbul'un doğal güzellikleri de seyyahları büyülemişti.

#### 4.1.2. Doğal yapı

Baedeker, seyahatnamesinde İstanbul'un koordinatlarını "Marmara Denizi'nde 41<sup>0</sup>' kuzey enleminde ve 28<sup>0</sup>59' doğu boylamında" şeklinde vermişti<sup>41</sup>. Bu hesaplamanın Greenwich'e göre şehir merkezi Haliç ile Marmara Denizi arasında Haliç'in doğu kıyısında ve Boğaz'ın devamındaki yamaçlar (Galata, Pera ve ön bölümler dışında) ve Asya kıyısında Boğaz'ın diğer tarafında bulunan yamaçlar (Üsküdar ve ön bölgeler) olmak üzere bir eşkenar üçgen oluşturduğunu yazmıştı. Bu konumu ile İstanbul'un tarih boyunca birçok devletin hayranlığını kazandığını da vurgulamıştı. Marmara Denizi'nden Haliç'e kadar uzanan evler, kubbeler ve kuleler, Boğaz'ın her iki

---

<sup>41</sup>İstanbul'un koordinatları; enlem: 41.0082 ve boylam: 28.9784 şeklindedir (Türkiye Koordinat Veritabanı, 2016).

yanında yükselen şehir, yeşil kıyılar, saray ve camiler, sayısız vapurun yanaştığı Haliç ve hep canlı olan köprü, İstanbul için eşsiz güzellikte bir manzara oluşturmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 78).

Baedeker, 1905 yılında İstanbul'un iklimine dair verdiği bilgilerde, yılın büyük bölümünde şehrin, Sibiryâ bozkırlarından gelip Boğaz'dan geçen kuzey rüzgârlarına maruz kaldığını belirtmekteydi. Buna karşılık yaz ayları özellikle de Boğaz'ın kuzeyinde ve doğrudan güney rüzgârı karşısında korunan şehrin ön bölgelerinde (Büyükdere, Tarabya vb. gibi) hava sürekli güzeldi ve bunaltıcı değildi. Baedeker'e göre İstanbul'daki yıllık sıcaklık ortalaması 14,2 dereceydi. En sıcak aydaki (Ağustos) ortalama 23,4 derece, en soğuk aydaki (Şubat) ise 5,2 dereceydi. Yıllık yağış miktarı 718 m<sup>3</sup> idi (Baedeker, 1905, s. 79)<sup>42</sup>. Baedeker seyahat edenler için İstanbul'un en iyi zamanının; ilkbaharın son günleri ya da sonbaharın başı, daha uzun süreli konaklama için ise Mayıs ve Haziran, Eylül ve Ekim ayları olduğu bilgisini vermişti. Temmuz ayı da çok sıcak değildi. Kasım'dan Nisan başına kadar havalar soğuk ve yağmurlu olacağından hem manzaranın hem de halkın yaşamının gözlemlenmesinin zorlaşacağı konusunda da uyarıda bulunmaktaydı. Bazen de sonbaharın geç zamanlarında ve tekrar Şubat'ın ortasında güzel günler ve haftalara rastlanabilmekteydi (Baedeker, 1905, s. xiii).

Kotze'ye göre İstanbul, "şehirlerin kraliçesi"ydi. *"İstanbul yavaşça görüldüğünde, görkemli kaftanını önümüze yaymasıyla ve eteklerinin kuyruklarının açılmasıyla bir salon zarafeti kadar güzel"*di. Öyle ki Kotze, yolculuğu sırasında kıyılarda hızla geçen görsel şöleni takip etmekten çok yorulmuştu (Von Kotze, 1908, s. 89, 90). İstanbul'a dair izlenimlerini anlatmaya şöyle devam etmişti:

Boğaz'ın manzarasının güzelliği konusunda içimden gelen hareketi gizlemek için anlatıyorum tüm bunları. Eğer bu metne kendi ifadelerimle ilaveler yapsaydım, o zaman okuyucu çok derinden sarsılırdı. Ama insan sanat bilinciyle kendisine hakim olmayı bilmelidir. Çünkü kelime sanatım, antik Boğaz'ın mükemmelliğini kolayca aşabilirdi. Jo ve Darius'un, Leander ile Argonotların<sup>43</sup> ve diğer turistlerin, geçmişteki yüzme kulüplerinin onurlandırdığı bu gerçek su kaynaklarına zarar vermesi beni çok üzerdi açıkçası (Von Kotze, 1908, s. 89).

---

<sup>42</sup>Günümüzde İstanbul, Marmara Bölgesi'nin en çok yağış alan şehirlerinden biridir. Sıcaklık ortalamaları Baedeker'in bildirdiğinden daha farklıdır. Şehirde yıl boyu en düşük sıcaklık -11, en yüksek sıcaklık +40 derecelerdendir (İstanbul Valiliği, 2019).

<sup>43</sup>Yunan mitolojisinde zenginliği ve iktidarı sembolize eden "Altın Post" hikâyesinde Jason (İason) altın postu arayan Argonotların önderidir.

İstanbul'un doğal yapısına dair izlenimler, seyyahların gerek vapur gerekse trenle yaptıkları seyahatlerde anlattıklarından edinildi. İstanbul'dan Mudanya'ya doğru deniz yolculuğu yapan Eisenstein, yol boyunca dağlarla setler oluşturan Asya kıyıları üzerinden oldukça zengin ve hoş manzaralara sahip Marmara Denizi'ni betimlemiş, suyunun derin mavi ve cam gibi parlak olduğunu, suyun yüzeyine çıkıp dalarak vapura eşlik eden yunuslar gördüğünü yazmıştı (Eisenstein, 1912, s. 75-77). Grunzel'in seyahatnamesinde de demiryolu üzerinden Anadolu'ya yaptığı seyahati sırasında gördüklerinden doğal yapıya ilişkin bilgilere ulaşıldı. Grunzel'e göre şehrin Avrupa yakasında görülen engebeli vahşi doğa, Anadolu tarafında hakim değildi. Hatta doğa, Anadolu yakasından itibaren İstanbul'a hiç benzemeyen bir hal alıyordu. Demiryolunun her iki tarafında çok verimli ve iyi ekilmiş tarlalar vardı (Grunzel, 1897, s. 16). Verimli meyve bahçeleri, İstanbul'un ekonomisine çok büyük katkılar sağlamasa da özellikle demiryolları aracılığı ile yapılan nakliyeler ile ihracatı hareketlendiriyordu.

#### **4.1.3. Ekonomik yapı**

İstanbul, günümüzde olduğu gibi seyahatnamelerin yazıldığı dönemde de (1850-1912) Türkiye'nin ekonomisini ayakta tutan bir merkez konumundaydı. İstanbul'un ekonomik yapısından bahsederken demiryollarının gelişinden söz etmek yerinde olacaktır. Çünkü demiryolları, Anadolu'da üretilen ürünlerin taşınmasını kolaylaştırmış, nakliye süresini kısaltmıştır. Ekonomik Yapı başlığı altında demiryollarının yapım sürecindeki anlaşmalar, hatların tamamlanma tarihi ve uzunluğu, istihdam edilen kişi sayısı, işletme gelirleri, demiryollarının ihracat pazarına etkisi, değişim aracı olarak para ve kullanımı gibi detaylara yer verilecektir.

#### ***Demiryollarının Yapım Aşaması***

Grunzel'e göre Türkiye'nin ekonomik gelişiminde istihdam yaratması bakımından oldukça önemli olan Anadolu demiryolları ağının yapımı, Anadolu'nun dünya ticaretine açılmasında da önemli bir araçtı. Konuya kendi ülkesi açısından yaklaşan Grunzel, Avusturya'nın Doğu'ya yaptığı ihracatının yıldan yıla azaldığı bu günlerde, Anadolu'daki tarımsal gelişmenin dikkatli gözlerle izlemesinde demiryollarının etkisine de dikkati çekmişti (Grunzel, 1897, s. 57). Ayrıca demiryollarının yapımında Alman etkisini de vurgulayarak şöyle demişti:

Her şeyden önce Anadolu demiryollarının yapımından bahsederken bir parça Alman kültürü çalışması olduğu gerçeğinden söz etmek gerekir. Anadolu'daki daha önceki demiryolu

işletmeleri, yani Haydarpaşa’dan İzmit’e kadar olan hattı kapsayan aç, sonra İzmir’den bir tarafı Aydın üzerinden diğer tarafı da Kasaba üzerinden giden iki hat ve sonuncusu Mersin-Adana güzergâhının tamamının yapımı İngilizlerin elindeydi. Ancak şimdi Türkiye’deki İngiliz etkisi tamamıyla geri çekildi ve Anadolu demiryolları Alman idaresi altında, Alman sermayesi ve Alman malzemeleriyle yapılıyor. Alman işletme ruhunun, kıskançlık ve gururla karışık duygularla ilerlemesini görüyoruz. Biz Avusturyalılar tabiri caizse yeni bir ülkenin kapısına geldiğimizde, kendimiz için mütevazı bir fayda sağlayacak hiçbir şey yapmadık (Grunzel, 1897, s. 5).

Grunzel, demiryolu yapımı için yapılan sözleşmenin özelliklerinden de bahsetmişti. Buna göre brüt gelirin bir kısmının -genelde yüzde 60- işletme giderlerinin karşılanmasında kullanılması, kalanının, yaklaşık çeyreğinin, Osmanlı Hükümeti’ne verilmesi öngörölmüştü. Demiryollarının yapım sorumluluğunu üstlenmeyip ekonomik gelir elde ettiği için Grunzel’e göre bu sözleşmeler Osmanlı Devleti için uygundu. Ancak Alman şirketleri kilometre garantisi uyguladığı için Osmanlı Devleti’nin düşündüğü gibi ekonomik getirisi olmadı. Berlin’deki *Deutsche Bank* (Alman Bankası) ve *Württembergische Vereinsbank* (Württemberg Eyaleti Bankalar Birliği) güvencesi altında 4 Ekim 1888’de devam eden, ancak ihmal edilen Haydarpaşa-İzmit hattının Ankara’ya kadar yapım imtiyazını elde eden bir “Anadolu Demiryolları şirketi” kuruldu. şirketin başında önceleri Sırp demiryollarının genişlemesinde olağanüstü paya sahip olan Genel Müdür O. von Kühlmann bulunuyordu<sup>44</sup> (Grunzel, 1897, s. 6).

İmzalanan sözleşmesinin 29. maddesine göre Osmanlı Hükümeti kilometre başına yıllık brüt 15.000 frank gelir garanti ediyordu. Garanti edilen kilometre başına yıllık 15.000 frank gelire ulaşamadığı takdirde, devletin kasasından (resmi devlet borcu olarak kullanılmış) aradaki fark İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara sancaklarındaki aşarın yükseltilmesiyle elde edilerek tazmin edilecekti. O döneme kadar gönderilen gerçek kilometre geliri, km başına 7-9 bin frank tutarındaydı, öyle ki Osmanlı Hükümeti İzmit-Ankara hattı için (491 km) kilometre başına 6-8 bin frank ödemek zorunda kalmıştı. Haydarpaşa-İzmit hattı için kilometre garantisi yüksekliği 10.300 frank olarak belirlendi, kilometre başına yıllık 1300-3300 frank hibe sağlandı. 1889-1890 kışında demiryolu yapımı başladı. Haydarpaşa-İzmit hattı (91 km) 1874 yılında hizmete girdi. Aşağıdaki hatlar da şu şekilde tamamlanmıştı (Tablo 4.1) (Grunzel, 1897, s. 7):

---

<sup>44</sup> Bu hattın Demiryolu İmtiyaz Sözleşmesi Devlet-i Aliye adına Nafia Nazırı Zihni Paşa ile Stuttgart Württembergische Vereinsbank yöneticilerinden Dr. Alfred Kaulla tarafından imzalanmıştır (Efe, 1998).



Tablo 4.1. Anadolu Demiryolu Hatlarının Tamamlanma Süreci (1890-1892)

| Hattın adı          | Kilometre     | Tamamlandığı tarih |
|---------------------|---------------|--------------------|
| İzmit-Adapazarı     | 41 km         | 2 Haziran 1890     |
| Adapazarı-Osmaneli  | 64 km         | 9 Ocak 1891        |
| Osmaneli-Bilecik    | 36 km         | 15 Mayıs 1891      |
| Bilecik-İnönü       | 51 km         | 16 Mart 1892       |
| İnönü-Alpu          | 72 km         | 18 Haziran 1892    |
| Alpu-Sarıköy        | 53 km         | 31 Ağustos 1892    |
| Sarıköy-Beylikköprü | 61 km         | 2 Aralık 1892      |
| Beylikköprü-Polatlı | 19 km         | 12 Aralık 1892     |
| Polatlı-Ankara      | 90 km         | 31 Aralık 1892     |
| <b>Toplam</b>       | <b>487 km</b> |                    |

**Kaynak:** Grunzel, 1897, s. 7.

Grunzel'in seyahatnamesindeki bilgilere göre Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar tüm hatlar toplamda 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattı ile birlikte 578 kilometre uzunluğundaydı. Eskişehir-Konya yan hattı da 1893-1896 yıllarında "Eskişehir-Konya Demiryolu Yapım Şirketi" tarafından Frankfurt am Main'da, Frankfurt Teknik Yöneticisi Philipp Holzmann ve Prusya Krallığı Demiryolu Direktörü Mackensen'in katıldığı oturumdan sonra inşa edilmişti. 30 Ağustos 1893'te Eskişehir'de ilk temel atma töreni gerçekleştirilmişti. Bazı hatlar Tablo 4.2'de gösterildiği şekilde işletmeye açılmıştı. Buradaki hatlara 10,6 km uzunluğunda Alayunt-Kütahya şubesi de ilave edildiğinde tüm hatlar 444,1 km idi (Grunzel, 1897, s. 7):

Tablo 4.2. Anadolu Demiryolu Hatlarının Tamamlanma Süreci (1894-1896)

| Hattın adı              | Kilometre       | Tarih           |
|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Eskişehir-Kütahya       | 77 km           | 31 Aralık 1894  |
| Kütahya-Çakırlar        | 20 km           | 28 Mayıs 1895   |
| Çakırlar-Afyonkarahisar | 74,7 km         | 4 Ağustos 1895  |
| Afyonkarahisar-Akşehir  | 98 km           | 27 Kasım 1895   |
| Akşehir-İlgın           | 57,6 km         | 9 Mayıs 1896    |
| İlgın-Konya             | 116,8 km        | 28 Haziran 1896 |
| <b>Toplam</b>           | <b>444,1 km</b> |                 |

**Kaynak:** Grunzel, 1897, s. 7.

Demiryolu, o dönem için modern teknikler kullanılarak yapıldı. Telgraf direkleri için Mannesmann boruları kullanıldı. Raylar, şişmeler, kilometre göstergeleri, köprüler, hatta köprü kaplamaları demirden yapıldı. Yolcu vagonları için son derece kullanışlı bir donanım öngörüldü; yaklaşık 10 cm büyüklüğünde ara bölümde havanın rahatça dolaşımının sağlanması için çiftli bir tavan vardı. Üstteki çatı ahşaptandı ve beyaz boyalıydı, böylece güneş ışığından gelen sıcaklığı engelleyip sıcak yaz günlerinde

vagonlardaki ısıyı düşürüyordu (Grunzel, 1897, s. 8). Grunzel, demiryolları yapımına ilişkin verdiği bilgilere şöyle devam ediyordu:

Trafiğin ve Anadolu Demiryollarının finansal sonuçlarının gösterilebilmesi için 1895 yılının önemli tarihlerini, yayınlanmış ticaret haberi olarak vurgulamak isterim. İşletme süresi önce 1895 yılı boyunca 654 km'den 846 km'ye yükseltildiğinden hattın tamamına henüz değinilmeyecektir. Bu yıl, kolera, buna bağlı olarak karantina önlemleri, tahıl fiyatlarının düşmesi, sonbaharda İstanbul'da ve Anadolu'nun iç kesimlerinde yaşanan huzursuzluklar tren trafiğini epey zarara uğrattı (Grunzel, 1897, s. 10).

Grunzel'in seyahatnamesinde Anadolu demiryollarının sağladığı istihdam, demiryollarından elde edilen gelir ve taşınan yük hakkında bilgilere Tablo 4.3 ve Tablo 4.4'te yer verilmiştir.

**Tablo 4.3.** *Anadolu Demiryollarının Sağladığı İstihdam (1894-1895)*

| İstihdam Edilen                      | 1894<br>(Kişi Sayısı) | 1895<br>(Kişi Sayısı) |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 25 km uzunluğundaki şehir hatlarında | 530.691               | 659.986               |
| Eski Haydarpaşa-İzmit hattında       | 141.138               | 170.089               |
| Diğer hatlarda                       | 108.096               | 143.114               |
| <b>Toplam</b>                        | <b>779.925</b>        | <b>973.189</b>        |

**Kaynak:** Grunzel, 1897, s. 10.

**Tablo 4.4.** *Anadolu Demiryolları ile Taşınan Yük ve Elde Edilen Gelir (1894-1895)*

| Taşınan Mallar      | 1894                  |                                      | 1895                  |                                      |
|---------------------|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
|                     | Ürün Miktarı<br>(Ton) | Elde Edilen<br>Gelir<br>(Altın pezo) | Ürün Miktarı<br>(Ton) | Elde Edilen<br>Gelir<br>(Altın pezo) |
| Ekspres Taşımacılık | 13.548                | 1,157.145                            | 11.179                | 1.117.305                            |
| Hayvan Taşımacılığı | 6.280                 | 455.648                              | 4079                  | 312.735                              |
| Navlun              | 58.189                | 6,730.517                            | 76.697                | 7.676.708                            |
| <b>Toplam</b>       | <b>78.017</b>         | <b>8.343.310</b>                     | <b>91.955</b>         | <b>9.106.318</b>                     |

**Kaynak:** Grunzel, 1897, s. 10.

İşletme gelirlerine dair Grunzel'in verdiği bilgiler ise şu şekildeydi: Toplam işletme gelirleri 15,698.174 (1894'te 14,288.563) altın pezo değerinde 3,556.625 franktır (1894'te 3,246.361 frank). Grunzel, hesaplamaların bir önceki yıl olduğu gibi 100 altın pezo=22.72 frank şeklinde çevrilerek yapılmasını da dikkate değer bulmuştu. Kilometre başına 6170 frank (1894'te 5616 frank) gelir hesaplanıyordu. 2,189.953 franklık (1894'te 2,061.657) işletme maliyetleri brüt geliri karşılıyordu, bu da kilometre başına 3092 franka (1894'te 3564 frank) eşitti. Kâr ve zarar hesabında demiryolu işletmesinin 1,734.265 frank (1894'te 1,179.203 frank) fazlalığı çıkmıştı. Buna 5,271.265 franklık (1894'te

4,980.163 frank) yönetimin garanti sübvansiyonu ekleniyordu. Faiz gelirleri 1894 yılından kalan 310.111 frank eklendiğinde 22.775 frankı (1894'te 66.591 frank) buluyordu. Diğer taraftan önceki yıldan kalan 4,905.945 frank (4,031.620 frank) gibi borçların ödenmesi gerekiyordu. İşletme harcamaları için 44.676 frank ve borçların ödenmesi için 50.395 frank kullanılmıştı. Bununla beraber 2,429.653 franklık net kâr (1894'te 1,898.992 frank) hesaplandı. Bundan 100.000 franklık bağış olarak yenileme fonu elde edildi, işletme sahipleri yüzde beş (1894'te olduğu gibi) kâr payı elde ederken devlet, yardım kasasından yeniden 30.000 frank havale etmişti. Bu gelirlere 3,75 milyon frank mevduat ile 1. seri sermaye, 3,75 milyon frank ile 2. seri sermaye katıldı, öyle ki toplamda 1,537.500 frank (1894'te 1,293.750 frank) havale dağıtımı gerekiyordu. Birikim fonuna 11.982 frank (1894'te 85.272 frank) aktarıldı, imtiyazlara 32.358 frank (1894'te 16.311 frank) ve yeni hesaba 614.812 frank (1894'te 310.000 frank) aktarıldı (Grunzel, 1897, s. 11). Grunzel'in verdiği detaylı bilgilere bakıldığında 1895 yılında işletme gelirlerinin 1894 yılına göre arttığı anlaşıyordu.

### ***Demiryollarının İhracat ve İthalat Pazarına Etkisi***

Anadolu, verimli arazileri ile yabancı sermaye yatırımcılarına fırsatlar sunuyordu. Tanıtımların yapılmasıyla ve toprağın daha akılcı bir şekilde işlenmesiyle tarım ve hayvancılıkta üretimin hızla artması bekleniyordu. Grunzel üretimin, sermayesi güçlü işletmeler aracılığıyla modern tarzda gerçekleştirilirse, olağanüstü bir şekilde artabileceği kanısındaydı (Grunzel, 1897, s. 58, 59). Avrupalı tüccarları ve sanayicileri Osmanlı Devleti ile ticari ilişkiler kurmaya teşvik etmenin, bu zamanda uygun olmadığı kanısındaydı. Özel olarak İstanbul, politik ilişkilerde patlamaya hazır bir yerdi ve ticari bakımdan olağanüstü önemli bir şehirdi. Risk ne kadar büyükse doğal olarak kazanç da o kadar büyük oluyordu. Ticari ilişkilerin kurulmasında çok titiz davranılıyordu. İhracatçı veya sanayici İstanbul'da bir kez yetenekli bir temsilci bulunca, diğer gelişmeler için endişe etmesine gerek kalmıyordu. Ayrıca, il için İstanbul'da yaşanan huzursuzluğun sonrasında ortaya çıkan sonuç, genellikle başlangıçta görüldüğü kadar yıkıcı değildi (Grunzel, 1897, s. 59). Grunzel, Avrupa'nın Anadolu ile ticari ilişkiler kurma çabasını şu cümlelerle ifade ediyordu:

Bununla beraber Anadolu ile nasıl yeni ticari ilişkiler kurulabileceği sorusu akla geliyordu. Hükümetin şimdiye kadar İzmir'e çekilen demiryolu ağının, hatta güney Anadolu'yu da kapsayan trafik alanını İstanbul'a eklemek ve şimdiye kadarki durumdan daha büyük bir

ölçüde Osmanlı başkentini egemenliği altına almak, hükümetin ve Anadolu demiryolu idaresinin en gayretli çabasıydı (Grunzel, 1897, s. 60)

Grunzel ticari ilişkilerde aracılarından bahsetmekteydi. Ona göre Anadolu'daki alıcılarla direk ilişkiler kurmak pek mümkün değildi, çünkü bu en iyi ihtimalle sadece bölgeye düzenli olarak seyahat eden İstanbullu tüccar ve acentaların bileceği tam ve geniş bir personel ve uzmanlık bilgisi gerektiriyordu. İhracatçıların ilk aşamada İstanbul'da işi bilen ve güvenilir bir temsilci, başka bir deyişle komisyoncu bulması gerekiyordu. Ancak Levantenlerden sonra böyle birini bulmak kolay olmamakla birlikte bu, işin vazgeçilmez ön koşulu olarak devam ediyordu (Grunzel, 1897, s. 60).

İstanbul, akla gelebilecek tüm ürünleri getirten yabancı ithalat firmalarının çoğunlukla gümrükte boşa harcadığı bir yerdi ve küstah reklamları ile kafeslenen (kandırılan) dalavereci acentaların büyük bir kısmı için cennetti<sup>45</sup> (Grunzel, 1897, s. 60).

Grunzel, İstanbul'daki Yabancı Enformasyon Enstitüsü'nün danışma bürolarının iyi ve gerçekçi hizmet vermediğinden ve insanlara genellikle uyarıda bulunmak gerektiğinden yakınıyordu. Osmanlı Devleti'nin Avusturya ile ticari ilişkilerini de değerlendiriyordu. Konsoloslukla ilişkide olan Ticaret Odası'nın düzenlediği ve Avusturya işletme dünyasının hizmetine sunduğu Avusturya-Macaristanlı ithalat firmalarının listeleri de düşünülen amaç için değersizdi, çünkü "maalesef" özellikle İstanbul'daki Avusturyalı birçok firma, dürüst ve sağlam bir duruş sergilemiyordu. Bu ilişkide doğru seçim yapmak zordu. Ama bir kez rastlayınca, yüzde 1'den 3'e kadar komisyon vermekten çekinilmiyordu, çünkü can sıkıcı durumların ve masrafların büyük bir kısmı bu şekilde önleniyordu. Becerikli komisyoncular hangi malın ne zaman geçebileceğini biliyorlardı. Birçok malın gönderimi için hem önerilerde hem de satıcı için maliyeti yüksek bir prosedür başlatmaya gerek kalmadan makul taleplerde bulunuyorlardı. Almanca yazılmış olan "İstanbul Ticaret Gazetesi" de (*Konstantinopler Handelsblatt*) tüm İstanbullular ve Anadolu pazarına dair ilişkiler için iyi bir bilgi kaynağı olarak bu yönde tavsiyede bulunmuştu (Grunzel, 1897, s. 61).

Bununla birlikte, bir ihracat hazırlığında esas olan sistematik ve sabırlı çalışmadır. Tüccara verilmeyen, elde kalan ürünlerle ihracat yapmak pek mümkün olmazdı. Müşteri, zevki konusunda Doğululardan daha tuhaf ve daha muhafazakâr değildi; hoşuna gitmeyen hiçbir şeyi yapmazdı. Her şey onun zevkine göre ilerlemeliydi. Anadolu çiftçiler de buna dikkat

---

<sup>45</sup>Burada Eldorado şeklinde bahsedilmiştir. Eldorado; birisi (belirli bir faaliyetle ilgili olarak) için ideal koşullar, kalkınma için yeterli fırsatlar sunan alan; harikalar diyarı, cennet (Duden, 2018) anlamına gelmektedir.

ediyordu. Bu koşullar sağlandığında, o zaman ihracatçı işletme, Levantenlere göre iyi ve değerli olana karar veriyordu (Grunzel, 1897, s. 61, 62).

Grunzel'in Anadolu demiryolları üzerinden taşınan yüklere dair verdiği bilgilere göre esas olarak kereste, maden, hububat, şarap ve pamuk ticareti yapılıyordu. İstanbul pazarının kereste ihtiyacını 1897 yılına kadar Galata ve Karadeniz'in limanları karşıladı, bu dönemde Anadolu kereste ihracatı oldukça yükseldi. Bahriye Nezareti Eskişehir-Ankara arasında bulunan koruları istismar ediyordu<sup>46</sup>. Maden grubunda, 1895'te Haydarpaşa-Ankara hattı üzerinde 11,7 milyon, Eskişehir-Konya hattında ise 9,5 milyon kilogram maden taşınarak oldukça büyük bir çıkış yakalandı. Hububat, 1895 yılında Haydarpaşa-Ankara hattında 27,5 milyon, Eskişehir-Konya hattında ise 12,2 milyon kilogram taşınarak Anadolu demiryollarının en önemli navlun ürünlerini temsil etmişti.

Grunzel'e göre yurt içindeki hububat Rus, Romen ve Bulgar ürünleri ile güçlü bir rekabet mücadelesi içinde olmasaydı ihracat aslında daha da güçlenebilirdi. Ama Osmanlı Hükümeti, özellikle Harbiye Nezareti, Anadolu hububatının daha kapsamlı kullanımını garanti etmeyi de ihmal etmedi. Kaliteli Anadolu arpası, Avrupa'da en fazla kabul gören ürün oldu (Grunzel, 1897, s. 12). Harbiye Nezareti'nin askerlerin havlu, çorap, eldiven vs. ihtiyaçlarını devlete ait fabrikalarda ürettirmek üzere çok büyük siparişler vermesi ile pamukta ihracat güçlendi. Anadolu Demiryolları ile taşınan bu ürünlerin haricindeki diğer önemli ürünler; taze meyve ve sebze, yumurta, kanatlı hayvan (tavuk vb), deri (işlenmemiş/kurutulmamış), balık, tütün ve lüle taşı idi. İthalat ürünlerinde ise fabrikasyon ürünler ve petrol ilk sıralarda yer alıyordu (Grunzel, 1897, s. 13). Ayrıca Ankara'dan çoğunlukla İstanbul'a ve oradan İngiliz firmaları ve İngiliz gemileri aracılığıyla İngiltere'ye moher (keçi yünü) götürülüyordu (Grunzel, 1897, s. 50). Antikaların ihraç edilmesine ise izin verilmiyordu (Baedeker, 1905, s. xvi).

---

<sup>46</sup>Grunzel bu bilgi hakkında detay vermemiştir.



**Görsel 4.4.** *İncir Paketleyen Türk ve Rum Kadınlar*  
**Kaynak:** Eisenstein, 1912, s. 133.

Grunzel’e göre Doğu’nun yaşam tarzını bilen, İstanbul gibi “bir milyonluk” şehrin sebze ve meyve çeşitlerinin tüketiminin ne kadar yüksek olduğunu hesaplayabilirdi. Özellikle İstanbul’dan İzmit’e giden demiryolu hattının çevresinde, Gebze taraflarında; enginar, kiraz, domates, havuç, karpuz, soğan, zeytin, incir, fındık gibi ürünler bol yetişmekteydi (Görsel 4.4). Meyveler toplandıktan sonra kazıklarla çevrelenmiş ve çardaklarla örtülmüş özel meydanlara getiriliyordu. Demiryolları yönetimi yaz mevsiminde geceleyin kendi sebze tarlalarında bekletilen, buradan İstanbul’a gönderilen ve sabah kızılığında satışa sunulan ürünler için özel meyve ve sebze trenlerini yola çıkarıyordu. Gebze taraflarında son derece kaliteli şarap üretilmekteydi. Üzümler büyüklükleri ve lezzetleri ile Bulgar ve Romen şarap türlerini anımsatıyordu. Üzüm bağları düzenli ve bakımlı değildi. Asmalar direklere asılmıyor, kendiliğinden büyüyordu. Sezonda 1 okka üzüm (=1.284 kg) 20 paradan (=5 kr) fazla değildi. Üzümler, önce ağzı kovan şeklinde olup çubuklarla örülmüş koni şeklindeki sepetlere sonra da eşeklere yükleniyordu. Bir eşeğe iki sepet yükleneren en yakın istasyona gönderiliyordu. Şarap yapımı için taze üzüm taşımacılığında eski hat üzerinde, uygun olmayan bağ bozumu nedeniyle sadece 1895 yılında başarısız olunmuştu. En önemli ihracat istasyonları, Stuttgartlı birinin şaraplık üzüm ekimi için büyük katkıda bulunduğu, Erenköy ve Gebze istasyonlarıydı<sup>47</sup> (Grunzel, 1897, s. 16, 17).

<sup>47</sup>Hereke’de gölgede, park alanının devamında desen atölyesi olarak düşünülmüş ve genellikle Padişah’ın sarayı için çalışan devlete ait bir ipek fabrikası bulunmaktaydı. Burada çoğunlukla Selanik’ten işçi olarak gelen Yahudi kızlar çalışıyordu (Grunzel, 1897, s. 18).

Baedeker'e göre Haliç'teki dev limanı ile İstanbul, dünya ticareti için bir merkez durumundaydı. Grunzel'in 1893-1896 yıllarına dair verdiği bilgilerin yanında Baedeker de 1903 yılına ait verileri bildiriyordu. Ona göre deniz trafiğinde 1903'te kıyılar (3.213), yerel (24) ve yelkenli gemiler (3.074) dışında, 221'i Alman olmak üzere 10.800 gemi ile 16.247.106 ton mal taşınmıştı. Avrupa ile yapılan büyük ticaretin ana merkezi Galata Köprüsü'ne yakın bir noktada bulunan Galata ve İstanbul'du. Alaturka ticaret ve küçük esnaflar İstanbul'daki büyük çarşıda ve komşu semtlerde konumlanmıştı. İstanbul'da zanaatkarların bir arada bulunduğu özel sokaklar da bulunmaktaydı. İstanbul, filo ve ordu için resmi atölyelerin dışında toptancılık alanında çok fazla faaliyet ortaya koymuyordu (Baedeker, 1905, s. 78).

### ***Değişim Aracı Olarak Para ve Paranın Kullanımı***

Seyahatnamelerde, ticaretin merkezi olarak tanımlanan İstanbul'da para bozdurma ve alışverişi dair bilgilere de yer verilmişti. Mordtmann, Anadolu'ya seyahat edenlerin Türk paralarını anlamaları gerektiğine dikkati çekmişti. Ona göre illerde kâğıt para harcamak neredeyse imkânsızdı, altın para tüm büyük şehirlerde bozdurulabiliyordu. Kredi mektubu<sup>48</sup> almak ya da bozdurmak, sadece İzmir, Beyrut ve İskenderiye gibi deniz kıyısındaki büyük şehirlerde faydalı oluyordu. Yani Mordtmann, seyahat için gerekli olan yerel paranın İstanbul'da tedarik edilmesini öneriyordu. Hatta büyük yerleşim merkezlerine kadar bozuk paraların, deniz kıyısındaki büyük bir şehre kadar olan seyahatin tümü için de altın paraların ayarlanması gerektiği konusunda uyarıda bulunuyordu (Mordtmann, 1925, s. 4).

1900'lere gelindiğinde Bodemeyer, nakit parasını Alman Bankası aracılığıyla Osmanlı Bankası ve Konya, Adana, Mersin ve İzmir şubeleri üzerinden frank cinsinden sağlanan kredi mektubu ile sağlamıştı. Osmanlı Bankası'nın tüm şubelerinde çok kıbar karşılanmış, istediği avansı doğrudan şubelerden herhangi bir para biriminde alabilmişti. Para biriminin değişikliği ve değişimindeki sıkıntıları ise şöyle dile getirmişti (Bodemeyer, 1900, s. 8):

Yakında kuruş hesaplama alışmak zorundayız. Kuruşun değeri 17 Pfennig, bizim hesabımızla uyuşmadığından, başlangıçta çevirmek zor oluyordu. Türk parası olarak diğer paralar Asya'da kullanılamıyor. İstanbul'dan ayrıldıktan sonra para bozdurma imkânı olmadığı için, sadece burada yetecek kadar küçük para bozduruyoruz. Her hâlükârda büyük

---

<sup>48</sup>Akreditif (Kredi Mektubu) finansal bir kurum tarafından, ismi geçen lehtara, belirtilen belgeleri ibraz etmesi karşılığında, gene belirtilen miktardaki ödemenin yapılması için düzenlenmiş bir belgedir.

bir kısmını sokaktaki döviz satıcılarından bozdurmak zorunda kalıyoruz (Bodemeyer, 1900, s. 8).

Bodemeyer'e göre sokaktaki döviz satıcıları, işletme giderleri olmadığı için para bozma işini hemen hallediyorlardı. Daha ilk alışverişte bozuk para ile alışveriş yapılmazsa, para bozdurmak için her defasında en az 10 para kesinti yapıldığından zarar ediliyordu. Para bozdurma işlemini İstanbul'da halletmek gerektiği de Bodemeyer'in şu cümlelerinden anlaşılıyordu (Bodemeyer, 1900, s. 9):

Bundan dolayı ben kendim; altın dışında, 1 Pfd (madeni para)=18.50 Mk., Mecidiye ile =3,50 Mk., yaklaşık bizim talerimizle<sup>49</sup>, 5 pezo, franka eşit, iki ve bir pezo şeklinde öngörmüştüm. Para bozdurmada dikkatli olmak zorundaydık ve çok büyük güvenlik tedbirleri gerekli değildi, çünkü meblağ büyük değilse, söylendiği gibi özellikle Konya'dan sonra para bozdurmak da bizim için mümkün değildi (Bodemeyer, 1900, s. 9).

Baedeker de seyahatte gereken paranın alınması için İstanbul ve İzmir'deki *Lyonnais Kredi*'nin veya özellikle Anadolu'daki uzun süreli kalışlarda Türkiye'nin bütün büyük şehirlerinde şubeleri bulunan Osmanlı Bankası'nın (*Banque Impériale Ottomane*) verdiği kredi mektubunu öneriyordu. Bankada değeri yükselen daha büyük paralar, ihtiyaç duyulana kadar küçük paralara (sikke) dönüştürülüyordu. Ülkelerine dönüş yolculuğu için ise gerekli parayı kendi ülkelerinde her yerde geçerli olan Fransız altınına çeviriyorlardı. Baedeker, Alman altını ve kâğıt parayı, çok fazla kullanılmadığı için önermiyordu (Baedeker, 1905, s. xv). Dönüş yolculuğunda basit bir bagaj kontrolü yapıldıktan sonra sevkiyat sonrası gönderiler için küçük bir ihracat vergisi alınmaktaydı. Yapılan herhangi bir alışverişin ülkelerine gönderilmesini, İstanbul veya İzmir'deki nakliye acentaları üstlenmekteydi (Baedeker, 1905, s. xvi).

Baedeker İstanbul'da küçük alışverişler ve bazı ihtiyaçlar için gerekli ürünlere ve bu ürünlerin satıldığı dükkânlara dair bilgiler de paylaşmıştı. Buna göre bütün caddelerde çoğunlukla gazete satışı ve döviz bozdurma hizmeti ile birlikte Hükümet tarafından üretilen sigaralar ve tütün için küçük dükkânlar bulunmaktaydı. Purolar ise Büyük Pera Caddesi 323'te, *de la Havana* pazarında ve Hükümet'e ait büyük dükkânlarda satılmaktaydı. Gazetelerden *The Levant Herald*, İngilizce ve Fransızca yayınlanıyordu ve fiyatı yarım pezoydu. *Le Moniteur Oriental*, aynı şekilde 1 pezoydu. *Le Stamboul*, Fransızca yayınlanıyordu. Fiyatı yarım pezo olup üç günde bir çıkıyordu. İçerisinde şehir planı, vapur haberleri gibi bilgiler bulunabiliyordu. *Konstantinopler Handelsblatt*

---

<sup>49</sup>Taler; Alman para birimi.



(İstanbul Ticaret Haberleri) haftalık çıkıyor, Almanca yayınlanıyordu (Baedeker, 1905, s. 73). Ticari adresler ise şu şekildeydi (Baedeker, 1905, s. 76):

*Kitapçılar:* Otto Keil, Büyük Pera Caddesi<sup>50</sup> 457 numarada, Hidiv Kasrı Otel; Beyaz, Büyük Pera Caddesi 481'deydi. Her ikisi de Almancaydı. Litograf (kartvizitler için) *Loeffler*, Tünel Meydanı 6'daydı.

*Fotoğrafçılar:* Sebah & Jegillier, Büyük Pera Caddesi, 439'daydı. 6 frank karşılığı on iki adet vesikalık çektirilebiliyordu. Berggren, Büyük Pera Caddesi 414 numaralı yerdeydi. Burada güzel İstanbul fotoğrafları, manzara ve Küçük Asya tren hatları vardı, fiyatları aynıydı. Caracache Freres fotoğrafçısı, Büyük Pera Caddesi 675 ve 398'deydi.

*Nakliye Firmaları:* Galata'da, Galata Köprüsü'nün sağında 16 numaralı yerde W. Hoffmann vardı. Tabelası ana giriş üzerindeydi ve bir merdivenle çıkılmaktaydı. Köprülü Han'da Schenker firması bulunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 75).

*Seyahat ve Bakım İhtiyacı:* Baker, Büyük Pera Caddesi 241, 370 ve 500'deydi. Paluka (Alman Pazarı), Büyük Pera Caddesi 388'deydi; Bon Marche, Büyük Pera Caddesi 354'te ve Hotel Bristol yanındaydı. Erkek eşyaları için Mir de Cottureau, Büyük Pera Caddesi 140'taydı.

*Kuyumcu ve Saatçiler:* Kaufmann, Büyük Pera Caddesi 583'teydi.

*Türk Hazır Giyim Mağazaları:* Hacı Bekirzade Muhittin Efendi, Sultan'ın tedarikçisi, İstanbul'da, Hamidiye Caddesi. 16'da, tramvay yakınındaydı.

*Viyanalı Fırıncı:* Alman Sosis Fabrikası, Tünelhane'de ciltçi ve pul ticarethanesi, üst tünel garı karşısındaki pasajdaydı. Adres defteri merkezi *Annuare Oriental du Commerce* vs. tarafından temsil edilmekteydi (23 fr). İçerisinde resmi kurum ve pratik bilgiler yer alan kılavuz *The Levant Herald Almanac* 20 pezo (Baedeker, 1905, s. 76).

Baedeker'in verdiği bilgilere göre 1905 yılında İstanbul'da neredeyse sadece yeni gümüş para kullanılmaktaydı ve 10, 5, 2, 1, ½ pezoluk gümüş paralar vardı. Mecidiye yaklaşık 4¼ franklık sikke büyüklüğündeydi, genellikle alışverişte 20 ve resmi yerlerde 19 gümüş pezo değerindeydi. Bu durumda 20 tane tek pezo, tek 20 pezodan daha değerliydi. 5 pezo 111 cente eşitti. 1 pezo 22 centti. Pezo kırk paraya, 10 paraya (pfennig boyutundaydı), nadiren de 5, 20, 50, 100 paraya bölünmekteydi; en sık görülen hali ise sikke olarak karşımıza çıkmaktaydı (madeni para olarak hafif veya bir zamanlar da gümüş kaplı bronz olarak). Son ikisi birbirinden pek ayırt edilmediği için Baedeker bu paraları

---

<sup>50</sup> Grande Rue de Pera

kabul etmemeleri konusunda uyarıda bulunuyordu. Altın sikkeler (1/4, ½, 1, 2 ½, 5 Türk çeyrek veya lirası) az görülmekteydi ve daha değerliydi (1 Türk lirası = 100 altın pezo, ama bunlar sadece devlet hazinesinin ödeme aracıydı, 108 gümüş pezoya eşitti). Daha çok 20 franklık paralarla karşılaşılmaktaydı (Napoleon, döviz büfesinde 93 gümüş pezo) ya da İngiliz sterlini (118 gümüş pezo). Bir Fransız, İtalyan veya Yunan gümüş frankı dolaşımında 4½ gümüş pezo değerindeydi (Baedeker, 1905, s. 75).

İstanbul'daki bankalar Baedeker'in seyahatnamesinde şu şekilde verilmişti: Voyvoda Caddesi'nde *Banque Imperiale Ottomane*'nin Türkiye'nin büyük şehirlerinde şubeleri bulunmaktaydı. Galata Köprüsü'nde *Credit Lyonnais*, Galata Yorgancılar Caddesi'nde *Banque de Salonique* yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 75). Döviz büfeleri özellikle de Karaköy'de, Galata Köprüsü önünde ve Büyük Pera Caddesi'nde bolca mevcuttu. Kur hakkında bilgi edinmek için otel ve gazetelerden yardım almak gerekiyordu. Baedeker seyahat esnasında yanlarında bolca bozuk para taşınmasını öneriyordu (1, 2, 5 pezo) ve sadece iyi durumda, bozulmamış veya delinmemiş paralar kabul edilmeliydi (Baedeker, 1905, s. 76). Osmanlı Devleti'nin başkenti olarak ticari hayatın bu denli hareketli olduğu İstanbul'da Anadolu ve Avrupa arasında deniz, kara ve demiryolu ile bağlantıların iyi olması oldukça önemliydi.

#### 4.1.4. Altyapı ve üstyapı

İncelenen seyahatnamelerde İstanbul'un altyapı ve üst yapısına dair oldukça detaylı bilgilere rastlanmıştır. Bu başlık altında İstanbul'un şehir içi ulaşımı, seyahat edenler için pasaport ve gümrük işlemleri, Avrupa ve Asya arasında geçiş trafiğinin kavşak noktasında bulunduğu için denizyolu, karayolu ve demiryolu ulaşımı, haberleşme, konaklama ve diğer yapılar ele alınacaktır. Hakkında en detaylı bilgilere ulaşılan cami, müze, saray gibi görkemli tarihi yapılar Pera civarında, yani Avrupa yakasında yer aldığı için bu çalışmada detaylarına yer verilmeyecektir.

Baedeker'in İstanbul'un şehir içi ulaşım olanaklarına dair verdiği bilgiler 1905 yılına aitti. Seyahatnamesine göre İstanbul'da şehir içi taşıt araçları olarak Avrupa yakasındaki at arabaları, föniküler, iyi faytonlar mevcuttu, otellerin faytonları yoktu. Üsküdar'da da düzgün faytonlar vardı. Buna ilaveten Haliç'te yerel vapur ve botlar bulunmaktaydı. Boğaz vapurları (Şirket-i Hayriye) eskiydi, ancak konforsuz değildi. Vapurlarda restoran yoktu. Baedeker, 1905 yılında Anadolu Demiryolları'nın Haydarpaşa'ya ek sefer ayarladığını belirtmekteydi (Baedeker, 1905, s. x). Baedeker'in

verdiği bilgilerden İstanbul yakınlarındaki yerel ulaşım dışında aynı vapurların İstanbul'a olduğu gibi Anadolu'ya da taşımacılık yaptığı anlaşıyordu. Özellikle Adalar'a gidenler için daha az konforlu olan Yunan *Panhellenios*, *Pantaleon* şirketlerinin vapurları, bununla aynı düzeyde olan Türk şirketi Mahsusa<sup>51</sup> (Mudanya ve İzmit'e), *Courtgi* Şirketi ve daha ilkel küçük kıyı tekneleri buna ilaveten sayılabilmekteydi (Baedeker, 1905, s. xi).

### ***Pasaport ve Gümrük İşlemleri***

Baedeker'e göre bir yabancının Osmanlı Devlet sınırları içerisinde seyahat edebilmesi için Bâb-ı Âli'den vizeli bir pasaportun alınması gerekiyordu (20 altın pezo=4 mecdiye). Eğer "Türkiye'nin" iç kısımlarına seyahat ediliyorsa (Konsolosluk vasıtasıyla) Osmanlı polisinden alınan bir tezkere ibraz edilmeliydi (Örneğin; İzmir veya Truva için İstanbul'da veya bunun tam tersi). Tezkerede olduğu gibi Bâb-ı Âli'nin onayı için yaklaşık 2,5-3,5 frank ödemek gerekiyordu. Baedeker her ikisini de otel aracılığıyla halletmenin en kolay yol olduğu kanısındaydı. Her yeni il değişimi için gerekli olan tezkerenin polis vizesi de (2-3 pezo) aynı şekilde halledilmeliydi. Deniz yolculuğunda ise kanuna uygunluğunu denetleyen memura bahşiş veriliyordu (2-3 pezo). Gidiş-gelişlerde geçilen ülkelerden Rusya, Rus Konsolosluğu'ndan ayrıca alınan vizeli bir pasaport (  $2\frac{1}{4}$  ruble= 4 Mecdiye 90); Sırbistan ve Bulgaristan, dönüş yolculuğundaki bir konaklama için ilgili Konsolos tarafından vizelettirilen pasaport; Romanya, bir Romanya devlet temsilcisiinden alınan vizeli pasaport talep ediyordu. Almanlara, Avusturyalılara vs. bu vizeler ücretsiz verilmekteydi. Eğer yabancı kişinin kaldığı yerde Romanya Konsolosluğu veya diplomatik temsilcisi bulunmuyorsa vize almayabiliyordu (Baedeker, 1905, s. xv). Baedeker deniz trafiğindeki gümrük işlemlerine ilişkin olarak da şu bilgilere yer vermişti:

Alman, Fransız ve Romen vapurları Galata Gümrüğü'nün yanındaki yeni limanda dururlar. Avusturyalı, İtalyan vs. vapurları Haliç'in girişinde demirlerler. Sağlık polisi karaya yanaşmalarına izin verirse, gemi kıyıya yanaştığı zaman otel çalışanları, tekneciler ve hatta limandaki hamallar gelirler. Bavullar, seçtikleri otelin çalışanına verilir veya karaya çıkmanın zorluklarından korkuluyorsa, vapur çalışanına (bavullarla beraber karaya çıkmak;

---

<sup>51</sup>Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin ilk nüvesini 1843 yılında kurulan Fevaid-i Osmaniye teşkil etmektedir. İşletme Kadıköy ve Adalar'a yolcu taşımacılığı ile faaliyetlerine başlamıştır. 1870 yılında ise Padişah İradesi ile İdare-i Aziziye unvanını almıştır. 1878 yılında İdare-i Aziziye unvanı İdare-i Mahsusa olarak değiştirilmiştir. İdare-i Mahsusa 1851 yılında Fuad ve Cevdet Paşaların gayretleriyle Boğaziçi'ne vapur işletme amacıyla kurulan Şirket-i Hayriye (Bugünkü Şehir Hatları) ve Şark Şimendiferleri şirketleriyle yaptığı anlaşmalar gereğince yolcu ulaşım hatlarını genişletmiştir. Galata Köprüsü'nden Haydarpaşa'ya, Beşiktaş'tan Üsküdar ve Haydarpaşa'ya olmak üzere iki hat açmıştır (Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 2018).

uzlaşmak için 1-2 frank=5-10 pezo) aynı şekilde hamallara<sup>52</sup> da verilir (Görsel 4.5) (Baedeker, 1905, s. 72).



**Görsel 4.5.** *Osmanlı'da hamallar*

**Kaynak:** *Eisenstein, 1912, s. 244.*

Gümrük işlemleri, Galata Gümrüğü'ndeki pasaport ve gümrük bürolarında yapılıyordu. Burada çalışan memurlar Fransızca biliyordu. Baedeker, özellikle tütün, silah ve kitaplara yönelik gümrük kontrolünün, bahşiş verilerek kolaylaştırıldığını yazmıştı. Pasaport kontrolünde geliş yeri bildirilmeliydi. Pasaport birkaç dakika içinde mühürlenerek geri alınabiliyordu. Dönüşlerde pasaport kontrolü (Konsolosluğun vizesi) ve gümrük kontrolü tekrarlanıyordu (Baedeker, 1905, s. 72). Pasaportu Konsolosluk'ta onaylatmak gerekiyordu (16½ altın pezo). Tezkere, Konsolosluk tarafından düzenlenen belge ile birlikte (16½ altın pezo) il sınırını aşan geziler için gerekli olup emniyet tarafından veriliyordu (16 gümüş pezo), her ikisi de en kolay biçimde otelden temin edilebiliyordu (Baedeker, 1905, s. 74).

Baedeker, Anadolu yakasındaki demiryoluna dair bilgiler de paylaşmıştı. Demiryolu ile Anadolu'ya gelindiğinde, Galata Köprüsü'nün yedi dakika doğusunda İstanbul İstasyonu'na inilmekteydi. İstasyonun giriş salonunun yanında büfe; karşısında demiryolu restoranı ve Doğu Avrupa saatine ayarlanmış istasyon saati bulunuyordu. Bina, Doğu tarzında döşenmişti. Memurlar, “trenin karşısında bekleyen otel çalışanları ile başa çıkabilecek kadar” Fransızca anlamaktaydı. Kayıtlı eşyaların (el bagajları önceden Mustafa Paşa'daki sınırda kontrol edilmiş oluyordu) gümrük kontrolü geliş salonunda,

---

<sup>52</sup> Baedeker, burada hamalı; “bir seyahat çantasını 3-4 pezoya gümrükteki revizyona ve daha sonra botlardan arabaya, daha fazla olarak 7-8 pezoya vapurdan direk otele taşıyan kişi” şeklinde tanımlamıştır.

pasaport kontrolü çıkışta yapılıyordu. Pasaport işlemleri uzun sürmüyordu. Otele yük taşıyan hamalların tarifesı 7¼-8¼ pezo idi, buna 1¼ pezo köprü geçiş ücreti de dahildi. Fayton 20 pezo, gümrükten otele giden fayton ücreti ise 10 pezoydu. Buna 2¼ pezo köprü geçiş ücreti de dahildi ve ilaveten küçük bir bahşış veriliyordu (Baedeker, 1905, s. 72). Kotze, İstanbul'da vapurla bir seyahat gerçekleştirdiğini anlatırken önce bir fönüküler ile Galata Köprüsü'ne indiğini ve Valide Köprüsü üzerinden gümrük ödendiğı takdirde İstanbul'a devam edildiğini yazmıştı (Von Kotze, 1908, s. 90).

Baedeker'in İstanbul'da bulunan elçiliklerle ilgili verdiğı bilgiler şü şekildeydi: Alman İmparatorluğu Elçiliğı, Büyükelçi Marschall von Bieberstein, Ayazpaşa Bulvarı üzerinde (istasyon gemisi Aviso Loreley); Avusturya-Macaristan Elçiliğı, Büyükelçi von Calice, Dom Dom Caddesi üzerinde; Hollanda Elçiliğı, Büyükelçi Graf von Bylandt, Büyük Pera Caddesi üzerinde yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 74). Konsolosluklarla ilgili bilgiler ise şöyleydi: Alman İmparatorluğu, Sakız Ağacı Caddesi 33; Başkonsolosluk gizli elçilik müşaviri<sup>53</sup> Stemrich; Avusturya-Macaristan, Dom Dom Caddesi, Başkonsolos Ritter van Zepharowitsch; Hollanda (Elçilikte): Dr. T. J. J. Van Uije Pieterse (Baedeker, 1905, s. 74). İstanbul'daki seyahat acenteleri ise Hamburg-Amerika arası seferler için (öğleden önce C. Stangen) Pera Palas Otel'de Thomas Cook & Son vardı. Burasının karşısında döviz büfesi ve banka da bulunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 75).

### ***Deniz Trafiğı***

Karadeniz ve Akdeniz gemi yollarının kesiştiğı noktada bulunan İstanbul'da şehir içinde de vapur seferleri yapılmaktaydı. Baedeker'e göre yerel vapurların her yerde iniş köprüleri mevcuttu. Vapur trafiğı gün batımında sakinleşmekteydi. Haliç'te, iniş köprüsünden Eyüp'e giden Galata Köprüsü'nün hemen sağında (batı) güneş batıncaya kadar olan sürede yaklaşık her on beş dakikada bir ya da saatte bir vapur kalkıyordu. Vapur ücretleri Eyüp'e kadar 30 paraydı, ayrıca minderli koltuklar için de 20 para fazla ödeniyordu. Biletler iniş köprüsünde veriliyordu. İlkbaharda ve yaz aylarında Eyüp'ten küçük vapurlar Kâğıthane'ye devam ediyordu, bilet ücreti 40 paraydı. Boğaz'da Galata Köprüsü'nün ucunda (güney) iniş istasyonu vardı ve biletler orada veriliyordu. Buradaki fiyatlar çok düşüktü. Örneğın Büyükdere'ye bir buçuk saatlik bir yolculuk için 100 para, birinci sınıfta 160 para (10 para ilavesiyle) ödenmekteydi. Hareket saatleri Osmanlı

---

<sup>53</sup> Yazıda Almanca geh. (geheimen) Legationsrat şeklinde bahsedilmiştir.

Devleti'nin saatine göre idi. Avrupa yakası, Asya yakası ve zikzak hat olmak üzere üç hat vardı. Bu hatlar, direkteki yeşil veya kırmızı ya da kırmızı-yeşil bayraktan anlaşılıyordu. Vapurun durakları kaptan köşkünde Fransızca yazılmıştı. Avrupa tarafındaki bayrak siyah, Asya'daki ise kırmızıydı. Üsküdar'a gidiş için, Galata Köprüsü başlangıcında (kuzeyde) üçüncü iniş köprüsünden yaklaşık yarım saatlik bir yolculuğa 30-50 para ödenmekteydi. İkinci iniş köprüsünden Haydarpaşa ve Kadıköy'e gidiş 40-60 para arasındaydı. Birinci iniş köprüsünden Prens Adaları'na, Prinkipo'ya gidiş ise 2 saat sürüyordu ve 100-160 para arasındaydı. Beşiktaş'tan Üsküdar'a yarım saatte bir vapur kalkıyordu. Vapura gidip gelen küçük tekneler için bir tarife yoktu, bunun fiyatı için pazarlık yapılmaktaydı, pazarlıksız fiyatı saatlik 7-10 pezoydu. Uzun kayıklarda İstanbul'a geçiş ücreti tek kayıkçı ile 1½-2 pezo, Eyüp veya Üsküdar'a kadar kayıkçı ile birlikte yaklaşık 5 pezo, iki kayıkçı için 3-8 pezo, saati 5-10 pezoydu (Baedeker, 1905, s. 74).

Buharlı gemi acentelerinin birçoğu Galata'nın büyük gümrük noktasının arkasında bulunuyordu. Batıdan doğuya doğru sayıldığında Avusturyalı *Lloyd*, *Compagnie Praizzinet*, *Navigazione Generale Italiana*, *Messageries Maritimes* ve Rus buharlı gemi seferleri yer almaktaydı. Yakınında Rumların ve Türklerin acenteleri de vardı (Baedeker, 1905, s. 75). Kotze de İstanbul'daki Maritime Roman'ın "*Imperatul Trajan*" vapurundan şöyle bahsetmişti:

Maritime Roman'ın "*Imperatul Trajan*" vapurunun mükemmel özellikleri beni biraz teselli edebilmiştir. İki bacası, iki pervanesi, telsiz telgraf için bir aparatı, beyaz yat boyası vardı ve 16 deniz mili hızında ilerlemekteydi. Kaptan 20 deniz milini dahi zorladığını iddia ediyordu; ama denizci abartmaya meyillidir. Benim ilgimi özellikle de kazan dairesi incelemesi çekmiştir; çünkü kömür yerine petrol kullanılmıştır, genellikle Karadeniz'deki vapurlarda kömür kullanılmaktadır. Aksi takdirde ısıtıcıların olduğu yer semenderlerin yuvasına döner. Ancak Trajan oldukça serindi ve bir vantilatörün altında nezle dahi oldum (Von Kotze, 1908, s. 88, 89).

Eisenstein vapur seyahatini anlatırken kıyıları da edebi bir dille tasvir ediyordu. Verdiği bilgilere göre tepelerle dolu arazinin üzerinde birbirinden oldukça uzak ev kümeleri ve aynı şekilde dev camiler bir yükseliyor, bir alçalıyordu. Fatih (Mehmediye), Süleymaniye, Yeni Valide ve Ayasofya camileri, Şeyhülislam'ın görkemli sarayı, Harbiye Nezareti'nin muhteşem sarayları, Seraskerat, Bâb-ı Âli, Düyun-u Umumiye ile tren istasyonlarının, sarayların vs. muhteşem görüntüleri izlenebiliyordu. Boğaziçi'nin ötesinde, şehrin Asya kıtasında Üsküdar tarafının ait olduğu bu metropol ve güneyde

“güzel” Kadıköy yer alıyordu. Vapur, daha sonra dağlık ve ormanlık Prens Adaları’nın ve kaya resiflerinin<sup>54</sup> önünden geçiyor, öğleye doğru Kap Ros Burnu’na<sup>55</sup> ulaşıyor ve şehirle aynı adı taşıyan Mudanya’nın “güzel” körfezine gitmek üzere güneydoğuya doğru yöneliyordu (Eisenstein, 1912, s. 75-77).

### ***Demiryolu Trafiği***

Anadolu demiryollarının başlangıç istasyonu olan Haydarpaşa’nın İstanbul’da olması, demiryolu trafiğini bu şehirde yoğunlaştırmıştı. Grunzel, Haydarpaşa’nın İstanbul’dan yaklaşık dört buçuk km uzaklıkta Asya tarafında yer aldığını yazmıştı. Demiryollarının yapımına “şehri doğal olarak ikiye bölen denizden dolayı” ancak 19. yüzyılın sonlarında başlanmasını, büyük bir dezavantaj olarak değerlendirmişti (Grunzel, 1897, s. 14). Haydarpaşa’nın başlangıç noktası olarak seçilmesinin nedenini ise şöyle anlatmıştı:

Ancak Haydarpaşa, sadece İngilizler tarafından İzmit’e kadar yapılmış eski Haydarpaşa hattının orada bulunması nedeniyle de seçilmiştir, aksi taktirde bir sonraki ve en iyi çıkış noktası 60 bin nüfusuyla daha önemli olan ve İstanbul’un Asya tarafındaki yakınlığı nedeniyle Üsküdar olurdu. Anadolu demiryollarının yönetimi ilerleyen zamanlarda Üsküdar’a başlangıç istasyonunu yapma planı ile ilgileniyor (Grunzel, 1897, s. 15).

Grunzel’e göre İstanbul’dan Haydarpaşa’ya İdare-i Mahsusa gemileriyle veya botlarla yolcu ve navlun taşınıyordu. Her yolcu treninin hareketinden önce saatte bir düzenli olarak Galata Köprüsü’nden bir vapur kalkıyordu (Grunzel, 1897, s. 15). Galata’daki tünel demiryolu alt demiryolu, Pera, Yeni Cami Caddesi’nde tünel meydanındaki ise üst demiryoluydu. Buradan her 5 dakikada bir tren kalkıyordu. Fiyatları ise 1. sınıf 30 para, 2. sınıf 20 para; 10 seferlik bilet 2. sınıf 5 pezo şeklindeydi (Baedeker, 1905, s. 74). Anadolu’dan gelen hububat, Haydarpaşa’da iskelede bulunan botlara bırakılıyor ve toplu halde ödeme yapılarak Boğaz üzerinden naklediliyordu. Demiryolu hattı, İstanbul’dan çıkıp Ankara üzerinden Bağdat’a giden devlet telgraflarına baz istasyonu olarak hizmet eden eski kervansaray yolu üzerinde bulunuyordu. Hat, Haydarpaşa’dan sadece Marmara Denizi kıyısından gidiyor ve seyahat edenlere yolculuğun başlangıcında harika bir manzara sunuyordu (Grunzel, 1897, s. 15). Körte’nin

---

<sup>54</sup>Resif: Su içinde bulunan, suyun düzeyine çıkmış durumdaki sıra kayalardır.

<sup>55</sup>Seyyahın Kap Ros Burnu olarak bahsettiği yerin Armutlu olabileceği düşünülmektedir. Yalova iline bağlı ilçenin Marmara Denizi’nde yer alan burunları; Kalem Burnu, Çelikkaya Burnu, Meyhane Burnu, Kapaklı Burnu’dur (T.C. Armutlu Kaymakamlığı, 2019).

seyahatnamesine göre, Haydarpaşa-Eskişehir hattında yapılan yolculuk on dört saat sürüyordu (Körte, 1896).

### ***Haberleşme***

Baedeker'in verdiği bilgilere göre İstanbul'da haberleşmeyi Alman Postanesi, Avusturya Postanesi ve Posta Nezareti<sup>56</sup> sağlıyordu. Alman Postanesi Galata, Voyvoda Caddesi 29 numarada, şubeleri Pera'da, Constantinople Palace Otel'in sağındaki pasajdaydı. Avusturya Postanesi Borsa'nın arkasında, Yorgancılar Caddesi Galata'da; şubeleri ise Pera'da Büyük Pera Caddesi 488 numaradaydı. Posta Nezareti'nin ana merkezi Galata'da, Voyvoda Caddesinde, Alman postanesinin çapraz karşısında, Pera'da, Tepebaşı Caddesi'nde, Yeni Valide Cami yanında ve tren garındaydı. İngiltere, Fransa ve Rusya'nın da kendi posta idareleri bulunmaktaydı. Alman Postanesi'nde Almanya'dan gelen mektuplar teslim alınabiliyordu. Mektuplar, posta talimatları, koliler vs. Alman postanesi aracılığıyla yurt içine (İzmir, Beyrut, Kudüs ve Yafa) ve yurt dışına sevk edilmekteydi. Posta Nezareti'nden Türkiye'ye ve aynı zamanda yurtdışına mektuplar gönderilmekteydi. Burada Fransızca iletişim kurulmaktaydı. Alman Postanesi'nde mektubun pul değeri 15 gram için 1 para, kartpostallar 20 paraydı. Posta Nezareti'nden yurtdışına mektup gönderme bedeli 15 gram için 1 pezo, yurt içi için 10 gramı 1 buçuk pezo, kartpostallar ise 20 paraydı (Baedeker, 1905, s. 74-75). Haberleşme konusunda posta hizmetlerine bağlı olarak Türk telgrafı yurt içi ve yurt dışı gönderilerine şu fiyatlarla aracılık etmekteydi:

*Vilayet içindeki gönderilerin kelimesi 10 para, en az 5 pezo; komşu iki vilayet arasında kelimesi 20 para, en az 7 buçuk pezo; yurt içindeki diğer yerlere kelimesi 1 pezo, en az 10 pezo; Almanya'ya kelimesi 55 cent, Avusturya'ya 34 cent, İtalya'ya 48 cent, İngiltere'ye 71 cent'tir. Bir alındı belgesi verilmesi de ihmal edilmez. Daha büyük Türk ofislerindeki telgraf memurları Fransızca anlıyorlar. Ayrıca yurt dışına aynı fiyata, Türkiye içine de sürşarjlı<sup>57</sup> olarak kablolu telgraf gönderen İngiliz Doğu Telgraf Şirketi'nin (Eastern Telegraph Company) İstanbul, İzmir ve Selanik'te büroları bulunuyor (Baedeker, 1905, s. xvi).*

Posta Nezareti, yurtiçi ve yurtdışı telgraf işlemlerini de düzenlemekteydi. İstanbul vilayeti içerisinde 20 kelimesi 5 para, Bursa için 15 kelimesi 7 buçuk pezo, Almanya için

<sup>56</sup>Posta Nezareti'nden seyahatnamede "Türk Uluslararası Postanesi" şeklinde bahsedilmiştir. Posta Nezareti 1840 yılında kurulmuş, 1909 yılında telefon hizmetleri ile kurum PTT Nezaretine dönüştürülmüştür (PTT, 2019).

<sup>57</sup>Sürşarj; bir sayının, kelimenin yerine geçmek için üzerine başka bir sayı veya kelime basma işidir (TDK, 2018).



kelimesi 55 centti. Ayrıca Tepebaşı Caddesi'nde Posta Nezareti'nin binası içerisinde bulunan Doğu Telgraf Şirketi, yurtdışına telgraf göndermekteydi (Baedeker, 1905, s. 75).

### **Konaklama**

Baedeker'e göre İstanbul'da Batı tarzında "mükemmel bir biçimde işletilen" az sayıda birinci sınıf, daha fazla sayıda ikinci sınıf otel ve lokanta vardı. Baedeker, yabancılara Avrupalı konaklama ve yeme-içme konforu sunan tek bölge olarak Pera'yı gösteriyordu. Pera'daki birinci sınıf oteller; Hotel Pera Palace, Hotel Royal, Hotel Bristol, Hotel de Londres, Hotel Royal & d'Angleterre ve Hotel Kroecker'di<sup>58</sup>.

Petit Champs'ın<sup>59</sup> şehir bahçesinin yanında, 150 odası, salonları, elektrikli aydınlatma, asansörü, banyoları ile Pera Palace Otel'in oda-elektrikli aydınlatma-hizmet dahil 5¼ -16¾ frank, kahvaltı 2,10 frank, geç kahvaltı<sup>60</sup> 5,25 frank, öğle yemeği 6,90 frank, pansiyon 15-25 frank şeklinde farklı seçenekleri vardı (Baedeker, 1905, s. 72). Eisenstein da "Pera Palace Otel"ini, Pera'nın çok övülen ve bazı yerlere uzak olan oteli şeklinde vurgulamıştı (Eisenstein, 1912, s. 75). Hotel Royal ve Yunan M.L. Adamopulos'un işlettiği Hotel Bristol gibi Petit Champs'ın şehir bahçesinin karşısında Hotel de Londres vardı. Hotel de Londres, 80 odası, asansörü ve banyoları ile oda-elektrikli aydınlatma-hizmet dahil 6¼ frank, geç kahvaltı 5 frank, öğle yemeği 6 frank, pansiyon 16¼ frank, sezon dışında ise 15 franktı. İngiliz Konsoloslugu'nun bahçesinin yanında 40 odalı ve banyolu Hotel Royal & d'Angleterre yer alıyordu. Bu otelin fiyatları oda-elektrikli aydınlatma-hizmet dahil 6½ frank, zengin geç kahvaltı 4 frank, öğle yemeği 5 frank, pansiyon 15 frank, sezon dışında 12 franktı. Petit Champs'ın şehir bahçesinin karşısındaki 80 odalı, asansörlü ve banyolu Hotel Bristol'un fiyatları, oda-elektrikli aydınlatma-hizmet dahil 5 franktan başlamaktaydı, kahvaltı 1½ frank, geç kahvaltı 4 frank, öğle yemeği 5 frank, pansiyon 10½ franktı (Tablo 4.5) (Baedeker, 1905, s. 72).

---

<sup>58</sup>Burada adı geçen oteller, seyahatnamelerde yer aldığı isimle anılmıştır.

<sup>59</sup>Beyoğlu Meşrutiyet Caddesi'nde bir pasaj.

<sup>60</sup> Geç kahvaltı (Çatal kahvaltısı-*Gabelfrühstück*); özel günlerde sabah saatlerinde (11-13 saatleri arasında) alınan ve alkollü içeceklerle birlikte baharatlı soğuk veya sıcak yemekler ile servis edilen, ayakta ve sadece çatala yenen zengin (ikinci) kahvaltıdır. Fransız kültüründen gelmektedir (Das Karl-May-Wiki, 2019; Wikiwörterbuch, 2019; Educatingo, 2019).

**Tablo 4.5.** *İstanbul Pera'daki Birinci Sınıf Konaklama İşletmeleri (1905 ve 1912 Yılları)*

| Otelin adı                    | Konumu                                            | Oda sayısı | Fiyatı                                       |                                                                                                  |
|-------------------------------|---------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                               |                                                   |            | Oda-elektrikli<br>aydınlatma-hizmet<br>dahil | Pansiyon tipi                                                                                    |
| Hotel Pera<br>Palace          | Petit Champs'ın<br>şehir bahçesinin<br>yanında    | 150 odalı  | 5¼ -16¾ frank                                | Kahvaltı 2,10 frank<br>Geç kahvaltı 5,25 frank<br>Öğle yemeği 6,90 frank<br>Pansiyon 15-25 frank |
| Hotel de<br>Londres           | Petit Champs'ın<br>şehir bahçesinin<br>karşısında | 80 odalı   | 6¼ frank                                     | Geç kahvaltı 5 frank<br>Öğle yemeği 6 frank<br>Pansiyon 16¼ frank,<br>sezon dışında 15 frank     |
| Hotel Royal                   | Petit Champs'ın<br>şehir bahçesinin<br>karşısında | -          | -                                            | -                                                                                                |
| Hotel Bristol                 | Petit Champs'ın<br>şehir bahçesinin<br>karşısında | -          | 5 frank                                      | Kahvaltı 1½ frank<br>Geç kahvaltı 4 frank<br>Öğle yemeği 5 frank<br>Pansiyon 10½ frank           |
| Hotel Royal &<br>d'Angleterre | Petit Champs'ın<br>şehir bahçesinin<br>karşısında | 80 odalı   | 6½ frank                                     | Geç kahvaltı 4 frank<br>Öğle yemeği 5 frank<br>Pansiyon 15 frank, sezon<br>dışında 12 frank      |
| Hotel<br>Kroecker             | Kabristan<br>Sokağı'nda                           | 90 odalı   | 5 frank                                      | Kahvaltı 1 frank<br>Geç kahvaltı 3½ frank<br>Öğle yemeği 4½ frank<br>Pansiyon 12 frank           |
| Hotel<br>Tokatlıyan           | Büyük Pera<br>Caddesi'nde                         | -          | -                                            | -                                                                                                |

**Kaynak:** Baedeker, 1905; Eisenstein 1912.

Kabristan Sokağı'nda 90 odalı, banyolu ve bahçeli Hotel Kroecker, oda-elektrikli aydınlatma-hizmet dahil 5 frank, kahvaltı 1 frank, geç kahvaltı 3½ frank, öğle yemeği 4½ frank, pansiyon 12 frank şeklinde farklı seçeneklere sahipti (Baedeker, 1905, s. 72). Baedeker'in 1905 yılında 90 oda olarak belirttiği Hotel Kroecker'den Kotze 1908 yılında üç binadan oluşan 100'den fazla oda ve sadece bir banyosu olan otel olarak bahsediyordu. Kotze, otelde banyo sayısının az olmasını "belki de bu personelin hiç banyo yapmamasından kaynaklanmaktadır ve turistlerin bilimsel açıdan meşakkatli ve yorucu Türk tesislerini kullanmasından kaynaklanması da mümkündür" şeklinde alaycı bir dille eleştiriyordu. Oysa Gottfried von Bouillon ve Richard Löwenherz ile birlikte yaptığı ilk Doğu seyahatlerinde Hotel Kroecker'de banyo odaları çok daha iyi durumdaydı (Von Kotze, 1908, s. 98, 99). Bodemeyer Hotel Kroecker'de odaların ve hizmetin çok iyi olmasına ve fahiş fiyatlara rağmen yeme-içmenin yeterince iyi olmadığı belirtmişti

(Bodemeyer, 1900, s. 10). Kotze de Hotel Kroecker’de konakladığını şu cümlelerle anlatmıştı:

Avrupalı kent Pera’ya çıktım ve Alman Otelı Grand Hotel Kroecker’de geceledim. Alman yabancılar defterine Gerhart Hauptmann "et famille, 6crivain, Allemagne" de bir şeyler yazmıştı; ama beni daha çok komşunun bir notu şaşırttı, kendisi çekinmeden açıklamada bulunmuştu ve 115 numaralı odada „Mr. le docteur N.N., et mademoiselle, Berlin" in konakladığını yazmıştı. Büyük Ploetz bunu bir okusaydı! (Von Kotze, 1908, s. 90).

Eisenstein da 1912 yılında Tokatlıyan Otelı’nden bahsediyordu (Görsel 4.6). Tokatlıyan Otelı’nin çok iyi konaklama ve yeme-içme hizmeti verdiğini ve burada çok iyi ağırlandığını belirtiyordu. 27 Nisan 1911’de silahlı konsolosluk görevlisinin Konsolos Panfili adına yazdığı mektup üzerine İstanbul’a gelmiş ve Büyük Pera Caddesi’ndeki “yeni ve hoş bir biçimde restore edilmiş” Tokatlıyan Otelı’ne götürülmüştü (Eisenstein, 1912, s. 74-75).

Baedeker’e göre İstanbul’da birinci sınıf bir otelde, hem konaklanır hem de bir araç kullanılırsa günlük harcama ortalama 25-30 mecdiye’nin altında oluyordu. İkinci sınıf otelde kalmakla yetinen veya (özellikle sezon dışında) otelde sadece konaklayan, restoranda yiyen ve ucuz ulaşım araçları kullanan kimse için 10-15 mecdiye yeterliydi. Balkan devletlerinin başkentlerinde ve Budapeşte’deki kısa süreli kalışlarda ve her türlü konfor istendiği durumlardaki fiyatlar İstanbul’a göre daha ucuz değildi (Baedeker, 1905, s. xiv).



**Görsel 4.6.** *Tokatlıyan Otelı*  
**Kaynak:** Eisenstein, 1912, s. 227.

Baedeker, ikinci sınıf otel olarak Khedivial Palace Hotel, Hotel Continental & Français, Hotel Grande Bretagne, Grand Hotel (önceki adı Luxembourg), Hotel St. Petersbourg, Constantinople Palace Hotel, Hotel Metropole ve Hotel Pesth'ten bahsediyordu. Khedivial Palace Hotel, Büyük Pera Caddesi'nde bulunuyordu. 30 odalı Hotel Continental & Français Petit Champs'ın şehir bahçesinin karşısındaydı ve otelin fiyatları oda-elektrikli aydınlatma-hizmet dahil 4-12¼ frank, geç kahvaltı 4 frank, öğle yemeği 5 frank, pansiyon 11-18 franktı. Büyük Pera Caddesi ile Petit Champs'ın şehir bahçesi arasındaki Venedik Caddesi'nde 30 odalı, oda-elektrikli aydınlatma-hizmet dahil 2½ -6 frank, kahvaltı 1 frank, geç kahvaltı 2½ frank, öğle yemeği 3 frank, pansiyon 6-40 frank fiyatı olan Hotel Grande Bretagne “övgü alan” bir oteldi. Petit Champs'ın bahçesinin karşısında, Büyük Pera Caddesi 128'deki Grand Hotel ile Petit Champs'ın bahçesinin karşısındaki Hotel St. Petersbourg sadece oda hizmeti veriyordu. Büyük Pera Caddesi'nde yer alan 45 odalı Constantinople Palace Hotel'in fiyatları oda-elektrikli aydınlatma-hizmet dahil 3-7 frank, kahvaltı 1-1 ½ frank, geç kahvaltı 3 frank, öğle yemeği 3½ frank, pansiyon 8-12 franktı. Büyük Pera Caddesi'nde Hotel Metropole, Petit Champs'ın bahçesinin karşısında, Venedik Caddesi'nin köşesinde Hotel Pesth bulunmaktaydı (Tablo 4.6) (Baedeker, 1905, s. 73).

**Tablo 4.6. İstanbul Pera'daki İkinci Sınıf Konaklama İşletmeleri (1905)**

| Otelin adı                          | Konumu                                      | Oda sayısı | Fiyatı                                 |                                                                                             |
|-------------------------------------|---------------------------------------------|------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                     |                                             |            | Oda-elektrikli aydınlatma-hizmet dahil | Pansiyon tipi                                                                               |
| Khedivial Palace Hotel              | Büyük Pera Caddesi'nde                      | -          | -                                      | -                                                                                           |
| Hotel Continental & Français        | Petit Champs'ın şehir bahçesinin karşısında | 30 odalı   | 4-12¼ frank                            | Geç kahvaltı 4 frank<br>Öğle yemeği 5 frank<br>Pansiyon 11-18 frank                         |
| Hotel Grande Bretagne               | Venedik Caddesi'nde                         | 30 odalı   | 2½ -6 frank                            | Kahvaltı 1 frank<br>Geç kahvaltı 2½ frank<br>Öğle yemeği 3 frank<br>Pansiyon 6-40 frank     |
| Grand Hotel (önceki adı Luxembourg) | Büyük Pera Caddesi 128'de                   | -          | Sadece oda hizmeti                     |                                                                                             |
| Hotel St. Petersbourg               | Petit Champs'ın şehir bahçesinin karşısında | -          | Sadece oda hizmeti                     |                                                                                             |
| Constantinople Palace Hotel         | Büyük Pera Caddesi'nde                      | 45 odalı   | 3-7 frank                              | Kahvaltı 1-1 ½ frank<br>Geç kahvaltı 3 frank<br>Öğle yemeği 3½ frank<br>Pansiyon 8-12 frank |
| Hotel Pesth                         | Venedik Caddesi'nin köşesinde               | -          | -                                      | -                                                                                           |
| Hotel Metropole                     | Büyük Pera Caddesi'nde                      | -          | -                                      | -                                                                                           |

**Kaynak:** Baedeker, 1905.

Baedeker'in seyahatnamesindeki bilgilere göre 1905 yılında otellerdeki yiyecek fiyatları; ana yemeğin ve geç kahvaltının hesaba dahil edilip edilmediğine göre günlük fiyattan hesaplanıyordu. Birinci sınıf otellerde günlük fiyat, ortalama 12-18 franktı, uzun süreli konaklamalarda ve sezon dışında fiyat düşmekteydi. Daha çok Doğu tarzında işletilen, hemen hemen orta sınıf İtalyan otellerine benzeyen, ama erkekler için tavsiye edilebilir nitelikte olan ikinci sınıf otellerde ise yemek fiyatı yaklaşık 8-12 franktı, uzun süreli konaklamalarda ise daha azdı. Her iki tarzda da hizmet veren otellerden sezonda yalnızca oda almak zordu. Geç kahvaltı 11.30-13.30 saatleri arasında kısmen küçük masalarda servis edilmekteydi. Ana yemek akşama doğru verilmekteydi. Süslü oteller hemen hemen hiç, özel evler ise kesinlikle tavsiye edilmemekteydi. İstanbul'un bütün otellerinin bulunduğu Pera'nın dışında Batı tarzı mutfakları olan restoranlar da vardı. İstanbul'un çevresinde, özellikle Tarabya, Büyükdere ve Büyükdere'de uluslararası oteller bulunmaktaydı; fiyatları İstanbul'daki gibiydi. Boğaz'ın Asya kıyısındaki kenar mahalleler hem otel hem de restoran hizmeti sunmaktaydı; ancak Haydarpaşa'da Batı



tarzında atıştırmalıkları (Imbiss=bir araçta satılan yiyecek-içecek) bulma fırsatı vardı (Baedeker, 1905, s. x). Harita 4.1'de Pera Bölgesi'ndeki otel ve lokantalar ile Haydarpaşa'daki Demiryolu Restoranı gösterilmektedir.



**Harita 4.1.** *İstanbul'daki Oteller ve Lokantalar (1905)*

## **Lokantalar**

Baedeker seyahatnamesinde, İstanbul'da Doğu mutfakları olan, alakart menü sunan lokantaların sadece en iyilerine yer vermişti. Bunları Janni, Nicoli, Restaurant Lebon, Tokatlıyan, Petit Champs'ın bahçesi ve Demiryolu Restoranı şeklinde sıralamıştı. “Brasserie Viennoise Janni”, Venedik Caddesi'nin yanında, Büyük Pera Caddesi 396 numaralı yerde bulunan Münchner, Pilsener ve Wiener biraları sunan (büyük bardak 60 para, 50 para) Almanca konuşulan, iyi bir lokantaydı (Baedeker, 1905, s. 73). Kotze de Janni'den bahsediyordu. Ona göre İstanbul ziyaretçileri arasında Pera'daki Janni, Ayasofya'dan daha ünlüydü. Janni'nin kendisi bu meyhaneyi açmıştı ve Münchner'in fıçı birasını satmaktaydı. Bu birayı mükemmel bulan Kotze, İstanbul'daki meyhane ve otel görevlilerini kendi üslubu ile şöyle anlatıyordu (Von Kotze, 1908, s. 98):

Brasserie Janni an revient toujours'a ve gerçek biranın olduğu ama gerçek bir şarkın gezgine sunulmadığı yerlere günahkâr hasretimi savunarak dönüş. [...] Ancak beni şahsen etkileyen mevcut durumda her “gerçek” turisti ve beni de zorunlu kıldığı halde İstanbul'daki kirli bir kafede oturmak yerine etraftaki oryantal ortama uymayan Janni Birahanesi'ne oturma hakkı için savaşıyorum (Von Kotze, 1908, s. 99).

Büyük Pera Caddesi 380 numarada, Hollanda Konsolosluğu'nun ana kapısının karşısında bulunan “Brasserie Suisse Nicoli” Münchner ve yerel (Bomonti) biraları sunan (büyük bardak 60 para, 20 para) Almanca konuşulan, iyi bir lokantaydı. Büyük Pera Caddesi 434'te yer alan “Restaurant Lebon (Dimitrakopulo)” Fransız mutfakları ve kafeterya-pastane hizmeti sunuyordu. “Petit Champs'ın şehir bahçesi” yazları kafeterya hizmeti ve Münchner birası sunuyordu. Büyük Pera Caddesi 180'de bulunan “Tokatlıyan” Oteli, kafeterya hizmeti veriyordu. Baedeker Kapalıçarşı'da, Muhafazacılar Caddesi'nde bir başka “Tokatlıyan”dan bahsediyor ve özellikle öğle yemeklerini övüyordu. Pera dışında ise İstasyon'un çıkış salonunun karşısında bağımsız bir binada, bahçesi olan, Münchner birası sunan “Demiryolu Restoranı” övgü alan bir diğer lokantaydı (Harita 4.1) (Baedeker, 1905, s. 73).

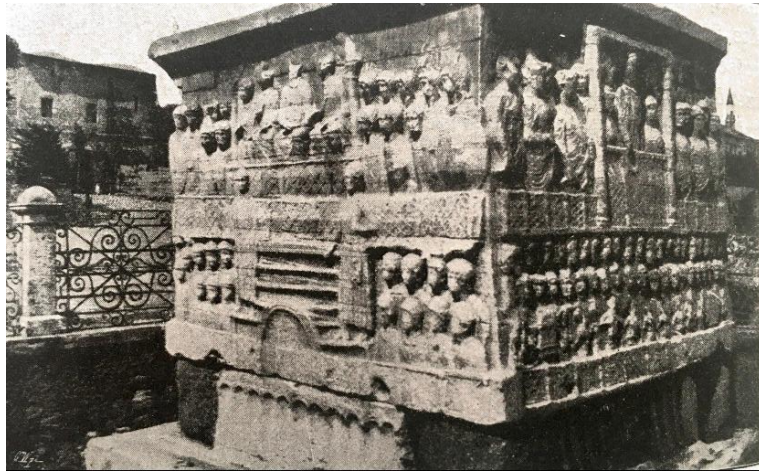
Baedeker'e göre Lebon ve Tokatlıyan ile Pera'daki şehir parkı, Taksim'deki şehir parkı, Grand Hotel'deki kafeterya ve Büyük Pera Caddesi'ndeki sayısız kafeterya, lokanta adı altında anılan Doğu tarzı kafeteryalardı. Özellikle Ayasofya'nın ve küçük şehir parkının karşısında, yerel vapur istasyonlarında ve şehrin her yerinde bulunan küçük Türk kahvehanelerinde bir fincan kahve 20 paraydı. Müzikli kafeterya (Cafes-Concerts) olarak Büyük Pera Caddesi 318'de Krystall-Palast ile karşısında Concordia sayılabiliirdi (Harita 4.1) (Baedeker, 1905, s. 73).



### ***Diğer Yapılar***

İstanbul, yüzyıllardan beri farklı medeniyetlere ev sahipliği ve başkentlik yapmış bir şehir olması sebebiyle, birçok tarihi yapıyı içinde barındırmaktadır. Bu başlık altında sarayların, müzelerin, camilerin ve kiliselerin yapıları hakkında detaylara yer verilmeyecektir. Bunun nedeni bu bilgilerin ayrı bir tez konusu oluşturacak kadar çok detaylı olması ve bu çalışmanın kapsamında yer alan kültür rotası dışında kalmasıdır.

Seyyahlar, İstanbul'un tarihinden bahsederken şehir surları ve bazı yapılarla ilgili bilgiler vermişlerdi. Baedeker'e göre Konstantin, İstanbul'u İmparatorluğun başkenti ilan ettiği zaman, şehir surları doğu uçtan Çemberlitaş Sütunu'na kadar uzanıyordu. 326 yılında eski duvarın batısına doğru 15 bölümlü (yaklaşık 2,8 km) yeni bir duvar için bir temel atma töreni düzenlenmişti. 11 Mayıs 330 yılında bu yapı tekrar inşa edildi. Severus tarafından başlatılan Hipodrom genişletildi, yanına da büyük bir saray kuruldu. Bu alanda Çemberlitaş bulunuyordu. Valens'ten kalan su kemeri 1900'lerin başlarında halen kullanılıyordu. Ayrıca I. Theodosius zamanından kalma Hipodrom'da dikilitaş vardı (Görsel 4.7). İstanbul'un Bizans İmparatorluğu dönemini anlatmaya devam eden Baedeker, II. Theodosius'un, İmparatorluğun vekil idarecisi sıfatıyla İstanbul'un 1-2 km batısına, Theodosiyan Duvarı'nı inşa ettirdiğini yazmıştı (413). 439 yılında ise Marmara Denizi'ndeki ve Haliç'teki görkemli yeni duvarlar eklenmişti. Baedeker, bunların kalıntılarını gördüğünden de bahsetmişti. Hükümetin yeni kurulduğu dönemde Nika İsyanı sonrasında (532) şehrin büyük bir kısmı alevlere teslim olmuştu. Yeniden yapılandırırken de Jüstinyen İstanbul Bazilikası yerine Ayasofya Kilisesi'ni inşa ettirmişti (Baedeker, 1905, s. 79-80).



**Görsel 4.7.** *Dikilitaş Kaidesi (Theodosius Oberliski)*

**Kaynak:** Eisenstein, 1912, s. 214.



Osmanlı Dönemi'ne gelindiğinde ise Fatih Sultan Mehmet'in haleflerinin ve öncellerinin inşaat faaliyetlerinin resmi binalara yönelik olduğu görülmüyordu. Bu dönemde İstanbul çok sayıda büyük ve küçük cami, hamam ve çeşme ile donatılmıştı. Aralarına ise yerel halkın ahşap evleri konumlandırılmıştı. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi'nde (1520-1566) Osmanlı İmparatorluğu'nun en parlak dönemi yaşanmıştı ve inşaatçılık zirve yapmıştı. Adına inşa edilen camilerin dışında Sultan Selim, Şehzade, Mihrimah, Piyale Paşa Camileri de bunun örneklerini oluşturmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 81). Haliç'in alt bölgesinde iki köprü yapılmıştı. İlk köprü 1837'de, diğer köprü 1845'te, son köprü de 1877 yılında yanına inşa edilenle ikame edilmişti. 1894 yılındaki depremden dolayı Kapalı Çarşı yeniden inşa edilmişti (Baedeker, 1905, s. 82).

Baedeker, şehirde yer alan camiler, kiliseler, saraylar ve kraliyet müzelerine ilişkin detaylı bilgiler paylaştı da burada kısaca bahsedilecektir. Camiler Eyüp semti dışında güneş batıncaya kadar, belirli ibadet saatleri dışında (öğlen ve 4-5 arası) Hristiyanların ziyaretine açıktı (Ramazan'da akşamları da açıktı). Baedeker buraları ziyaret etmek isteyenlere kapı kapalı ise tıklatmalarını önermişti. Zira yarım pezo karşılığında gezilebiliyordu. Camilerdeki kurallara ilişkin de uyarıda bulunan Baedeker, iç kapı önünde ayakkabıların üzerine geniş ayakkabılar giyildiğini, bunları görevlinin getirdiğini yazmıştı. Camide kilisede olduğu gibi şapka çıkarılıyordu. Giriş ücreti Ayasofya'da ve Süleymaniye'de kişi başı yarım mecdiye, diğerlerinde kişi başı 5 pezo idi. Baedeker, minarelerden müezzinin günde beş kez ezan okuyup Müslümanları namaza çağırmasına dikkat çekmiş ve namaz vakitlerini yazmıştı. Camilerdeki türbeler de aynı şekilde açtırılıyor ve önemine göre 1-5 pezo giriş ücreti ödeniyordu. Türbelerin içerisindeki sandukalar halı ve süslemelerle kaplıydı. Mezarı başında kavuk veya fes varsa ölen kişinin erkek olduğu anlaşıyordu. Eğer defnedilen kişi hanedan üyesi ise mezarının başında sorguç vardı. Defnedilenler iki-üç kademe alta yerleştiriliyordu (Baedeker, 1905, s. 76-77).

Baedeker, seyahat edenler için Alman kiliselerinin adreslerini de vermişti. Emin Cami Caddesi üzerinde Protestan Kilisesi vardı, kilise rahibinin adı Suhle idi. Büyük Pera Caddesi üzerindeki Katolik Antonius Kilisesi'nin rahibi Alman'dı. Yeniyol Caddesi üzerinde Alman İsviçre Okulu bulunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 74). Büyük Pera Caddesi üzerinde 605 numaralı yerde yer alan "Teutonia" Alman Kültür ve Yardımlaşma Derneği, güzel bir kulüp eviydi. İçerisinde restorani, okuma salonu, ziyafet salonu, bowling alanı vardı ve içeriye üyeler aracılığı ile girilebiliyordu (Baedeker, 1905, s. 73).

Müzelere dair de bilgi veren Baedeker, Yeni Müze ve Çinili Köşk'teki antika koleksiyonların Cuma günleri dışında her gün saat 10-17 arasında 5 pezo karşılığında ziyaret edilebileceğini yazmıştı. Biletler tüm gün için geçerliydi. Yeniçeriler Müzesi her gün sabahtan akşama kadar 3 pezo karşılığında gezilebiliyordu. Çırağan ve Yıldız Köşkü saray ve bahçelerine 1905 yılında giriş olmadığı bilgisini veren Baedeker, Dolmabahçe ve Beylerbeyi saraylarını görmek için nüfuzlu yabancıların diplomatik yardımları gerektiğine de dikkat çekmişti. Bu tür imkânlardan faydalanmak için de otelden bilgi alınmasını öneriyordu (Baedeker, 1905, s. 77).

Özetle, bu çalışmanın amaçlarından birini oluşturan kültür rotası, İstanbul Haydarpaşa'dan başlamaktadır. İstanbul başlığı altına yalnızca Anadolu yakası dahil edilmek istense de camiler, kiliseler, saraylar, müzeler, konaklama işletmeleri gibi yapıların ve toplumsal yapıya dair hareketli yaşamın Avrupa yakasında Pera'da yer alması nedeniyle buradaki bilgiler de dahil edilmiştir. Ancak tarihi yapılar, müzeler ve saraylar detaylı bir biçimde ele alınmamıştır. İstanbul, tarihsel bakımdan geçmiş dönemlerde hep önemini korumuş ve birçok medeniyete ev sahipliği yapmış bir şehirdir. Osmanlı Devleti'nin Bursa ve Edirne'den sonra başkenti olması sebebiyle resmi işlemler de burada yapılmaktadır. Seyyahlar buradan yola çıkmışlar, seyahat izinlerini ve pasaportlarını burada almışlar, seyahat hazırlıklarını burada tamamlamışlardır. Anadolu'ya demiryolu ve karayolu bağlantısı yanında Mudanya'ya da deniz bağlantısı olması, şehre hem yolcu hem de yük taşımayı mümkün kılmıştır.

#### 4.2. Seyahatnamelerde Sakarya

Bu çalışmanın başlangıcında, izleyeceğimiz güzergâh noktalarından birinin Sapanca olması düşünülmüştü. Çalışmanın ilerleyen zamanlarında Sapanca ile birlikte Adapazarı, Sakarya Vadisi ve Gökdağ hakkında da bilgilere ulaşılnca Sakarya'nın temel alınmasının ve başlıklandırmanın buna göre yapılmasının daha uygun olacağı görüldü. Seyahatnamelerde Sakarya hem doğal yapısındaki zenginlik hem de verimli topraklarıyla ön plana çıkıyordu. Demiryollarının Sakarya'dan geçmesi de bu bölgenin gelişimine katkıda bulunmuştu. Almanların demiryolu çevresindeki arazileri tarımsal amaçla kullanma ayrıcalığına sahip olması<sup>61</sup>, tarımsal ürün yetiştirmek için ilk denemelerin de

---

<sup>61</sup>Osmanlı Devleti tarafından verilen Almanlara imtiyazlarda "hat yolunun her iki yanında 20'şer km'lik saha içinde maden arama, taş ve kum ocaklarını işletme, hat yolu üzerindeki miri araziye kullanma ve özel araziye de istimlak kanunu dâhilinde satın alma yetkisi ve demiryolunun inşası ve tamiri için gerekli olan keresteleri orman nizamnamesine uygun olarak hat yolunun civarındaki ormanlardan temin etme yetkisi de tanınmıştır" (Efe, 2005).

bu bölgede gerçekleştirilmesini sağlamıştı. Sakarya’da iskân edilen göçmenler ve bunların Sakarya’ya katkıları da seyahatnamelerin dikkati çeken verileri arasında yer almakla kalmamış, tarihsel, toplumsal ve kültürel yapıda çeşitliliği sağlamıştı.

#### 4.2.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında başlayan göç hareketleri sonucu Sakarya’ya yerleştirilen göçmenler, buranın toplumsal ve kültürel yapısını da etkilemişti. Grunzel, 1895’lerde Adapazarı’nın nüfusunun çoğunluğunun Ermeniler ve Türklerden oluştuğunu ve yaklaşık 25 bin kişi olduğunu belirtirken (Grunzel, 1897, s. 20) Baedeker 1905 yılında bu rakamı 20 bin olarak vermişti. Sapanca’nın nüfusu ise 3.000’di (Baedeker, 1905, s. 159). Grunzel’e göre bu civarda Bosna ve Bulgaristan’dan yeni göç etmiş, Avrupa yönetimine uyum sağlayamadığı için Padişahın özel himayesinde Anadolu’ya yerleştirilen göçmenler (muhacirler) vardı. Bunlar, Adapazarı halkına her açıdan fayda sağlamışlar, her yerde usta ve çalışkan çiftçiler olarak tanınmışlardı. Daha iyi tarım araçları kullandıkları için de tarımın gelişimine katkı sağlamışlardı.

Grunzel ve Bodemeyer’in seyahatnamelerinde, göçmenlerin yaşadığı köyler hakkında bilgiler de mevcuttu. Grunzel, demiryolunun Sakarya Vadisi’nden geçtiği yerde dağın yükseklerinde gizlenmiş kerpiç evler gördüğünü ve burada Kafkasya’dan gelen göçmenlerin yaşadığını anlatırken izlenimlerini şöyle aktarmıştı (Grunzel, 1897, s. 20):

Bazıları 1860 yılında Padişahın emriyle Kafkasya’dan buraya yerleştirilen ve teşekkür olarak da geniş bir haydutluk sanatı (zanaatı) deneyen ve bundan dolayı geniş bir alana korku salan Çerkesler tarafından mekân tutulmuştu (Grunzel, 1897, s. 20).

Sakarya’daki yerleşim yerlerinin isimlerinin, halkın kökenini anlatan Çerkes, Kürtköy, Lazköy gibi köyler olması doğabilimci Bodemeyer’in ilgisini çekmişti (Bodemeyer, 1900, s. 20). Mordtmann, Sapanca’da Ermenilerin varlığından bahsetmiş ve Sapanca Gölü kıyısında bir Ermeni tarafından işletilen hanın tıka basa Ermenilerle dolu olması sebebiyle boş bir kahvehanede kaldığını belirtmişti (Mordtmann, 1925, s. 278). Sakarya Nehri’nin batı kıyısında yer alan Adaköy’e (Adaköi) giderken yolda Ermeni iki grupla karşılaştığını da eklemişti. Bu grupla ilgili izlenimlerini tüm Doğu insanını kapsayacak şekilde genellemesi ise ilginçti:

Yolda yürüyerek hamallık yapmak üzere para kazanmak için İstanbul’a giden Ermeni iki grupla karşılaştık. Doğu’daki davranışları değerlendirmek üzere, bu insanların hiçbir şeyi, kesinlikle hiçbir şeyi, en basit bir zanaatı bile öğrenmediklerinin çok karakteristik bir durum olduğunu söyleyebilirim. Fiziksel güçleri dışında hiçbir şeyleri yok ve İstanbul’da günlüğü en azından 30 pezoyu (3 florin) garantilemeleri yeterli. (Mordtmann, 1925, s. 277).

Sakarya’da yaptığı araştırma gezisinde koleksiyonu için böcek, kuş ve kelebek örnekleri toplayan Bodemeyer, oradaki halkın kendilerine rehber olarak hizmet ettiğini, hatta bu insanların sabah 4’te Sapanca’da kiralanan atların her birini yularları ile hazır halde kendilerine getirdiklerini yazmıştı. Ancak Gökdağ’ın yerli halkı konusunda aynı düşüncede değildi ve onları güvenilirmez bulmuştu. Bodemeyer Sapanca için de benzer düşüncedeydi. Sapanca ona göre hiç kimsenin bilinçli olarak geleceği bir yer değildi. Üç atlı rehber, iki seyahat rehberi (mihmandar), silahlı bir zaptiye ile kendi ekibinin de “tesadüfen burada olduğunu” düşünüyordu. Kuruçay Vadisi içinden geçen yol üzerinden başlayarak, yükseklerde görünen bir minareden köy olduğunu tahmin ettikleri yere kadar örnek toplamaya devam etmişlerdi. Köye vardıklarında, orada yaşayanların kendilerinin geleceğinden daha önce haberdar olmaları onları hem şaşırtmış hem de memnun etmişti (Bodemeyer, 1900, s. 20):

Büyük devlet adamlarını kendi geleneksel giysileriyle karşılayan, bizi selamlayan ve tehlikesizce seyahat etmemizi sağlayan üç Çerkes’in köyünün önündeyken az şaşırmamıştık. Çerkeslerin liderine bizim geleceğimizi haber verdiği için kime teşekkür edeceğimizi hiç öğrenmemiştik; ama o bizi koruma (izin) mektuplarımızdan biliyordu ve İstanbul’un bir etkisi olduğunu tahmin ediyordu. Böylece yolumuza tamamen tasasızca devam ettik ve saat sabah dokuz buçukta sonsuz ormanların kıyısına ulaştık. Burada mola verdik, kahvaltımızı ettik, atları iki rehberle geri gönderdik (Bodemeyer, 1900, s. 21).

Mordtmann, seyahatnamesinde Sapanca halkının varlıklı olduğunu yazmıştı. Oysa ilk gördüğünde Sapanca onda çok fakir ve kasvetli bir yer izlenimi bırakmıştı. Kasvetli görüntüsünün de yağmurdan ve kirden dolayı olabileceğini düşünüyordu. Sapanca halkının ana geçim kaynağı meyve yetiştiriciliği idi. Neredeyse tümü İstanbul’a gönderilen elma, armut ve dut yetiştiriciliği yaygındı. Dut ağaçlarından dolayı halkı, ipek üretimi ve gölden dolayı da balıkçılıkla uğraşıyordu. Gölün çevresinde, meyve ağaçlarından oluşan orman vardı. Ancak Mordtmann Sapanca’yı yine de çok sağlıklı bulmuş ve şöyle yazmıştı (Mordtmann, 1925, s. 278, 279):

İçine girince düşüncelerim değişmedi, çünkü orada yaşayanların görüntüsü burada birçok ateşli hastalığın hüküm sürdüğü haberini tamamen onaylıyordu (Mordtmann, 1925, s. 279).

Sakarya’da gastronomik öğelere Bodemeyer’in seyahatnamesinde rastlansa da bu bilgiler yerli halkın değil, seyyahların kendi yeme içme alışkanlıklarına yönelikti. Bodemeyer, kahvaltıyı araştırma gezisine çıkmadan önce “en güzel öğün” olarak nitelendirmişti. O ve ekibi uzun süre yürüdüğü için kahvaltıda güçlendirici şeyler yemek

zorundaydı. Kahvaltıları ise çay, yumurta ve Knickebein'dan<sup>62</sup> oluşuyordu (Bodemeyer, 1900, s. 17). Araştırma gezisi dönüşünde ise bezelye çorbası, kırmızı şarap, tere salatası ve Türk peynirinden oluşan öğle yemeği hazırlamışlardı. Bu, Bodemeyer ve ekibi için “mükemmel” bir öğündü. Serinlemek için içecek olarak limondan yararlanmışlardı. Bodemeyer, köylerden bolca limon getirdiklerini ve her zaman yaptıkları gibi “vücudun ateşini alan (serinleten)” limonata ile canlandıklarını söylüyordu (Bodemeyer, 1900, s. 16).

İncelenen seyahatnamelerden de anlaşıldığı üzere Sakarya ilinde, özellikle Adapazarı ve Sapanca Gölü'nün çevresi verimli topraklara sahipti. Kafkasya'dan ve Balkanlar'dan gelen göçmenler, Sakarya'nın toplumsal yapısını etkilemiş, tarım işçiliği konusundaki becerileri ile oradaki halka fayda sağlamışlardı. Nüfusun bir kısmını Ermeniler oluştuyordu. Halkın geçim kaynakları ise ipek böcekçiliği ve tarımdı.

#### 4.2.2. Doğal yapı

Sakarya ili, zengin doğal bitki örtüsüne sahiptir. Topraklarında Kuzey Anadolu kıyı dağlarının uzantısı yer almaktadır. Buradaki dağlar; kayın, gürgen, kavak, kestane, ıhlamur, çınar, akçaağaç ve meşe türlerini içeren gür ormanlarla kaplıdır. Yaylalarda ise böğürtlen, kocayemiş ve kermez meşesi türlerinin yer aldığı çeşitli maki alanları görülmektedir (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Sakarya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019). Günümüzde Sakarya ilinin sahip olduğu bu özellikler, seyyahların verdiği bilgilerle örtüşmektedir. Sakarya'nın doğal yapısı ile ilgili bilgilere başta doğabilimci Bodemeyer olmak üzere Grunzel ve Eisenstein'in seyahatnamelerinde ulaşılmıştır.

Ekonomist seyyah Grunzel, Sapanca Gölü'nü betimlerken edebi bir dil kullanıyordu. Sapanca Gölü, İstanbul'dan Sapanca'ya giden demiryolu üzerindeki Büyük Derbent İstasyonu'nun arkasında, “*durgun su yüzeyindeki kayıkların kenarlarını nilüfer çiçeklerinin kapladığı ve sayısız su kuşunun yaşadığı*” yerdeydi (Grunzel, 1897, s. 19). Göl, 16 km uzunluğunda, 5 km genişliğinde bir tatlı su gölüydü (Grunzel, 1897, s. 19; Baedeker, 1905, s. 159). Grunzel “ferah” bir ortamda, gölün hemen kıyısında büyük meyve bahçeleri bulunduğunu belirtiyordu (Grunzel, 1897, s. 19). Mordtmann'a göre gölün kıyısındaki yol çok dardı ve kıyıya bazen “50 ayak yüksekliğinde” dik

---

<sup>62</sup>Knickebein: Yumurta sarısından veya yumurta likörü gibi diğer likör veya brendi ile yapılan bir bar içkisinin adıdır. Yarı yarıya karıştırılmış veya karıştırılmamış yumurta liköründen ve kırmızımsı meyve suyu likörü içeren fondan kreminden oluşan alkollü şeker ürünleridir. Genellikle çikolata doldurmak için kullanılır (Dr. Oetker, 2019).

uzanmaktaydı. Mordtmann, burada Fransız seyyah Tavernier'in<sup>63</sup> 17. yüzyılda verdiği bilgilerin diğer yazarlarca kopyalandığından yakınmış ve Tavernier'in verdiği bilgilerin doğru olmadığını iddia etmişti. Tavernier bölgedeki izlenimlerini aktardığı seyahatnamesinde, “*zaman zaman atıyla sudan geçmek zorunda kaldığını, atların karnına kadar suya gömüldüklerini*” yazmış ve ondan sonraki yazarlar da bu sözü alıntılamışlardı. Oysa bu doğru değildi. Mordtmann şöyle diyordu: “*Suyun içinden atımla geçmeme gerek yoktu, çünkü en dar yeri en az 20 ayak genişliğinde kuru bir yoldu. Kum zemin atın daha hızlı koşmasına müsaade ediyordu*” (Mordtmann, 1925, s. 278). Bu karşılaştırmanın ne kadar doğru olduğunu saptamak bugün için neredeyse olanaksızdır. Belki de 17. yüzyıldan 19. yüzyılın ikinci yarısına gelinceye dek su çekilmişti.

Grunzel de Sapanca'dan Bilecik'e doğru giden demiryolu güzergâhındaki doğal yapıyı eserine taşımıştı. Demiryolunun Osmaneli (Lefke) ve Vezirhan istasyonları arasında Sakarya Vadisi'ni terk ettiğini belirtirken Karasu'nun “delice” aktığını ve kayalık uçurumlara doğru kıvrıldığını söyledi. Ona göre demiryolunun geçtiği yerler çok zorluydu. Karasu'nun şiddetli akan sularına, eski Bağdat Yoluna ve o dönemde yeni yapılan demiryoluna yer bırakmayacak şekilde yolun iki tarafında da dik kayalıklar yükselmekteydi (Grunzel, 1897, s. 21). Bodemeyer'in verdiği bilgilere göre Sapanca'nın rakımı 150 metreye, Gökdağ'ın ise 1400 metreye ulaşmaktaydı (Bodemeyer, 1900, s. 19). Vadi ise öyle dardı ki bir kayalık duvardan diğerine sadece 37 metreydi (Grunzel, 1897, s. 21).

### ***Fauna ve Flora***

Bodemeyer, Kuru Vadisi'nden Sapanca Gölü'ne akan Kuruçay<sup>64</sup> güzergâhındaki araştırma gezisini atla yapmıştı. Demiryolu üzerinden atlı ve yaya olarak gitmenin kolay olması ve bu bölgedeki dağın içlerine kadar su yollarının oldukça verimli olması, bu güzergâhı seçmesinde etkili olmuştu. Bodemeyer, kelebek türlerini inceleyen lepidopterologlar ve böcek türlerini inceleyen koleopterologlar gibi diğer botanikçilere Kuruçay kıyısında zengin veriler bulabileceklerini tavsiye etmeyi de ihmal etmemişti. Ona göre bu bölge, kuş türlerini inceleyen ornitologlar için daha az verimliydi; Anadolu'da olağanüstü sık görülen çaylaklardan sadece iki siyah çaylak görmüştü.

---

<sup>63</sup>Jean-Baptiste Tavernier, 1605 yılında Paris'te doğan bir Fransız tüccarıdır. Tavernier 1631 ile 1663 arasında Ortadoğu'ya altı seyahat yapmış ve bu seyahatleri sırasında Anadolu'yu da gezmiştir.

<sup>64</sup>Seyahatnamenin bazı yerlerinde Kuruçay olarak bahsedilmiştir.

Bodemeyer, Kuruçay Vadisi'nde aşağıda verilen kaleopterolojik verileri keşfetmiş ve bulgularına yeni türleri katmak istediğini de belirtmişti (Bodemeyer, 1900, s. 15, 16):

Kuruçay Vadisi'nde *Leistus punctatus*, *Trechus longicornis*, *Bembidiun combustum* ve *castaneipenne*, *Otiorrhynchiis bosphoranus*, *Laena alternata* ve *Weisei*, *Morimus orientalis*, *Metaclisa aenea*, *Limnobaris Bedeli*, *Malachius Mariae*, *carnifex*, tıpkı *n. spec prope aeneus* gibi, *Haltica lacunosa* n.sp. türü, *Longitarsus anchusae* n. var. *Anatolicus*, *Weise*, *Phyllotreta erysimi* n. sp. *Weise*, *Ocypus rufipes* n. var. *obscuripes*. Beruh buldum (Bodemeyer, 1900, s. 16).

Adapazarı'nın çevresindeki flora ile ilgili bilgiler ise Grunzel'in seyahatnamesinde mevcuttu. Demiryolunun Sakarya Nehri'nin, yani eski Sangarios'un çok "romantik" vadisinden geçtiğini belirten Grunzel, "gökyüzüne yükselen" meşe, dişbudak<sup>65</sup>, kayın ve çınar ağaçları ile kaplı sık ormanlık alanların bulunduğunu, dağ yamacının her iki tarafı dimdik yükselirken nehrin dar ve kayalık yatağında oldukça güçlü aktığını yazmıştı (Grunzel, 1897, s. 20). Grunzel'in verdiği bu bilgiler, günümüzde de benzerlik göstermekteydi. Zira bugün de Sakarya ilinde 700 metre yükseklikten sonra iğne yapraklı ağaçlar, Adapazarı'nın doğusunda ve Karasu'nun batısında Acarlar Gölü çevresinde çok sayıda dişbudak ormanları, karaağaç ve kızılğaç bulunmaktadır. Aşağı Sakarya Vadisi çevresinde düzlük alanlarda bitki örtüsü zayıflamaktadır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Sakarya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019).

Bodemeyer Sakarya'daki ormanlık kısımları "Ağaç Denizi"<sup>66</sup> şeklinde adlandırmıştı. Sapanca Gölü'nden ve Sakarya ile çevrili Gökdağ'ın yüksek tepelerine açılan bölgenin ağaç bakımından oldukça umut verici olduğunu yazmıştı. Göl onları hayal kırıklığına uğratsa da "Ağaç Denizi" araştırma gezisindeki beklentilerini karşılamıştı. Bu bölge Anadolu'nun eski bir ormanıydı. Bodemeyer bu bölgeyi Banat'taki<sup>67</sup> Domoglet ve Siebenbürger<sup>68</sup>'e (Yedikule) benzetmekteydi. Burasının farkı, o bölgeler kadar yüksek olmamasıydı. Ağaç Denizi'nde daha çok henüz büyümesini tamamlamamış çalılar, sık sık geçişleri kapatan gür sarmaşıklarla sarılmış sık ormangülleri, boş alanlarda şimşir ve karayemiş, özellikle orman kıyısında bir adam boyu yüksekliğinde, çiçek açan binlerce

<sup>65</sup>Dişbudak, zeytingiller familyasının *Fraxinus* cinsini oluşturan türüne göre maksimum boyu 10–30 m arasında değişebilen dolgun ve düzgün gövdeli yuvarlak tepeli ağaç türlerinin ortak adıdır. Genellikle sulak ya da derin toprağa sahip yerlerde bulunurlar.

<sup>66</sup>Anadolu'nun kuzeybatısında Kocaeli ve Bolu yöresinde bulunan ormanlara eskiden verilen addır. Yüz yıl öncesine kadar Kocaeli'nin doğusundan başlamaktadır. Bolu'dan çok ötelere kadar uzanırdı ve gerçekten "Ağaç Denizi" adına uygun bir görünüm verirdi.

<sup>67</sup>Banat, günümüzde Romanya, Sırbistan ve Macaristan arasında yer alan paylaşılmış bir bölgedir.

<sup>68</sup>Romanya'da Domogled Milli Parkı vardır. Siebenbürger ise bugünkü Romanya'da Almanca (Siebenburg-Saksonya dialekti) konuşan azınlıktır.

fundalık mevcuttu. Zemin kavrulsa da iğne yapraklıların yoğun olduğu yer, serin ve kuruydu. Vadi oluklarının bazı yerleri sulaktı, bazı yerleri de bataklıktı. Bodemeyer, kendine ait bir görüntü oluşturan ve yapraklarını döken bu ağaçların içeriğini botanikçiler için çok ilginç bulmuştu. Avcıların da her zaman atışa hazır durabildiğini sözlerine eklemişti. Bu bölgedeki ormanları anlatırken Anadolu'daki orman varlığına da değinerek entomologlar için buranın araştırılmasını şöyle tavsiye etmişti (Bodemeyer, 1900, s. 17, 18):

Zaten bu noktada bize orman dendiğinde alıştığımız ormanlardan çok farklı bir şey anlamamız gerektiği önceden bildirilmişti. Bütün Anadolu yaylalarında, Torosların yüksek noktalarına kadar, özellikle Bolkar Dağı'nın kuzey tarafında orman yoktur. Bir sonraki ormanın nerede olduğu konusunda edindiğimiz bulgularda hep yanlış bilgiye ulaştık. Seyahatlerde, bize belirtilen zaman ve güzergâhta, bahsi geçen ormana ulaşmak üzere geziye katıldık. Burada kasvetli, dik yamaçlarda, yüzlerce çam ağacından geriye kalan kökler vardı. Bu yüzden burada bulunan orman ve Sakarya'daki bölge Ağaç Denizi olarak abartılmış da olsa önemli ve sürdürülebilir araştırmalardan biri olarak değerlidir. Geldiğimiz mevsim, benim devam eden ve en önemli gezilerim için çok geç olduğundan, maalesef bu bölge için yeterince zaman ayıramadık. Bunu entomologlar için özellikle vurgulamak istiyorum (Bodemeyer, 1900, s. 18).

Adapazarı'nın verimliliğinden bahseden bir diğer seyyah Körte'ydı. Körte, bu bölgede tropik bir ormandan söz edildiğini ve haksız olmadıklarını belirtiyordu. Ona göre “gözün gördüğü her yerde bitkilerin gelişigüzel uzamış dalları güçlü ağaçların taçlarına kadar uzanmaktaydı”. Körte, bu bölgedeki doğanın sürekli değişkenliğini ve çeşitliliğini, demiryolu üzerinden yolculukta manzaranın kısa sürede değişmesi ile ilişkilendirmişti. Sakarya'daki demiryolu güzergâhı, gittikçe daralan Sakarya Ovası'ndan “vahşi” Karasu çukuruna doğru bir görüntü sergilemekteydi (Körte, 1896, s. 2). Eisenstein, İznik'ten Mekece'ye giderken 400 m yükseklikteki dere yatağının üzerinden Mekece'ye vardığını belirtmişti. Ona göre bu çataktan büyük Sakarya Nehri'nin geniş bir açıdan dönen vadisine bakan manzara, muhteşem görünmekteydi. Ayrıca Anadolu'daki seyahatinde ilk kez bu kadar çok deve gördüğünü yazan Eisenstein şaşkınlığını gizleyememişti (Eisenstein, 1912, s. 92).

Bodemeyer'e göre Anadolu'da ormanlar vaha olarak kabul edilmeliydi ve onların yokluğu büyük hayal kırıklığı yaratıyordu (Bodemeyer, 1900, s. 17, 18). Eisenstein da Sakarya Vadisi'ndeki ormanlardan bahsetmekteydi. Ancak onun anlattıkları, Bodemeyer'in 1899'daki seyahatinde gür ve “Ağaç Denizi” şeklinde bahsettiği ormanlar değildi. Mekece'den Eskişehir'e giden demiryolunun, kayalıkların arasındaki daracık



Sakarya Vadisi'nden geçtiğini ve bu alandaki her iki tarafın zayıf çalılıklarla kaplı olduğunu, Sakarya'dan Karasu'ya giden yolda dut ağaçlarıyla yeşillenmiş yerlerin bulunduğunu bildiriyordu. Eisenstein 1912 yılında, iyi korunmuş büyük ormanlık alanların Anadolu'da neredeyse yok olduğunu belirterek, bunun sebebinin Türkiye'de çok iyi bir Orman Kanunu'nun çıkarılmayışına ve bu durumun sürekli göz ardı edilmesine bağlamaktaydı (Eisenstein, 1912, s. 93).

Baedeker ve Bodemeyer'in seyahatnamelerinde faunaya ilişkin bilgiler de mevcuttu. Baedeker Sapanca Gölü'nün balık ve kuş açısından bol olduğunu belirtmiş (Baedeker, 1905, s. 159). Bodemeyer ise Sapanca'ya yaptığı yolculuğu anlatırken florası hakkında şu bilgiyi vermişti:

Harika bir doğa içinde çok güzel bir yolculuk yaptık. Kiraz, elma ve şeftali ağaçları çiçek açmış, yamaçlar katırtırnağı, demiryolu raylarının geçtiği yerler de her türlü çiçekle kaplanmıştı. Öğlen saat bir buçukta Sapanca'ya vardık. Sol tarafta gölün olduğu alan, sağ tarafta yüksek noktaları henüz karla kaplı olan Gökdağ vardı. Demiryolunun yanında geniş bahçeler, meyve ve dut ağaçları, altında da bereketli üzüm bağları bulunuyordu (Bodemeyer, 1900, s. 14).

Gökdağ'a yaptıkları araştırma gezisinde ve Sapanca Gölü'nün kıyısında çok sayıda haşerat, Bodemeyer ve ekibinin dikkatini çekmişti. Bodemeyer, yüzlerce haşeratin yanı sıra ağustos böcekleri ve kurbağa seslerinin de uykularını böldüğünü yazmıştı. Derbent'in ahşap evlerinde de ağustos böceklerinin aralıksız ötmeleri onları çok rahatsız etmişti. Bodemeyer, Sapanca'da göl kıyısından ve bataklıktan “milyonlarca” kurbağanın sesinin yayıldığını ve kurbağaların seslerinin tarif edilmez bir biçimde rahatsız edici olduğunu vurguluyordu (Bodemeyer, 1900, s. 17). Gölün durgun tarafında da el büyüklüğündeki yengeçlerden yüzlerce vardı. Bodemeyer ekibi ile yengeç avlarken 16<sup>0</sup>R sıcaklıktaki suyun içinde ellerinde bir fener ve bir sepetle beklemiş ve neredeyse bir saat içinde harika büyüklükte yengeçler yakalamışlardı. Örnek toplamak için Türklerden de yardım aldıklarını şu sözlerle anlatıyordu (Bodemeyer, 1900, s. 20):

Gökdağ'daki örnek toplama için gönderdiğim iki Türk geri döndü. Kuruçay Vadisi içinden geçen yolu tercih etmişler ve görevlendirildikleri şekilde karlı bölgelere kadar gelmişler. Topladıkları içinde; nadir bulunan *Carabus Marietti*, *Nebria brevicollis* gibi *Carabus Wiedemanni*<sup>69</sup> bulunuyordu (Bodemeyer, 1900, s. 20).

Bodemeyer, bu güzergâhın Sapanca'da araştırma yapan her koleopterolog için muhteşem bir örnek toplama bölgesi olduğu, bu yolun mutlaka araştırılması, atlanmaması

---

<sup>69</sup>Böcek türleri (kırıkkanatlılardan)

gerektiği kanısındaydı. Bodemeyer ve ekibi, artık atlarla ilerleyememiş, yürüyerek yola devam etmişlerdi. Sık çalılıklar, Alp orman gülleri (*Rhododendronbusch*) ile kaplı alana gelmişlerdi. Yanlarındaki rehber ve zaptiye nereden ilerleyeceklerini bilemeyince Bodemeyer'in yanında bulundurduğu pusula sayesinde yollarını bulmuşlardı. Gezisinden bir kesiti Bodemeyer şöyle aktarıyordu (Bodemeyer, 1900, s. 21):

Rüzgârdan yere düşen, çürüylen kayın ve meşe kökleri arasında duruyorduk ve boş kalan yerler kuru yapraklarla örtülüydü. Bu arada rehber, ben ve karım çok değerli bir düzenek hazırlamak zorundaydık. Orada bulunanları görmek için küçük bir örnekleme ihtiyaç vardı. İki saat çalıştıktan sonra oradan en iyi şekilde faydalandık ve Gökdağ'ın karlarla kaplı yüksek tepelerine gitmek için atlara doğru yöneldik. (Bodemeyer, 1900, s. 21)

Zaptiye Bodemeyer'e dağın geniş bir vadisinde, ağaç kesme atölyesine sahip bir köy olduğu bilgisini verince atlarıyla Kuruçay'ın kenarından yukarıya yönlerini çevirerek bu köye geldiler. Bölgede karayemiş, taflan (*Euonymus*) ve orman gülleri sıkça bulunmaktaydı. Kuruçay'ın kıyılarında verimli arazi, örnek toplamaya çok elverişliydi. Bodemeyer'in "harika bir gezi ve büyük bir heyecan" şeklinde nitelendirdiği araştırma gezisi sonunda buldukları en iyi türler şunlardı:

Carabus Marietti, Trechus Bzanthinus, Percosteropus aganoderus n. var. Bodemeyeri Gangb., Molops piceus Panz, Aloconata Bodemeyeri n. sp. Beruh., Leptusa Merkli n. sp. Bernh., Brachysomus ponticus, Haploderus properans, Cantharis iliaca, Helops (*Odocnemis*) protintisn. sp. Reitter. Gonodera macrophthalma Reitter, Metaclisa a/urea, Laena alternata. (Bodemeyer, 1900, s. 22).

Görüldüğü üzere Sakarya, il içerisinde yer alan Gökdağ ve Sakarya Nehri ile verimli topraklara sahiptir. Özellikle Bodemeyer'in araştırma gezileri, bu bölgede kelebek ve böcek türlerinin çeşitliliğini ortaya koymuştur. Ağaç bakımından zengin oluşu nedeniyle, Bodemeyer bu bölgeyi "Ağaç Denizi" olarak tanımlamıştır. Sakarya'nın verimli toprakları tarıma da elverişlidir. Halkın geçim kaynağı olan tarımın geliştirilmesi ise Sakarya'nın ihracat merkezi haline gelmesinde önemli rol oynamıştır.

#### **4.2.3. Ekonomik yapı**

Sakarya'nın verimli topraklara sahip olması nedeniyle halkın geçimini daha çok tarımla sağladığı anlaşılmaktadır. Ekonomik yapı ile ilgili bilgilere en fazla ekonomist Grunzel'in seyahatnamesinden ulaşılmıştır. Grunzel, Sapanca Gölü kıyısında meyve bahçelerinin bol olduğunu bildiriyordu. Büyük meyve bahçelerinin tam ortasında, Sapanca Gölü'nün hemen kıyısında, meyve pazarı için güçlü bir ihracat merkezi olan Sapanca İstasyonu bulunuyordu. Grunzel'e göre bir sonraki ve daha önemli istasyon, hububat için ana depo alanı olan Adapazarı'ydı. Çerkeslerin göçleri esnasında yanlarında

getirdikleri söylenen yer elması, tütün ve sebzenin her çeşidi burada üretiliyordu. Adapazarı, aynı adlı istasyondan yaklaşık 9 km uzaklıkta olup önemli bir ticaret şehriydi (Grunzel, 1897, s. 19, 20).

Grunzel, Sakarya’da pamuk üretiminden de bahsetmekteydi. Sakarya Vadisi, Akhisar’ın bulunduğu verimli bir yaylaya doğru genişlemekteydi. Grunzel’e göre bu bölgede geniş bir alanda dut, afyon ve pamuk üretimi başlamıştı. Verdiği bilgilere göre pamuk yetiştiriciliği, Amerikan İç Savaşı sırasında ortaya çıkan pamuk ihtiyacı sonucunda 1860’lı yıllarda Pamuk Tedarik Birliği’nin (*Cotton Supply Association*)<sup>70</sup> girişimi üzerine başlamıştı. Anadolu’daki en önemli pamuk üretim bölgesi, Grunzel’in seyahat ettiği dönem olan 1893-1896 yıllarında ihracat limanı olan İzmir ile Aydın vilayetleriydi. Grunzel, verimli geçen yıllarda toplam hasadın, yıllık 50 bin-80 bin balya tutarında olduğunu, ancak bu sayının daha sonraki yıllarda düştüğünü belirtmişti (Grunzel, 1897, s. 20). Pamuk ekiminden Baedeker de bahsetmiş ve Geyve’nin ipek ve pamuk ekimiyle ünlü olduğunu yazmıştı (Baedeker, 1905, s. 159).

Grunzel’in verdiği bilgilere göre Anadolu’da tarımın iyileştirilmesi ve yerli halka tarımın öğretilmesi için Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından Yüksek Tarım Mühendisi R. Herrmann görevlendirilmişti. Herrmann’ın önderliğinde Adapazarı civarında şerbetçiotu ekimi denemeleri yapılmış ve başarı sağlanmıştı. Şerbetçiotu, Württemberg’ten (Almanya) getirilmişti. Tarımsal ürün planlamasının daha üçüncü yılında Sakarya’da nicel ve nitel olarak çok iyi ürünler elde edilmişti. İstanbul’daki Bomonti Kardeşler’in bira fabrikası, Anadolu şerbetçiotu ile mayalandırma/demleme denemeleri yapmış ve ithal edilen Avrupa ürünlerine tercih edilebilir olduğuna kanaat getirilmişti. Grunzel, şerbetçiotu ile ilgili anlatımlarına şöyle devam ediyordu (Grunzel, 1897, s. 55):

---

<sup>70</sup>İngiliz pamuklu dokuma sanayi, doğa koşulları gereği hammadde temini konusunda dışa bağımlıydı ve kesintisiz ham pamuk arzı Lancashire’lı fabrikatörleri endişelendiriyordu. Bu sebeple 1857’de Manchester “Cotton Supply Association”(Manchester Pamuk Tedarik Birliği-MCSA) kuruldu. Amerika Birleşik Devletleri, 19. yüzyılın başlarında Brezilya ve Batı Hint Adaları’nın yerine İngiltere’nin baş pamuk sağlayıcısı olmuştu. Lancashire’lı çoğu üretici ürünlerine yeni pazar arayışına girdi. Farklı ülkelerde pamuk üretimini yaygınlaştırmanın yollarını arayan MCSA 1861’deki Amerikan İç Savaşı’nın sebep olduğu pamuk kıtlığına kadar çalışmalarına çok yoğun bir destek bulamadı. Bu esnada Osmanlı Devleti’ndeki pamuk üretiminin potansiyelini öğrenmeye yöneldi. 1857’de İngiliz Dışişleri vasıtasıyla Osmanlı Devleti’ndeki pamuk üretimi ve bölgelerinin üretim potansiyeli sorgulandı ve MCSA Osmanlı Devleti’nde faaliyette bulunmaya karar verdi. MCSA ülke içerisinde hiç bir bedel istenmeden Amerikan pamuk tohumu dağıttı ve Osmanlı Devleti’nde pamuk üretimi başlatıldı (Damalıbağ, 2011).

Şerbetçiotu kültürü sonbahar dönemlerinde bu civarda çok avantajlı durumda görünüyor. Yani kuru (nemsiz) evler yaptırmaya gerek yok, çünkü şerbetçiotu havayı tamamen kurutuyor ve kalitesini sadece bu yolla kazanıyor (Grunzel, 1897, s. 56).

Grunzel, Yüksek Tarım Mühendisi Herrmann'ın Sakarya'daki denemelerinin devam ettiğini yazmıştı. Adapazarı'nda 1894 yılı sonbaharında ilk kez kuşkonmaz ekildi. Toprak, kuşkonmaz için "olağanüstü" uygundu ve "olağandışı" güçlü bitkiler yetişiyordu. Büyükderbent, Sapanca ve Adapazarı'nda 1894 yılının ilk aylarında yerli meyvelerin ıslahı için çalışılıyordu. Meyve kültürünün merkezi, Sapanca Gölü'nün güzel kıyılarıydı. Bitki ıslahında çeşitliliği arttırarak dış ülkelere meyve ihracatının başlatılması bekleniyordu. Yerli halk hâlihazırda bitki ıslahının faydaları konusunda ikna ediliyordu (Grunzel, 1897, s. 56). Grunzel, Sakarya'daki ipek üreticiliği ile ilgili de bilgilere yer vermişti. Ona göre 1896 yılında Türkiye'deki ipek hasadı hava koşullarının uygun olması sonucunda, üretim dönemi olan Mayıs-Haziran aylarında nicel ve nitel olarak çok iyi geçmişti. Taze kozalardan elde edilen sonuçlar, uzmanlar tarafından Hüdavendigar Vilayeti, İzmit Sancağı (Bursa, İzmit, Adapazarı), Küplü, Söğüt ve Bilecik için toplamda 5.950.000 olarak değerlendirilmişti (Grunzel, 1897, s. 47).

Bitki ekimi denemelerine çavdar ve arpa ile devam edilmişti. Daha sulak bir karaktere sahip olduğundan bu bölgelerde özellikle mısır ekiliyordu. Büyükderbent ve Adapazarı bölgeleri, Alman Kumaş Endüstrisi Şirketi'nin teşviki üzerine çok iyi sonuçlar alınan ve bu yüzden devam ettirilen keten ekimi denemelerini de üstlendi. 1895 yılında Anadolu yaylalarının farklı istasyonlarında olduğu gibi Sakarya'da da ülke halkına ucuz ve iyi bir besin kaynağı olması için patates ekimi denemeleri yapıldı. Hasat edilen patateslerin kalitesi mükemmeldi. Özellikle patatesin yetiştiği her yerde olan görülen hastalığın, Anadolu'daki denemelerde çok az oluşu memnun ediciydi. Grunzel patatesin ekiminin geniş alanlara yayılmasıyla İstanbul pazarına götürülebileceği umudundaydı. Ancak bir endişesi vardı: "*Şimdiye kadar patatesi tanımayan yerli halkın buna alışıp alışamayacağı halen muamma olarak görünüyordu.*" (Grunzel, 1897, s. 55, 56). Bu şekilde Alman Demiryollarının sağladığı tarım kültürü denemeleri Sakarya'da başarılı oldu. Tarımın iyileştirilmesi yanında yeni ürünlerin ekiminin ilk kez Sakarya'da denendiği de seyahatnamelerden anlaşıyordu.

#### 4.2.4. Altyapı ve üstyapı

Seyahatnamelerde Sakarya ili içerisinde bahsi geçen yerleşim yerleri, genelde demiryolu güzergâhı üzerinde yer alan yerleşim yerleriydi. Sakarya ili içerisinde yer alan

Adapazarı'nı Grunzel, aynı adlı istasyondan yaklaşık dokuz km uzaklıkta olan önemli bir şehir şeklinde konumlandırmıştı (Grunzel, 1897, s. 20). Rehber kitap yayıncısı olan Baedeker'in seyahatnamesinde bu yerleşim yerleri hakkında daha detaylı bilgilere ulaşıldı. Baedeker'e göre Sapanca Gölü'nün güney kıyısında, demiryolunun 125. km'sinde bulunan Sapanca'nın eski adı Sophon'du. Gölün doğusunda demiryolunun 131. km'sinde Hamidiye yer alıyordu, burası Sakarya'nın (*Sangarios*) en geniş ovasıydı. Demiryolu buradan ikiye ayrılıyordu (9 km). Adapazarı'nda demiryolu şirketinin bir okulu bulunuyordu. Demiryolu, Hamidiye'nin 3 km kuzeyinden (arabayla gidiş-geliş ücreti 2 mecediye) Adapazarı'na ve Çarkusu üzerinden Sapanca Köprüsü'ne (eski Türkçede Beş Köprü, *Pontogephyra*) gidiyordu. Sakarya Nehri, Hamidiye Köyü'nün arka tarafından güney tarafa yöneliyordu. Burada küçük bir Bizans Kalesi (Mekece Kalesi) vardı ve bu kalenin yakınında yoksul bir köy olan Mekece yer alıyordu. Mekece, İznik'e giden yolu kapatıyordu. Gökdağ (rakım 1640 m) ve Aksofu Dağı arasında, Sakarya Nehri'nin geçtiği 13 km'lik "şaheser" görünümlü yeşil Balaban Boğazı yer alıyordu. Bir tünelden geçtikten sonra nehir takip edildiğinde, demiryolunun 157. km'sinde bir zamanlar adı *Tataion* olan Geyve'ye (rakım 70 m) varılıyordu. Baedeker'in anlatımına devam ettiği Sakarya ve çevresini, Kiepert'in haritasından yararlanarak gezdiği de şu cümlelerinden anlaşılıyordu (Baedeker, 1905, s. 159):

Saat 10'da buradan (Çatalköprü<sup>71</sup>) yola çıktık; saat 11.30'da (11½) Sakarya'ya (eski Sangarius) vardık. Her ne kadar yağmur ve yolun kötü oluşu net bir gözlem yapmamı engellese de (ne cep kronometremle karşılaştırma yapmak için seksantımı<sup>72</sup> almaya zaman buldum ne de bunun için gerekli gün ışığı vardı) Kiepert'in haritasında Sakarya Nehri'nin yerinin yanlış bir biçimde çok daha doğuda gösterildiğine ikna olmam için kısa bir zaman gözlem yapmam yeterliydi; haritaya göre nehre bir saat daha erken ulaşmamız gerekiyordu (Mordtmann, 1925, s. 277).

### ***Ulaşım ve Konaklama***

Seyyahlar Sakarya'da demiryolu ulaşımından söz etmişlerdi. Baedeker'in seyahatnamesinde İzmit demiryolu hattının 1873 yılında açıldığı, 1890 yılında ise buradan Adapazarı'na kadar yeni bir demiryolu inşa edildiği yazılıydı (Baedeker, 1905, s. 156). Grunzel ise daha detaylı tarihler vererek 41 km'lik İzmit-Adapazarı hattının 2 Haziran 1890'da, 64 km'lik Adapazarı-Osmaneli (Lefke) hattının ise 9 Ocak 1891'de

<sup>71</sup>Çatalköprü, Sakarya ili Akyazı ilçesine bağlı bir mahalledir.

<sup>72</sup>Sekstant, yerküre üzerinde bulunan yerin enlemini belirlemek amacıyla, bir gök cismiyle ufuk düzlemi arasındaki açısal mesafeyi ölçmekte kullanılan optiktir.

tamamlandığı bilgisini vermişti (Grunzel, 1897, s. 7). Grunzel'e göre Osmaneli ve Vezirhan istasyonlarından sonra Sakarya Vadisi'nden Karasu'nun şiddetli aktığı eski Bağdat yolu üzerindeki yeni demiryolu inşaatı, bölgenin coğrafi yapısı nedeniyle oldukça zorluydu. Bu zorluk Türk yetkilileri endişelendiriyordu. Grunzel bu konuda fikir de yürütüyor ve “dinamitle patlatma yerine siyah toz kullanılması” gerektiğini düşünüyordu. 1893'lerde en az 14 tünel ve üç sağlam (demirden yapılmış) viyadükten oluşan yolun yapılması gerektiğini yazması da henüz bu yolun tamamlanmadığını gösteriyordu (Grunzel, 1897, s. 21). Sakarya'daki demiryolundan Kotze de bahsetmişti. Ona göre İzmit'ten sonra deniz manzarası bitiyor ve artık büyük bir dağ demiryolu başlıyordu. Bu demiryolu Sapanca Gölü'nün yanından, verimli bölgeden geçiyordu. Adapazarı'ndan itibaren yol dik olarak yükseliyor ve Karasu Nehri'nin kayalıkları arasından geçerken Kotze'nin deyiimiyle “*duvarları yer yer rayların üzerinde asılı duruyormuşçasına Küçük Asya'nın platosuna yükselir gibi*” bir görüntü sergiliyordu. Kotze, Sapanca Vadisi'nin manzarasını seyretmek için Sapanca çıkışlı bir demiryolu hayal etmişti (Von Kotze, 1908, s. 136):

Sapanca'dan Bilecik'e yolculuk yaparken Sakarya ve Karasu Vadisi'nin çok romantik kısımlarını izleme fırsatı bulursunuz. Keşke Sapanca'dan tren bağlantısı olsaydı, o zaman bu turu Sapanca çıkışlı yapmak harika (en iyisi) olurdu. Ama bunun için Adapazarı, Geyve ve Lefke (Osmaneli) yakınlarında istasyon yapmak için Sakarya Vadisi'nin araştırılması gerekecektir (Bodemeyer, 1900, s. 23).

Sakarya'daki demiryolu seyyahların sadece ulaşımını kolaylaştırmıyor, istasyon binası Bodemeyer ve ekibine konaklama olanağı da sunuyordu. Bodemeyer, araştırma gezisi yaptığı için uzun süreli konakladığından bahsediyordu. Sakarya'daki araştırmalarında da Sapanca İstasyonu'nda konaklamış ve bundan dolayı seyahatnamesinde istasyon müdürüne teşekkür etmeyi ihmal etmemişti (Bodemeyer, 1900, s. 3). Bodemeyer, konakladığı istasyon binasında, aynı zamanda kanepeler olarak da kullanılabilen küçük yataklar bulunduğunu yazmıştı. Ancak özellikle Anadolu demiryollarının istasyonlarında inanılmaz “haşerat” vardı ve buradaki “haşerat” onu ve ekibini oldukça rahatsız etmişti. Bodemeyer, “bela” olarak nitelendirdiği bu haşeratlara Asya'da çok rastlandığı için alışılması gerektiğini vurguluyordu. Özellikle ahşap yapılarda kendini gösteren yüzlerce haşerat karanlıkta hücum ediyordu. Bodemeyer, yere serilmiş halılarda daha çok pire görüldüğünü ve bu nedenle araştırma gezisinin yoğun temposuna rağmen haşerattan dolayı beş saat huzurlu uyuduklarında bunun onlara

yettiğini vurguluyordu. Haşerattan korunma yollarını da şöyle sıralamıştı (Bodemeyer, 1900 s. 16):

Küçük yataklarımız çok temizdi, çünkü yatakların ayaklarının etrafına yoğun bir şekilde böcek ilacı serpiştirebilmiştik. Tabii ki yatakları duvara yaslamıyorduk, çünkü bu durumda haşeratlar daha uzun süre hayatta kalırlardı. Bu durumu kendi vücudumuz için daha az önemsiyorduk, asıl bavullar ve preparatlar için karıncalar çok tehlikeliydi. Kaleopterolog ve lepidopterologlara bu bağlamda yeterince dikkatli olmaları tembihlenebilir. Çok fazla karıncanın olduğu Bolkar/Maden Dağı'nda sağlam bir masanın dört ayağını su dolu kaplara oturtmuştum, bu fikir bize çok yardımcı olmuştu. Fareler de sık sık zarar verebiliyordu, Sapanca'da çorba konservelerimizi ve keklerimizi yemişlerdi (Bodemeyer, 1900, s. 17).

Seyyahlar, istasyon binası dışındaki yapılardan çok fazla söz etmemişlerdi. Sadece Mordtmann bir antik köprüden bahsetmişti. Antik köprüyü 1850'lerde Sapanca Gölü'ne varmadan çok kısa bir süre önce, yolun sağında, yaklaşık 20 dakika uzaklıkta gördüğünü ve en az altı kemerli “çok güzel” bir köprü olduğunu yazmıştı. Köprü'nün her iki başında da kubbeli büyük kapı vardı. Nehrin doğu kıyısında da çok dolu olmayan bir han vardı. Köprü çok harap durumdaydı, öyle ki Mordtmann kendilerini güvenceye aldıklarını “yaşama sevgimizden atların rahatlığını hiçe saydık ve köprüden yürüyerek geçtik<sup>73</sup>” sözleriyle ifade etmişti (Mordtmann, 1925, s. 277, 278). Bu köprüden Baedeker de bahsetmişti. Onun verdiği bilgilere göre köprü 561 yılında Kral Jüstinyen tarafından inşa edilmişti. Her biri 23 m eninde, tamamı 435 m uzunluğunda sekiz kemerden oluşmaktaydı. Mordtmann'ın aksine Baedeker 50 yıl sonra, yani 1900'lerin başlarında köprü'nün iyi durumda olduğunu yazmıştı. Baedeker'in seyahat ettiği esnada kaybolmuş olan bir yazıta ve kuzey taraftaki dalgakıranların durumuna göre iki olasılık aklına gelmişti. Onun düşüncesine göre ya bir zamanlar köprü'nün altından Sapanca Gölü'ne akan Sakarya Nehri şimdi yön değiştirerek 3 km doğusundan Karadeniz'e dökülüyordu ya da Jüstinyen bu akışı yönlendirmeye çalışmıştı (Baedeker, 1905, s. 159).

İncelenen seyahatnameler, Sakarya'nın doğal zenginlikleri yanında şerbetçiotu, kuşkonmaz, tütün, çavdar, arpa ve çeşitli meyvelerin ilk tarımsal denemelerinin yapılması ile Sakarya'yı önemli kıldığını göstermiştir. Patates ekimi, diğer ana istasyonlarla birlikte Sakarya'da da denenmiş ve başarı elde edilmiştir. Ayrıca doğal yapısı itibariyle dik kayalıklar, ormanlar, derin ve dar vadilere sahip olmasına rağmen Adapazarı'ndan geçen demiryolunun başarı ile tamamlanması, seyyahları Alman mühendisleri ile

---

<sup>73</sup>Klasik edebiyata aşina okuyucudan köprüyü Agathias'ınkilerle bir tutmamasını rica ediyorum, o taştan yapılmıştı, buradaki sadece kalaslarla birleştirilmişti (Mordtmann, 1925, s. 277).

gururlandırmıştır. Sakarya ili içerisinde en fazla bahsi geçen ise Sapanca Gölü, Adapazarı ve Sapanca Gölünü çevreleyen Gökdağ olmuştur. Bu bölgeler flora ve faunası ile seyyahların dikkatini çekmiştir.

#### **4.3. Seyahatnamelerde Bilecik**

İstanbul'dan Ankara, Eskişehir ve Konya'ya giden demiryolu ve karayolu ulaşım ağının üzerinde yer alan Bilecik, hem bulunduğu konum hem de Osmanlı Devleti'nin kurulduğu yer olması nedeniyle seyyahların dikkatini çekmiştir. Ayrıca incelenen seyahatnamelerde seyyahların, Bilecik ile ilgili bilgilerde, Osmanlı Devleti'nin kuruluşu hakkında detaylara yer verdikleri görülmüştür. Bunun yanı sıra Bilecik'in flora ve faunası doğabilimci Bodemeyer'in ilgisini çekmiştir. Dut ağaçlarının varlığından dolayı Bilecik ve çevresinde ipek endüstrisi de gelişmiştir. Bodemeyer özellikle böcek ve kelebek türlerine dair bulgular elde ederken demiryolu güzergâhında bulunan manzaranın güzelliğine ve demiryolunun yapımındaki mühendislik başarılarına da dikkat çekmiştir. Seyyahlar yörenin tarihsel, toplumsal, kültürel, doğal ve ekonomik yapısı ile ilgili bilgiler de vermişlerdir.

##### **4.3.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı**

Bilecik, Osmanlı Devleti'nin kurulduğu topraklardır. Baedeker seyahatnamesinde Bilecik'in Antik Dönem'de adının *Agrilion*, Bizans döneminde ise *Belo Koma* olduğunu yazmıştı (Baedeker, 1905, s. 158). Bu başlık altında Osmanlı Devleti'nin kuruluşuna, Ertuğrul Gazi'ye ve Osman Bey'e yer verilmiştir. Seyahatnameler incelendiğinde Bilecik'in tarihsel, toplumsal ve kültürel yapısına dair en fazla bilginin, Osmanlı Devleti'nin kuruluş tarihi üzerine verildiği görüldü. En detaylı bilgi ise asker olan seyyah Eisenstein'ın (1912) seyahatnamesinde yer alıyordu. Bununla beraber seyahatnamelerde kültürel yapı hakkında ayrıntılı ve aydınlatıcı bilgilere rastlanmadı.

##### ***Osmanlı Devleti'nin Kurulduğu Topraklar***

Eisenstein'a göre Türkistan kökenli olan Selçuklular, İslam dinini kabul etmişlerdi. Kurdukları İmparatorluk ise Hazar Denizi'nden Ege Denizi'ne kadar uzanıyordu. Selçuklu Hükümdarlığı zamanında ticaret, bilim, eğitim kurumları ve sanat çok gelişmişti. Selçuklular, kendi sanatlarını güney ve batı liman kentlerindeki Yunan sanatı ile harmanlamış ve böylece görkemli camiler, okullar ve kervansaraylar inşa etmişlerdi. Eisenstein, Anadolu'nun doğusunda yerleşik olan Selçuklulardan “bazılarının” 1157



yılında Persler tarafından bozguna uğratıldığına ve bu topluluk içinde eriyip gittiklerine dikkat çekmiş, Anadolu'daki Selçukluların kendi küllerinden doğduğunu ve Konya'yı başkent yaptıklarını da sözlerine eklemişti. MS 1188 yılında Selçuklu Beyi Alaaddin'in İmparatorluğu on oğlu arasında pay etmesi, MS 1307 yılında İmparatorluğun beyliklere bölünmesine neden olmuştu. Bu beylikler 150 yıl sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda can bulmuşlardı (Eisenstein, 1912, s. 64, 65).

1224 yılında Türkistan'dan yeni "Türk-Osmanlı"<sup>74</sup> kavimlerinin gelmeye başladığını belirten Eisenstein, seyahatnamesinde Türklerin Anadolu'ya göçlerini de anlatmıştı. Ona göre Türkler Süleyman Şah yönetiminde Mezopotamya'ya gelmişlerdi, ancak liderleri Fırat nehrinde boğulmuştu. Oğlu Ertuğrul ise 1231 yılında Anadolu'ya göç etmiş ve Selçuklu Beyi Alaaddin'in Moğol Ordusu'na karşı savaştığı bölgeye gelmişti. Bu savaşta Alaaddin'le birlikte mücadele eden Ertuğrul, Moğollara karşı zafer kazanmasında ona destek olmuştu. Eisenstein, bunun karşılığında Alaaddin'in Ertuğrul'a kendi kavmi için Söğüt'te yüksek bir bölgede, kışın konaklayacakları, yazın da hayvanlarını otatabilecekleri bir yer verdiğine dikkat çekmişti. Bu sayede Türkler Anadolu'da sağlam bir zemin elde etmişti. Osmanlı'nın genişlemesine dair bilgiler de veren Eisenstein, Türklerin bununla yetinmediğini, Ertuğrul'un Bizans Devleti'ne karşı yaptığı savaşlarla hâkimiyet alanını genişlettiğini de sözlerine eklemişti. Bu genişleme, daha çok Ertuğrul Bey'in oğlu Osman (1283-1326) zamanında gerçekleşmiş ve 1299 yılından itibaren de bu devletin "Sultan"ı olmuştu<sup>75</sup> (Eisenstein, 1912, s. 4). Baedeker'in seyahatnamesinde de benzer bilgiler yer almaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nun beşiğinin "Eskişehir'in etrafındaki bölge" olduğunu yazan Baedeker, devletin genişlemesine yönelik şu bilgileri aktarmıştı:

Ertuğrul'a burası, babası Süleyman'ın komutası altında 1225 yılında Orta Asyalı ordularla birlikte Bizanslılara karşı Eskişehir'de elde ettiği bir zafere karşılık, Konya (İkonyum-Selçuklu) Sultanı Alaeddin tarafından hediye edilmiştir. Bu hediye kendisine bu sınırları koruması için verilmiştir. Buradan da devlet Bursa'ya doğru genişlemeye başlamıştır. Daha sonra Ertuğrul'un oğlu Osman'ın ailesi Osmanlı adını almıştır (Baedeker, 1905, s. 160).

---

<sup>74</sup>Eisenstein 1224 yılında Anadolu'ya gelen kavimlerin Türk-Osmanlı kavimleri olduğunu belirtse de İnalçık (2015) 1230'larda Moğolların Azerbaycan'daki Türkmen aşiretlerini Anadolu'ya sürmesi ile Batı Anadolu'nun Türk yurdu haline geldiğini belirtmektedir. Bu nüfus yığılımı Osmanlı Beyliği'nin kuruluşu ve daha sonra Balkanlara taşmasını açıklayan demografik olgudur. Osmanlı adını almaları ise Eisenstein'in belirttiği 1224 yılında henüz gerçekleşmemiştir (İnalçık, 2015).

<sup>75</sup>Osman Gazi 1299 yılından Bey unvanını alarak Osman Bey olmuştur (İnalçık, 2015).

Eisenstein, Osman Bey'in 1299 yılında Bizans Krallığına ait olan Bilecik Kalesi'ni nasıl ele geçirdiğini ve devamında Osmanlı Devleti'nin nasıl kurduğunu anlatmaya şöyle devam ediyordu (Eisenstein, 1912, s. 66):

Onun emrindeki Türkler oradaki kale komutanına her yıl çuvallarla vergi vermek zorunda kaldılar. Bu vergiler, kadınlar ve çocuklar tarafından kaleye taşınıyordu. Bilecik komutanının kızının düğünü yapıldığı sırada Osman, askerleriyle kadın giysileri içerisinde gelmiştir, ama vergi yerine silah olarak Bilecik'e dönmüşlerdir. İstila başarıyla sonuçlanmıştır, Bizans askerleri dize getirilerek kale fethedilmiştir ve Osman gelin Nilüfer'i esir alarak oğlu Orhan'a eş yapmak istemiştir. Osman topraklarını genişletmeye devam etmiş ve Yenişehir'i devletin başkenti haline getirmiştir. 1316-1326 yıllarından itibaren Anadolu'da en güçlü Bizans Kalesi olan İznik'i işgal etmiştir ve burayı ele geçirmiştir, Anadolu'nun batısını da ele geçirmiştir ve 1326 yılında başkenti Bursa'ya taşımıştır. Ondan sonra Türkler Osmanlı adını almıştır (Eisenstein, 1912, s. 66, 67).

Eisenstein'ın verdiği bilgilere göre Osman Bey'in oğlu olan Orhan Bey (1326-1359) abisi ile birlikte “vezir” olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun sağlamlaştırılmasında ve güçlenmesinde önemli rol oynamıştı. Kamu kurumları oluşturarak, para basarak, aynı zamanda ilk orduyu kurarak Osmanlı Devleti'ne destek sağlamıştı. Devşirme sistemi ile yeniçerilerin oluşturduğu Osmanlı ordusunun tarihsel gelişimini de şöyle anlatmıştı (Eisenstein, 1912, s. 67):

Yerli askerler huzursuzluk çıkarmışlardı, bunun üzerine Orhan tüm esir ve çocuklarının Müslüman olmalarını ve asker olmalarını emretmiştir. Bu askerlere Yeniçeriler adı verilmektedir, bunlar yeni askerlerdir ve ondan dolayı da Yeniçeri adı türetilmiştir. Bu ordunun süvarilerine Müslüman denilirdi ve bundan dolayı da Muhammed'in kutsal savaş seferlerine Müslüman adı verilmiştir. Dünyanın her yerinden gelmiş bu askerler, fanatikleştirilmiş dinleriyle Türkiye'nin en güçlü ordusunu oluşturuyordu. Ama Yeniçeriler de bozguna uğradılar. 300 yıl kadar süren eylemleri ve birçok zaferler sonucunda zamanla çok daha fazlasını ister hale geldiler, yağmaladılar ve isyan çıkardılar. En kötü şiddet eylemlerini Hükümet'e ve Sultan'a karşı uyguladılar. Otuzuncu hükümdar II. Mahmut (1808-1839) döneminde 16 Haziran 1826 tarihinde 500 yıllık varlıkları son buldu, top atışlarıyla İstanbul'daki kışlaları yerle bir edildi (Eisenstein, 1912, s. 67).

Yolculuğu sırasında Bilecik İstasyonu'nu gördüğünde Osman Bey'in, oğlu Orhan Bey için kaçırdığı gelin Nilüfer'i hatırladığını (1299) yazan Eisenstein, Eskişehir'in 45 km kuzey batısında yer alan Söğüt<sup>76</sup> ilçesinde “Türkleri Anadolu'ya getiren” Ertuğrul Gazi'nin türbesi olduğunu, ancak bu türbenin bakımsız kaldığını belirtmişti (Eisenstein,

---

<sup>76</sup>Bilecik ilinin Söğüt ilçesi Eisenstein'ın seyahatnamesinde “Logud”, Baedeker'in seyahatnamesinde ise “Thebasion” olarak yer almıştır.

1912, s. 93). Baedeker ve Körte de seyahatnamesinde Söğüt'ten bahsederken türbenin harabe durumda olduğuna dikkat çekmişlerdi (Baedeker, 1905, s. 160; Körte, 1896, s. 12). Körte, Ertuğrul Gazi'nin türbesinin Bursa'nın fethedilmesinden sonra Söğüt'e nakledildiğini yazmıştı (Körte, 1896, s. 12).

### ***Demografik Yapı***

Seyyahlar Bilecik'in tarihsel yapısından bahsederken kuşkusuz Osmanlı Devleti'nin kuruluşuna öncelik vermişlerdi. Bu bağlamda tarihsel veriler içerisinde demografik yapı hakkında da bilgilere ulaşıldı. Bilindiği gibi Osmanlı Devleti'ni kuran Osman Bey'in babası Ertuğrul Gazi, Oğuzların Kayı boyundan gelen Türklerdendi. Körte, Söğüt'te Karakeçililerden de söz etmekteydi. Karakeçililerin Osman Bey'in sadık yandaşları olduğuna, yılda bir kez Söğüt yakınlarında toplanarak Ertuğrul Gazi'nin mezarını ziyaret ettiklerine<sup>77</sup>, türbe ziyaretleri sırasında Ertuğrul Gazi'nin mezarı başında dualar okuduklarına dikkat çekmişti (Körte, 1896, s. 12).

Bilecik'in nüfusunun yaklaşık 10 bin kişi olduğunu belirten Grunzel, şehirde Ermeni ve Rumların yaşadığından da bahsetmişti. Halkın yaşadığı evleri “kerpiçten veya ahşaptan yapılan fukara evler” olarak tanımlamış, evleri Doğu'ya göre oldukça temiz bulmuştu. Ayrıca halkın, pazarın ortasında Geç Roma Dönemi'nden kalma taştan bir lahiti çeşme olarak kullandığına dikkat çekmişti (Grunzel, 1897, s. 21, 22). Körte ise Alman etkisini vurgulamıştı. Anadolu'da yerleşen Almanların, geçici dahi olsa geriye kalıcı izler bıraktığından söz etmişti. Körte, günümüzdeki adı Osmaneli olan Lefke'de, bir dönem mühendislerin yoğun olarak uğradığı bir kahvehanenin, kraliyet ailesinin resimleriyle donatıldığını şöyle anlatmıştı (Körte, 1896, s. 4):

Kral ve kraliçenin damat ve gelin olarak fotoğrafı asılıydı, kralın prens ile fotoğrafı, dört neslin tanınmış fotoğrafı, kraliçe ile tüm prensler ve daha birçok fotoğraf asılmıştı. Bölge her bir fotoğrafın anlamı hakkında bilgilendirilmiş izlenimi veriyordu (Körte, 1896, s. 4).

Bodemeyer, araştırmaları için Bilecik'te beş gün kalmış, ancak oradaki halkın Sapanca'da yaşayanlar gibi olmadığını, kendilerinde olumsuz bir etki bıraktığını yazmıştı. Bunun sebebini açıklamayan Bodemeyer ve ekibi Bilecik'ten ayrılmıştı (Bodemeyer, 1900, s. 24). Bilecik'te kaldıkları süre içerisinde araştırmalarını ihmal etmemiş, şehrin doğal yapısı hakkında veriler toplamıştı.

---

<sup>77</sup> Bu etkinlik yedi asırdır aralıksız olarak sürmektedir. Her yıl Eylül ayının ikinci haftasında Söğüt'te “Ertuğrul Gazi'yi Anma ve Söğüt Şenlikleri” adı altında yapılan etkinliğin 2019 yılında 738.'si düzenlenmiştir (Bilecik Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2019).

#### 4.3.2. Doğal yapı

Grunzel, Bilecik'i Karasu Vadisi yakınında, demiryolunun sonunda yer alan Küplü Köyü'nün bulunduğu Bilecik İstasyonu'ndan yaklaşık dört km uzakta ve Ertuğrul Sancağı'nın başkenti olarak tanımlıyordu (Grunzel, 1897, s. 21). Bilecik'in rakımını Bodemeyer 290 metre, Baedeker ise 295 metre olarak belirtiyordu (Bodemeyer, 1900, s. 23; Baedeker, 1905, s. 158). Bunun yanı sıra seyahatnamelerde, İstanbul-Ankara demiryolu hattı üzerinde bulunan Bilecik ve çevresindeki yol üzerinde ilginç ve muhteşem manzaralara tanık oldukları görüldü (Körte, 1896, s. 2; Grunzel, 1897, s. 23; Bodemeyer, 1900, s. 23; Eisenstein, 1912, s. 93). Eisenstein'a göre, Anadolu demiryollarının en güzel bölümü Vezirhan<sup>78</sup> İstasyonu'ndan itibaren başlıyordu. Eisenstein burayı Avusturya'daki Enns Vadisi'nin<sup>79</sup> çıkışında yer alan kayalık geçide benzetmişti, sadece Vezirhan'daki vadide kayalık duvarların çatlaklarında daha fazla fundalık çıktığı dikkatini çekmişti. Eisenstein, bölgenin “muhteşem ve resmedilmeye değer bir kayalık manzarası” olduğunu belirtiyordu. Karasu'yu dört kez çevreleyen ve sonrasında bir tünelden geçen demiryolu güzergâhı üzerindeki 33 kilometre uzunluğundaki yolu, doğal yapısı bakımından olağanüstü ilginç bulmuştu. Çok yukarılarda pürüzlü ve sivri yükseltiler hakim iken dağdan gelen Sorgun Çayı dar bir kayalık vadide aşağıya doğru akıyordu. Demiryolunun her dönemecinin bambaşka dağ manzaraları sunması Eisenstein'da hayranlık uyandırmıştı (Eisenstein, 1912, s. 93).

Bilecik ilinin doğal yapısı hakkında en fazla bilgiye doğabilimci Bodemeyer'in seyahatnamesinden ulaşılmıştı. Bodemeyer, bölgenin flora ve faunası ile ilgili yeni bulgulara yer vermişti. Bu bölgenin *dorcadion*<sup>80</sup> böcek türlerini toplamak için çok uygun olduğunu ve Bilecik'te topladığı böcekleri, entomolog Ganglbauer'in<sup>81</sup> yönteminden yararlanarak korumaya aldığını belirtmişti. Bu yöntemle göre böcekler önce bir torbaya toplanıyor ve bir teneke kutunun içine konuluyordu. Daha sonra asetik etere batırılmış süngerle böcekler öldürülüyordu. Bu yöntemle böcek toplama işini başarıyla sürdüren

---

<sup>78</sup>Vezirhan, Bilecik ili merkez ilçesidir.

<sup>79</sup>Enns Vadisi Demiryolu (Ennstalbahnhof) Avusturya'da Bischofshofen ile Selzthal arasında 1872 yılında tamamlanan demiryolu hattıdır. Yaklaşık 100 kilometrelik bir uzunluğa sahiptir (Ennstal Wiki, 2019).

<sup>80</sup>Bir böcek türü: Dorcadion familyasından yaklaşık 200 tür yaşıyor ve bunların yarısından fazlası sadece Türkiye'de yaşamaktadır. Bu türler uçamadığı için çok fazla yayılamamaktadır. Çim zararlısı olarak bilinen bu böcek türünün larvaları çimlerin köklerini yiyerek beslenmektedir. O yüzden park bahçelerde bolca bulunmaktadır.

<sup>81</sup>Bodemeyer'in seyahatnamesinde Ganglbauer olarak bahsettiği kişi, 1898 yılında Viyana Doğa Tarihi Müzesi için araştırmalar yapmak üzere görevlendirilen entomolog Custos Ludwig Ganglbauer'dir. Görevlendirildiği araştırma alanı Avusturya'nın Güney Tirol Bölgesi'dir (Steindachner, 1899).

Bodemeyer, kendinden sonra gelecek araştırmacılara böcekleri bulduğu yerlerle ilgili şöyle bilgi veriyordu (Bodemeyer, 1900, s. 23):

Ters şemsiye tarzında böcek yakalama aleti (Fangschirm<sup>82</sup>) üzerinde bu sıcakta, 27<sup>0</sup>R derecede, hepsi uçtuğu için neredeyse tek bir hayvan bile yoktu. Çimenlerin az olduğu alanlar dorcadion böcek türü için en iyi yerlerdir; bembidion<sup>83</sup> için ise istasyonun batı yönünde bulunan ve ıslıl ıslıl suların (çayların) damla damla aktığı rutubetli kayalıkları söyleyebilirim. (Bodemeyer, 1900, s. 23).

Bodemeyer, sadece böcek türlerini değil, kelebek ve kuş türlerini de araştırmıştı. Bilecik civarındaki bölgeyi, kelebek türleri ile ilgilenen lepidopterologlar için çok uygun bulmuş, araştırmacılara, içinde bulunduğumuz yılları işaret ederek “gelecek yüzyıl için” bu bölgeyi araştırmalarını önermişti. Bodemeyer’e göre Karasu Vadisi bereketli bir alanda bulunmakta ve Karasu kıyıları kuş türlerini inceleyen ornitologlara bazı ilgi çekici izlenimler sunmaktaydı. Bir böcek türü olan kın kanatlılardan<sup>84</sup> aldığı verim oldukça yüksekti. Bodemeyer, bulgularını şu şekilde sıralamıştı:

*Bembidium grandipenne*, Bodemeyeri n. sp. Daniel., *jordanense*, *Licinus Merkli*, *Anisodactylus nemorivagus* var. nov. *atripes* Gangib. - *Reichenbachia sursicauda* n. sp. Gangib., *Cantharis anatolica* sp. nov. Bourgeois, *Cantharis erynota* sp. nov. Bourgeois, *Odocnemis protinus* n. sp. Reitter, *Meloe Bodemeyeri* n. sp. Gangib., *Dorcadion infernale* n. var. *revestitum* Dan., *Dorc. glabrofasciatum* n. sp. Dan., *Dorc. Escherichi*, *Phytoecia albovittigera*, *Wachanrui*, *Luciola dispar*, *Rhagonycha bythinica*, *Malach. flagellatus*, *Catoiomorphus orientalis*, *Cryptocephalus Bodemeyeri* n. sp. Weise, *Coccinella Bodemeyeri* n. sp. Weise ve diğer çeşitler (Bodemeyer, 1900, s. 24).

Bodemeyer, böcek örneklerini çok seyrek olarak çorak tepelerde bulunan meşe ve kayın ağacı çalılarında topladıklarını ve buralardan çok verim aldıklarını belirtiyordu. Araştırma dönemi olan ilkbaharda meşeler tamamen çiçeklerin içinde kalmıştı. Bilecik’ten Karaköy’e<sup>85</sup> doğru yaptıkları yolculuk sırasında yaşanan hava değişikliklerine de değinmişti. Bodemeyer, seyahatnamesinde, 1899 yılı Nisan ayı başında İstanbul ve Sapanca’da, Mayıs ayı sonunda da Bolkar-Maden’de olduğunu yazıyordu. Bu aradaki dönemde Bilecik’te araştırma yapan seyyah, hava koşullarının olağanüstü değişimini vurgulamıştı. Hava, “yakıcı sıcaklıktan dondurucu soğuğa”, sekiz dereceye düşmüştü.

---

<sup>82</sup>Fangschirm, ağaç dallarının ve çalılarının silklenmesi ve dallara vurarak böceklerin düşmesinin sağlanmasında kullanılan ters şemsiye tarzında bir alettir. Aynı zamanda pek çok bitkinin de hızlı ve kolay bir şekilde araştırılmasında kullanılmaktadır (Schenkling, 2013, s. 296).

<sup>83</sup>Üst sınıfı karafatmalar olan bir böcek türüdür.

<sup>84</sup>Kın kanatlılar (Coleoptera), böcekler (Insecta) sınıfından boyları 1 mm - 15 cm arası olan en kalabalık böcek takımıdır. Bilinen 350.000 kadar türü mevcuttur.

<sup>85</sup>Karaköy, Bilecik ilinin Pazaryeri ilçesine bağlı bir köydür.

Havanın ani değişimi ve yolculuğun zahmetli olması, Bodemeyer'in programda değişiklik yapmasına neden olmuştu ve seyyah, Karaköy'e gitmek yerine daha erken tarihte Eskişehir'e geçme kararı almıştı. Bu değişiklikte, oradaki yerel halktan biri olan "Keresteci Sait"ın "Karaköy'deki araştırma için yaklaşık iki buçuk saat uzaklıktaki bakir bir ormana ulaşmaları gerektiğini" söylemesi de etkili olmuştu. Oysa Karaköy, araştırmaları için çok önemli bir bölgeydi. Bu kısa yolculukta buldukları böcek türleri hakkında şu bilgileri veriyordu (Bodemeyer, 1900, s. 23-24):

Karaköy İstasyonu yakınlarında vadinin yamacındaki suyun taşıdığı iyi örnekler bulduk. Bunları şöyle sayabilirim: Çok sayıda "Deronectes parvicollis Hydroporus, Bodemeyeri n. sp. Gangib., Hydraena grandis, Coluocera attae, Rhagonycha Peyroni, Rhizotrogus Escherichi, Aphodius nitidus." (Bodemeyer, 1900, s. 24).

Seyyahların ilgisini çeken doğası ve Bodemeyer'in topladığı böcek, kelebek ve kuş türleri ile Bilecik, seyahatnamelerde adından söz ettirmiştir. Bilecik ve çevresindeki kayalık zemin, şehrin endüstri, tarım ve hayvancılık alanında gelişmesine izin vermese de seyyahlar Bilecik'te ipek böcekçiliği endüstrisine dikkat çekmişlerdir.

#### 4.3.3. Ekonomik yapı

Seyahatnameler arasında diğer şehirlerde olduğu gibi Bilecik'in ekonomik yapısı ile ilgili en ayrıntılı bilgiye ekonomist Grunzel'den ulaşıldı. evresindeki kayalık zeminden dolayı Bilecik, tarıma ve sığır yetiştiriciliğine çok uygun değildi. Grunzel, buna rağmen halkın büyük çaba ve gayretle yapılabilecek ne varsa yaptığı kanısındaydı. Bilecik'in çevresinde güzel üzüm bağları ve dut ağaçları yer almaktaydı (Grunzel, 1897, s. 22).

Bilecik ve evresi (Küplü, Söğüt) şu an ticari sıkıntılar yaşasa da ipek üretimiyle ünlenmiştir. Bununla ilgili olarak bu konuda özel bir sermayeye başvurulmuştur (Grunzel, 1897, s. 22).

Bilecik ve çevresinde yer alan dut ağaçlarına Eisenstein ve Mordtmann'ın seyahatnamelerinde de rastlandı. Bilindiği gibi ipek böceği yetiştiriciliği, dut ağacının yetiştiği her yerde yapılabilir, çünkü ipek böceğinin tek gıdası dut yaprağıdır (Tarım ve Orman Bakanlığı, 2019). Araştırılan dönemde Bilecik'te dut ağaçlarından dolayı çok fazla ipek böceği işletmesi ve dokuma atölyesi bulunmaktaydı (Eisenstein, 1912, s. 93). Mordtmann, seyahatnamesinde Bilecik'teki dokuma atölyelerine ve fabrikalarına dair bilgilere de yer veriyordu. Bunlardan biri Falkeisen'a ait dokuma fabrikasıydı. Fabrika, 1847 yılında yanmıştı. Daha sonra Falkeisen fabrikayı yeniden işletmeye açmış, 104 makarayla yıllık 6.000 okka ham ipek üretmiş ve ipek ticareti yapmıştı. 1851 yılında yıllık

21.800 okka ipek üreten 370 makaralı beş işletme devreye girmişti. Bu işletmelerin bir kısmı Bilecik ve Küplü ilçesinde yer alıyordu. 1855 yılında toplamda 1980 makaralı 33 işletmeden 180 makaralı dört işletme Bilecik'te, 160 makaralı üç işletme ise Küplü'de ipek böcekçiliği üretimi gerçekleştirmişti. 1856 yılında işletmeler yeniden yapılandırılmış, bunun sonucunda toplamda 2594 makarasıyla 64 işletme içerisinde Küplü'deki üretim aynı kalırken, Bilecik'te makara sayısı artmış, 180 makarasıyla dört işletme ipek böceği üretmişti (Mordtmann, 1925, s. 295). 1900'lerde Baedeker de Küplü ve Osmaneli ilçelerinde ipek böceği yetiştiriciliği ve ipek ticareti yapıldığına dikkat çekiyordu (Baedeker, 1905, s. 158). Mordtmann'ın 1847-1855 yılları için verdiği bilgilere ek olarak Grunzel'in seyahatnamesinden de 1893-1896 yılları arasındaki döneme dair bilgilere ulaşıldı. Grunzel, ipek atölyelerini şöyle betimliyordu:

Çoğunluğu Bilecik'te bulunan, sayıları şu anda 12 olan ipek iplik atölyelerini ziyaret etme fırsatı buldum. Daha büyük ve daha güzel yapılarıyla, yüksek cumbalı pencereleriyle ve sıra dışı bacalarıyla dışarıdan oldukça etkileyici görünüyorlar. Bütün binanın ortasında bulunan çalışma salonları havadar, temiz ve aydınlıktı (Grunzel, 1897, s. 22).

Grunzel'in Bilecik'te ziyaret ettiği bir ipek atölyesinde, salonların ortasında uzunlamasına iki sırada kadınların ve kızların çalıştığına dair verdiği bilgiler de dikkat çekiciydi. Bu işçiler sıcak suda kozaların ipliklerini sarıyorlardı. İpek atölyesini Ermeniler işletiyordu. Çalışanların çoğunluğu da Ermeni'ydi. Grunzel'in dikkatini çeken, işçiler arasında bir Türk kızının da bulunması idi. Örtüsünü tamamen açmadığı için Türk kızı, hemen göze çarpıyordu. İpekböceği üretiminin yapıldığı atölyelerde ücretler çok düşüktü. Grunzel Almanya'daki durum ile karşılaştırma yaparak ücretlerin az olmasına rağmen Anadolu insanının aldığı ücretle geçinebildiğini belirtiyordu. Ama bu ücrete ek olarak hemen hemen her ailenin, en azından ev ihtiyaçları için gerekli hububatı sağlayabileceği, küçük bir arsası vardı. Grunzel, her ailenin kendi hububatını öğüttüğünü ve bundan ekmek yapıp kendi fırınında pişirdiğini, böylece Anadolu insanının kendi kendine yetebildiğini vurgulamıştı (Grunzel, 1897, s. 23).

Seyahatimde bana eşlik eden misafirperver Ermeniler bana şunu açıkladılar: "Kasabamızdaki insanlar çok zengin değil, paraları yok, ama hepsinin yiyecek bir şeyleri var; bizim aramızda dilenci olmaz" (Grunzel, 1897, s. 23).

İpek atölyelerinde üretilen ipek kumaşların satışı için Bilecik'te bir ipek borsası da kurulmuştu. Grunzel'den edinilen bilgilere göre borsa, geniş dörtgen avlusu, ahşap bir galerisi bulunan tek katlı bir bina ile geleneksel han tarzında çevrelenmişti. Borsanın içerisinde tüccarların depo olarak ve konaklamaları için kullandıkları odalar bulunuyordu.

Avlunun ortasında, satıcılara ve alıcılara kapalı olan ahşaptan bir köşk yükseliyordu. Kozalarla dolu çuvallar çepeçevre stoklanmıştı. Girişte hiçbir dükkânda eksik olmayan Türk kahvesi içiliyordu. Öğle saatinde borsa gerçekten canlanıyordu, çünkü bu saatte tüccarlar işlerini halletmek için yürüyerek, atlarıyla veya eşekleriyle buraya akın ediyordu (Grunzel, 1897, s. 23).

Bilecik’te ipek böcekçiliğinin yanı sıra tütün kullanımından söz edilmişti. Grunzel Türk tütünüyle ilgili tuhaf deneyimler yaşadığını belirtirken, “Reji İdaresi’nin tütün satışlarında yaptığı yolsuzluk ve halka uyguladığı baskıya karşı halkın tepki olarak kaçakçılığa başvurması” ile de ilginç bilgiler veriyordu:

1882 yılında Türk Tütün Rejisi kuruldu; sekiz çeşit tütün ve sigara piyasaya sürüldü. Biri diğerlerine göre daha kötü ve daha pahalıydı. Burada tütün, toplum için neredeyse yiyecek ve uyku kadar önemliydi. Bu yüzden Bilecik’te kesinlikle Tütün Rejisi’ninki değil, sadece kaçak sigara içiliyordu, kendi topraklarında kaçak! Tütün Rejisi’nin denetim hizmeti buralara kadar yetişemiyordu. Kaçakçılar tarafından sıkıntı yaratacak bir durum yoksa denetim organları mutluydu. Türkiye’de tütün tüketimine ilişkin istatistiklere büyük bir dikkatle yaklaşılmalıdır; Türkiye’de başka hiçbir bilim dalı istatistik kadar kötü değildir (Grunzel, 1897, s. 24).

Sonuç olarak seyahatnamelerde Bilecik, ipek böcekçiliğinin geliştiği bir yerleşim yeri olarak yer almıştır. Bilecik’e ekonomik anlamda katkı sağlayan, ipek böcekçiliğinden elde ettiği gelirdir. Tütünle ilgili bilgiler, üretim veya ekonomik getirisine değil, yalnızca halkın kullanımına ilişkindir. Bununla beraber seyahatnamelerde seyyahlar beklenenin aksine, şehrin İstanbul-Ankara demiryolları güzergâhı üzerinde yer alması dolayısıyla ticari hareketlilik, ihracatın kolaylaşması ve demiryolu işçilerinin şehri canlandırması gibi konulara değinmemiştir.

#### 4.3.4. Altyapı ve üstyapı

Bilecik, İstanbul-Ankara demiryolu hattının geçtiği bölgededir. Osmanlı Devleti’nin kurulduğu yer olması bakımından da karayolu ulaşım ağı üzerinde yer almıştır. Bilecik’te seyyahlar birçok yerleşim yerinden bahsetmiştir. Başta Osmaneli (Lefke), Vezirhan, Küplü ve Bozüyük olmak üzere diğer yerleşim yerlerinin de demiryolu güzergâhında bahsi geçmektedir. Altyapı ve üstyapı başlığı altında; İstanbul-Ankara demiryolu hattının üzerinde bulunması sebebiyle demiryolu ulaşımı, bu güzergâhta yer alan yerleşim yerleri ve Bilecik’in sıcak suları ele alınacaktır.



## *Ulaşım*

Bilecik, kayalık yapısı ile demiryollarının zorlu geçitlerinden biri üzerinde yer alır. İstanbul ve Ankara gibi iki önemli şehri birbirine bağlayan demiryolunun Bilecik'ten geçen kısmında birçok tünel ve viyadük bulunmaktadır. Körte'nin seyahatnamesinde yer aldığı gibi bunlar “mühendislik harikası” olarak Alman seyyahları gururlandırmaktadır. Burada demiryollarına dair bilgiler arasında yerleşim yerleri, bazı konaklama ve yeme-içme işletmeleri de yer alacaktır. Ulaşım ile ilgili bilgiler ve yerleşim yerleri, İstanbul'dan Eskişehir'e gidiş yönünde verilecektir.

Baedeker, İstanbul'dan hareketle İznik üzerinden gelen demiryolu güzergâhının 197. km'sinde Osmaneli'nin (Lefke) bulunduğunu yazıyordu. Baedeker'in verdiği bilgilere göre Osmaneli'nin (rakım 102 m) eski adı Leuka olup 1900'lerde nüfusu altı bindi. Demiryolu, Sakarya'nın güney doğu yönünden çok dar bir ovoidan gelerek Osmaneli'nin, ardından 12 km sonra Karasu'nun Kandil Dağı tarafından akan kolundan ovaya doğru geçmekteydi. Buradaki dar ovanın batı yönünde eski adı Melangeia olan Gülviran bulunuyordu. Tren kayalıklar arasından, bir nehir üzerinden 11 köprü ve bir tünel atlayarak geçiyordu. Bilecik İstasyonu'nun solunda ise Aşağıköy vardı. Bilecik buranın 4 km batısında, Ahı (*Ahur*) Dağı'nın eteklerinde yer alıyordu (Baedeker, 1905, s. 158).

Körte, Vezirhan-Bilecik arasındaki mesafeyi, “kuşkusuz, inşa edilmiş en mükemmel dağ yollarından biri ve mühendislik sanatının muhteşem bir örneği” olarak betimliyordu. Körte'nin verdiği bilgilere göre yol üzerinde öncelikle donuk kaya duvarları görülmekteydi. Bunlar Vezirhan'ın hemen arkasında yer alan ovayı çevrelemekteydi. Trenin geçtiği yollar Körte'yi şaşkına çevirmişti. Lokomotifin bu zorlu yollardan nasıl geçeceğini anlamakta zorlanmıştı. Dar yoldan geçen tren doğrudan kayalıkların içerisine giriyor ve bu nokta “vahşi” Karasu Nehri'ne dar bir geçit izni veriyordu. Demiryolunun buradan geçebilmesi için nehrin üzerinde sık köprüler yapılmıştı. Körte, Bilecik İstasyonu'na giden bu yolculuğu şu cümlelerle anlatıyordu (Körte, 1896, s. 2):

Tren neredeyse tamamen dik duvarlara salına salına çıkmaktadır, duvarlar her iki yanda tehditkâr biçimde dışarıya taşmaktadır, kendimizi sıkıştırılmış ve aynı zamanda doğanın egemenliği altında hapsedilmiş gibi hissetmekteyiz. Çünkü binlerce yıldır burası insanların geçişine izin vermemekteydi. Artık teknolojinin gelişimine boyun eğmek zorunda kalmıştır. Bu bölümün en korkunç kısmı bir saatin sonunda aşılakta, ova genişlemeye başlamaktadır.

İnsan faaliyetlerinin izleri artmaktadır ve kısa süre sonra da tren Bilecik İstasyonu'nda durmaktadır (Körte, 1896, s. 2).

Baedeker seyahatnamesinde Bilecik'ten Eskişehir'e doğru giden güzergâhı da anlatmıştı. Ona göre Bilecik İstasyonu'ndan sonra eğim artıyordu. Tren önce güneybatıya Sorgun Çayı'nın<sup>86</sup> geçtiği ovaya yöneliyordu. Bu çay Karasu Nehri'ne akıyordu. Sol altta Küplü Köyü yer alıyordu. Baedeker, Küplü'nün nüfusunu sekiz bin olarak bildirmişti. Sorgun Çayı'na doğru giden viyadük, 180 m uzunluğundaydı ve 25 buçuk metrelik yedi kemerden oluşuyordu. Bu viyadük, bir viraj üzerinden Sorgun Çayı'ndan Bekdemir Köyü'ne ulaşıyordu. Yolda demiryolu iki tünelden geçerek Karasu ovasına geri dönüyordu. Köprü, sol tarafta, derinde tekrar görünmekteydi. Sonra Başköy'ün 38 m yükseklikteki “güzel” köprüsü üzerinden geçmekte, giderek alçalan yolun solunda ise nehir görünmekteydi. Tekrar bir tünelden geçilerek Yayla İstasyonu'na gelinmekteydi. Bunu izleyen 90 m uzunluğunda ve 35 m yüksekliğindeki Yayladere viyadüğü zaman zaman oluşan toprak kaymaları nedeniyle kullanılamaz hale gelmişti. Bunların ardından uzunlu kısıklı dokuz tünelden daha geçilmekteydi. Karasu Nehri üzerinden gidildiğinde 250. km'de Karaköy'e (rakım 627 m) ulaşılmıyordu (Baedeker, 1905, s. 160). Baedeker'in verdiği yol bilgilerine benzer betimlemeler, Eisenstein'ın seyahatnamesinde de şöyle yer almıştı:

Demiryolu, şimdi 1:30'luk bir eğimle Anadolu'nun 800-1000 m yükseklikteki yaylalarına tırmanıyor. Bu, teknik olarak takdire değer bir eserdir. Demiryolu, 35, 38 ve heyecan yaşatan 72 metre yükseklikteki üç dev viyadük üzerinden ve 13 tünelden geçiyor. Manzara olarak da 33 kilometre uzunluğundaki yol olağanüstü ilginç. Çok yukarılarda pürüzlü ve sivri yükseltiler hakim iken dağdan gelen Sorgun Çayı dar bir kayalık vadide aşağıya doğru uğulduyor. Demiryolunun her virajı yeni dağ manzaraları sunuyor (Eisenstein, 1912, s. 93).

Baedeker'in verdiği bilgilere göre Karasu üzerinden devam edildiğinde, güneydoğu yönünde 264. m'de eski adı *Lamunia* olan üç bin nüfuslu Bozüyük (rakım 740 m) bulunmaktaydı. Bozüyük'te Kasım Paşa tarafından inşa edilmiş güzel bir cami ve Bizans kalıntıları görünmekteydi. Frigyalılara ait mezarların yakınında Baedeker'in adını vermediği bir yerleşim yeri vardı. Yerleşim alanının hemen arkasında sonsuz düzlükte bir yayla yer alıyor, içerisinden Sarısu (Hermos) geçiyordu. Sarısu Porsuk'la birleşiyordu (Baedeker, 1905, s. 160). Bilecik'ten (Bozüyük üzerinden) Eskişehir'e yaptığı yolculukta Grunzel de demiryolu güzergâhını anlatmıştı. Bu yol, 1:40'lık istikrarlı bir eğimle gerçek bir dağ demiryoluydu ve bu yol üzerinde sayısız viyadük ve tünel mevcuttu. Grunzel'in

---

<sup>86</sup>Bilecik'e bağlı Bekdemir köyünden geçen Sorgun deresidir.

“Bozüyük’te sevimli ve sanatsal çinilerle döşeli muhteşem bir cami” şeklinde bahsettiği yapı, Baedeker’in seyahatnamesinde yer alan Kasım Paşa Cami olabilir. Bozüyük ayrıca Karasu ve Porsuk arasında bir dönüm noktasıydı (Grunzel, 1897, s. 23).

Bodemeyer’in seyahatnamesinde ise konaklama olanaklarına dair bilgiye rastlandı. Bodemeyer, çoğunlukla Anadolu Demiryolları istasyonlarında konaklayacak yer bulmuştu ve bundan dolayı seyahatnamesinde Bilecik ve Karaköy istasyon müdürlerine teşekkür etmişti (Bodemeyer, 1900, s. 3). Bilecik’te istasyon binasının tam karşısında, sahibi Rum olan, seyyahların yiyecek bir şeyler de bulabilecekleri küçük bir işletme bulunmaktaydı. Bodemeyer, bu işletmede şişesi yaklaşık 80 Pfennig olan İstanbul birasını bulduğuna da sevinmişti. Ona göre Bilecik, istasyonların toplanma noktası olarak oldukça tanınmıştı. Ancak Eskişehir ve Akşehir istasyonları gibi bir çekiciliği yoktu, ağaçsız tepeler arasında kalmıştı. Bilecik, istasyondan bir saat uzaktaydı ve şehre giden yolun durumu iyiydi. Bu civarda çok fazla trafik olmasına rağmen yol üzerinde otel veya lokanta yoktu (Bodemeyer, 1900, s. 23).

### ***Yapılar ve Sıcak Sular***

Bilecik ve çevresinde bulunan bazı yapılar seyyahların dikkatini çekmişti. 1850’lerde Mordtmann seyahatnamesinde Domaniç’ten<sup>87</sup> Bilecik’e giden yolda, Domaniç’e bir buçuk saat uzaklıkta, Osman Bey’in yazlık saray olarak kullandığı Kızılsaray (*Kyzyl Sarai*) adında bir kalıntıdan bahsetmekteydi (Mordtmann, 1925, s. 60).

Oraya gitmedim ama dağlardan gördüğüm kadarıyla, düşünebileceğiniz en görkemli kraliyet sarayı olabilir<sup>88</sup> (Mordtmann, 1925, s. 60).

Grunzel, Bilecik’te Müslüman halk tarafından çok kullanılan ünlü sıcak suların varlığından ve aynı yerde Geç Roma Dönemi’nden kalma eski bir binadan bahsediyordu (Grunzel, 1897, s. 26). Körte de küçük kubbeli eski bir Türk hamamından söz ederken İnhisar ve Karaviran<sup>89</sup> (Bilecik) arasında Sakarya Nehri’nin hemen yanında olduğunu belirtiyordu. Burasının Kiepert’in büyük haritasında da “zekice bir bakışla ve Alman

---

<sup>87</sup>Mordtmann, seyahatnamesinde, Kiepert’in haritasına Hisarköy – *Hissar-köi* olarak bahsedildiğini belirtmektedir ((Mordtmann, 1925, s. 60).

<sup>88</sup>İki Kızıl Saray (*Qyzyl Serai*) vardır, ikisi de Söğüt’te bulunmaktadır. Bunlardan biri Etrafşehir (*Etrafschehr*) nahiyesinde, diğeri 35 haneli Söğüt kazasındadır. Ruhi’nin Karamanlı Mehmet Paşa’nın risalesini (*Risale des Qaramani Mehmed Pascha*) model aldığı tarih kitabında Kızılsaray’dan bahsediliyordu, çünkü orada da bu yer bulunuyordu, bkz. *Revue Historique, XIV. Yıl, İstanbul, 1924, s. 87* (yazarın yanlış olduğu yer); Münecsimbaşı’nın (*Müneddschimbashi*) açıklamasının Ruhi tarafından üstlenildiği (III, 271), aynı şekilde Hayrullah (*Khajrullah*), tarih (*ta’rich*), 1. defter, s. 9 (Mordtmann, 1925, s. 557).

<sup>89</sup>Karaviran, bugünkü Hamitabat Köyü’dür.

çalışkanlığı ile noktasal olarak” çizilmesi Körte’yi gururlandırmıştı. Hamamdan şöyle bahsetmekteydi (Körte, 1896, s. 75):

Bir gün önce köyün çiftçileri bana bu Sakarya’daki hamamdan söz etmişlerdi. Muhtemelen bu civardaki halk bu hamamla gurur duymaktaydı. Güçlü bir kaynağı var, sanırım kükürt ağırlıklı, sıcaklık 31 derece. Etrafı çevrili ve plaka döşenmiş iki metrelik ve 1,5 m derinlikli bir havuz oluşturulmuş (Körte, 1896, s. 75).

Körte hamamın fiziksel özelliklerine de değinmişti. Verdiği bilgilere göre bu mekânı basit bir kubbe örtmekteydi, havuzun dışında oturma ve soyunma odası olarak kullanılan mekânlar vardı. Körte’ye göre bu bina muhtemelen yüzyıllar önce yapılmıştı, ama iyi korunmuş ve çok temizdi. Hamamın yakınında bir yerleşim yeri yoktu, en yakın köy bir saatlik mesafedeydi. “Doğanın bu hediyesinden” hiç kimse ticari bir faaliyet çıkarma düşüncesinde bulunmamıştı. Aksine yorgun çiftçi veya gezgin burada ücretsiz olarak ve zahmetsizce dinlenebilmekteydi. Bağış konusunda Müslüman Osmanlılar ile Rumları karşılaştıran Körte, anlatımını şöyle sürdürmüştü (Körte, 1896, s. 75):

Bu inşaatın kimin tarafından yapıldığını gösteren herhangi bir yazıt yok, kurucusu Allah tarafından verilmiş bu eserle mutlu oluyordu. Bağış yapan kişinin ortadan kaybolmuş olması da tam bir Müslüman işidir. Rumlar da toplum yararına kurban kesme veya yardım yapma konusunda cömerttir. Ama Rumlar tarafından yapılan binalar çok ziyaret edilen meydanlarda yer almalıdır ve büyük yaldızlı harflerle üzerinde “Zappeion” gibi ya da bağışçının adı neyse o yazılmak zorundadır. Rumlar için de bu kadar erişimi zor bir ovaya yazıtsız bir hamam inşası çok gereksiz bir yatırım olarak görülecektir şüphesiz (Körte, 1896, s. 76).

Osmanlı Devleti’nin kurulduğu yer olarak bu kadar önem taşıyan Söğüt’te görülmeye değer bir eser olmaması Mordtmann’ı şaşırtmıştı. Çünkü burası bir zamanlar Osman Bey’in yaşadığı yerdı ve normalde Osmanlı Dönemi’nden kalma birçok eserin olması gerekirdi (Mordtmann, 1925, s. 550). Oysa Söğüt’te Osman Bey’in babası ve Türkleri Anadolu’ya getiren Ertuğrul Gazi’nin türbesi bile bakımsızdı (Bodemeyer, 1900, s. 93). İncelenen seyahatnamelerden de anlaşıldığı gibi Bilecik’te seyyahların dikkatini çeken noktalar; burasının Osmanlı Devleti’nin kurulduğu topraklar üzerinde yer alması, demiryolu ulaşımı, Bilecik ve çevresinin doğal yapısı ve ipek böcekçiliği üzerine yoğunlaşmıştı. Seyyahların, buradaki zorlu coğrafya üzerinden geçen demiryolunu, viyadükleri ve tünelleri Alman mühendislerin emeği olarak görmeleri, onları gururlandırdığı gibi seyahatnamelerinde özellikle bu konulara değinmelerine de neden olmuştu.

#### 4.4. Seyahatnamelerde Eskişehir

Eskişehir, geçmişten bugüne tarihsel kimliği, coğrafi konumu, florası ve faunası, şehre ve Türkiye'nin ekonomik yapısına yaptığı katma değer ile öne çıkan kentlerden biridir. Bu nedenle, 18. yüzyıldan başlayarak Batılı seyyahların ilgi odağı olmuş, şehrin coğrafi konumu da buna etki etmiştir. İncelenen seyahatnamelerde sıkça yer alması ise iki nedenle olmuştur: Demiryolu ve lületaş. Bu unsurlar, yalnızca burada incelenen seyahatnamelerde değil, Eskişehir'e farklı amaçlarla gelen birçok meslek grubuna mensup kişilerin yazılarında da fark edilmektedir (Yılmaz ve Yetgin, 2018). Dolayısıyla seyyahların yazılı eserlerinde ele alıp inceledikleri başlıca kasaba/kentler arasında yer almıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin iskân politikaları çerçevesinde yerleştirilen Müslüman göçmenlerin ve yine demiryolu yapım sürecinde aileleri ile birlikte Eskişehir'e yerleşen Avrupalıların varlığı, kentin dokusunda çok kültürlü bir yapının oluşumunu tetiklemiştir.

##### 4.4.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı

Demiryollarının yapımından önce şehre gelen seyyahlar tarafından “ölü, cansız ve dikkati çekmeyen bir yer” olarak (Güneş ve Yakut, 2007, s. 52) betimlenen Eskişehir'de, 1889-1890 kışında Berlin-Bağdat demiryolunun yapımı, ekonomik anlamda olduğu gibi toplumsal ve kültürel yapısında da hızlı bir değişim başlatmıştı. Bu dönemde şehirde demiryolu istasyonu, trenlerin bakımı ve onarımı için cer atölyeleri, istasyon çevresinde kurulan oteller, lokantalar, hazır giyim mağazaları, Alman Okulu vb. birçok yenilik görülmekteydi. Bu değişimde; şehre yerleştirilen Müslüman göçmenlerin, çalışmak için gelen Alman ve Avusturyalı ailelerin ve yine demiryolları dolayısıyla şehre gelen yabancıların etkisi olduğu düşünülmektedir. Grunzel şehrin nüfusunun kendisine 20 bin olarak bildirildiğini belirtmekte, ancak şehri fazlasıyla canlı ve hareketli bulduğu için bu sayının daha fazla olduğuna inanmaktaydı (Grunzel, 1897, s. 24). Şehirdeki bu canlılık, Körte'nin seyahatnamesinde de yer almıştı:

1893 yılı Ekim ortasında Eskişehir-Kütahya arasındaki çalışmalar tam gaz devam etmiştir ve Eskişehir'de hayat canlanmıştır. Eskişehir'de yeni bir kültürün mükemmel ışığı yüzyıllardır kaybolmuş ıslıl ıslıl bir görüntünün yeniden ortaya çıkmasını sağlamıştır. Ben de buna şahit olabileme imkânına eriştim (Körte, 1896, s. 11, 12).

Körte, demografik yapıyı oluşturan farklı kültürlere de işaret ediyordu. Abhaz boyundan gelen Çerkeslerin güçlü, ince yapılı, delikanlı, şakacı, gururlu ve en iyi seyahat arkadaşı olduklarını belirtiyordu (Körte, 1896, s. 71). Tatarları ise “Osmanlılarla birlikte

ortak bir gelecek inşa eden halk” olarak betimliyor, Tatarların balçıktan yaptıkları evlerden oluşan geniş bir mahalleye yerleştiklerine dikkati çekiyordu (Körte, 1896, s. 4).

Osmanlı Devleti dini, dili, milliyeti farklı olan heterojen bir yapıdaydı. Şehrin hareketlenmesi her ne kadar demiryollarının gelişimi ile gerçekleşmeye başlasa da şehrin tarihi ile ilgili bulgular, şaşırtıcı derecede çok eskilere gitmekteydi. Eskişehir ve çevresi yüzyıllardan beri yaşanabilir bir yer olarak değerlendirilmişti.

### ***Tarihsel Gelişimi***

Eskişehir’in yerleşim yeri olarak kullanılması Bakır Taş Çağı’na kadar geri gitmekteydi. Bugünkü adıyla Şarhöyük’te (Dorlion) yapılan kazılarda Paleolitik (MÖ 40.000-12.000) ve Mezolitik (MÖ 12.000-10.000) dönemlere ait bulgular elde edilmişti (Koylu ve Birgün, 2015, s. 14). Şarhöyük kazılarında MÖ 3.000’li yıllardan MS 12. yüzyıla uzanan dönemde yedi farklı tabakanın varlığı tespit edilmişti. Bunlar; Bizans, Roma, Helenistik, Demir Çağı, Geç Tunç Çağı, Asur Ticaret Kolonileri ve Erken Tunç Çağı idi (Baştürk, 2018). Dorlion, seyahatnamelerde de sıklıkla yer almıştı. Grunzel, Dorlion’un eski Eskişehir olduğuna dair aşağıdaki bilgiyi vermişti:

Tren, tuhaf ve kayalık duvarlara kazılmış kaya mağaralarının bulunduğu İnönü’nün yanında, ortasında eskiden Dorlion, bugün Eskişehir’in bulunduğu oldukça sıradan bir ovaya ulaşıyordu (Grunzel, 1897, s. 24).

Baedeker, Sarısu Nehri’nin Porsuk ile birleştiği bölgede 1097 yılı civarında Dorlion Savaşı gerçekleştiğini (1 Temmuz) ve 1147 yılında Kral 3. Konrad tarafından şehrin yıkıldığını (2. Haçlı Seferi) yazmıştı. Dorlion’un kalıntılarının ise şehrin 3 km doğusunda, Şarhöyük’te olduğunu söylemişti (Baedeker, 1905, s. 160). Eisenstein da seyahatnamesinde Dorlion’dan bahsetmişti. Yaklaşık 800 yıl önce Dorlion Kalesi’nin bulunduğu Dorlion antik kentinin, Eskişehir yakınındaki Muttalip Ovası’nın çıkışında sanatsal bir görüntü sergilediğini ve burada o döneme ait yerleşim yerlerinin de olabileceğini belirtmişti (Eisenstein, 1912, s. 94). Dorlion kalıntılarının şehir ile Muttalip arasında alçak bir tepede yer aldığından bahseden Körte, daha bu yıllarda arkeolojik eserlerin bilinçsizce kullanılmasına da işaret etmiş, Muttalip’teki köy sakinlerinin şehirdeki diğer insanlar gibi taşları buradan başka yerlere naklettiklerinden, bunları ev ve cami inşaatında, bazen de mezarları süslemek için kullandıklarından söz etmişti. Ona göre Dorlion’daki eski yapılar, özellikle duvarlar, köylüler için “paha biçilmez bir taş ocağı” gibi kullanılmaktaydı (Körte, 1896, s. 41).

Baedeker'in verdiği bilgilere göre Eskişehir, 1074'te eski Bizans Devleti'nin, 1175'te Selçukluların, 14. yy başında da Osmanlıların egemenliğine geçmişti<sup>90</sup> (Baedeker, 1905, s. 160). Eskişehir'in etrafındaki bölge Osmanlı İmparatorluğu'nun beşiği idi; güney-güneybatı yönünde (bir saatlik mesafede) Sultaniye yer alıyordu (Baedeker, 1905, s. 161). On dokuzuncu yüzyıla gelindiğinde, Osmanlı Devleti'nin savaşlarda ardı ardına aldığı yenilgiler sonrasında gelen toprak kayıpları sonucu Balkanlar'dan, Kırım'dan ve Kafkasya'dan Eskişehir'e yoğun göç başlamış, pek çok olumsuzluklara rağmen göçler, şehre birçok açıdan katkı da sağlamıştı.

### ***Göçler ve Müslüman Göçmenler***

Osmanlı Devleti, Padişahın koruması altında ülkenin Adapazarı ve Eskişehir gibi birkaç noktasına Bosna, Bulgaristan gibi yerlerden gelen muhacirleri ve Müslüman mültecileri yerleştirmişti. Seyyahlara göre bu iskân politikaları başarılı olmuştu. Tarımın gelişmesine “muazzam katkı” sağlamış, sanayinin ve ticaretin gelişmesinde etkili olmuşlardı (Grunzel, 1897, s. 58). Göçlerle ve göç eden toplumlarla ilgili en fazla bilgi Körte'nin (1896) seyahatnamesinde yer almıştı.

Seyahatnamelerde göçün neden ve sonuçları üzerinde de durulmuştu. Körte, göç olgusunu “Anadolu'ya yapılan sessiz halk göçü” olarak tanımlamış, Rus savaşlarından sonra Dobruca'dan, Sırbistan'dan, Bulgaristan'dan ve Doğu Rumeli'den Anadolu'ya göçler yaşandığına dikkat çekmişti. Balkanlardan gelen göçün nedeni, orada karşı karşıya kaldıkları baskı değildi. Bunu “dayanılmaz bir baskıdan kaçtıkları da yoktur” şeklinde ifade etmişti. Göçmenlerden Bulgar ya da Romen Hükümeti'ne dair “hiçbir zaman bir şikâyet duymamış” olan Körte'ye göre halkın göç etmesinin nedeni dinlerinin ve halklarının artık oraya hakim olmamasıydı. Körte, bu göçün Balkanlardaki ulusal bilinci tetiklediğini de belirtmekteydi. Dikkat çekici olan bir diğer durum, Türklerdeki milli birlik konusundaki uyanıştı. Körte, garip bir şekilde, uyanışın önce Türklerde başladığına dikkat çekiyordu. Türklerin arkasından Balkan Yarımadası'ndaki halklar da kendi bağımsızlıklarını kazanmıştı. Körte, daha sonra kendisi ile çelişkiye düşerek Türklerdeki “milli uyanış” ya da “ulusal düşünce”nin “dini usul ile birbirine karıştığını” ifade etmekteydi (Körte, 1896, s. 66).

---

<sup>90</sup>Eisenstein, 1097 yılında bu bölgede Gottfried von Bouillon yönetimindeki Haçlılar ile Kılıçaslan yönetimindeki Selçuklu ordusu arasında bir savaş yaşandığını ve Selçukluların yenildiğini, ancak elli yıl sonra 1 Temmuz 1147'de aynı yerde Kral 3. Konrad yönetimindeki Haçlıların bu kez bir Selçuklu komutanına yenildiğini yazmıştı (Eisenstein, 1912, s. 94-95).

Almanların Anadolu’da demiryollarını inşa ettikleri İzmit, Sakarya, Bursa ve Eskişehir gibi bölgeler, göçmenlerin yerleştirildikleri bölgelerdi. Dolayısıyla Almanlar göçün ne anlama geldiğini anlamak için bölgenin ve halkın uzun süre gözlemlenmesi gerektiğinin farkındaydı (Körte, 1896, s. 70). Körte’ye göre göçmenler boş kalan köylere yerleştirilmişti. Anadolu’ya gelen seyyahlar seyahatleri sırasında bazı yerleşim yerlerinin kaybolduğuna, sakinlerin komşu köylere dağıtıldığına, boş köylere ve geride kalan eski mezarlıklara da tanık olmuşlardı. Göçmenlerin yerleştirilmesiyle bu boşluklar, kısmen de olsa doldurulmuştu. Yeni gelen göçmenlere kendilerine ait alanların sınırlarını çizmek pek kolay olmamıştı. Ancak genel olarak bakıldığında sınır çizimi ve iskân oldukça düzenli bir halde gerçekleştirilmiş, eski ve yeni köyler belirli istisnalar dışında huzurlu şekilde yan yana yaşam sürmeye başlamıştı (Körte, 1896, s. 69).

Ne var ki seyyahlar genelde Anadolu’ya, özelde Eskişehir’e gelen göçmenlerin mutsuz olduğuna da işaret etmişlerdi. Körte, Osmanlı’nın genişleme döneminde fethedilen Rumeli’de gücün emperyalist devletlerde olduğunu, bu gücün Anadolu’ya göçü tetiklediğini, göç eden Müslümanların ise Anadolu’da kalıcı olmadıklarını ve Rumeli’ye dönüş umudu taşıdıklarını vurguluyordu. Göçün süreceği inancında olan Körte, göçmenlerin her gün Rumeli’ye geri dönme umudu taşıdığını da bir muhacirin ağzından şu cümlelerle aktarmıştı (Körte, 1896, s. 67-68):

Çok yıllar önce atalarımız Doğu’dan Anadolu’ya gelmişler ve sonra da Rumeli’ye. O zaman güçlüydük ve toprağa çok ihtiyacımız vardı, şimdi Rumeli’de Hristiyanlar (gâvur kelimesini saygıdan dolayı kullanmak istemedi) güç kazandılar. Anadolu’da da biz Osmanlılar için yeteri kadar yer vardı. Eski zamanlarda olduğu gibi, bunları kitaplardan öğrenmedim, aksine babam ve büyükbabam bunu anlattı. Atımın üzerinde tek başıma gezintiye çıktığımda hepsini hatırlıyorum ve nasıl olduğunu biliyorum. Düşmez kalkmaz bir Allah!<sup>91</sup> (Körte, 1896, s. 67, 68)

Körte, göçmenlerin tamamını gerçek Osmanlıların oluşturduğu, onların kanının da Rumeli’de Hristiyan kanıyla birbirine mutlaka karışmış olduğu düşüncesindeydi. Bu düşüncesini aralarında Anadolu Türklerine göre sarışın, mavi gözlü birçok çehrenin bulunmasına bağlamaktaydı. Göçmenler ona göre güzel bir ırk, geniş omuzlu, genç delikanlılardı. Sayıca üstün Tatarlar da onlara benzemekteydi, bunlar genellikle Dobruca’dan gelmişlerdi (Körte, 1896, s. 70).

Osmanlı Türklerinin akrabaları olsa gerek, ancak Türklerdense Moğol tipi daha baskın ve çok nadir olarak Tatar ile mi yoksa bir Türk ile mi karşı karşıya durduğumuz konusunda

---

<sup>91</sup>Körte bu cümleyi Türkçe yazmıştır.



çelişkiye düşeriz. Kendilerinin yaşam biçimleri ve kültürleri Anadolu Türklerinden çok Rumeli Türklerinininkine daha uygundur. Sadece Tatarların yemekten çok zevk aldığı at eti konusunda Türkler onları pek de affedememektedir. Türklere ve Tatarlara ilaveten üçüncü ana bileşen olarak Çerkes göçmenleri eklenmektedir, bunlar ülkeye daha az fayda sağlamaktadır. Bunların bir kısmı Rus Türk Savaşları öncesinde yirmi yıl boyunca Rumeli’de yerleşiktiler ve orada pek kalıcı bir yaşam şekli oluşturmadılar, ama özellikle de Kafkaslardan gelenlerin hepsinin kanında halen bir göçebelik var (Körte, 1896, s. 71).

Körte, göçmenlerin yerleştirildiği ilçelerden örnekleri de seyahatnamesine almış, göçten önce ve sonrası ile ilgili karşılaştırmalar yaparak yaşanan canlılığı da vurgulamıştı. Bu ilçelerden biri de İnönü’yü. İnönü’yü İstanbul’dan Eskişehir’e giden demiryolunun, Eskişehir’e gelmeden bir önceki istasyonu olarak tanımlamaktaydı. İnönü, 1895 yılında 700 haneli<sup>92</sup> ve eski Türklerin yaşadığı tek köydü. Köyün konumu balçık haline gelmiş bir nehrin kenarındaydı ve sağlıklı değildi. Burada tüm yaz boyunca ağır ateşli hastalıklar görülmüştü. Gerçekte bu köy yüz yıl önce beş köyün birleşmesiyle meydana gelmişti. On sekizinci yüzyılın sonlarındaki savaşlarda ve özellikle de Sultan II. Mahmut’un Osmanlı Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa’ya karşı savaşlarında yeniçerilerin yenilgisinden sonra Anadolu’daki isyancı grupların büyük bir bölümüne ev sahipliği yapmak zorunda kalmıştı (Körte, 1896, s. 68). Bu isyanların bastırılması için silah altına alınanların sayısı arttıkça ülkede nüfus gittikçe azalmış, köyler zayıflamıştı. Nüfus azaldıkça da hırsızlık artmıştı. O nedenle buradaki sakinler bulundukları yerleri terk etmişler ve bir derebeyin olduğu ya da kendilerini güvende hissettikleri yerlerde toplanmışlardı.

Derebeyinin İnönü’deki Kalesi halen duruyor, son beyin oğlunu da geçtiğimiz yıl gördüm, gözlerinden zekâ fişkıran bir delikanlıydı ve birkaç gün önce hayatını kaybetti. Artık sadece korunaksız mezarların bulunduğu alanın tüm birleşen köyleri artık İnönü ilçesine aitti, bunların sakinleri toprağın yarısını dahi kullanamayacak durumdadır. Bu sebeple de arazilerin büyük bir kısmı ekilmeden atıl bırakılmak zorundaydı. Hem de onyıllar boyunca, ta ki muhacirler gelinceye kadar. Şu anda büyük ve gösterişli beş adet muhacir köyü var, hepsinde en az beş yüz hane bulunmakta ve artık İnönü sınırları içerisinde, kalanı ise halen İnönü sakinleri için oldukça fazla ve büyükler (Körte, 1896, s. 69).

Göçmenler sadece Anadolu illerindeki nüfusu artırmakla kalmamış, aynı zamanda toplumsal ve ekonomik yapıya da katkı sağlamışlardı. Körte’ye göre göçmenler, Avrupa’daki ilerleme ruhunu ve çalışkanlığı da beraberlerinde Anadolu’ya getirmişlerdi. Bu da eski sakinler üzerinde olumlu bir etki yaratmıştı. Bulgaristan ve Rumeli’den gelen Türk çiftçilerini “akıllı bir ziraatçı” olarak tanımlayan Körte, onların kullandığı

---

<sup>92</sup>İnönü’nün nüfusu günümüzde 6.797 kişidir (Eskişehir Valiliği, 2019).

makinelerin ve kullanma biçimlerinin, Anadolu geleneğine göre çok ileride olduğunu vurgulamıştı. Göçmen çiftçiler kolayca uyum sağladıkları Avrupa'nın teknolojisini kullanırken, Anadolu'nun eski sakinleri "istemeyerek de olsa" bu örneğe ayak uydurmuşlardı (Körte, 1896, s. 70).

Bir keresinde bir muhacir bana gülerken bir antik mezar taşı üzerindeki pulluğu gösterdi ve dedi ki: 'Bak bu tür pulluklar bugün bile Anadolu'da kullanılmaktadır, Rumeli'de bizde ise bunu artık kimse kullanmaz. Biz geldikten sonra onlar bizim ağır pulluklarımıza güldü, şimdi gülme sırası bizde.' Gerçekten de eski Anadolu pulluğu eski Roma döneminden kalma tapınak ve mezar taşları üzerinde sıkça görülür ve Çiftçiler Kralı Gordia da muhtemelen bununla çiftçilik yapmış olmalıdır, artık çok daha gelişmiş pulluk türleri mevcuttur (Körte, 1896, s. 70).

### ***Yabancı Göçmenler ve Avrupa Mahallesi***

Seyahatnamelerde, Müslüman göçmenlerin yanı sıra Eskişehir'e gelen yabancı göçmenlerin kültürel dokuya katkıları üzerinde de durulmuştu. Toprak kaybının tetiklediği göç olgusu, demiryolu yapımı ile daha da canlanmıştı. Seyyahlar, hem Osmanlı Devleti'nin yerleştirdiği Müslüman toplumlardan hem de şehirdeki Alman ve Avusturyalı nüfustan bahsetmekteydi.

Eskişehir'e Alman ve Avusturyalı demiryolu çalışanlarının ve ailelerinin yerleşmesi ile başta İstasyon Caddesi olmak üzere şehrin yaşamında önemli bir değişim gözlemlenmişti. Grunzel'e göre demiryolu yapımından dolayı teşvik edilen imar faaliyeti, Eskişehir dışında hiçbir yerde bu kadar şaşırtıcı bir başarıya ulaşmamıştı. İstasyonun yakınında, içinde birkaç Avusturyalının da bulunduğu yabancı kolonilerin çoğaldığı büyük bir Avrupa Mahallesi kurulmuştu. Şehrin diğer bölgesinde ise Padişahın emriyle yerleştirilen Müslüman göçmenler için dışarı açılan penceresi olmayan, düzenli yapılaşmış ve temiz görünümlü evler yapılmıştı (Grunzel, 1897, s. 25). Körte de Doğu'ya dair ve Avrupalı olan her şeyin şehirde iç içe geçtiğini ve yarattığı izlenimin çok çarpıcı olduğunu belirtmekteydi. Doğu-Batı kültür karışımının etkisi açıkça görülüyordu. Ancak Eskişehir'de "Doğu'nun tablosu" henüz İstanbul veya İzmir'deki ölçüde Avrupalı eklentilere sahip değildi. Eskişehir'de oryantalist yaşam Batı'nın kültür dalgasıyla harmanlanmıştı (Körte, 1896, s. 5). Kotze de şehrin bu yönünü şöyle anlatıyordu:

Ünlü eski kervan merkezi Dorlion'dan makul bir mesafede bulunan Eskişehir, demiryolu istasyonunun civarında, önünde bahçeleri olan dost canlısı oteller ve konaklar, çiçekli akasyalarla kaplı geniş caddesi, düzeni ve temizliği ile Avrupai bir izlenim yaratıyor (Von Kotze, 1908, s. 137).

Bu oryantalizmin etkileri yeme-içme, konaklama ve hazır giyim kültürlerine de yansımıştı. Bir dizi Rum lokantası tren istasyonunun etrafını sarmıştı. Burada yabancı işçi kolonilerinin izlerine rastlanmaktaydı. Bu bölge işçi kolonileri için uzun süre merkez olmuştu. Körte'ye göre demiryolunun ilerlemesiyle yeniden merkez oluşturacaktı. Cadde üzerinde Rum “*Xenodochion*” (oteltciler), Fransız “*depot de vins*” (şarap evleri), İtalyan “*Vestiti pronti*” (hazır giyim) ve “*Deutsches Gasthaus*” (Alman lokantası) görülebilmekteydi (Körte, 1896, s. 4). Şhrin her yerinde yabancı dil duymanın olağan bir durum olduğu Körte'nin şu sözlerinden anlaşılyordu:

Çukurhisar'da<sup>93</sup> bir anda “Hey August, Schnaps<sup>94</sup> da getirdin mi?” diye bağırın birisini duymak ve Güney Almanya lehçesiyle uzun görüşmelere tanık olmak biraz garip gelmiştir! Hizmet dili henüz eskiden olduğu gibi Fransızcadır, ama bu geçici olsa gerek. (Körte, 1896, s. 4).

Körte aynı zamanda Alman kolonizasyonu için bu bölgenin elverişli olduğu kanısındaydı.

Almanya'dan göç akışını buraya doğru yönlendirme fikri çok kez dile getirilmiştir, özellikle de Fritz Karger değerli bir yazısında Alman çiftçi kolonilerinin burada bulunması için gerekli şartları açıkça belirtmiştir. Bir şeyin olması gerekirse hızlı şekilde yapılması gerektiğini özellikle vurgulamış bu kişiyi, gerçekler de haklı çıkarmıştır, çünkü elverişli zaman çoktan kaçırılmıştır. Yıllardan beri Müslümanlar Bulgaristan, Bosna ve Dobruca'dan buraya ciddi göçler gerçekleştirmiştir ve muhtemelen başarılı göçlerin arkası daha da güçlenecektir (Körte, 1896, s. 7).

Anadolu'yu kolonileştirme düşüncesinden ekonomist seyyah Grunzel de bahsetmekteydi. Almanya'nın işçi kolonileri oluşturma fikri üzerinde uğraş verdiğini, Eskişehir'in çevresinde demiryolunun geçtiği büyük arazilerin ıssız ve boş olduğunu, sadece ara ara alçak kerpiçten evleriyle birkaç fakir köy veya tek başına bir çiftlik bulunduğunu belirten Grunzel, buraya çalışkan ve tarlaları işleyen halk yerleştirilirse bölgenin zenginleşebileceği düşüncesindeydi (Grunzel, 1897, s. 27). Grunzel de tıpkı Körte gibi Almanya'nın fırsatı kaçırmak üzere olduğunu vurgulamıştı.

Grunzel'e göre Anadolu'da bir konsolosluk kurulsaydı<sup>95</sup> Eskişehir'den daha iyisi önerilemezdi (Grunzel, 1897, s. 25). Sonuç olarak hem çalışma amacıyla gelen yabancılar hem de Osmanlı Devleti'nin yerleştirdiği göçmenlerin şehre sağladığı katkı, küçümsenmeyecek ölçüdeydi. Değişim ve kültürel yapıdaki çeşitlilik, şehirde yaşayan halkların karakteristik özelliklerine de yansıyordu.

<sup>93</sup>Çukurhisar Eskişehir'in bir mahallesidir.

<sup>94</sup>Alkol oranı yüksek sert bir içkidir.

<sup>95</sup>Diğer büyük devletlerin Ankara ve Konya'da kendi konsoloslukları vardır.

### ***Şehirde Yaşayanlar, Yaşam Biçimleri ve Gelenek-Görenekleri***

Seyahatnamelerde hem tören günlerinde halkın hem de gündelik yaşamda lületaşı işçilerinin giyim kuşamına yer verilmişti. Ayrıca seyyahların dikkatini çeken halka ait bazı eşyalara, halkın konukseverliğine, bahşiş verme gibi gelenek-göreneklere, halkın arkeolojik eserlere bakışına ve kadercilik gibi bazı karakteristik özelliklere, kısaca halkın yaşam biçimini oluşturan unsurlara dair bilgilere ulaşıldı.

Körte, Eskişehir’de rastladığı bir töreni ilginç bulmuş ve bunu seyahatnamesine almıştı. Porsuk Çayı’nın üzerindeki köprüden geçen, şehrin caddelerinde bir düzen içinde ağır ağır ve gururla ilerleyen bir araç<sup>96</sup>, Körte’nin dikkatini çekmişti. Gördüğü Mehter takımını, “kulakları tırmalayan flütlerle ve karmakarışık davul sesleriyle müzik yapan ve cenaze konvoyunu yönlendiren bir derviş ordusu”na benzetmişti. Mehter takımını yan yana yol alan ikili atlıların izlediğine ve eski Türk giyim tarzının tüm ihtişamını yansıtan giysileriyle bu grubun gösterişli ve ağırbaşlı bir görüntü sergilediğine dikkati çekiyordu. Ancak koleksiyoncularda görebileceğini düşündüğü özel ipek kumaşların, türbanların, kemerlerin ve silahlardan oluşan giysilerin tümünün aile yadigârı olduğu kanısındaydı. Muhtemelen yüzyıllardır babadan oğula miras yoluyla geçmişti ve Körte, o günkü sahiplerinin bu görkemli giysileri, eski bir Alman hükümdarının kızının çok değerli antika aile mücevherini takması ile aynı anlayışla, aynı gurur ve coşkuyla taşıdığını gözlemlemişti.

Giysilerin gösterişi atlarınkine de yansıtılmıştı. Atların üzerinde Türk geleneklerinde olduğu gibi nakışlı eyerler ve örtüler, boynunda ve sırtında rengârenk kaftanlar, inci kolyeler ve zincirler bulunuyordu. Kayışları ise özenle işlenmiş gümüş tokalar süslemekteydi. Atlar ne kadar güzel süslendiğinin adeta farkındaymış gibi asil ve dik yürümekte, süslerini güçlü ve güzel boyunlarında gururla taşımaktaydı. Körte, Porsuk’un ilerisinde eşzamanlı olarak ağır ağır giden tren ve mehter takımına ilginç müzik sesleri kaybolana kadar bakmış ve bu görüntüyü Osmanlı döneminin kaybolan mükemmelliğine benzetmişti (Körte, 1896, s. 13).

Lületaşı ocaklarında çalışanların giysilerinde, normalde Türklerin sevdiği giysilerdeki gibi canlı renklerin bulunmaması Körte’nin dikkatini çekmişti. İşçiler, lületaşının çıkarıldığı köyde çok kötü koşullarda çocuk ve eşleri olmadan yoksulluk içinde yaşamaktaydı. İşçilerin giydiği kısa kahverengi pantolonları bacaklarının dizden

---

<sup>96</sup>Buradaki araç, seyahatnamede tren şeklinde yer almış olup, günümüzdeki römorklar için de kullanılmaktadır.

aşağısını açıkta bırakıyordu. Soğuk havaya rağmen aralarında sadece iki veya üç kişi çorap giymişti, diğerleri evde yalınayak dolaşıyordu. Dışarıdan gelenler Türk âdetlerine uygun olarak ayakkabılarını kapının önünde çıkarıyorlardı (Körte, 1896, s. 23). Bunların yanı sıra Türkler yanlarında çikin<sup>97</sup> taşıyorlardı. Bunun içerisinde inanılmaz sayıda ve büyüklükte eşyalar saklayabiliyorlardı. Doğabilimci Bodemeyer'in araştırma gezisi sırasında, kendilerinin taş kesme aletiyle ve avcı bıçağıyla köklere ulaşmaya çalıştıkları sırada yanlarındaki Türk zaptiyenin çıkınından çok kaliteli bir balta çıkarması onları şaşırtmıştı (Bodemeyer, 1900, s. 27, 28). Türklerin konukseverliği ve paylaşımcılığı ise Körte'nin seyahatnamesine şöyle yansımıştı:

'Gözündeki sorun olmasaydı iyi olurdu' diye düşündüğüm 18 yaşındaki genç delikanlı bize bilinen yöntemle olmazsa olmaz kahve hazırladı ve yüzünde suçüçüğü izleri olan bir genç ise bana kendi sardığı ve yalayarak yapıştırdığı sigarayı uzattı. Ben de Anadolu seyahatlerindeki sertliğimi bozmayan kişi olsam da bu sigarayı içmekten kendimi alıkoyamadım. Önümde oturan kalabalığın içerisindeki kişilerin yüzlerine baktığımda, itiraf etmeliyim ki hiç bu kadar karışık bir ortamda kahve içmemiştim. Ama bana eşlik eden ve çevrede iyi tanınan tacirlerin yanında kendimi tamamen güvende hissettim (Körte, 1896, s. 23).

Körte, Anadolu'da bahşış ile ilgili bilgi verirken Eskişehir'de Türklerin antika ve tarihi eserler konusundaki bilgisizliğine atıf yapan bir anısını da şöyle aktarmıştı:

Eskişehir'in sakinleri her belgelenmiş "antika", bilinmeyen yazıtlar, heykeller veya sikkeler için ufak bir bahşış verdiğimi bilirler. Bunu duyan bir Tatar da bahşış almak istemişti. Kendisi koleradan dolayı arabacı olarak verdiği hizmeti kısıtlı olarak yerine getirebilmekteydi. Yaşlı adam gülümseyerek elinde küçük bir bohça ile yaklaştı ve mükemmel bir antikaya sahip olduğunu söyledi. Sürekli olarak elindeki hazinenin en az 3000 yıllık olduğunu iddia etmişti, birkaç beze sardığı midye kabuklu kutusunu çıkardı, Ostsee bölgesinde hazırlanan kutular gibiydi ve ortasında bir kutu daha yer alıyordu, Pauline Lucca'nın<sup>98</sup> Figaro'daki Cherubin olarak fotoğrafı! Muhtemelen bu kutucuk bir mühendisin veya görevlinin karısı tarafından Eskişehir'e getirilmişti ve burada bir yere atılmıştı. Ankara'da bir keresinde bana antika olarak Kraliçe Luise'nin başsız alçı heykeli gösterilmişti, ama bu teklif ve dâhiyane sanatçının fotoğrafı ile bu şimdiki teklif de gerçekten çok komik. Pauline Lucca, uzak doğuda onun bir antika olarak görüldüğünü, üstelik 3000 yıllık olarak satılmak istendiğini duysa ne derdi acaba? (Körte, 1896, s. 41, 42).

Seyyahların dikkatini çeken bir diğer nokta, Türklerin kaderciliği ve ölüm korkusunun olmamasıydı. Körte, Grunzel ve Bodemeyer, Eskişehir'in Sarısu Bölgesi'nde lületaş çıkarma işlemi sırasında bu konudaki gözlemlerini seyahatnamelerinde

<sup>97</sup>Çikin; bir beze sarılarak düğümlemiş küçük bohça, çıkı anlamına gelmektedir (Türk Dil Kurumu Sözlüğü, 2019).

<sup>98</sup>Pauline Lucca (1841-1908) Viyana'da doğmuş soprano bir opera sanatçısıdır.

şaşkınlıkla aktarmışlardı. Körte, Eskişehir’de yaşanan kolera salgınında halkın kaderciliğinden söz etmekteydi. İlerleyen başlıklarda detayları verilecek olan salgın, Eskişehir’de yeni işe alınan demiryolu işçilerinin hastalanması ile birlikte şehrin merkezinde de başlamıştı ve eski şehrin merkezinde olduğu gibi Tatarların yoğun olarak oturdukları bölgede ölümler artış göstermişti. Körte’yi hayrete düşüren şey, Müslümanların maruz kaldıkları bu tür talihsiz olaylarda gösterdiği sükûnet ve sabırdı. İşçiler arkadaşlarının ölümlerini hiç isyan etmeden ve şikâyet etmeden izlemekteydi (Körte, 1896, s. 35, 36). Körte, aynı sabır ve kabullenmeyi lületaş işçilerinde de gözlemlemişti.

Hiçbir güvenlik tedbiri bulunmayan bu yerde sıkça talihsiz kazalar meydana gelir mutlaka, ama bir şey olmaz, kaza olursa da ‘Allah öyle istemiştir’. Türklerin ölüm korkusu yoktur... Hepsi güçlü kuvvetli adamlardı, çoğu 40 yaşın altındaydı. Yüzleri soluktu, yeraltında çalışmanın getirdiği bir özellik olarak, ifadeleri donuk ve inatçıydı (Körte, 1896, s. 22, 23).

### ***Salgın Hastalıklar***

Eskişehir’de 1894 yılında büyük bir kolera salgını baş göstermişti. Sıhhiye Nazırı 8 Ağustos 1894 tarihinde hazırladığı raporda, Eskişehir’de kolera salgınının devam ettiğini bildirmiş ve hastalığın yayılmaması için tüm tedbirlerin alınmasını istemişti (Atar, 2016, s. 845). Salgınlar bu tarihten sonra da sürmüştü. Bataklık alanların varlığı da salgınlara temel oluşturuyordu. Nitekim Eisenstein, Eskişehir-Ankara arasındaki demiryolu güzergâhında var olan geniş bir bataklık, ülkenin çok ateşli hastalıklarla boğuşmasına neden olduğunu belirtmişti (Eisenstein, 1912, s. 96). Seyahatnamesinde kolera salgınına detaylı bir biçimde ele alan Körte ise hem alınan güvenlik önlemlerini hem de koleraya karşı halkın kayıtsız kalmasını eleştirmişti.

Berlin’de birkaç hafta boyunca her gün 1700 kolera vakası görülseydi, şehrin görüntüsünün ve yaşantısının tamamı tanınmaz hale gelirdi. Eskişehir’de ise 20 gündür vaka sayısı bu yöndedir, her vakanın bildirildiğini varsayarsak ki buna inanmıyorum, nüfusun binde birine denk gelir, buna rağmen şehrin görüntüsünde en ufak bir değişiklik dahi meydana gelmedi (Körte, 1896, s. 34).

Salgın karşısında Müslümanlar ile yerli Hristiyanların tutumu benzerdi, ancak şehirdeki yabancı Hristiyanların tutumu farklıydı. Eskişehir’de Hristiyan Ermeni ve Rumlar da yaşıyordu, kendileri ölümden çok korkmalarına rağmen yaşam şekilleri Müslümanlardan farklı değildi. Örneğin taze üzümün yenmeye başladığı gün olan bir dini bayram gününde koleraya rağmen Rumlar kutsala ihanet etmemek için kendi üzümünü yemişlerdi. Ayrıca üzüm o sene az gelişmişti ve kolera riski olmasaydı bile

yenmesi sakıncalı olabilirdi. Doktorun tavsiyeleri ve dezenfeksiyonlar halk tarafından pek dikkate alınmamaktaydı, ama öte yandan halk, salgının durdurulması için çaba harcamaktaydı (Körte, 1896, s. 37, 38). Müslüman ve yerli Hristiyan halkın salgına karşı ürettiği çözüm kurban adamaktı:

Müslümanlar için sanırım hiçbir araç kurban kesmekten daha faydalı görülmemektedir. Nitekim birkaç gün boyunca şehrin tamamında Müslümanlarda ve Hristiyanlarda kurbanlar toplandı ve bir araya getirildi, 23'ünde ilk olarak 50 kadar koyun kesildi. Tüm askerlerin ve sivil kuruluşların katılımıyla dün sabah erken saatlerde açık alanda şehrin yukarısında tüm koyun sürüsü kesildi. Kanlar toplandı ve tüm caddelere birkaç damla damlatıldı. Şimdi ise dindarların kesin inanışına göre 11 gün içerisinde hastalık kaybolacaktı. Eğer hastalık kaybolmazsa o zaman kurban kesiminde bir hata yapılmış demektir. Bu naif inanışın cazip bir tarafı var, ama maalesef kurban, istenilen başarının tam tersine yol açacaktı (Körte, 1896, s. 38, 39).

Kurban töreni için çadırlar kurulmuş, ateşler yakılmıştı. Kuzu çevirme dışında büyük kazanlarda kurban eti ve pilav pişirilmişti. Herkes bayramlık kıyafetlerini giymiş, oryantal rengârenk bir görüntü oluşmuştu. Bu kurban kesme töreninde en fakir olan insan bile bolca et ve pilav tüketebilmişti. Avrupalılar için oryantal müzik daima hüznü algılanmaktaydı. Ancak pek çok insanın dar alanlarda bir araya geldiği bu gibi törenler ve haftalık pazarlar<sup>99</sup> hastalığın daha fazla yayılması için ortam hazırlıyordu (Körte, 1896, s. 39, 40). Avrupalılar, yeme içme konusunda dikkatli davrandıkları için hastalığa yakalanmamışlardı. Eskişehir'de yabancı olarak sadece 18 yaşındaki bir Alman işçi ve Giovanni adlı İtalyan bir faytoncu vefat etmişti (Körte, 1896, s. 38).

Hastalığın yayılmasına karşı Hükümet tarafından çeşitli güvenlik tedbirleri alınmıştı: Bunlar; koleranın ortaya çıktığı Sivrihisar'ın Demirci, Oğlakçı ve Sortuğ karyelerinin karantinaya alınması, Eskişehir'in batısında İnönü'de bir tahaffuzhane<sup>100</sup> kurulması ve Sivrihisar kazasından gelecek hastaların 10 gün Eskişehir'de karantina altına alınmasıydı (Atar, 2016, s. 842). Körte, alınan bu tedbirleri çok masraflı ve tüm çevreleri ciddi şekilde rahatsız edici bulmuştu. Ona göre geniş ovaları kapsayan bir coğrafyada boşluk kalmayacak derecede görevli yerleştirmek akılcı bir yaklaşım değildi.

<sup>99</sup>Bu pazarlar her zamanki gibi Çarşamba günleri kurulmaktaydı. Çevredeki her köyden, karantina kordonuyla engellenmedikleri müddetçe Türk, Türkmen, Tatar ve Çerkes köylerinden gelen çiftçiler eşleri ve çocuklarıyla her hafta şehre atları, eşekleri ile veya yaya olarak ya da (Anadolu'ya özgü bir) arabayla gelmekteydiler, bazen de öküzlerin çektiği, tekerlerin gacırcı gacırcı sesler çıkardığı kağnılarla (Körte, 1896, s. 40).

<sup>100</sup>Tehaffuzhane; sefer sırasında, yolcu ve çalışanların arasında bulaşıcı hastalık görülen gemilerin karantina sürelerini geçirmeleri, gerekli sağlık önlemlerinin alınması ve hastaların iyileştirilmeleri için büyük limanlara yakın kıyılara kurulmuş sağlık kuruluşudur (Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük, 2019).

Ana yollar dolu olsa da bölgeyi tanıyan her yaya, her süvari için kaçış yolları açıktı ve bu yolları kullanarak dilerse görev yerinden gece zahmetsiz ve tehlikesizce kaçabilirlerdi. Körte, seyahat eden tüccarlar ve memurlar karantina istasyonlarında tutulurken yoksul gündelikçilerin kolera salgınından etkilenen bu şehirde iş bulamayarak geceleri başka yerlere göç etmelerini de eleştirdi ve sağlıklı bulmadı. Üstelik bu insanlar yanlarında sadece bir parça ekmek ve bir parça karpuz taşımakta, iyi beslenemedikleri ve meyve yedikleri için de hastalığın bulaşma riskini artırmaktaydı (Körte, 1896, s. 35).

Uluslararası Sıhhiye Komisyonu salgın olan bölgelere çok hızlı şekilde birden fazla hekim göndermişti, bunların içerisinde Macar kökenli bir bilim insanı da vardı, ama bu insanların çalışmaları halkın ilgisizliğinden ve güvensizlik duymasından dolayı engellenmişti. İlk alınan hijyen tedbirlerinden biri Kaymakam tarafından doktorların tavsiyesi üzerine meyve satışının yasaklanmasıydı. Niyet güzeldi, ama uygulanması imkânsızdı. Polisler haldeki tüm karpuzlara, salatalıklara, kabaklara, üzümlere ve domateslere el koyabildi, ama şehirde yaşayan vatandaşların bahçelerine gitmelerini ve meyvelerini orada yemelerini engelleyemedi. Oysa Eskişehir tamamen küçük sebze bahçeleriyle çevriliydi, özellikle karpuz ve salatalık ekiliyordu ve bahçe sahipleri satamadıkları meyveleri daha fazla tüketmeye başlamışlardı. Üstelik satış yasağı meyve satıcılarını olumsuz etkilemişti. Dolayısıyla faydasından çok zararı olan yasak birkaç gün sonra kaldırıldı. Tepeleri yine koyu yeşil renkli karpuzlar süslemeye, solgun kabaklar ve kıpkırmızı domatesler çarşı tezgâhlarını doldurmaya başladı. Doktorların tüm uyarılarına rağmen meyveler fakir olan halkın ana besini olmayı sürdürdü. Körte şaşkındı, şöyle diyordu (Körte, 1896, s. 36, 37):

Daha evvelki gün doktorlardan birisi bir Türk evinde aile reisini koleradan dolayı ölmüş vaziyette bulmuş, ailenin üyeleri ise diğer odada bir kâse dolusu salatalığı yemekle meşgulmüş. Burada aldığınız tıbbi tedbirler nasıl fayda sağlasın ki? (Körte, 1896, s. 37).

Körte, koleraya karşı alınan beslenme tedbirlerini de yetersiz buluyordu. Maddi durumu iyi olmayan kişilere hükümet tarafından ekmek verilmekteydi, bunun yanında insanlar doktor kontrolü altında çiğ domates ve karpuz yemekteydi. Maddi durumu iyi olan seyyahlara Rum yemekleri sunulmaktaydı, ama karantinadan dolayı hiçbir şey nakledilemediği için malzeme gelmiyordu ve neredeyse köfte dışında hiçbir şey yapılamıyordu. Yarı soğuk köftelerin üzerine donmuş koyun yağından bir sos dökülüyordu. En iyileri sadece ekmek ve yerel kırmızı şaraptı ve güçlendiriyordu. Ancak bunlar doktor emriyle aniden yasaklandı, çünkü sarhoşken iki Arnavut birbirine



saldırmıştı. Körte Uluslararası Sıhhiye Komisyonu'ndaki Alman temsilci aracılığıyla yasağın geri alınması için istekte bulunmuştu (Körte, 1896, s. 48, 49).

Şarap yasağı gibi idarenin aldığı bütün hijyen tedbirleri de anlamsızdı. Çamaşırlarımız dokuzuncu gün dezenfekte edildi, ama sadece üzerimizdekiler dezenfekte edildi. Koleranın hüküm sürdüğü Eskişehir'den getirdiğim giysileri, yıkanmadan ve dezenfekte edilmeden İstanbul'a geri götürdüm. Bekçilerin elimizden bir şeyi teslim alması kesinlikle yasaktı. Tüm mektup veya kâğıt parçalarını yere koyduk ve bekçi bunları bir pense ile kaldırdı, tüm paralar sirkeli suyla dolu bir kâse içerisine atıldı; ama bulaşma riskinin yüksek olduğu bazı durumlarda en basit yasaklar dahi göz ardı ediliyordu (Körte, 1896, s. 49).

Kolera hastalığının yayılmasına karşı alınan bir diğer önlem, karantina uygulamasıydı. Türk Hükümeti tarafından Uluslararası Sıhhiye Komisyonu'nun önerisiyle oluşturulan karantinaların koşulları farklıydı. Bunlar Sıhhiye Komisyonu'nun gözetiminde komisyonca barakalardan kurulan istasyonlarda uygulanmaktaydı. İnönü istasyonunda yapılan uygulama bu şekildeydi. Eskişehir'den 35 km uzakta, Ankara'dan veya Eskişehir'den trenlerle gelen yolcuların tamamının Ağustos ayının başından itibaren 11 gün karantinada kalması zorunlu tutulmuştu. Karantinaya alınmayı Suriyeli bir doktorun onu ikna etmesiyle kabul eden Körte, manzarayı şöyle anlatıyordu:

Altı baraka kurulmuştu, her birinde sekiz kişilik ikişer oda vardı, yani toplamda 96 kişilik yer vardı, bunun dışında handa da birkaç kişi konaklayabilirdi, buna göre karantinada toplam 120 kişilik yer vardı ve mevcut ihtiyaca göre bu yeterli değildi. Ankara'dan gelen bazı yolcular kabul edilmek için dahi 4-5 gün boyunca Eskişehir'de beklemek zorunda kaldılar. Ben de nihayet oraya 20 diğer yolcuyla birlikte yerleşebildim. Hemen tren istasyonunun yanında şirketin önde gelen beş yolcusu, yani ben, bir Türk posta memuru, Rum garson, İtalyan inşaat gözetmeni ve Dalmaçyalı bir hizmetli, ayrıldık. Bize özel yarım baraka tahsis edildi, diğer 16 kişi ise komşu barakadaki iki odayı paylaşmak zorunda kalmıştı (Körte, 1896, s. 46).

Körte İnönü'de toplam on gün karantinada kalmıştı. On birinci günü Tuzla'daki karantina istasyonunda geçiren Körte, İnönü'deki karantina istasyonundaki barakaların içinde yalnızca bir sürahi, bir tabure, döşek, ot minderleri ve kaplanmamış yorganlar olmasından yakınıyordu. Ne kadar talep etseler de odalarına masa ve sandalye temin edilememişti (Körte, 1896, s. 47).

Temiz havaya çıkmak ve yeteri kadar hareket imkânı bulamadan bu şekilde yaşamak bir Avrupalı için hiç de küçük bir sorun değildir. Sağlığımıza olumsuz etkileri olacağı için gece gündüz sert bir ot minderinin üzerinde zaman geçiremeyiz ve bizim ülkemizde cezaevlerinde dahi hiçbir mahkûm böyle bir ortama uzun süre dayanamazdı, oysa biz seyahat eden kişiler olarak hijyenden yoksun bu odalarda buna katlanmak zorunda bırakıldık (Körte, 1896, s. 47).

Körte, koleradan ölenlerin defin hazırlıkları, gömülmesi konularına da eleştirel yaklaşmıştı. Muttalip Köyü’nde koleradan ölenler köyün mezarlığına değil, şehrin yakınındaki Dorlion antik kentinin büyük taşları arasına gömülmüşlerdi. İnönü’deki karantinada ölen bir kişi, doğrudan barakanın önünde, birkaç bekçi tarafından dini ritüellere göre yıkanmış ve yıkama işlemine katılmış bir görevli işleminden sonra orada bulunanlara elleriyle ekmek getirmişti (Körte, 1896, s. 41, 50).

Ölüyü yıkadıktan sonra ekmeği ellemeden önce ellerini yıkayıp yıkamadığı konusunda endişeliyim. Tabii ki biz de ekmeği geri çevirdik (Körte, 1896, s. 50).

Körte, İnönü’deki karantina şartlarından da şikâyetçiydi ve buraya gelecek olan Avrupalılara İnönü’nün karantina istasyonlarında konaklamaktan kaçınmalarını tavsiye etmekteydi. Ona göre Tuzla’daki karantina şartları daha iyiydi. Körte, Anadolu’da uzun seyahatler gerçekleştiren kişilere gün boyunca karantina istasyonunda kalmaktansa koleranın hâkim olduğu bir şehirde aylarca yaşamayı tavsiye ediyordu (Körte, 1896, s. 50).

#### 4.4.2. Doğal yapı

Eskişehir’e seyahat edip doğal yapısına değinen seyahatnameler içerisinde en fazla bilgiye doğabilimci olan Bodemeyer’den ulaşıldı. Daha önce de belirtildiği gibi Bodemeyer’in Anadolu’ya seyahat amacı Kocakır’ın<sup>101</sup> faunasını araştırmak ve henüz az bilinen Bozdağ’ı tanımaktı (Von Bodemeyer, 1900, s. 25). Seyyah her ne kadar Bozdağ’ı tanımak amacıyla gelse de burada Kocakır Bölgesi’ni keşfetmiş ve kalış süresini uzatmıştı. Bu nedenle seyahat amacı doğrultusunda yazdığı notlarında, Eskişehir’deki özellikle Kocakır’daki fauna hakkında detaylı bilgiler edinildi.

#### *Coğrafi Konumu ve Florası*

Baedeker’in rehber kitabında Eskişehir, Porsuk’un sağ kıyısında yer alan Ertuğrul Sancağı’nın başkenti olarak tanımlanmakta, önemli kavşak noktalarından biri, demiryolunun kesişme noktası olarak anılmaktaydı. Yerleşim alanının hemen arkasında sonsuz düzlükte bir yayla içerisinde Sarısu (*Hermos*) geçmekte ve Sarısu buradan akarak

<sup>101</sup>Kocakır mevki, günümüzde Eskişehir Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı ile İTÜ Mimarlık Fakültesi Ortak Hizmet Projesi 2015 yılı raporuna göre, rezerv yapı alanı olarak ayrılmıştır. Kocakır rezerv yapı alanı, “kent içinde kalmış riskli bölgelerde plan dönemi içinde gerçekleştirilmesi hedeflenen kentsel dönüşüm projelerinin sürdürülebilirlik ilkelerine göre yürütülmesi, iklim değişikliği ve enerji verimliliği konusunda ulusal yükümlülüklerin yerine getirilebilmesi için; ekolojik-yeşil kent konsepti çerçevesinde planlama ve tasarım çalışmaları kapsamında değerlendirilecektir.” Afet riski altındaki alan olarak Kocakır’da, 6306 Sayılı Kanun çerçevesinde ekolojik yerleşme birimi için standartların oluşturulmasına paralel olarak bir örnek alan planlanması yürütülmektedir (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı İTÜ Mimarlık Fakültesi Ortak Hizmet Projesi, 2015).

Porsuk’la birleşmekteydi (Baedeker, 1905, s. 159, 160). Eisenstein ve Bodemeyer, seyahatnamelerinde Eskişehir’in konumu hakkında benzer bilgiler vermişlerdi:

Eskişehir (Almanca Altstadt) denizden 792 metre yüksekliğinde yüksek bir yaylada, Porsuk Çayı’nın kıyısında yer alır<sup>102</sup> (Eisenstein, 1912, s. 93).

Yol, Bilecik’ten dik yaylalara çıktığında, rakım Karaköy’de 620 m’ye, Eskişehir’de ise 800 m’ye ulaştı. Eskişehir biraz derinde kalıyor, güneydoğu yönünde kalan bölge 1000 metrenin üzerinde ekilmemiş geniş bir alan olan Kocakır’da bulunuyor. Yani şu anda Anadolu yaylalarındayız (Von Bodemeyer, 1900, s. 25).

Eskişehir coğrafi açıdan stratejik bir noktada bulunmaktaydı. Demiryollarının Ankara-İstanbul-Konya hatlarının kavşak noktası olarak seçilmesinde Eskişehir’in coğrafi konumu etkili olmuştu. Grunzel, İstanbul yönünden gelen trenle “*tuhaf ve kayalık duvarlara kazılmış kaya mağaralarının bulunduğu İnönü’nün yanında, ortasında eskiden Dorlion, bugün Eskişehir’in bulunduğu oldukça sıradan bir ovaya*” ulaşıldığını yazmıştı (Grunzel, 1897, s. 24). Trenin Ankara’ya gidiş güzergâhında ise bitki örtüsünün değiştiğini, geniş ve ağaçsız ovaların ve bataklıkların bulunduğunu belirtmişti:

Eskişehir demiryolu Porsuk Vadisi içinden geniş, ağaçsız ovalardan Ankara’ya doğru gidiyor. Tarih ve deneyimlerimin kanıtladığı gibi, burası son derece verimli bir alandı ve bireysel girişimler gösteriyordu ki, bir yaklaşan bir uzaklaşan demiryolu hattına eşlik eden dağ sıraları, her türlü maden hazinesince zengindir (Grunzel, 1897, s. 26).

Eskişehir’den bir araç vasıtasıyla lületaşının çıkarıldığı bölgeye gittim. Yolculuk üç saat sürdü ve sadece yer yer ekilmiş olan ve birkaç şahin dışında hiç vahşi hayatın olmadığı, düz, tamamen ağaçsız bir fundalığın içinden geçtik. [...] Tren Anadolu yaylasında şimdilik tartışılan geniş bataklık boyunca, sonra geniş ve ekilmeye elverişli çayırlar ve Beylikova İstasyonu’ndan yer yer çayırlarla ve ekin tarlalarıyla kaplı dalgalı biçimdeki arazinin içinden Ankara’ya gidiyor (Eisenstein, 1912, s. 96, 97).

Bodemeyer’in Kocakır hakkında verdiği bilgilere göre Kocakır’ın bitki örtüsü, mevsimine de bağlı olarak seyrek kurumuş devedikenleri anızından oluşuyordu. Genç filizler yerden ancak kalın çalılar şeklinde topraktan fışkırıyordu. Bu bölge tümüyle dikenli çalılarla doluydu. Bodemeyer, bu *Onobrychis cornntalar*<sup>103</sup> kalın ve dikenli tepciklerini kirpi olarak adlandırdıklarını belirtiyordu (Von Bodemeyer, 1900, s. 27). Bodemeyer’e göre Eskişehir ve çevresinin faunası şaşırtıcı derecede zengindi.

<sup>102</sup>Eskişehir, İç Anadolu Bölgesi’nde yer alır. 13.960 km<sup>2</sup> yüzölçümüne ve 788 m rakıma sahiptir (Eskişehir Valiliği, 2019).

<sup>103</sup>Kaba yonca türlerindendir.

## Fauna

Seyahatnamelerden görüldüğü kadarıyla Eskişehir, zengin bir faunaya sahipti ve şehrin yakınında bulunan Kocakır, sadece böcek türleri ile değil, kuş türleri bakımından da zengin veri kaynağıydı. Bodemeyer, Eskişehir’de Kocakır, Dorlion’a giden Muttalip Ovası ve Bozdağ’ı kapsayan bir alanda araştırma yapmıştı. Anlattığına göre bu alanlarda şahin türleri gruplar halinde yan yana uçmaktaydı. Çevredeki tarlalarda *falko rufipes*<sup>104</sup> kuş türünden büyük bir sürü bulunmaktaydı; telgraf tellerinde ise kerkenez kuşları (*cenchris* ve *tinunculus*) vardı. Bunların yanı sıra yaban kazları, ördek ve leylek sürüleri görülebilmekteydi. Bodemeyer 24 el ateş ettiğini ve avladığı 24 kuşun kursaklarının içinin, ağırlıklı olarak *Scarabaeiden*<sup>105</sup> cinsi böceklerle dolu olduğunu belirtmişti. Bodemeyer’in incelemelerine göre Dorlion’un bulunduğu ova da oldukça karakteristik bir faunaya sahipti, ancak Kocakır’dan alınan verim daha farklıydı. Dorlion Ovası’ndaki bulguları şöyleydi: *H. Gangbauer* tarafından tespit edilen özel bir tür olan *Callisthenes Eversmanni* Chd. *Cymindis lineata* Quens, *Cymindis Andreae*, *Trechus nigrinus* n. var *anatolicus* Gangib., *Notiophilus interstitialis*, *Agonum sordidum*, *Harpalus anatolicus* u. *tinctus* recht häufig. *Cantharis anatolica* n. spec. *Bourgeois*, *Microderes scaritides*, *Dorcadion Bodemeyeri* n. spec. *Dan*, *Meloe Bodemeyeri* n. spec. *Gangib.*, *Cyclomaurus comosus* n. sp. *Dan.*, *Labiostomis frontalis* n. ve özel türleri (Von Bodemeyer, 1900, s. 29, 30). Kocakır’ın faunası da çeşitliydi:

Kertenkeleler, yılanlar, örümcekler, tırtıllar, böcekler, kırkayaklar... kaynıyordu.. Bütün bir canlı nesli yıllar boyunca bu topraklarda geliştirdi, bu durum, ölmüş Sphenoptera<sup>106</sup> ve uğur böceği fosillerinden görülebiliyordu. Araştırma yolunda gidiyordu ve ilginçti, Kocakır’daki araştırma özellikle çok ilginçti (Von Bodemeyer, 1900, s. 28).

Seyahatnamelerde kuş ve böcek türlerinin yanı sıra diğer hayvan türleri hakkında da bilgiler bulunmaktaydı. Bodemeyer, araştırma yaptığı bölgede sayısız manda, koyun ve Ankara keçisi<sup>107</sup> sürüsü gördüğünden bahsetmekteydi. Bu sürüler botanikçiler ve entomologların en büyük düşmanıydı, çünkü neredeyse bütün bitkisel yaşamı yok etmekteydi. Bu nedenle araştırmacılar Anadolu’da sürülerin otladığı dağlık vadilerde araştırma gezileri yapmaktan kaçınıyordu. Bu güzergâhtaki kayaların üzerinde Ankara

<sup>104</sup>Falconiformes, doğangillerden olan kuş ailesidir.

<sup>105</sup>Scarabaeidae, kın kanatlılar takımında sınıflanan bir böcek familyasıdır ve 30.000 kadar tür içerir.

<sup>106</sup>Bir böcek türüdür.

<sup>107</sup>Ankara keçisi ve tiftik, incelenen seyahatnamelerde özellikle ekonomik yapı bakımından oldukça önemli bir unsur olarak sıkça geçmektedir. Ancak bu çalışmada Ankara ele alınmayacağından tiftik detaylı olarak ele alınmayacaktır.

keçileri de bitkisel yaşama zarar veriyorlardı. Araştırmacılar ancak sürüler ovadın yukarıya doğru çıktıkları zaman örnek toplayabildiklerine ve bu sürüleri koruyan köpeklerle karşılaşma tehlikesi ile karşı karşıya kaldıklarına dikkat çekiyordu (Von Bodemeyer, 1900, s. 31):

Köpek sıkıntısının İstanbul'dan çıkıp tüm Anadolu içinde çok can sıkıcı olduğu söyleniyor. Köpeklerle karşılaştığınızda yapılacak tek şey yerinde durmak ve kıpırdamamak. Yanınızdakilerden biri elinde tuttuğu sopayla acımasızca vururken, diğerleri yakınlardan yumruk büyüklüğünde taşları bu hayvanlara atar; gerçekten bunu yaptığınızda hayvanının kuyruğunu sıkıştırıp kaçması da çok ilginçtir (Von Bodemeyer, 1900, s. 32).

Bodemeyer, bu deneyimi Muttalip'in doğusundan Bozdağ'a ulaşırken yaşamıştı. Bozdağ, epey yüksek<sup>108</sup> çok heybetli bir sıradağdı. Seyahatin yapıldığı 1899 yılı Mayıs ayında kar yoktu, ancak hava serin, temiz ve kuraktı. Saatlerce yürüdükten sonra dik, dar bir vadiye, suyu az akan bir derenin kıyısından yukarıda humus yatakları bulunan yerlere ve oradan da bereketli bitki örtüsüne ulaşıyordu. Eskişehir'in doğal yapısı hakkında en detaylı bilginin alındığı seyyah olan doğabilimci Bodemeyer'in seyahatnamesinde entomologlar için araştırma sonuçları da yer alıyordu.

### ***Entomolojik<sup>109</sup> Yapı***

Bodemeyer'in entomolojik araştırmalarını gerçekleştirmek üzere Anadolu'ya geldiğinden ve seyahati öncesinde bir gezi programı oluşturduğundan bir önceki başlık altında bahsedilmişti. Bodemeyer, araştırma için daha kısa süre ayırdığı Eskişehir'deki programında değişiklik yapmış ve kalış süresini uzatmıştı. Bunun nedeni Eskişehir'deki araştırma alanında doğabilimleri ile ilgili birçok türün ilk gelişimine (evrimine) rastlamaları ve yeni türler keşfetmeleriydi. Eskişehir'in dinlenmek ve güç toplamak için önemli bir istasyon olduğunu vurgulayan Bodemeyer, Eskişehir'in çevresinin doğabilimlerinin her alanı için olağanüstü veriler sunduğunu belirterek gelecekteki doğabilim araştırmacılarına Eskişehir'e gelmelerini tavsiye ediyordu. Bodemeyer'in araştırma alanı; Kocakır, Dorlion'a giden Muttalip Ovası ve Bozdağ idi (Von Bodemeyer, 1900, s. 25).

Bodemeyer, kendisine Anadolu Demiryolları yönetimi tarafından sağlanan bir Türk zaptiye ile seyahat etmişti. Araştırma alanına ulaşmak için istasyondan çıkıp Eskişehir'in

---

<sup>108</sup>Seyyah burada yükseklik belirtmemiştir. Bozdağ'ın da yer aldığı Sündiken Dağları Eskişehir ilinin kuzeyinde batıdan doğuya doğru yaklaşık 120 km uzunluğundadır. Dağın en yüksek noktaları Kızıltepe 1811 m, Uzunyatak Tepe 1789 m ve Sündiken Tepe 1769 m Mihalıççık ilçesinde bulunur (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Eskişehir İl ve Kültür Turizm Müdürlüğü, 2018).

<sup>109</sup> Böcekleri inceleyen bilim dalıdır.

içinden geçerek dümdüz gitmişler, eski bir kilise bahçesinin yanından, Kocakır'ın yüksek kıyılarının önünden geçmişlerdi. Ovadan sonraki güneşli bayırlarda mola verdiklerinde ana keşif bölgesine gelmişlerdi (Von Bodemeyer, 1900, s. 26). Bodemeyer'i burada karşılayan tezatlar olmuştu: Bir yanda Dorlion'un zengin ekilmiş düzlükleri, diğer yanda tıpkı kayalık ve ağaçsız Bozdağ'da olduğu gibi Kocakır'ın ekilmemiş boş arazileri bulunmaktaydı. Bodemeyer'e göre doğabilimciler için bu tezatlar çok ilginç veriler sunmaktaydı. Anadolu ovasının bütün hayvanlarının ilk önce burada keşfedilmesi nedeniyle de bölge “yüksek derecede ilgi çekici”ydi (Von Bodemeyer, 1900, s.27).

Bodemeyer seyahatnamesinde Kocakır'a oldukça geniş yer ayırmıştı. Eskişehir'in doğal yapısını anlamak için, bir doğabilimci olan seyyahın gözlem ve sonuçlarını tüm detaylarıyla aktarmak yerinde olacaktır. Zira bu bölge, onun yeni türler keşfettiği, onu heyecanlandıran “sessiz ve aynı zamanda ürkütücü” bir alandı. Kocakır'ın sessizliği inanılmaz derecede ilgi çekiciydi ve Eskişehir'in yerlilerini de korkutmaktaydı. Sadece şahinlerin sesi, kartalların feryatları, yaralı bir ördeğin ötmesi ve bazı diğer kuş seslerine seyyahların aniden bakması, silahına sarılması ve bazen ateş etmesi dışında, hareket ve ses yoktu<sup>110</sup> (Von Bodemeyer, 1900, s. 27).

Tüm gezi boyunca hiçbir yerde kendimizi Kocakır'daki kadar yalnız hissetmedik. Sadece sınırları olmayan bir alan değil, sık sık ufka doğru bir çizgi halini alan ve nereye varacağınızı tahmin edebileceğiniz tek bir nokta bile olmayan dalga dalga bir arazi. Bu bağlantıda nadir bir alan gibi steril ve güneşli, parlatılmış gibi duran gri granit taşları dümdüz, az önce pişirilmiş sert bir püre gibi ve lav kütleleri veya engin bir buzul gibi soğuk (Von Bodemeyer, 1900, s. 27).

Araştırma gezisinde keşfettiği türleri de toplayan Bodemeyer, bu şekilde altı adet kaya kartalından birini, üç şahini ve bir ördeği avladığını belirtmekteydi. Dikenli çalılar arasında *Onobrychis* tepeciklerinde parlak böcekgillerden *Buprestidae/Coleoptera* familyası ve uğur böcekleri keşfetmişlerdi. Böceklerin topraktan çıkmasını sağlamak için Türk zaptiye çok kaliteli bir balta kullanmış, kendileri ise avcı bıçağıyla köklere ulaşmıştı (Von Bodemeyer, 1900, s. 27).

Bodemeyer, *Dorcadion* böcek türünün yaşam yeri olarak özellikle dağ yamaçlarında bulunan çukurları ve halkın daha fazla mera açmak amacıyla taşları taşıdığı yerleri işaret etmekteydi. Kocakır'da ağaç ve çalı olmadığı için *Dorcadion*, Nisan ayının ortasında genellikle sabahları sık otlarla kaplı taşların altındaki yerlerde; Haziran başına

---

<sup>110</sup>Buradaki ifadedden kendileri dışında başka seyyahların varlığı da anlaşılmaktadır.

kadar Bolkar Dağı'nın 2000 metre yüksekliğinde öğlen kavurucu güneşin altında hızla uçuşan bir böcek türüydü.

Bu kadar iyi Dorcadion böcek türlerinin oluşması konusunda başka bir düşüncem vardı, kozalaklı ağaçların çok yakınlarında daha fazla örnek bulmayı düşündüm. Anadolu'nun hiçbir yerinde bu kadar iyi Dorcadion böcek türünü bulamadım (Von Bodemeyer, 1900, s. 28).

Bodemeyer Kocakır'da pek çok yeni böcek türü keşfetmişti. Bu araştırmasında keşfettiği yeni böcek türleri şunlardı: *Carabus maums var. Paphius*, *Microderus*, *Pachycarus brevipennis*, *Meloe Echerichi*<sup>111</sup>, *Dorcadion infernale n. var. revestitum Dan*, *Dorc. Bodemeyeri n. sp. Dan.*, *Dorc. divisun n. var. exiguum Dan*, *Sphenoptera Bodemeyeri n. sp. Dan.*, *Onthophagus cruciatus*, *Aphodius sculpturatus Rhytirrhinus phrygius n. sp. Dan.* (Von Bodemeyer, 1900, s. 28).

Bodemeyer, Kocakır ve çevresinin kınkanatlılardan *Meloidae*'lerce<sup>112</sup> de zengin olduğuna dikkati çekmişti. Seyahati süresince *Meloidae* familyasından *M. olivieri* türüne, seyrek de olsa ıssız yerlerde rastlamıştı. Bozdağ'da kavurucu sıcaklıktan dolayı yalnızca *pimelia*<sup>113</sup> böcek türü yakalamak mümkün olmuştu. Aynı zamanda derin çukurlar bölgeye özgü kartalları yakalayabilmek için iyi bir fırsat sunuyordu. Elde edilen verilerden kayda değer olanlar şunlardı: *Pedinula bicolor n. sp. Bernh.*, *Anthaxia amasina n. sp. Dan*, *Anemadus cribratostratus n. sp. Gangib.*, *Meloe uralensis*, *Mel. Escherichi*, *Aphodius mundus*, *Cantharis eurynota sp. n. Bourgeois*, *Malachius dama* (Von Bodemeyer, 1900, s. 32, 33).

Bodemeyer, yakaladığı böcek türlerini koruma altına alarak ülkesine götürmüştü. Bu türleri saklama yöntemlerini de ayrı ayrı açıklamıştı. Yakaladığı kınkanatlıları saklamak için şu yöntemi kullanmıştı:

- Kutunun içinde bir süre beslemek ve bu parçaların kuru yemde *Cantharidin*'i<sup>114</sup> daha fazla çekeceğini varsayarak gerçekten taze preparat hazırlayabilmek için canlı olarak yanına almak
- Bazı örnekleri kükürt içinde dikkatlice öldürerek saklamak

<sup>111</sup>Escherichia, enterobakteriler (E. coli Enterobacteriaceae) familyasına bağlı Escherichia cinsi içinde yer alan Gram negatif çomaklardır (www.mikrobiyoloji.org, 2018)

<sup>112</sup>Meloidae, kın kanatlılar (Coleoptera) takımından böcek familyasıdır. Savunma amacıyla, tahriş edici cantharidin adlı bir sıvı salgılarlar.

<sup>113</sup>Pimelia, Pimeliinae familyasından bir böcek cinsidir.

<sup>114</sup>Cantharis vesicatoria'dan çıkarılan tahriş edici ve kabarcık yapan, billuri aktif cevher (Tıp Terimleri Sözlüğü, 2017).

- Bazı parçaları pamukla doldurmak ve diğer kükürt içindeki tüm hayvanlar gibi dikkatlice pamuk ve rulolarla paketleyip kusursuzca eve götürmek
- Özel olarak hazırlanmış saklama/koruma kapları olarak da Türk Çitli maden suyunun<sup>115</sup> litrelik şişelerini kullanmak
- Preparatlar yoğun bir şekilde artış gösterdiği ve koruyucu olmadığı için kuşların tüylerini yolarak saklamak.

Topladıkları diğer böcek türlerini saklamak için şu aşamaları gerçekleştirmişlerdi. Önce çalıları köklerinden kesmişler, ters şemsiye şeklindeki böcek toplama aletinin içine atmışlardı. Daha sonra çalılarını saplarını keserek sallamak suretiyle köklerinde bulunan humuslu topraktan arındırmışlardı. Böylece toprağın, böcek toplama aletinin içine dökülmesini önlemişler ve toplanan böceklerin üzerlerini çalılarla kapatmışlardı. Bodemeyer bazı durumlarda ekibi dışındaki işçilerden de yardım almıştı:

Meloidea'lardan örnek toplama işini daha sonra, az bir gündelik karşılığında yüzlerce Meloidea toplayıp alkollü kavanozlara atan işçilere devrettim. Bu şekilde her üçüncü veya dördüncü günde bir, dinlenme günümüz oluyordu, Eskişehir gibi bir yerde çok hoş vakit geçiriyorduk (Von Bodemeyer, 1900, s. 30).

Eskişehir'in doğal yapısının zenginliği, bitki ve böcek çeşitleri Bodemeyer'in seyahatnamesine yansımış, ancak bu doğal zenginliğin şehrin ekonomisine katkısından bahsedilmemişti. Bodemeyer, bitki ve böcek çeşitlerini toplayarak ülkesindeki koleksiyonuna eklemişti.

#### 4.4.3. Ekonomik yapı

Demiryolu yapılmadan önce seyyahların “çekiciliği olmayan ıssız, sessiz bir yer” olarak betimlediği Eskişehir, Berlin-Bağdat demiryolunun İstanbul-Ankara hattının 1892 yılında tamamlanması ile birlikte canlanmaya başlamıştı. Bu dönemde göçlerin, lületaşı ticaretinin ve cer<sup>116</sup> atölyelerinin şehre ekonomik anlamda katkıları olmuştu (Yılmaz ve

<sup>115</sup>Bursa'nın İnegöl ilçesindeki Çitli maden suyu, 1867 yılında Türkiye'nin ilk yap-işlet-devret modelinin uygulandığı işletmedir. Osmanlı İmparatoru II. Abdülhamid'e gönderilen Çitli maden suları, o dönemde Almanlar ve Fransızlar tarafından yap-işlet-devret modeliyle işletilerek Anadolu'nun önemli markalarından biri haline gelmişti. Üç çeşmeden akan kaynaklardan biri maden suyu olarak geçmişte şişelenmiş, serbest karbondioksitli olan diğer kaynak maden suyu sodası yapımında kullanılmıştı. Üçüncü kaynak ise içimi zor, gazsız ve acı bir su olarak bilinmektedir. Bikarbonatlı olan bu suyun sindirim sistemi, karaciğer ve pankreas rahatsızlıklarına, ayrıca içerdiği demir sayesinde kansızlığa ve deri üzerindeki kırıksıklıklara iyi geldiği söylenmektedir. Von Bodemeyer bu maden suyundan bahsederken tadının nefis olduğu ifadesini kullanmıştır.

<sup>116</sup>Cer atölyeleri, buharlı lokomotif ve vagonların onarımı amacıyla 1894 yılında Almanlar tarafından kurulmuştur. Atölyede 98'i Türk olan 420 işçi çalışmaktaydı (Efe, 1998, s. 65).



Yetgin, 2018). Demiryolu yapımı için gelen Almanlar ve şehre gelen göçmenler, aynı zamanda tarım aletlerinin kullanılmasında, yeni teknik ve yöntemlerin öğretilmesinde de etkili olmuşlardı. İncelenen seyahatnamelerde bu konular detaylı bir biçimde ele alındı. En detaylı bilgi, ekonomist olan seyyah Grunzel’de karşımıza çıktı. Eskişehir’in ekonomik yaşamında; demiryolu, cer atölyeleri, ihracat kalemleri, tarım ve lületaşı belirleyici oldu.

### ***Demiryolları***

Eskişehir’in Berlin-Bağdat demiryollarının kavşak noktası olması, şehrin kaderini değiştirmiş, demiryolu ulaşım olanağı ekonomik anlamda şehre birçok fırsatı beraberinde getirmişti. Grunzel’in (1897) seyahatnamesinde Anadolu demiryollarının yapımını üstlenen şirketler, sözleşmeler, 1890-1896 yılları arasında tamamlanan hatlar, yapımda kullanılan yeni teknikler, işletmelerin gelir ve giderleri, ihracat kalemleri ve miktarları, personel istihdamı ve ücretleri, lületaşı, ipek üretimi, tiftik, tarım ve Avrupa ithalat pazarı için Anadolu’nun önemine dair detaylı bilgiler yer alıyordu. Bu çalışmada yalnızca Eskişehir’in ekonomik yapısını ilgilendiren kısımlar değerlendirildi.

Anadolu demiryolları ağının üç hattının (İstanbul, Ankara ve Konya) kavşak noktası Eskişehir’di. Grunzel, Ankara ve Konya dışındaki diğer Anadolu şehirleri içinde daha güvenli olduğu için Anadolu Demiryolları Yönetimi’nin daha başlangıçta Operasyon Yönetimi için Eskişehir’in uygun olacağını düşündüğünü ve şehrin gelecek vaat ettiğini belirtmişti. Grunzel’e göre Avusturya, Eskişehir’e özellikle ilgi gösterse daha iyi olurdu (Grunzel, 1897, s. 25).

Haydarpaşa’dan Ankara’ya kadar olan demiryolu hatlarının tümü toplamda 578 kilometre uzunluğundaydı. Eskişehir-Konya yan hattı, 1893-1896 yıllarında “Eskişehir-Konya Demiryolu Yapım Şirketi” tarafından Frankfurt am Main’da, Frankfurt Teknik Yöneticisi Philipp Holzmann ve Prusya Krallığı Demiryolu Direktörü Mackensen’in katıldığı oturumda alınan kararla inşa edilmişti. 30 Ağustos 1893 tarihinde Eskişehir’de ilk temel atma töreni gerçekleştirilmişti (Grunzel, 1897, s. 8). Tablo 4.7’de Anadolu demiryolu hatlarının tamamlanmasına ilişkin detaylar yer almaktadır:

**Tablo 4.7. Anadolu Demiryollarının Tamamlanma Aşaması**

| Hattın adı              | Tamamlanan mesafe | Tamamlandığı tarih |
|-------------------------|-------------------|--------------------|
| İzmit-Adapazarı         | 41 km             | 2 Haziran 1890     |
| Adapazarı-Lefke         | 64 km             | 9 Ocak 1891        |
| Lefke-Bilecik           | 36 km             | 15 Mayıs 1891      |
| Bilecik-İnönü           | 51 km             | 16 Mart 1892       |
| İnönü-Alpu Köyü         | 72 km             | 18 Haziran 1892    |
| Alpu Köyü-Sarıköy       | 53 km             | 31 Ağustos 1892    |
| Sarıköy-Beylikköprü     | 61 km             | 2 Aralık 1892      |
| Beylik Köprü-Polatlı    | 19 km             | 12 Aralık 1892     |
| Polatlı-Ankara          | 90 km             | 31 Aralık 1892     |
| Eskişehir-Kütahya       | 77 km             | 31 Aralık 1894     |
| Kütahya-Çakırlar        | 20 km             | 28 Mayıs 1895      |
| Çakırlar-Afyonkarahisar | 74,7 km           | 4 Ağustos 1895     |
| Afyonkarahisar-Akşehir  | 98 km             | 27 Kasım 1895      |
| Akşehir-İlgın           | 57,6 km           | 9 Mayıs 1896       |
| İlgın-Konya             | 116,8 km          | 28 Haziran 1896    |

**Kaynak:** Grunzel, 1897, s. 7-8.

Körte, Haydarpaşa-Eskişehir arasındaki mesafenin trenle on dört saat olduğuna dikkat çekmişti (Körte, 1896, s. 1). Baedeker'in seyahatnamesinde 1905 yılındaki sefer planı ve sefer ücretleri yer almaktaydı. III. sınıf vagonu yabancılar neredeyse hiç kullanmadıkları için olsa gerek fiyatlandırmamışlardı. Birinci ve ikinci sınıf vagondaki fiyatlar Tablo 4.8'deki gibiydi (Baedeker, 1905, s. 155):

**Tablo 4.8. Birinci ve İkinci Sınıf Vagon Fiyatları (1905)**

|                    | 1. sınıf vagon (altın pezo) | 2. sınıf vagon (altın pezo) |
|--------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| İstanbul-Eskişehir | 150,25                      | 78,75                       |
| Eskişehir-Ankara   | 178,25                      | 79,25                       |
| Eskişehir-Konya    | 293,75                      | 130,50                      |

**Kaynak:** Baedeker, 1905, s. 155.

Grunzel'in verdiği bilgilere göre, Eskişehir'e kadar olan Anadolu demiryollarının tamamlanmasından sonra kervan yolları ile demiryolları arasındaki rekabet, uzun bir süre sürmüştü. Bunun nedeni demiryollarının nakliye ücretlerinin oldukça yüksek olması ve "Doğu'da zamanın kesinlikle önemli olmaması"ydı. Grunzel'in seyahatnamesini kaleme aldığı 1897'de bütün ihracat demiryolları ile yapılmaya başlanmıştı (Grunzel, 1897, s. 42). Bodemeyer çoğunlukla atla ve karayolu ile seyahat etmesine rağmen Anadolu demiryollarının iyi yönetildiğine dair izlenimler aktarmıştı:

İstasyonun, alanında uzman, eğitilmiş ve becerikli, alışılının dışında bir ölçüde yetenekli adamlar tarafından yönetilmesi, Anadolu Demiryolları yönetiminin mevcut organların seçiminde her zamanki gibi ileri görüşlü olduğunu kanıtlıyordu. Burada sadece asıl amacı

olan demiryolları yapımı değil, kültürel bir misyonun büyük düşüncelerini nasıl takip edeceğini de gösteriyordu. Sağlam bir temel üzerine kurulan bir atölyenin geleceği vardır! (Von Bodemeyer, 1900, s. 26).

Eskişehir-Konya hattının yapımı “yeni ve iyi bir buluşu” gündeme getirmişti. Grunzel’e göre bu “Holzmann’ın yol yapım ve germe makinesi”ydi. Bu makine, tamamen hazır bir biçimde monte edilmiş yaklaşık dokuz metre uzunluğundaki kirişleri demiryolu rayları üzerine dizerek rayların hemen geçilebilir hale gelmesini sağlıyordu. Makinenin kapasitesi 35 işçinin günde yaklaşık 2500 metrelik çalışmasına eşdeğerdi, aksi taktirde ray yerleştirme işinde 200-250 işçi istihdam edilmesi gerekliydi (Grunzel, 1897, s. 9).

Demiryolu yapımında trenlerin bakım ve onarımı amacıyla Eskişehir’de Cer Atölyesi kurulmuştu. Konya-Ankara hatlarının kavşak noktası olan Eskişehir, aynı zamanda Anadolu Demiryollarına ait cer atölyelerinin yönetim merkeziydi (Bodemeyer, 1900, s. 25). Bu atölyenin kurucuları, her ikisi de Alman olan Müdür von Kühlmann ve Mühendis Kapp’tı. Malzemeleri ve makineleri neredeyse sadece Alman firmaları göndermişti. Alman mimarlar ve mühendisler bu atölyeye büyük katkı sağlamıştı (Körte, 1896, s. 4). Ayrıca atölyelerde teknik anlamda donanımlı, tasarımın her alanında eğitimli personel çalışıyordu. Memurlar, mühendisler, istasyon amirleri, tren ustaları, tren kontrolörleri ve makinistler arasında birçok Alman rastlanmaktaydı (Körte, 1896, s. 4).

Bodemeyer, Eskişehir’de çok zengin bilgiler verebilen Almanca ve Fransızca konuşan memurların varlığından söz ederken, özellikle de bir doğa dostu olarak Eskişehir’in çevresini bizzat çok iyi tanıyan mühendis Eisner’i işaret ediyordu. Eisner onlara cer atölyesini gezdirerek işçilerin nasıl akıllıca idare edildiği hakkında bilgi vermişti. Bodemeyer, şehirde olduğu gibi cer atölyelerinde de masif yapılar içinde her şeyin tertemiz görüldüğüne, binaların çok hoş bahçelerle çevrili olduğuna dikkat çekmişti. Demiryollarında çalışan 300 işçi ailesinin çocukları için Eskişehir’de bir Alman Okulu da vardı (Bodemeyer, 1900, s. 27). Demiryollarının getirdiği hareketlilik, ticaret hayatına da yansımıştı.

### ***Ticaret***

Grunzel, Eskişehir’de ticaret ve sanayinin giderek geliştiğini belirtmekte ve İstanbul’dan getirilen malların pazarlarda satışı hakkında bilgi vermekteydi. Avrupa’dan gelen ucuz patiska ve diğer fabrikasyon ürünler, araç ve gereçler, İstanbul aracılığıyla Eskişehir’e getirilmekte ve büyük pazarda işportada satılmaktaydı. Pazar yerinin üzeri, havanın öngörülemeyen durumuna karşı korunmak için uzun bir şerit oluşturularak

kapatılmıştı. Bu nedenle satış yapılan sokaklar ışık almıyordu. Grunzel Türkiye’de benzer iş kollarının da aynı şekilde ortak bir alanda toplandığı bilgisini de vermişti. Zanaatkârlar, pazarın yakınında küçük kulübelerde çalışıyordu. Bu kulübelerin önleri aynı tarafa doğru açıktı ve içlerinde çok ilkel küçük aletler yardımıyla çok gerekli ticari ihtiyaç maddeleri üretilmekteydi (Grunzel, 1897, s. 25, 26).

Eskişehir’de küçük esnaflarca yürütülen ticari faaliyetlerin yanı sıra demiryolu ticareti de hareketliydi. Anadolu demiryolları üzerinden yapılan ihracatta esas olarak dikkate değer ürünler; kereste, madenler ve hububatı. 1897 yılına kadar İstanbul pazarının kereste ihtiyacını Galata ve Karadeniz’in limanları karşılamıştı. Sonrasında Anadolu’da kereste ihracatı oldukça yükselmişti. Grunzel, bu nedenle Bahriye Nezareti’nin Eskişehir-Ankara arasında bulunan korulardan kereste elde etmeye başladığına dikkat çekiyordu. Maden ihracatında 1895’te Haydarpaşa-Ankara hattı üzerinde 11,7 milyon, Eskişehir-Konya hattında ise 9,5 milyon kilogram maden taşınarak oldukça büyük bir çıkış yakalanmıştı. Hububat ise 1895 yılında Haydarpaşa-Ankara hattında 27,5 milyon, Eskişehir-Konya hattında ise 12,2 milyon kilogram ile Anadolu demiryolları üzerinden taşınan en önemli ürünlerindendi. Yurt içindeki hububatın Rus, Romen ve Bulgar ürünleri ile güçlü bir rekabet mücadelesi vermesi, ihracatı yavaşlatmıştı. Ancak “Türk Hükümeti”, özellikle Harbiye Nezareti, Anadolu hububatının daha kapsamlı kullanımını garanti etmeyi de ihmal etmemişti. Kaliteli Anadolu arpası, Avrupa’da en fazla kabul gören ürün olmuştu (Grunzel, 1897, s. 12).

### ***Tarım***

Demiryollarının Eskişehir’in ekonomik yapısına olan katma değerlerinden biri de tarım alanında olmuştu. Anadolu Demiryolları Şirketi’nin yönetim organlarına bir tarım departmanı eklenmişti. Bu departmanın başına, Bonn’da Ziraat Okulu’nda profesör olan yüksek tarım mühendisi R. Herrmann getirilmişti. Ona verilen görev; toprak yetiştiriciliği ve modern tarım aletleri konusunda halkın eğitilmesi ile toprağı en iyi şekilde işlemeyi öğretmek ve öğrendikleri yöntemlerle ekip biçmelerini sağlamaktı. Demiryolu yönetimi meyve-sebze bahçeleri, fidanlık gibi alanlara dönüştürmek amacıyla demiryolu boyunca daha büyük araziler satın almıştı. Herrmann’ın kısa süreli çalışmasına rağmen, olağanüstü sonuçlar elde edilmişti. Porsuk Vadisi’nde (Eskişehir-Ankara) 1-1,60 metre derinliğinde yeraltı suyu bulunmuş, böylece tarım için yeraltı sularının da kullanılması sağlanmıştı. Oldukça güçlü rüzgârların düzenli geri dönüşü, bölgede rüzgâr motorlarının kurulumuna

da izin veriyordu. Grunzel, iyi bir döllemenin, en iyi tarım araçlarının kullanımının ve ağaçların dikiminin de büyük fayda sağlayacağı kanısındaydı (Grunzel, 1897, s. 52, 53). Toprak etüdünü gerçekleştiren mühendis Herrmann tarafından Eskişehir’de deneme olarak şeker pancarı ekimi de bu dönemde yapıldı. Pancarlar alışılmış büyüklükteydi, ancak anormal bir biçimde şeker içeriyordu. Dönemin şeker sektöründe hakim olan yapı, büyük alanlarda şeker pancarı ekmeye uygun değildi. Şeker pancarının yanı sıra 1896 başlarında Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya hattı üzerindeki istasyon sınırlarında kullanılmak üzere bir hektarlık alanda bir yılda yaklaşık 80 bin ağaç yetiştirilmişti (Grunzel, s. 55, 56).

Dorlion civarındaki alanda araştırmalar yapan Bodemeyer, daha önceleri sadece mera olarak kullanılan buradaki bereketli çayırların büyük tahıl tarlalarıyla değişime uğradığına dikkat çekiyordu. Bu bölge Eskişehir’in verimli ovasının tam ortasındaydı (Bodemeyer, 1900, s. 29). Bölgede yetişen tahıl ürünlerinden arpa, İngiltere’de malt üretiminde önemli bir üne sahipti ve arpanın yetiştirildiği Dorlion yakınındaki Muttalip Köyü ekonomik olarak iyi durumdaydı (Körte, 1896, s. 40). Bodemeyer, burada Anadolu’daki tarımsal bir ekonomik modelden bahsedebileceğini belirtiyordu (Bodemeyer, 1900, s. 29). Körte de Anadolu’daki tarımsal işletmelerin modernleşmesine dair bilgiler vermişti. Seyahatnamesinden Anadolu çiftçisinin modern tarım araç ve gereçlerini kabul etme konusunda çaba gösterdiği de anlaşıyordu:

Yeni kültürün dış yaşam şekillerini ne zaman ve ne yönde etkileyeceğini söylemek biraz zor. Ama kesinlikle yakın zamanda tarımsal işletmelerin dönüşmesini sağlayacaktır. Eskişehir’de bir çiftçinin İngiliz markalı pulluk ile toprağını sürdüğünü gördüğüm zaman Anadolu çiftçisinin Avrupa tekniğini kabul ve kullanımı konusundaki yetenekleri hakkında önemli bir fikre sahip oldum. Genel olarak eski teknolojilere bağlı olarak çiftçinin yeteneklerini düşündüğümüzde bu geliştirilmiş aracın ne kadar çabuk kabul gördüğüne tanık olmak inanılmaz şaşırtıcıdır (Körte, 1896, s. 6).

Eskişehir, bereketli tahıl tarlalarının yanı sıra lületaşı madenleri ile de ekonomik yapıda önem taşımaktaydı. Dünyanın çok az bölgesinde çıkarılan bu maden, seyahatnamelerde Eskişehir’in ayırt edici bir özelliği olarak yer bulmuştu.

### ***Lületaşı***

Lületaşı<sup>117</sup> sabuntaşı grubundan olup ham hali yumuşak, hafif ve opak (şeffaf olmayan) bir madendir. Rengi beyazdır, ancak genellikle biraz sarımsı, kırmızımsı veya grimsi renkte gölgelenir. Kimyasal bileşimine göre ise hidratlı silisli magnezyumdur

<sup>117</sup>Lületaşının, Almanca karşılığı “Meerschaum” olup “deniz köpüğü” anlamına gelmektedir.

(Grunzel, 1897, s. 34). Lületaşının bileşimine dair Kotze (1896, s. 139) mineral, sulu, silisli magnezyumdan, Eisenstein (1912, s. 97) ise alüminyum oksit (killi toprak), kireç vb. maddeleri içinde barındıran magnezyum karbonattan oluştuğu yönünde bilgiler aktarmıştı. Büyüklüğü hakkında Grunzel (1897, s. 34) lületaşının alüvyonlu toprakta bir elma veya bazen bir kabak büyüklüğünde, Kotze (1896, s. 139) bir balkabağı büyüklüğünde, Eisenstein (1912, s. 97) ise bir fındık büyüklüğünden bir karpuz büyüklüğüne kadar ölçüler vermişti. Grunzel'in belirttiği gibi lületaşı, Eskişehir'i özel kılan madeni bir taşı. Anadolu'da yıllardan beri bilinmekteydi, çünkü Türkler ülkeyi keşfettiklerinde burada lületaşı ocaklarını ve atölyelerini bulmuşlardı. Grunzel, bu taşın ağızlıklar oyan Türklerin lületaşını hala aynı amaçla kullandıklarına işaret etmişti (Grunzel, 1897, s. 35). Şehrin yakınlarında çıkarılan lületaşı ile Eskişehir'in daha da önem kazandığına dikkat çeken Grunzel, devletin bunun için özel bir sermaye ayırdığını da vurgulamıştı (Grunzel, 1897, s. 26). Bu kısımda sırasıyla lületaşının bulunduğu yerler, ocaklarda lületaşının çıkarılması işlemi, işçilerin çalışma koşulları, satışa hazırlık, tasnifleme, paketleme, kurutma, nakliye aşamaları ile ihracatına dair bilgilere yer verilecektir.

Baedeker, lületaşı madeninin çıkarıldığı bölge olarak Eskişehir'in güneydoğu yönünde 7-8 saatlik mesafedeki Sivrihisar yolunu işaret etmişti (Baedeker, 1905, s. 161). Grunzel ise Eskişehir'den Ankara'ya doğru uzanan Anadolu ovalarını göstermişti. Grunzel, Yunanistan'da, Bosna'da ve Moravya'daki (bugünkü Çekya'da bir şehir) Hrubschitz'de birkaç yerde az sayıda lületaşı yatakları bulunduğuna dikkat çekmiş, ancak sadece Eskişehir çevresinde çıkarıldığını vurgulamıştı (Grunzel, 1897, s. 34). Eisenstein ise lületaşı yataklarının bulunduğu yer olarak Sarısu'yu (Almanca *Gelbwasser*) işaret etmiş, Sarısu'nun Eskişehir'den Ankara'ya giden tren hattının böldüğü, monoton, kısmen sulak ve tamamen ağaçsız ovada yer aldığını belirtmişti (Eisenstein, 1912, s. 97). Grunzel de Sarısu'yu o günlerde günde bir kez gidip dönen trenlerin dışında sadece deve kervanları veya bomboş arazide vahşi kuş sürülerinin canlandırıldığını anlatarak izlenimlerini şöyle not etmişti:

Bölge, muazzam bir derinlik oluşturmakta ve sanki kurumuş bir gölün yatağıymış gibi bir izlenim yaratmaktadır. Eteklerinde lületaşı yataklarının yayıldığı kel tepelere Eskişehir'den beş saat içinde ulaşılabilir. Ama daha ileriye, ocakların olduğu bölgenin sonuna kadar gidilmek istenirse yedi saat yolculuk yapmak gerekmektedir. Lületaşının olduğu bölgede köstebek yuvası tarzında, tedirgin, sayısız yığın üzerinde gri, yeşil veya sarı özlü toprak göze çarpmaktadır (Grunzel, 1897, s. 35).

Grunzel, lületaşı ocaklarına dair verdiği bilgilerde ocakların sayısının oldukça fazla olmasına rağmen çok azının işletmeye açık olduğunu belirtmişti. Ocakların çoğunluğu terk edilmiş ve suyun altında kalmıştı. Terk edilen ocaklar kapatılmamış veya doldurulmamış şekilde, farklı kuş türlerine yuva olmuştu. Grunzel'e göre bu ocakların terk edilme sebebi, diğerinden daha büyük başarı elde edileceği vaadi olmuştu. Erken çağlarda en iyi ürünlerin elde edildiği, ama o dönemde oldukça ihmal edilmiş olan Kemikli'nin ve lületaşının çıkarıldığı Sarısu'nun ocaklarını buna örnek olarak vermişti (Grunzel, 1897, s. 35, 36).

Mordtmann, 1850-1859 yıllarını anlattığı seyahatnamesinde o dönemde lületaşı ocaklarının Rumlara ve Ermenilere kiralandığını ve bunların da ürünü Alman tüccarlara sattığını belirtmekteydi. Bunun için Eskişehir'de Almanlara ait eski adı *Millersohn u. Czerny*, o dönemdeki adı *Czerney & Comp* olan bir ticarethane bulunmaktaydı. Bu şirket, ürünlerin büyük bir kısmını satın almaktaydı. Ancak Mordtmann'a göre birçoğu, önce İstanbul'daki Almanların eline geçmekteydi (Mordtmann, 1923, s. 549). Daha ileri tarihler için bilgi veren Grunzel'e göre ise en son, İsmail Kemal Paşa'nın ve Eskişehir'de ikamet eden ihracatçı Carl Kohn'un yönetimindeki sermayedarlar, yıllardır sular altında olan ve mükemmel ürünleriyle bilinen Sepetçi'de<sup>118</sup> rasyonel bir biçimde faaliyete geçen bir şirket kurmuştu. Eskişehir'deki en büyük tüccar, İstanbul doğumlu ama Alman asıllı olan ve 25 yıldır lületaşı ihracatının büyük kısmını yöneten Carl Kohn'du. Grunzel, şirketin Sepetçi Köyü'ne ait bölgede lületaşı çıkarmak için tekrar taahhüt vererek ve köyün toplam vergi ödemelerini üstlenerek imtiyazını aldığını iddia ediyordu (Grunzel, 1897, s. 36, 39).

Grunzel lületaşı ocaklarının ilkel yöntemlerle işletildiği kanısındaydı. Bazı durumlarda drenaj çalışmaları da zorluk yaratmaktaydı, örneğin bir pompa kırıldığında, İstanbul'dan pompa gelene kadar işletmenin tüm işlerinin bekletilmesi gerekmekteydi (Grunzel, 1897, s. 36). Lületaşı çıkarma konusunda hakların düzenlendiği bir yasa olmadığı için dileyen herkes çıkarabilmekteydi. Hükümet, yalnızca tamamlanan ürünlerin ihracatında yüzde 15 vergi tahakkuk ediyordu. Kotze, seyahatnamesindeki alaycı ve önyargılı tavrını lületaşını anlatırken de sürdürmüş ve görmediği halde, işletmelerin ilkelliğinden şöyle bahsetmişti:

Eskişehir lületaşı için ana depolama yeri ve bu taş yakın yerlerden çıkarılmaktadır. İlkel araziye şahsen incelemedim, çünkü 50 km'lik kötü bir yoldan geçilerek yapılması gereken bir

---

<sup>118</sup>Bugünkü Beyazaltın Köyü'dür.

geziye değmez ve benim bulunduğum sıralarda ocaklarda grev var, genel olarak kötü bir ekip tarafından işlenmektedir (Von Kotze, 1896, s. 139).

Ocakların sahipleri, sermayesi güçlü hissedarlar değildi, bilakis sermayedarlar ve çalışanlar aynı durumdaydı. Daha zeki bir çalışanın veya arıticının yönetiminde çalışan 6-12 kişilik gruplar oluşturulmaktaydı. Ancak ocakların yöneticileri lületaşı çıkarmak için yerel halktan işçi toplamıyordu. Burada çoğunlukla dünyanın her yerinden kaçak işçiler çalışıyordu (Grunzel, 1897, s. 36, 37). Eisenstein da lületaşı ocaklarında çalışanların en düşük sınıftan erkek maden işçileri olduğunu ve kadınların bu işte çalışmasına izin verilmediğini belirtiyordu (Eisenstein, 1912, s. 96). Ona göre ocaklar daha çok devletin izlemesinden kaçanların sığındığı yer konumundaydı:

Ben Türk, Rum, İtalyan, Tatar, Çerkes vb. gibi çok renkli bir karma gördüm. Ocaklarda yasal bir denetim yok, hiçbir yetkili, insanlar için uğraşmıyor ve bu yüzden kaçaklar, firar eden suçlular ve benzer durumda olanlar aradıkları huzuru Eskişehir'in lületaşı ocaklarında buluyordu (Grunzel, 1897, s. 37).

Grunzel, Eisenstein ve Körte'nin seyahatnamelerinde lületaşı madeninin bulunduğu alanlara ve çıkarılmasına dair ipuçları yer almaktaydı. Grunzel'e göre kalın, etli ve beyaz tüylü yaprakları olan alçak bitkiler, lületaşı damarlarının varlığı için şaşmaz bir işaret oluşturmaktaydı. Lületaşındaki yapı, Kuzey Bohemya'daki (Çekya'da) linyit işletmelerine benziyordu. Kazma ve küreklerle bir lületaşı damarına ulaşana kadar basitçe bir kuyu kazılıyor; orada yatay galeriler oluşturuluyordu (Grunzel, 1897, s. 37). Lületaşı madeninin çıkarılması hakkında Eisenstein da benzer durumdan bahsediyordu:

Bu madenin yapısı çok basit. Dikey bir şekilde aşağıya doğru her iki çukurun arasında 10-12 metre uzaklık kalacak şekilde bir buçuk metre uzunluğunda ve 75 cm genişliğinde 29 metre derinlikte çukurlar kazılıyordu ve sonra bu derinlikte hava akımının sağlanması için karşılıklı çukurlar kazılıyordu (Eisenstein, 1912, s. 96).

Körte, sık sık toprağın birkaç metre altında bir damara rastlandığını, eğer üst katmanlar daha önce kazılmışsa, 30-70 metre derinliğe kadar daha kazmak gerektiğini belirtmekteydi. Taş çıkarma ve toprak kazma işi basit bir el aletiyle gerçekleştirilmekteydi. Bu alet giriş kuyusunun üzerinde durmaktaydı. Taşçılardan biri sepetleri yukarıya kaldırarak boşaltırken, diğeri aşağıda kazı çalışmasını devam ettirmektedir (Körte, 1896, s. 22). Yanında yiyecek çıkını veya bir gaz lambası ile görev yapan taşçı<sup>119</sup>, bacaklarından kalın bir halatla bağlanmakta; basit bir ip onu aşağıya indirmekte ve malzemeyle beraber tekrar yukarıya çıkarmaktaydı (Grunzel, 1897, s. 37).

---

<sup>119</sup>Taschdschi=taşçı olarak belirtilmiştir.



İşçiler el ve ayaklarını kullanarak toprağı yavaş yavaş eşelemek suretiyle kuyuların yan duvarlarına doğru delikler açmaktaydı. Toprağın yumuşak olması sebebiyle herhangi bir taş sökme, ahşap destek gibi çalışmalar, makine, iş makinesi ve güvenlik uygulamaları söz konusu değildi. Derinliğı az olan kuyularda merdiven veya ip dahi bulunmamaktaydı. Grunzel, böyle durumlarda kazalarla oldukça sık karşılaşılrsa da bu konu hakkında hiç kimsenin konuşmadığını belirtmekteydi (Körte, 1896, s. 22; Grunzel, 1897, s. 37, 38). Taş çıkarma işlemi yapan işçilerin aksine, cilalama kısmında çalışan işçiler daha iyi para kazanmaktaydı. Tüccarlar, bu kısımda az sayıda işçi çalıştırıyordu. Bu işçiler bizzat küçük bölmelerde bağdaş kurmuş şekilde yerde oturarak parça parça, çok titiz çalışan, oldukça becerikli kişilerdi (Grunzel, 1897, s. 40).

Çalışan işçilerin barınması da ilkel şartlardaydı. Tahtadan ve keresteden yapılmış bir çatı ya da çoğunlukla dağ eteklerindeki bir mağara, işçilerin yuvası olmaktaydı (Grunzel, 1897, s. 37, 38). Grunzel, çalışma koşullarının kötü olmasından dolayı işçilerin sayısının azaldığını belirtmekteydi:

Bir başkasının hesabına çalışan her bir işçinin maaşı, bu kadar zor ve yaşam tehlikesi olan bir iş için komik bir şekilde az; gündelikleri 5-6 pezo (yaklaşık 50-60 kuruş). Eskiden bu ocaklarda üç binden fazla işçi çalışıyordu, lületaşı üretiminin şimdiki uygun olmayan yapısı sonucunda bu sayı, yaklaşık bin civarına indi (Grunzel, 1897, s. 38).

Grunzel'in seyahatnamesinde, lületaşının çıkarıldıktan sonraki satışa hazırlama ve satış aşamalarına dair detaylı bilgiler yer almıştı. Ona göre, ocaktan çıkan ham lületaşı bloklarının etrafı 2-5 cm kalınlığında toprakla kaplıydı. Ham malzeme, kazıcılar tarafından çoğunluğu Ermeni olan ve lületaşı kuyularının çevresinde bulunan "berbat durumdaki" kerpiç evlerde oturan küçük esnafa satılmaktaydı. Satış, ağırlığa veya bir ölçüye göre değil, bilakis basitçe yaklaşık 285 kg'lık torbalara konulup tahmini olarak gerçekleştirilmekteydi. Üç torbalık bir yük için, kalitesine göre 50-350 florin arası ödeme yapılmaktaydı. Küçük esnaf, bu parçaları yeraltındaki hava girişine karşı korunan ve doğal nem içeren bir mahzene de depolamaktaydı, çünkü ilk çalışma nemli ortamda olmalıydı (Grunzel, 1897, s. 38).

Grunzel'in verdiği bilgilere göre, lületaşı daha sonra torbalarla Eskişehir'e getirilmekte ve orada rafine edilmekteydi. Etrafındaki kalın toprak tabakası dikkatlice kazılmakta ve kesilerek ayrılmaktaydı. Bunu yaparken iyi parçalardan çok fazla kayıp vermemek için çok dikkatli çalışmak gerekmekteydi. Parçalar; stok (depo), büyük pamuk, küçük pamuk ve sandık şeklinde dört parçaya ayrılmakta ve bunlar büyüklüklerine göre üzerlerine yazılmaktaydı. Bu tasnif için açıkça görülebilecek şekilde paketlerin şekline

göre işaretler geliştirilmişti. 25-40 tanesi bir sandığa sığanlar ilk büyüklüğe (seralami, depo); 100-150 parça sığanlar ikinci büyüklüğe (biribirtik, büyük pamuk); 200-250 parça sığanlar üçüncüsüne (pembeli, küçük pamuk) ve 450-1500 parça sığanlar ise dördüncüsüne (dökme, sandık) aitti. İlk üç büyüklükte olanlar, pamuk katmanlarının yerleşimine göre ayrılmıştı; ancak son büyüklükte olan parçalar sandığa gevşek bir şekilde paketlenmekte ve sadece sürtünmeye karşı sandığın kenarlarına pamuk konularak korunması sağlanmaktaydı (Grunzel, 1897, s. 39).

Grunzel, lületaşı parçalarının henüz ıslak durumda iken teslim alındığına, bu parçaların kalitelerine göre çeşitli büyüklüklere ayrıldığına ve bunların sadece büyük tüccarlardan satın alındığına dikkat çekmekteydi. Bu çalışma olağanüstü bir uzmanlık ve iyi bir tecrübe gerektirmekteydi. Çeşitlendirme işleminden sonra lületaşı kurutulmakta, böylece hem nemini hem de ağırlığının büyük bir kısmını kaybetmekteydi. Lületaşı, yazın basitçe evlerin çatılarının üstünde, güneşte kurutulmaktaydı. Buna karşın kışın meşe odunu ile ısıtılmak zorunda kalınan kurutma hazneleri kullanılmaktaydı. Kurutma işlemi, yazın 5-6 gün, kışın 8-10 gün sürüyordu. Bu süreç oldukça büyük dikkat gerektirmekteydi, çünkü 45<sup>0</sup>C’lik bir yüksek ısı lületaşını parçalayabilmekte, rengine az da olsa bir gaz veya sigara etkisi verebilmekte ve bu da onun değerini düşürmekteydi (Grunzel, 1897, s. 39, 40).

Kurutma işleminden sonra lületaşı, fabrikalara cilaya gönderilmekteydi. İşçiler, parçaları tek tek alıp ardından kalın beyaz bir havluyla tozlarından arındırmaktaydı. Daha sonra ıslak bir bezle üst yüzeyde görünen bir leke kaldıysa bunları silmekte ve sürterek temizlemekteydi. Sonunda flanel<sup>120</sup> ve balmumu ile cilalanan lületaşı, artık “Avrupalı tüccarlara gidecek hale” gelmekteydi (Grunzel, 1897, s. 40).

Mordtmann’ın verdiği bilgilere göre 1850’li yıllarda Almanya’da lületaşından pipo başlığı üretilmesi açısından Eskişehir, Almanlar için önemliydi. Bunun haricinde lületaşından kâse, kupa vs. gibi eşyalar da yapılmaktaydı. Bu ürünler Eskişehir’de imal edilmekteydi, ancak genel olarak kente düzenli gelir sağlayan bir iş kolu değildi, çünkü bu ürünler Alman tüccarlar aracılığı ile direk Avrupa’ya gönderiliyordu (Mordtmann, 1925, s. 549). Osmanlı’da hammadde olarak ihraç edilen lületaşının mamul merkezi Viyana’ydı ve tüm Avrupa’ya buradan dağıtılıyordu. Grunzel’e göre 1890’larda da lületaşı ticareti için Anadolu’daki alıcılarla direk ilişkiler kurmak pek mümkün değildi,

---

<sup>120</sup>Flanel, ketenle yünden dokunan kumaştır.

çünkü bu en iyi ihtimalle sadece bölgeye düzenli olarak seyahat eden İstanbullu tüccar ve acentaların bileceği tam ve geniş bir uzmanlık bilgisi gerektiriyordu. Avusturyalı ihracatçıların ilk etapta İstanbul'da işi bilen ve güvenilir bir temsilci, başka bir deyişle komisyoncu bulması gerekiyordu (Grunzel, 1897, s. 60). Lületaşına dair bulgular incelendiğinde Eskişehir'deki ocaklarda başlayan lületaşı serüveninde, aslında şehrin yerlilerinin ekonomik kazancının ne denli az olduğu, hammadde olarak ihraç edildiği için lületaşından asıl kazancı Viyana'nın sağladığı dikkat çekiciydi.

Mordtmann, 1850'lerde lületaşı ticaretinin merkezini Almanya olarak işaret ederken, Grunzel 1850'li yılların ortalarında Anadolu lületaşının ihracat merkezinin, pipoların ve sigara ağızlıklarının üretiminde oldukça yükselişe geçen Viyana olduğunu yazmıştı. Kısa zamanda oradan İngiltere'ye, Fransa'ya ve Kuzey Amerika'ya lületaşı ürünlerinin önemli bir ihracat sektörü gelişmişti. Grunzel'e göre 1890'larda lületaşı endüstrisi çok fazla zarar görmüştü. Kuzey Amerika'da yabancı malların ihracatı yüksek vergilerden dolayı olağanüstü zorlaşmış ve göç eden Avusturyalı tornacıların yardımıyla özel bir endüstri gelişmişti. Dahası Avrupa'da lületaşı giderek moda olmaktan çıkmıştı. Puro ve sigaranın artan müşterileri, lületaşından pipoları neredeyse tamamen gözden düşürmüştü. Yine de puro ve sigaranın da ağızlıkla içiminin tercih edilmesi, lületaşı pipoları tamamen ortadan kaldırmamıştı. Gerçek lületaşına çok benzeyen ve Avustralyalı ahşap sanatının ürünü olan pipolar da ona rakip olmuştu (Grunzel, 1897, s. 43).

Grunzel'e göre o dönemde ürünlerin Eskişehir'den deniz kıyısına kadar nakliyesi çok kısa süre öncesine kadar at ve deve kervanları aracılığı ile gerçekleştiriliyordu. Çünkü nakliye sırasında yolların durumundan dolayı araçlar değil, ürünler iklim koşullarına karşı daha iyi korunduğu için genellikle at kervanları kullanılıyordu. Eskişehir'den kıyıya (20 mil uzaklıkta) nakliye, at kervanlarıyla her 50 kg<sup>121</sup> için 3-5 gulden tutarında olup 5-8 gün, deve kervanlarıyla ise 2-4 florin olup 8-14 gün sürüyordu. Sevkiyat İzmit Körfezi'ne kadar Karamürsel'e veya ürünlerin genellikle yüzde birlik gümrük değeri ödemesinden sonra vapurlara veya yelkenli gemilere yüklendiği İzmit'e bizzat gerçekleştiriliyordu. Oradan Trieste (İtalya'da) üzerinden veya Tuna yolundan Viyana'ya götürülüyordu (Grunzel, 1897, s. 41, 42).

---

<sup>121</sup>Burada centner (Almanca; Zentner) şeklinde bir terim kullanılmıştır. Centner Latince 100 anlamına gelen "centum" sözcüğünden türemiş olup eski bir ağırlık birimidir. 1 Centner 100 Alman pfund'una karşılık gelmektedir. 1 Alman Pfund 0,5 kg'a eşittir. Böylece 1 centner 50 kg'a denk gelmektedir. Bu ağırlık birimi Almanya ve İskandinavya'da kullanılmıştır.

İşlenmemiş olarak Avusturya'ya gelen lületaşının 2/3'e yakını mamul olarak satılıyor, 1/3'ten biraz fazlası ise işlenmeden yeniden ihraç ediliyordu. Mac Kinley<sup>122</sup> tarifesinin yayılmasına kadar Avusturyalı ihracatçılar tarafından yaklaşık yüzde 60'ı Amerika'ya, yüzde 15'i Fransa'ya, yüzde 20'si Almanya'ya ve yüzde 5'i İtalya'ya getiriliyordu. Ama Almanya ve Birleşik Devletler müşteri olduğundan beri Avusturya ikinci sıraya geriledi. Avusturya-Macaristan gümrük bölgesine ihracat Tablo 4.9'daki gibiydi (Grunzel, 1897, s. 43):

**Tablo 4.9.** *Lületaşının Avusturya-Macaristan Gümrük Bölgesine İhracatı*

| Yıl  | Lületaş |                         | Lületaş Atıkları |                         |
|------|---------|-------------------------|------------------|-------------------------|
|      | Sayısı  | Florin cinsinden değeri | Sayısı           | Florin cinsinden değeri |
| 1891 | 3.090   | 849.750                 | 88               | 1.760                   |
| 1892 | 1.691   | 465.025                 | 64               | 1.280                   |
| 1893 | 1.959   | 528.930                 | 46               | 920                     |
| 1894 | 2.211   | 618.650                 | 80               | 1.600                   |
| 1895 | 1.845   | 522.580                 | 6                | 120                     |

**Kaynak:** *Grunzel, 1897, s. 43.*

Lületaşının Avusturya'dan başka ülkelere ihracatı ise şöyledir (Tablo 4.10):

**Tablo 4.10.** *Lületaşının Avusturya-Macaristan Gümrük Bölgesinden İhracatı*

| Yıl  | Lületaş |                         | Lületaş Atıkları |                         |
|------|---------|-------------------------|------------------|-------------------------|
|      | Sayısı  | Florin cinsinden değeri | Sayısı           | Florin cinsinden değeri |
| 1891 | 726     | 290.400                 | 32               | 640                     |
| 1892 | 467     | 186.800                 | 41               | 861                     |
| 1893 | 613     | 269.720                 | 130              | 2.730                   |
| 1894 | 486     | 222.000                 | 50               | 1.050                   |
| 1895 | 451     | 196.450                 | 5                | 105                     |

**Kaynak:** *Grunzel, 1897, s. 43.*

Grunzel'in verdiği bilgilere göre 1855'te sadece brüt 30 ya da net 15 kg'lık 3000-3500 sandıktan oluşan lületaşından elde edilen yıllık gelir hızla yükselmiş ve 1891 yılına kadar 8-10 bin tutarına, hatta yıllık toplam değeri 1-1.2 milyon mark olan 11 bin sandığa ulaşmıştı. Daha sonra üretim gerilemişti. Bunun iki nedeni vardı. İlki Avrupa'daki talebin azalması, ikincisi su sızıntısı sonucu çok sayıda verimli kuyunun kapatılmak zorunda kalmasıydı. 1891 yılında alınan verim, 8.907 sandık tutarındaydı. 1892'de 5.740 sandıktı,

<sup>122</sup>William McKinley Amerika Birleşik Devletleri'nin 25. devlet başkanıdır. 1890'da yürürlüğe konan Gümrük Tarifesi Yasası'nın mimarıdır.

o zamandan beri kazanç sadece yıllık yaklaşık 4 bin sandık tutarındaydı. Ürünün değeri de düşmüştü, çünkü bir sandık seçkin mala 60'lı yılların sonunda Viyana'da 1.000 florin ödenirken sonrasında sandık başına 200-250 florinden fazla ödenmemekteydi (Grunzel, 1897, s. 41).

Baedeker, 1905 yılına ait bilgiler verdiği seyahatnamesinde lületaşından elde edilen yıllık ihracat gelirin 1 milyon mark olduğuna, lületaşından basitçe işlenmiş zincirlerin ve pipo uçlarının birçok yerde satışa sunulduğuna dikkat çekiyordu (Baedeker, 1905, s. 161). Grunzel ise lületaşının farklı çeşitlerinin farklı ülkelerce tercih edildiğine işaret ediyordu. Lületaşının daha ince ve zarif çeşitleri, ortalama değeri 35 frank veya kilosu 20 frank karşılığında Fransa ve Kuzey Amerika'ya satılabilmekteydi. Orta boyları ise kilo başına 10 frank karşılığında işlenmek üzere Viyana ve Budapeşte'ye gönderiliyordu. En ucuzları ortalama değeri kilo başına 5 frank karşılığında Almanya Ruhla'da<sup>123</sup> bulunan pipo fabrikasına gönderiliyordu. Lületaşının atıkları ise Viyana'da yapay lületaşı kütlelerinin yapımında kullanılıyordu. Atıklar önce toz haline getiriliyor, yapay magnezyum silikat ile karıştırılıyor, blok haline getiriliyor ve hidrolik pres içinde yüksek baskı ile presleniyordu. Gerçek lületaşının yerine kullanılan lületaşı kütleleri yüklü miktarda İngiltere, Amerika ve Avustralya'ya gönderiliyordu. Başlangıçta gerçek lületaşının işlenmesi için el emeği gerekirken zamanla iş, fabrikasyona dönüşmüştü (Grunzel, 1897, s. 43, 44).

#### 4.4.4. Altyapı ve üstyapı

Anadolu Demiryollarının kavşak noktasında bulunmasının, Eskişehir'in stratejik değerini arttıran önemli bir unsur olduğu daha önce vurgulanmıştı. Demiryolları, Eskişehir'in gerek ekonomisini gerekse kültürel yapısını olumlu yönde etkilemişti. Ekonomik katkısı “Ekonomik Yapı”, kültürel yapısı ise “Toplumsal ve Kültürel Yapı” başlıkları altında incelenmişti. “Altyapı ve Üstyapı” başlığı altında ise ulaşım koşulları, şehirdeki konaklama tesisleri, yerleşim yerleri ve önemli yapılara dair seyahatnamelerde yer alan bilgiler değerlendirilecektir. Tarihi eskilere dayanan Eskişehir'de kimi arkeolojik kalıntıların ülke dışına çıkarıldığı da bu başlık altında ve seyahatnamelerdeki bilgilerle desteklenecektir.

---

<sup>123</sup>Ruhla, Orta Almanya'da bir şehirdir.

## *Ulaşım*

Eskişehir, Anadolu Demiryollarının bir ana istasyonuydu (Bodemeyer, 1900, s. 25) ve iki demiryolu hattının kesiştiği bir noktada olup güneydoğusunda, asıl Bağdat Demiryolu yer almaktaydı (Von Kotze, 1908, s. 141). Berlin-Bağdat demiryollarının yapımını Almanlar üstlenmişti. Demiryolları, Anadolu'nun kalkınmasına katkı sağlaması yanında Almanya'nın da Doğu'nun önemini kavramasını sağlamıştı (Körte, 1896, s. 5). Bu nedenle seyahatnamelerde Eskişehir ve demiryolu sıkça yer almıştı.

Eskişehir'in İstanbul, Ankara ve Konya'ya giden demiryolunun kavşak noktasında yer alması, bu bölgede seyahat eden seyyahların Eskişehir'den Ankara'ya ve Konya'ya, dönüşte tekrar Eskişehir'e ve İstanbul'a yapılan tren seyahatlerinde vize almalarını gerektiriyordu. Baedeker, seferler uzun süreli olduğu için yolcuların yanında yiyecek ve içecek bulundurmalarını önerme gereği duydu (Baedeker, 1905, s. 155). Körte de Bilecik ile Eskişehir arasındaki demiryolu hattının dik yokuşlu ve yolculuğun zorlu olduğunu, ardı ardına sıralanmış tünellerin insanı heyecanlandırıldığını belirtiyordu (Körte, 1896, s. 3).

Seyahatnamelerde bahsedilen ulaşım türü yalnızca demiryolları değildi. Bu bölge, demiryollarının olduğu gibi eski Ankara-Bursa-Konya-İstanbul kervan yollarının da kesişme noktasındaydı. Bu nedenle Eskişehir'de develer ve kervanlar trenle rekabet etmeye çalışıyordu. Körte, develer ile sağlanan ulaşımın, lületaşında bahsedildiği gibi, eskiden beri belirli ürünler için daha faydalı görüldüğünü, ancak demiryolunun gelişi ile ürünlerin ve mal taşıma işinin yalnızca demiryolu ile sınırlandırılacağı düşüncesindeydi (Körte, 1896, s. 3, 5). Mordtmann'ın seyahat ettiği dönemde demiryolu ulaşımı henüz başlamamıştı. Bazı durumlarda atla seyahati tercih eden Mordtmann, Sivrihisar'dan<sup>124</sup> Eskişehir'e gelirken at kiraladıklarını ve bu şekilde şehre üç saatte vardıklarını yazmıştı<sup>125</sup> (Mordtmann, 1925, s. 549). Körte (1896, s. 5) demiryolu ile karayolunu kıyaslayarak demiryolunun mesafeleri kısalttığını ve ekonomiye yarar sağladığını şöyle açıklamıştı:

Büyükbaş hayvanların çektiği arabalar uzun sıralar oluşturarak en yavaş adımla bu Türk şehirlerinden geçip gitmiştir. Çok uzun yıllar önce ulaşım amacıyla kullanılmışlardır, oysa trenle bu yolculuk süresi yarı yarıya azalmakta ve ülkenin zengin mahsul çeşitleri Boğaz'a götürülebilmektedir, diğer türlü bunları ulaştırmak günler sürecektir (Körte, 1896, s. 5).

Bodemeyer, Eskişehir ve çevresinde entomolojik araştırmalar yapmak üzere karayolu üzerinden seyahat etmişti. Günümüzde Eskişehir merkezde yer alan Kocakır'da

<sup>124</sup>Eskişehir'e bağlı Sivrihisar ilçesinin şehir merkezine uzaklığı yaklaşık 98 km'dir.

<sup>125</sup>Sivrihisar-Eskişehir arası 43 km olup günümüzde araçla yolculuk, yaklaşık 50 dk sürmektedir.

yolu kaybetmemek için pusula kullandığını belirtmişti. Bodemeyer, Dorlion antik kentinin bulunduğu bölgede arkeolojik eserlerin nasıl tahribe uğradığını şu cümlelerle yansıtmıştı (Bodemeyer, 1900, s. 28):

Tümülüs bugün orada yaşayanlara başka bir ürün sunuyor, çünkü bu harabenin kalıntılarından yol ve köprü yapımında kullanmak üzere derinlerdeki yumuşak taşlar alelacele kazılıyor. Şu anda tepenin yüksek bölümlerinin üzerinde bulunan kulenin ana duvarları ortaya çıkarılmış ve yığınlar halinde tabakalar kesilerek inşaat malzemesi olarak bugün tekrar kullanıma hazır (Bodemeyer, 1900, s. 29).

Bodemeyer'in bu anlatımından tarihi eserlerin yol ve köprü yapımında kullanılmak suretiyle tahrip edildiği anlaşılmaktaydı. Düzlük alan üzerinde bulunan şehirdeki karayolları da tarım arazileri arasından geçmekteydi. Bodemeyer, Eskişehir'den yaklaşık iki km uzaklıkta olan Bozdağ'a giden yolun, ekilmiş geniş bir ovada bulunduğunu belirtmişti (Bodemeyer, 1900, s. 29). Eskişehir'in gerek ekonomik, gerekse kültürel ve toplumsal yapısının gelişmesinde etkili olan ulaşım şeklinin demiryolları olduğu görülüyordu. İstanbul-Ankara tren seferlerinin iki gün sürmesi ve trenin güvenlik nedeniyle bir gece Eskişehir'de beklemesi, konaklama tesislerine olan ihtiyacı ortaya çıkarmıştı.

### ***Konaklama***

Seyyahlar açısından en önemli ihtiyaçlardan biri konaklamaydı. İstanbul-Ankara treninin Eskişehir'de bir gece mola vermesi (Baedeker, 1905, s. 155) bu ihtiyacı daha da arttırmıştı. Eskişehir istasyonu civarında açılan otellerin en bilineni ve seyahatnamelerde adına en fazla rastlanan konaklama tesisi, Hotel Tadia'ydı. Hotel Tadia'nın sahibesi olan Madam Tadia, bugün Çekya sınırları içerisinde yer alan Mlada Boleslav kentinden Eskişehir'e gelmiş, kendi ismi ile anılan oteli işletmeye başlamıştı. 1892 yılında demiryollarının hizmete açılması ile birlikte otel pek çok konuk ağırlamış ve konukların övgüyle söz ettiği bir otel olmuştu (Yılmaz, Yetgin ve Kozak, 2018). Baedeker de seyahatnamesinde Madam Tadia'nın otelini öneriyordu. Eskişehir'e gidecek olanlara otelin, istasyonun hemen çaprazında bulunduğunu, iyi durumda olduğunu belirtmiş, hatta telgrafla oda rezervasyonu yapmaları önerisinde de bulunmuştu (Baedeker, 1905, s. 160). Bodemeyer de Hotel Tadia'da kalmıştı. İzlenimlerini seyahatnamesinde şöyle yansıtmıştı:

Yemek yapmak için uğraşmamıza hiç gerek yoktu. Madam Tadia her türlü ihtiyacımız için mükemmel bir şekilde çaba gösterirdi ve özellikle muhteşem çorbalarıyla bizi gerçekten şımartırdı. Ne kadar yorgun olsak da oteldeki akşamlarımız çok sohbetli geçirdi. İstanbul'dan

veya Ankara'dan gelenlerin burada yolculuklarına mola vermek zorunda olması nedeniyle, sohbet etmeyi seven yolcuların çoğu burada konaklıyordu. Özellikle Haydarpaşa'dan gelen ve burada bir gün kalıp daha sonra da Konya'ya giden etimolojik araştırma gezisi yapan Münihli Bay ve Bayan Korb ile karşılaştığımızı hatırlıyorum. Otelden tüm yazışmaları ve siparişleri hallederek çıktık. Bozdağ'a yapacağımız gezi için araba temin etmek çok önemliydi. Madam Tadia bize yolu iyi bilen güvenilir bir sürücü ve at arabası ayarladı (Bodemeyer, 1900, s. 31)

Bodemeyer'in de dikkatini çektiği gibi Hotel Tadia yeme içme hizmetinde de oldukça başarılı idi. Kotze (1908, s. 137) “Anadolu'nun en ünlüsü olarak bilinen bir Alman-Bohemyalı işletmeci” Bayan Tadia'nın menüsünü zarif bulmuştu. Aynı zamanda roman yazarı olan Kotze, yumurtaların tazeliğini anlatırken de uzmanlığını şöyle konuşturdu: “*Yine de uyumaya giderken masal prensesi için pencereyi açık bıraktım. Ama masal prensesi yerine sabah Tadia Anne'nin en iyi tavuklarını odamda buldum ve kendileri yatağıma iki taze yumurta bırakmıştı*”. Hotel Tadia'da kalırken caddedeki çardak gülleri ile sarılı bahçeli evlerin arasında yürümek, ay ışığında Brüksel dantel gömlekleri gibi görünen çiçeklerin beyaz peçeleri altında kokulu ağaçlar arasında gezinmek ise ona aşağıdaki dizeleri yazdırmıştı (Von Kotze, 1908, s. 139).

*Sen bir akasya gibisin!*

*İlkbaharın açan pınarı*

*İyilik ve zarafetle çevirirsin, altında ise diken ve iğneler.*

*Ve her kim sana göz dikerse,*

*Ter döker.*

*Biliyorum, sevgilim, daha yeni ellerim kaşındı!* (Von Kotze, 1908, s. 138).

Baedeker, Eskişehir'de konaklama için Hotel Tadia'nın yanı sıra Rumların işlettiği, yatak fiyatı 10 pezo olan Hotel Hatzika ve Athanas Kutsani'yi de önermişti (Baedeker, 1905, s. 160). Bodemeyer ise istasyon binasında konaklamıştı. Anadolu'da yaptığı seyahatlerde demiryolu istasyonlarında kalacak yer bulduğunu belirterek seyahatnamesinde Anadolu Demiryolunun hizmetinde çalışan memurlara, Eskişehir'de mühendis Elsner'e, Konya'da mühendis Axt'a ve istasyon müdürlerine teşekkür etmeyi de ihmal etmedi (Bodemeyer, 1900, s. 3). Seyahatnamelerde dikkat çekici bir diğer unsur da demiryollarında olduğu gibi kimi konaklama işletmelerinde Fransızca konuşulmasıydı. Baedeker de Anadolu Demiryollarının ana istasyonları olan Eskişehir, Ankara ve Konya'da, demiryolları ile temas halinde oldukları için yerel koşullara göre



iyi otellerin mevcut olduğunu ve burada da Fransızca konuşulduğunu belirtmişti (Baedeker, 1905, s. xi).

### ***Yerleşim yerleri***

Seyyahlar kaleme aldıkları eserlerinde gezdikleri şehirlerin çevresinde yer alan yerleşim yerleri ile ilgili bilgiler de vermişlerdi. Baedeker de yerleşim yerleri hakkında detaylı bilgi veren seyyahlardandı. İnönü ilçesinin (rakım 836 m) İstanbul'dan gelen demiryolunun 281. km'sinde Tuzluca Dağı'nın yamacında, 3 km batıda yer aldığını belirtmekteydi. Baedeker, İnönü'de bulunan mağaraların konaklama merkezleri haline getirildiğine dair ilginç bir bilgi de verdi. İnönü'de Sultan Osman'ın konağının ve 1369 yılından kalma bir caminin<sup>126</sup> bulunduğuna dikkat çekti. İkinci yerleşim yeri demiryolunun 296. km'sinde bulunan Çukurhisar'dı (rakım 813 m). Eskişehir'in diğer yönündeki demiryolu ise geniş Porsuk Ovası'nı<sup>127</sup> izliyordu. Baedeker, bu bölgenin ekilmemiş arazi olduğuna ve genellikle mera olarak kullanıldığına dikkat çekiyordu. Tren önce şehrin kuzey kısmından geçiyordu (327. km'de). Kuzeyde Bozdağ, güneydoğu ve güney yamacında ise lületaş ocakları yer alıyordu. Lületaş ocaklarının yakınında çok sayıda küçük köy bulunuyordu. Bu köylerde lületaş işçileri yaşıyordu.

Demiryolunun 337. km'sinde Ağapınar, 9 km ilerisinde Karahöyük'ün yanında eski Midiaeon ve güneyde Ocak Dağı (1430 m yüksekliğinde), 354. km'sinde ise Alpköy yer alıyordu. Porsuk Çayı'nın üzerinde bu bölgenin karakteristik özelliklerine sahip bir köprü vardı. Nehrin üzerinden geçildiğinde kuzey yönünde Uzunburun yükselmekteydi. 376. km'sinde bulunan Beylikahır (rakım 754 m) eski Galatya'nın kurulduğu topraklardı ve adını MÖ 3. yüzyılda yerleşik Gallerlilerden almıştı. Porsuk'un sağ kıyısında; kuzeyde dağların arkasında yüksek ve ormanlık alanı bol olan Kartal Dağı (1644 m yüksekliğinde), 407. km'sinde Sarıköy (rakım 735 m) ve onun 30 km güneyinde ise Baedeker'in atla beş saatte ulaştığı Sivrihisar (Justinianopolis) bulunuyordu. Sivrihisar'dan 13 km ileride Pessinus kalıntılarının yer aldığı Ballıhisar vardı. Burası Gallerlilere ait bir şehirdi ve Kibele kültü<sup>128</sup> ile tanınmıştı. Bu kült, MÖ 204 yılında

---

<sup>126</sup>Günümüzde halen mevcut olan caminin adı Sultan Alaaddin Cami'dir.

<sup>127</sup>Porsuk Ovası'nın eski adları Thymbres, Timbris veya Tembrogios olarak bilinmektedir.

<sup>128</sup>Kibele kültü; Antik Akdeniz dünyasının dinsel yaşamının en bilinen ve Kybele veya Cybele olarak adlandırılan Ana Tanrıça kultüdür. MÖ 8.-6. yüzyıllar arasına tarihlenmektedir. Kibele kultünün asıl vatani Orta ve Kuzeybatı Anadolu'da konumlanan Frigya (Phrygia) bölgesidir (Roller, 2018).

Roma'ya taşınmıştı<sup>129</sup>. Burada ayrıca bir akropolis ve güneyde ise şehrin merkezi, tiyatro kalıntıları ve mezarlar yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 161).

Baedeker, demiryolu üzerinden devam ettiği bu önemli noktada, Sakarya Nehri'nin (Sangarios) diğer tarafında Frigya'nın en önemli şehirlerinden biri olan eski Gordion'un yer aldığını yazmaktaydı. Burada Perslilerin Sardes Kral Yolu, Satrapen'in köşkü ve Büyük İskender'in kışlığı yer almaktaydı, ancak daha sonra önemini yitirmişti. Şehrin tepesinde yer alan sayısız irili ufaklı küçük mezarlık, Frigya Krallığına aitti ve Baedeker bunların trenden açıkça görüldüğünü belirtiyordu. Demiryolu üzerinden ilerlerken arkeolog Gustav Körte'nin kazılarında oluşan kazı alanları da dikkati çekmekteydi. Buluntular İstanbul'da ve Berlin'deydi (Baedeker, 1905, s. 162). Baedeker'in Körte'nin buluntularından bahsetmesine rağmen, Gustav Körte'nin kardeşi Alfred Körte seyahatnamesinde bu güzergâhta Gordion'dan bahsetmemişti. Zira Körte'nin seyahat ettiği 1893-1895 yıllarında Gordion antik kenti keşfedildiği halde kazılar ancak 1900 yılında başlayacaktı.

Eskişehir'den Ankara'ya giden demiryolu güzergâhı, Körte'nin seyahatnamesinde “hiçbir çekiciliği olmayan bir yol” olarak betimlenmekteydi. Körte, uzun süre tepelerle çevrili ovoidan geçtiklerini, Porsuk Çayı'ndan Gümüşlü Çayı'na geçtikten sonra Ankara'ya geldiklerini bile fark etmediklerini yazmıştı. Bu yoldaki fakir köyler arasında mesafeler çok uzaktı ve seyahat eden kişinin görebileceği en modern binalar, istasyonlar ve tren kontrol merkezleriydi. Bunların çatıları ve duvarları aydınlatmalarla donatılmıştı. Körte, köyler arasındaki uzun mesafeleri “bakir durumda ve insan yoksunu” olarak betimlerken trenden bakan çıplak gözün dahi görebileceği antik kentlerin üzerini örten tepelere, yani höyüklerle şöyle dikkat çekiyordu:

Burada Bizans döneminden kalma şehirler varmış, bu yapılar özellikle de Roma Döneminde inşa edilmiştir, bu toprağın düzgün ekim ve ozenli sulama ile bugün dahi zengin ürün vermesi şaşılası bir durum değildir (Körte, 1896, s. 6).

Baedeker, Eskişehir'den Kütahya'ya giden demiryolu hakkında bilgi verirken bu seyahat için bir gün ayırmaya değmeyeceği görüşündeydi. Demiryolunun güney kolu

---

<sup>129</sup>MÖ 189 tarihindeki Batı Anadolu'da Sipylus (Yamanlar) dağı yakınında Magnesia ad Sipylum'da (Manisa), Romalılar ile Suriye Helenistik Devleti (Seleukos'lar-Kral III. Antiokhos) arasında bir savaş yaşanmıştır. Savaşın hemen ardından Roma ordusu, bu savaşta III. Antiokhos'a yardım ettikleri için Galat'ları cezalandırmak üzere Anadolu içlerine doğru harekete geçmiştir. Roma generali Pessinus'a (Sivrihisar /Ballıhisar) vardığında buradaki Büyük Ana tanrıça Kybele'nin rahipleri tarafından coşkuyla karşılanmıştır. Kybele, MÖ 204 yılında Pessinus'dan alınıp Roma'ya götürülmüştür (Çapar, 2017, s. 168).

başlangıçta Porsuk Ovası'ndan yukarıya doğru devam etmekteydi. Solda bir köy ve yüksekte ise eski Osmanlı kalesi Karacaşehir'in kalıntıları yer almaktaydı. Kireçtaşından oluşan tepelerin içinden geçilerek nehir üzerinden devam edildiğinde 24 km sonra Gökçekısıık'a ulaşılmaktaydı (rakım 830 m). Baedeker, Gökçekısıık'ın sağında bir köyün ve kayalarda daha önce barınma amacıyla kullanılmış mağaraların olduğunu yazmaktaydı. O dönemde yeni yapılmış olan yoldan, Porsuk üzerinden güneybatıda Aşidere Ovası'na gidilmekte, ormanlık bir tepeden geçilerek, köprüler, kavşaklar ve üç tünel aşılarak 46 km sonra Sabuncupınar Köyü'ne varılmaktaydı (rakım 955 m). Bölgedeki kumtaşı tepeleri özel şekillere sahipti. Ayrıca Kütahya'ya giden yan demiryolu hatları bulunuyordu, her yöne her gün bir tren kalkıyordu. Eskişehir'den Kütahya'ya seyahat ise bir gün sürüyordu (Baedeker, 1905, s. 164).

### ***Yapılar***

Seyahatnamelerde Eskişehir ve ilçelerinde yer alan ve bugün dahi önemini koruyan bazı yapılar dikkati çekmişti. Bunlar Eskişehir'deki istasyon binası, Kurşunlu Cami, Hacı Alaeddin Cami ve Seyitgazi ilçesinde Seyyid Battal Gazi'nin türbesiydi.

Seyahatnamelerin yazıldığı döneme ait Eskişehir'in göze çarpan yapılarından biri istasyon binasıydı (Görsel 7) (Eisenstein, 1912, s. 93). İstasyon binası yakınındaki cer atölyeleri ve üç bölümden oluşan yapısıyla karakterize bir özellik göstermekteydi. Şehrin yukarı kısmındaki mahalle, 1903 yılında ağır bir yangından sonra yerleşime açılmıştı (Baedeker, 1905, s. 161). Mordtmann Eskişehir'de eski Dorlion'da bazı rölyefler ve yazıtlar bulduklarından bahsetmiş, 1850'lerdeki Eskişehir'i iki bölüm halinde betimlemişti. Bunlardan biri yüksek ovanın ucundaki yerleşim yeri, diğeri şehrin merkeziydi. Bu iki bölüm birbirinden taş bir kanal ile ayrılmaktaydı (Mordtmann, 1925, s. 549). Baedeker de şehrin merkezinde dükkânların, kükürtlü kaynak sularının olduğu hamamların, kahvehanelerin ve yeni istasyon binasının bulunduğu bahsediyordu. Şehirde görkemli olmayan yedi-sekiz adet cami vardı (Baedeker, 1905, s. 161; Mordtmann, 1925, s. 549). Bunların arasında 1517 yılında tamamlanan, ancak Baedeker'in 1515 yılından kalma olduğunu yazdığı Kurşunlu Cami ve daha da eski olan Hacı Alaeddin Cami<sup>130</sup> yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 161). Grunzel ise şehirde, Müslüman halk tarafından çok kullanılan ünlü sıcak suların bulunduğu yerde Geç Roma Dönemi'nden kalma eski bir binanın yer aldığını anlatmaktaydı. Buradaki suyun sıcaklığı

---

<sup>130</sup>Alaaddin Cami, 1267 yılında III. Gıyaseddin Keyhüsrev zamanında yapılmıştır.

yaklaşık 40 R<sup>0</sup>'ydi (40°Ré= 50.00°C), suyun hafif tuzlu ve kükürtlü bir tadı vardı (Grunzel, 1897, s. 26).



**Görsel 4.8.** *Eskişehir İstasyon Binası*

**Kaynak:** *Eisenstein, 1912, s. 95.*

Baedeker, Anadolu demiryolları ile Eskişehir'e kadar giden yolu, antik dönem kalıntıları ve özellikle Selçuklu sanatı için kayda değer bulmuştu. Selçuklu döneminden kalma bu eserler Eskişehir'de olduğu gibi Ankara ve Konya'da da iyi korunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 156). Körte, Selçuklular zamanında Anadolu'nun iç taraflarında insana verilen değer ve önemin arttığını belirtmekte ve Selçuklu yapılarından şöyle bahsetmekteydi (Körte, 1896, s. 27):

Eskişehir'de şehrin yakınındaki Sarısu üzerindeki köprüye baktığım zaman, sadeliği ve dikkörtgen cephelerinde kullanılan üstün teknik bilgisi ile Selçuklu döneminin mimarisi göze çarpmaktadır. Güneye doğru ilerleyince Seyitgazi'de aynı mimariyle inşa edilmiş anlamlı bir anıta rastlanmaktadır. Dik bir tepe üzerinde şehrin üst kısmında dervişlerin tekkesi görünmektedir, bu bina Alâeddin Sultan tarafından Arap kahraman Battalgazi anısına inşa edilmiştir. Birçok kez çökmüş ve kötü biçimde restore edilmiş olsa da gelişigüzel büyüklü küçüklü kubbeleriyle, salonları ve minaresiyle halen çok büyüktür ve tablo gibi görünmektedir (Körte, 1896, s. 27).

Seyitgazi'deki "görmekli türbeden" Baedeker de bahsetmekteydi. Baedeker, Seyitgazi'nin (Nakoleia) Eskişehir'den atla dört buçuk saat mesafede, güneydoğu yönünde, Seyitsu yakınında bulunduğunu, 120 m rakımlı şehrin yukarısında Sultan Alaeddin tarafından inşa ettirilen bir türbenin yer aldığını belirtmekteydi. Mağripli yapı tarzındaki bu türbede Seyyid Gazi isimli kahraman dört metre uzunluğundaki bir tabut içerisinde defnedilmişti. Yanında bir sarnıç yer almaktaydı, muhtemelen buraya

“prens” de defnedilmişti, kendisi efsaneye göre onu kazara öldürmüştü<sup>131</sup> (Baedeker, 1905, s. 161). Seyyid Battal Gazi’den Körte de şu şekilde bahsediyordu:

Üç saat uzaklıktaki Kırk-Kız Dağı<sup>132</sup> adındaki bir dağın yanından geçerken, bana Selim Çavuş şunu anlattı: “Burada kırk kız kardeş yaşarmış ve Battal için halı dokurlarmış, şimdi dağın içerisinde yaşıyorlarmış.” Alâeddin Sultan tekkeyi inşa ettiği zaman da o bölgede iyi biliniyormuş, oysa bugün Anadolulular için Selçuklu ismi dışında her şey yabancılaşmıştır (Körte, 1896, s. 28, 29).

Seyahatnamelerde de görüldüğü gibi Eskişehir seyyahlar için ilgi çekici bir şehir olmuştur. Şehrin tarihi çok eskilere dayanıyordu. Seyyahlar, Selçuklu ve Osmanlı Dönemi eserlerinden çok Dorlion, Pessinus gibi antik kent kalıntılarına daha fazla dikkat çekmişti. Bunun nedeni Eskişehir’de Selçuklu ve Osmanlı döneminden kalan çok fazla eserin olmamasıydı. Seyyahların bu şehirde dikkatini çeken diğer bir nokta lületaş çıkarma işlemiydi. Buradaki süreci dikkatlice gözlemlemişler ve detaylı bir biçimde kaleme almışlardı. Diğer bir nokta ise özellikle Alman ve Avusturyalı olmanın gururunu yaşadıkları demiryolları idi. Eskişehir’i diğer istasyonlardan farklı kılan unsur, cer atölyelerinin burada olmasıydı. Burada çalışan birçok Avrupalı, aileleri ile birlikte bir Avrupa mahallesi oluşturmuştu. Bunun yanı sıra Balkanlar’dan, Kafkasya’dan, Kırım’dan gelen Müslüman göçmenler de şehri çok kültürlü bir yapıya kavuşturmuştu. Şehrin doğal yapısı ise özellikle Bodemeyer ve ekibi tarafından detaylıca incelenmiş ve burada yeni böcek türleri keşfedilmişti.

#### 4.5. Seyahatnamelerde Bursa

Bursa, incelenen seyahatnamelerde, en detaylı bilgilere ulaşılan şehirlerden biridir. Bunda demiryolu ve karayolu ulaşımı yanında denizyolu ile de ulaşılabilen şehirlerden olması etkiliydi. Bursa’nın ilçelerinden Mudanya, İstanbul’dan gelen vapurların istasyonu konumundaydı. Şehrin yanında yer alan Uludağ, doğal çekicilikleriyle seyyahların ilgisini çekmişti. Ayrıca ipek böcekçiliği endüstrisinin yoğun olarak geliştiği şehir de Bursa idi. Bitinya’nın beş şehrinden biri olması, Osmanlı Devleti’nin ilk başkenti olması ve 1365 yılında devletin merkezinin Edirne’ye taşınmasına kadar Osmanlı hükümdarlarının burada yaşamış olmaları da Bursa’yı tarihsel bakımdan da önemli

<sup>131</sup>Bu bilginin doğruluğu, Seyit Battal Gazi hakkında yazılan kaynaklarda desteklenmemektedir. Çünkü Seyit Battal Gazi, eşi Elenora’dan önce vefat etmiştir. Elenora’nın, Seyit Battal Gazi’nin vefatından sonra bile memleketine dönmemesi, ona duyduğu engin sevgi ve bağlılığın göstergesi şeklinde yorumlanmıştır (Küçükcan, 2009, s. 21).

<sup>132</sup>Kırkız Dağı bugün Eskişehir ili, Seyitgazi ilçesi, Doğançayır Beldesi’nin yanındadır.

kılıyordu. Osmanlı hükümdarlarının yaptırdığı yapılar seyyahların detaylı kaleme aldığı unsurlardandı. Çalışmada Tarihsel, Toplumsal ve Kültürel Yapı başlığı altında, Bursa'nın incelenen dönemdeki nüfusunu oluşturan halkın demografik yapısı, Bitinya ile başlayan ve Selçuklular, Bizanslar ve Osmanlılar ile devam eden tarihi, seyyahların ziyaret ettiği yerlerde karşılaştığı yerli halk ile iletişimlerine dair bilgilere yer verilecektir.

#### **4.5.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı**

Bursa, 1453 yılında İstanbul fethedilmeden önce, Osmanlı hükümdarlarına ev sahipliği yapmıştı. Baedeker'in seyahatnamesini yazdığı tarihte (1905) Bursa, Hüdavendigar vilayetinin başkentiydi. Ayrıca bir Rum ile bir Ermeni Başpiskopos'un, bir Ermeni Katolik Piskopos'un ve bir Haham'ın bulunması ile farklı dini önderin de yerleştiği kent olmuştu (Baedeker, 1905, s. 141). Kete, Eski Dağ, Trilye ve Siği köylerinin yer aldığı bir kaza olan Bursa'nın nüfusu 1850'li yıllarda 128 beldede 64.087 Müslüman, 27.133 Rum, 9.243 Ermeni, 2.007 Yahudi ve 447 Çingene olmak üzere toplam 102.907 kişiydi (Mordtmann, 1925, s. 302). Baedeker'in bildirdiğine göre ise şehrin nüfusu 1453 yılından önce 100 binin üzerindeydi; şehir geniş bir bölgeye yayılmıştı. On dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında nüfus 70 bine, hatta 35 bine düşmüştü (Baedeker, 1905, s. 141). Türk-Rus Savaşı sonunda (1878) Balkan Yarımadası'ndan gelen Müslüman göçmenlerin yerleşmesiyle nüfus tekrar 80 binin üzerine çıkmıştı. Nüfusun üçte ikisini Türkler, geriye kalan kısmını ise Ermeni, Rum ve Yahudiler oluşturmaktaydı. Avrupalı kolonilerin sayısı Bursa'da çok fazla değildi (Baedeker, 1905, s. 141).

Mordtmann, Bursa'nın ilçesi olan Mudanya'yı "diğer Türk yerleşim yerlerinin tümünde olduğu gibi yoksulluğun izlerini taşıyan oldukça önemsiz bir yer" olarak tanımlamıştı. 1850'lerde Mudanya'nın halkı Rum ve Türklerden oluşmakta olup Rumların sayısı daha fazlaydı (Mordtmann, 1925, s. 4). Baedeker de 1900'lerde Mudanya'nın nüfusunu, çoğunluğu Rumlardan oluşan 6.000 kişi olarak bildirmekteydi (Baedeker, 1905, s. 139). Mudanya, Kolofonlu Myrleia tarafından kurularak daha sonra Bitinya Kralı I. Prusias'ın karısı Apamea'nın adını almıştı (Baedeker, 1905, s. 139; Mordtmann, 1925, s. 2). Bursa'nın diğer bir ilçesi Yenişehir ise yaklaşık 5.000 nüfusluydu (Eisenstein, 1912, s. 91). Eisenstein, Yenişehir'i "küçük ve anlamsız bir şehir" olarak tanımlamıştı. Yenişehir, 1299 yılından Bursa'nın 1326 yılında fethine kadar Osman Bey'in yaşadığı yer (Eisenstein, 1912, s. 91) olması bakımından önemliydi.

Mordtmann'ın seyahatnamesinde Bursa'nın diğer yerleşim yerleri hakkında da bilgilere ulaşıldı. Nilüfer'in yakınlarında bulunan Çamlıca'nın nüfusu çoğunlukla Manililerden<sup>133</sup> (*Mainoten*) oluşmaktaydı. On iki haneli köyün geçim kaynağı ipek üreticiliğiydi. Manililer önceki yüzyılda ülkelerindeki zulümden dolayı göç etmişler ve buraya yerleşmişlerdi; burada toplam dokuz köyleri vardı. Çamlıca'da yapılan kilisenin Mordtmann'a göre "dostça bir görüntüsü vardı ve dış görünüşü ile halkın oldukça varlıklı olduğu fikrini veriyordu" (Mordtmann, 1925, s. 9). Bursa'nın diğer bir ilçesi Gemlik'in nüfusu ise yaklaşık 3.000 kişi olarak belirtilmişti (Mordtmann, 1925, s. 286). Mudanya'dan bir saat uzaklıkta yaklaşık 400 haneli büyük bir Rum köyü olan Kumyaka<sup>134</sup> (*Siği*) bulunmaktaydı. Kumyaka'da "Türk azınlık" için bir de cami vardı. Yine büyük bir Rum köyü olan Trilye'de (*Triglia*) 20'si Türk 500 hane yaşıyordu. Mudanya'dan dört saat uzaklıkta bulunan Yalıçiftlik'te sadece Rumların yaşadığı yaklaşık 100 hane vardı. Yalıçiftlik, adının ifade ettiği gibi deniz kenarında değil, denizden yarım saat uzaklıkta bulunmaktaydı. Mordtmann, Eşkel'in (*Jeskele*) 60 haneli bir Türk köyü olduğunu, Küçük Eşkel kısmında Rumların yaşadığını, ancak daha sonra bunların Yalıçiftlik'e göç ettiklerini yazmıştı (Mordtmann, 1925, s. 5, 6). Mordtmann'ın gözlemlerine göre "Yalıçiftlik ve Eşkel'deki küçük yerlerde Rum, Rum olarak kalıyor ve kendini Rum sayıyor, Türk, Türk olarak kalıyor ve kendini Türk sayıyordu" (Mordtmann, 1925, s. 7). Orhaneli ilçesine bağlı Argın köyünde ise yaklaşık 40 ev yer alıyor ve burada Müslümanlar yaşıyordu (Mordtmann, 1925, s. 312).

### **Tarihi**

Bursa (*Prusa ad Olypūm, Brussa*) Mordtmann'ın verdiği bilgilere göre eski Bitinya'nın beş ana yerleşim yerinden biriydi. Mordtmann, Bursa'nın Osmanlı Devleti'nin en güzel şehirlerinden biri olduğu kanısındaydı (Mordtmann, 1925, s. 291). Doğası öne çıkan Bursa ve çevresine ilk yerleşimler iç kale bölgesinde başlamıştı ve muhtemelen eski tarihlere kadar uzanmaktaydı (MÖ VI yy). Baedeker, şehrin kuruluş tarihinin MÖ 185 civarı olduğunu ve Prusa adının, muhtemelen "yanlışlıkla" bu bölgenin bir zamanlar ait olduğu Bitinya Kralı I. Prusias'a dayandığını belirtmekteydi. Hannibal'ın bir zamanlar buraya sığınmak isteyince I. Prusias'ın bu şehri kurmuş olabileceği

---

<sup>133</sup>Maniots veya Maniates (Rumca: Μανιάτες), Rumistan'ın güneyindeki Mora Yarımadası'ndaki Mani Yarımadası'nın (Laconia) sakinleridir.

<sup>134</sup>Kumyaka'nın Osmanlı dönemindeki adı Siği olarak geçmektedir. Bu kitapta Siki olarak bahsedilen köyün Kumyaka olduğu düşünülmektedir.

düşüncesindeydi. Burayı Mitridat ile yapılan savaşta kralın başkomutanı ele geçirmişti. III. Nikomedes'in vasiyetnamesiyle tüm kraliyet gibi Bursa da Romalılara geçmiş (MÖ 74), ancak Nikea (İznik) ve Nikomedeia (İzmit) önemini hiçbir zaman kaybetmemişti. Trajan isimli Kral'ın hükümdarlığında Bitinya'nın görevlileri hamam ve bir kütüphane kurmuşlardı (Baedeker, 1905, s. 141). Bursa'nın Bitinya şehirlerinden biri olduğunu vurgulayan ve şehrin kalıntılarının dahi artık var olmadığına dikkati çeken Mordtmann, bu yok oluştan dolayı Türklerin suçlanamayacağına işaret etmiş ve şöyle söylemişti:

Bursa, tüm Bitinya kentleri gibi, eski Bitinyalıların, sahip oldukları konuma göre şehirlerini, kendi yaşama kabiliyetlerini güvence altına alacak biçimde kurduklarına dair deliller sunmaktadır. Tüm Bitinya'da herhangi bir şehir kalıntısı görülmemektedir, yani şimdi tamamen veya kısmen bakir olan eski şehirleri Türkiye'de diğer bölgelerde şu anda rastlandığı gibi ve yıkılması suçu da kesinlikle tümüyle Türklere yüklenemez (Mordtmann, 1925, s. 300).

Baedeker'in seyahatnamesindeki bilgilere göre 10. yüzyılda "Araplar" Bursa'yı ele geçirerek yıkmışlardı ve burası 1097 yılında Selçukluların eline geçmişti. Ardından IV. Haçlı Seferi başlarken şehir, Bizans ve Romalıların işgali sonrasında tekrar Theodor Laskaris'in eline geçmiş, kale onun zamanında yenilenmişti (Baedeker, 1905, s. 141). Mordtmann, Osmanlı Devleti'nin kurulmasını İstanbul'da hüküm süren Paleologos Hanedanı'nın "beceriksizliğine" bağlamaktaydı. Orhan Bey'in Bursa'yı onlardan nasıl "kaptığını hiçbir şey yapmadan seyretmeleri" de Mordtmann'a göre bu beceriksizliğin en büyük kanıtıydı. Hatta bu konuda Orhan Bey'i ihanetle suçlasa da şehri geri almak için hiçbir karşıt harekette de bulunmamışlardı. Kral Andronikos ve aynı adı taşıyan torunu birbiriyle savaşmışlar ve bütün imparatorluk iki düşman tarafa bölünmüştü. Bursa'nın yeniden fethedilmesini düşünmek yerine onlar yıllarca kendi iç kavgalarını sürdürmüştü. Kantakuzen eski hükümeti suçlamış, ama o da çözüm bulmamış, aksine o ve İmparatoriçe annesi Orhan Bey'in iyi ilişkiler kurmak için gösterdiği çabaları geri çevirmemişti. Sonrasında Kantakuzen kızını Orhan Bey'in haremine göndermişti. Yüz yıl sonra Devlet Danışmanı II. Johannes, Paleologos ve Konstantin Dragoses Hanedanı bu çaresizlikten dönmek için boşuna çabalamışlardı (Mordtmann, 1925, s. 291). Mordtmann, Anadolu'daki antik kentlerin yıkılmış olmasıyla ilgili "öz eleştiri" yaparken Bursa'nın ayakta kalma başarısını da şöyle aktarmıştı:

Kim onları Kyzikos'u, Truva'yı, Ninova'yı, Babil'i, Palmira'yı, Heliopolis'i yıkmakla suçlayabilir ki? Kyzikos hariç neredeyse tümü, öyle bir düzenlenmişti ki, onları yeniden yapılandırmak ulusal ekonomi açısından tam bir delilik olurdu. Bursa ise buna karşılık daha canlı ve halkların gücü daha yüksekti. Bizans Kralı tarafından ihmal edilmiş, öncelleri



tarafından suiistimal edilmiş, Paleologos Hanedanı tarafından neredeyse tamamen yalnız bırakılmış vaziyetteydi. Ancak buna rağmen Osmanlıların konaklaması için bir yüzyıl dayanacak güçteydi. Sultanlar yaşam alanlarını İstanbul'a kaydırıktan sonra Bursa, İmparatorluğun ticari açıdan hareketli ve çalışkan bir şehri olarak varlığını sürdürmeye devam etti. Son yıllarda Bursa sert bir sınavdan geçti, ama yukarıdaki istatistiksel veriler<sup>135</sup>, kolera, deprem, üzüm hastalığının ve savaşın (bu Bursa'yı da dolaylı olarak olumsuz etkilemişti) yine de sakinlerin çalışkanlığını, işini ve sanayisini engelleyemediği görülmektedir (Mordtmann, 1925, s. 300).

Baedeker'e göre Bursa, Osman Bey burayı (1299-1326) yaklaşık on yıl boyunca işgal ettikten sonra 1326 yılında Osmanlı Beyliği'nin egemenliğine geçti. Osman Bey ölmeden kısa süre önce şehri ele geçiren oğlu Orhan Bey (1326-1363) zamanında Bursa, Osmanlı padişahlarının en ihtişamlı konutlarından biri oldu. Bursa, Balkanlar'daki ve Macaristan'daki şiddetli savaşlar boyunca 1453 fethedilinceye kadar da başkent olarak kaldı (Baedeker, 1905, s. 141). Eisenstein da seyahatnamesinde Baedeker gibi Bursa'nın 1326'da Osmanlıların eline geçtiğini yazarken, şehrin tarihi üzerine bilgilere de yer vermişti.

Bursa, Osmanlı Devleti'nin gelişimi üzerine yazılan yazılara göre 1326'da Osman Bey tarafından fethedilmiş ve buraya yerleşilmiştir. Sırasıyla şu padişahlar Bursa'da yaşamıştır: Orhan Bey, 1. Murat, 1. Bayezit, 1. Mehmet ve 2. Murat. Bu padişahların mezarları da oradadır. Şehrin yanından geçen Nilüfer Çayı, adını babası Osman Bey'in Bilecik'i fethi sırasında oğlu (Orhan Bey) için aldığı (kaçırdığı) Bilecik komutanının kızı ve Orhan Bey'in karısı olan Nilüfer Sultan'dan almıştır. Bu vesileyle de Orhan Bey'in 60 yaşındayken Bizans tahtına entrikalarla geçen İmparator Kantakuzinos'un genç kızıyla İmparator tarafından barış yemini olarak evlendiğinden bahsetmek gerekir (Eisenstein, 1912, s. 78-79).

Eisenstein'a göre Osman Bey topraklarını genişletmeye devam etmiş, Yenişehir'i Osmanlı Beyliği'nin başkenti yapmıştı. 1316-1326 yıllarından itibaren Anadolu'da en güçlü Bizans Kalesi olan İznik'i ele geçirmiş, 1326 yılında da başkenti Bursa'ya taşımıştı. Ondan sonra Türkler Osmanlı adını almıştı (Eisenstein, 1912, s. 67).

### ***Bursa ve Çevresinde Yaşayanlar***

Bursa ve çevresini 1850-1859 yılları arasında adım adım gezen Mordtmann'ın seyahatnamesinde, orada yaşayanlar hakkında bilgilere rastlandı. Seyahatlerinde Mordtmann'a sadece iki kişi eşlik etmişti. Birisi İstanbul'da iken sağladığı ve Türkçeden

---

<sup>135</sup>Mordtmann'ın burada bahsettiği istatistiksel veriler, Ekonomik Yapı başlığı altında ele alınmıştır.

başka dil bilmeyen elçilik kavası<sup>136</sup>, diğeri de Bursa’da parayla tuttuğu, anadili Rumca dışında sadece çok gerekli durumlarda birkaç kelime kırık Türkçe konuşabilen bir sürücüydü (Mordtmann, 1925, s. 2). Anadolu’da halkın bir yabancıyı seyretmek, yabancıya daha fazla ilgi göstermek, onu daha iyi ağırlamak istemeleri Mordtmann’ı şaşırtmıştı. Örneğin, Mudanya’da Mordtmann ve yanındakiler seyahat hazırlığı yaparken, insanların yapacak fazla işi olmadığından ve onları dikkatle seyrettiklerinden bahsetmişti. Mudanya’da kahvehanenin önünde otururken, biraz bir Avrupalı görmek, biraz da çalışan iki mihmandarı izlemek için orada bulunan bütün halkın Mordtmann’ın etrafına doluşması ona tuhaf gelmişti. Yalıçiftlik’te ise onu Fransız’a benzettikleri için Köy Muhtarlığı’nda daha iyi ağırlandığını iddia etmekteydi. Köy muhtarının, ailenin diğer üyelerinin yalnızca ona hizmet etmesi için yönlendirmesini de bu sebebe bağlamıştı (Mordtmann, 1925, s. 5, 6).

Eşkel’de, sabahın erken saatleri olmasına rağmen kahvehanenin çoktan dolmuş olması da Mordtmann’ı şaşırtmıştı. O gün Mordtmann’ın esprili bir günü olmalıydı ki olayları biraz da alaycı bir dille benzetmeler yaparak anlatmıştı. Köyün ileri gelenleri “Roma senatörleri gibi fildişi çubuklu kürsü şeklinde koltuklarda<sup>137</sup>” değil, bilakis ellerinde nargile, küçük taburelerde oturmuşlardı. Mordtmann, kahvehanede oturanların onu önemsemediğini yazmış ve bu durumu Romalı senatörlerin Brennus’a ve onun kaba Galyalılarına cevap vermeye değmemesine benzetmişti.

Köye geri döndüm. Bununla birlikte onları hareketlendirecek sırrı keşfettim. Bunların eşlerine bir sabah ziyaretinde bulunmaya ve yatakta sürpriz yapmaya niyetlenebildiğim için, hepsi beni kovalamak için yerlerinden fırladı. Bütün nargileler ortadan kalktı, bu çok ciddi adamlar birden konuşkan oldu. Ben de bütün sorularıma cevap aldım ve nereye dilersem bu adamlar bana eşlik etmeye gönüllü bir rehberden daha fazla gönüllü oldular. Aradığım şeyi az önce bulduğum için onların bu hizmetine ihtiyacım kalmadı (Mordtmann, 1925, s. 7).

Eisenstein’in seyahatnamesinde Bursa’nın toplumsal yapısı üzerine ilgi çekici bir detay yer almaktaydı. Eisenstein, Bursa yollarında Türk kadınlarının da ata bindiğini, bazen çocuklarını da yanlarına aldıklarını anlatıyordu. Bir at hem kadını hem erkeği taşıyordu. Kadınlar erkeklerin yerini alıyordu. Seyahatnamesinde buna dair fotoğraf da mevcuttu (Görsel 4.9) (Eisenstein, 1912, s. 87-90). Bir diğer detay ise az sayıda da olsa Türk kadınlarının ve kızlarının ipek üreticiliğinde Rum ve Musevi halkla birlikte

<sup>136</sup>(1) Elçilik veya konsolosluklarda görev yapan hizmetli (2) Banka, patrikhane, otel vb. yerlerde hizmetli veya koruma görevlisi (3) Elçilik ve konsolosluklarda koruma görevlisi (Türk Dil Kurumu, 2018).

<sup>137</sup>Kürsü koltuğu, eski Roma’da en üst düzeydeki memurların oturduğu koltuk, Latince sella curulis, sella = koltuk, sandalye ve curulis’tir (Duden, 2018).

çalışmasıydı. Bu atölyelerde erkekler tarafından denetlendikleri halde Türk kadınlarının istisnai bir biçimde örtünmemeleri de Eisenstein'ı şaşırtmıştı (Görsel 4.9) (Eisenstein, 1912, s. 82).



**Görsel 4.9.** *Bursa'da Bir İpek Atölyesi*

**Kaynak:** Eisenstein, 1912, s. 87.

Çamlıca'da Manililerin yaşadığı köye giden Mordtmann, köyü “bulduğu ilk yere bakmadan oturacak kadar” temiz bulmuştu. Bu köyde bütün köy halkı çalıştığı için kahvaltılık bulma konusunda sıkıntı yaşamıştı. Köy halkından birine rastlamasını ise yine esprili bir dille şöyle anlatmıştı (Mordtmann, 1925, s. 9):

Daha da zor olan şey, kahvaltılık bir şeyler elde etmekti, olmadığından değil, bilakis kadınlar ve çocuklarla beraber bütün köy halkının tarlalarda çalışmasından dolayı idi. Nihayet Baucis'ini de yanına alarak bana kahvaltı getirecek sakat bir yaşlıyı yakalama şansını bulana kadar bir acemilikle karşılaşmadım. Baucis tavuk kızarttığı ve kahve pişirdiği sırada bana Philemon'un nasıl göç ettiğini anlattı. Yardım arayan göçmenler kalacak bir yer bulduğunda dönecek bir paşa tarafından itilen Kırmızı Etekli (Kral) Agesilaus'un Perslerle savaştığı yerde, 2000 yıl sonra aynı bölgede bulunmam kesinlikle kaderin bir cilvesiydi (Mordtmann, 1925, s. 9).

Mordtmann'ın seyahatnamesinde Üsküp'te yaşanan ve “Hristiyan zulmü” olarak bahsettiği bir olay oldukça etkileyiciydi. Buna göre Balkanlarda, Sırbistan'ın güney sınırındaki Üsküp yakınlarında yürüme mesafesinde olan ve şimdiye kadar İslamiyet'e dışarıdan bağlı olan, Türk isimleri koyan, camilere giden vs. Rumeli'deki üç belde, aniden 1846 yılı Mart ayında Katolik kilisesini kabul ettiklerini ilan etmişti. Üsküp Valisi böyle şeyleri hiçbir zaman kabul etmek istemiyordu ve 157 kişiyi (24 aile) Selanik'e gönderdi. Mordtmann'ın verdiği bilgilere göre 36 kişi yolculuk esnasında vahşice katledildi. Mudanya'ya gelmeden önce henüz gemi boşaltılmamıştı, bilakis herkes bir bota binmişti ve altı gün boyunca açık botlarda sürünmüşlerdi. Sonunda bottan indirilmişlerdi,

Mihaliç'e<sup>138</sup> yola çıkılmıştı. “Yiyeceksiz, ışıksız ve havasız sefil bir boşluğa kilitlenmişlerdi.” Bu esnada tifo ve dizanteri salgını baş göstermişti ve kısa sürede 27 insanın ölümüne sebep olmuştu. Ölenler hapishanenin kapısının önüne nefretle gömülmüştü. Ancak yolda çoğu katledilmiş ya da hastalıktan ölmüşlerdi. Zorlu bir yolculuktan sonra Mihaliç'e yönlendirilmişlerdi (Mordtmann, 1925, s. 16-17).

Mordtmann'ın bahsettiği bu olay sonrasında İngiliz elçi Sör Stratford Canning<sup>139</sup>, Alison, Dr. Dickson ve Dr. Nailer'i; Fransız elçisi Baron Bourqueney, Prusya Elçisi von Lecoq'un ile birlikte birkaç hemşireyi ve olayı soruşturmak üzere Kont von Perponcher ile Kont Dr. Rosen'ı Mihaliç'e gönderilmişti. Raporlar hazırlandı ve Hariciye Nezareti'ne sunuldu. Bakanlık bu raporun gerçekliğini reddetti ve Mihaliç'e Dr. Dickson ve Alison'un da eşlik ettiği bir memur gönderdi. Oysa Türk memurun raporu, tümüyle ilk raporları onaylıyordu ve pes etmekten başka seçenek kalmamıştı. Geriye kalan 77 Arnavut, Bursa çevresinde oturacak bir yer arama izni almıştı ve onlara günlük bir ekmek ve adam başı yarım pezo veriliyordu. Arnavutlar, dağın eteğinde Rum ipek üreticilerinin yaşadığı Bursa Ovası'nın kuzey tarafında yer alan Filadar'ı<sup>140</sup> beğendi, ancak bu kez Rum Filadarlılar, Arnavutlara bir yer açabilmek için şartsız evlerini mülklerini sattılar. Bir yıl sonra kalanlar Selanik'e gönderildi. Mihaliç'te ölen Arnavutlardan 27'si ortak bir mezarlığa gömüldü (Mordtmann, 1925, s. 16-17). Bursa'nın toprakları, birçok göçmene yetecek derecede verimli ve bereketliydi.

#### 4.5.2. Doğal yapı

Çalışmada incelenen seyahatnamelerde Bursa'nın doğal yapısı ile ilgili bilgilere seyyahların ulaşım yolları üzerinde tasvir ettiği manzaralardan, çoğunlukla Mordtmann'ın seyahatnamesinden ve Baedeker'in önerdiği gezi rotalarından ulaşıldı. Doğabilimci Bodemeyer, Bursa ve çevresini araştırma gezisine dahil etmemişti. Baedeker, Bursa'nın koordinatlarını 26°40" doğu boylamı ve 40°31" kuzey enlemi

<sup>138</sup> Mihaliç, günümüzdeki Karacabey ilçesidir.

<sup>139</sup> Stratford Canning, önceden Viscount Stratford de Redcliffe (1786-1880) Bab-ı Ali'de İngiliz Büyükelçiliğinde kısa süreli aralıklarla görev alan orta yaşlı biriydi; bkz: *Eastern question* (Londra, 1881) başlıklı yazısı, benzer şekilde St. Lane-Poole tarafından 1888'de *Life of Viscount Stratford de Redcliffe* (Birinci bandı 1890'da) adıyla iki banttan oluşan hatıraları yayımlandı. – Karl Emil Gustav v. Lecoq (1799-1880) 1847'ye kadar İstanbul'da Prusya'yı temsil etti, 3 Ocak 1880'de Berlin'de öldü. – Wilhelm Graf v. Perponcher-Sedlnitzky (1819-1893) 1846-1850 yıllarında İstanbul'daki Prusya Elçiliğine elçilik sekreteri olarak katıldı. – Georg Rosen (1820-1893) 1844-1853 yıllarında İstanbul'daki Prusya Elçiliğinde çevirmen olarak görev yaptı, aynı zamanda “*1826 reform zaferinden 1856 Paris Antlaşmasına kadar Türklerin bir Hikâyesi*”ni yayınlayan emektar oryantalist (Mordtmann, 1925, s. 553).

<sup>140</sup> Filadar, Bursa'nın Osmangazi ilçesine bağlı bugünkü Gündoğdu Köyü'dür.

şeklinde vermişti<sup>141</sup>. Bursa, denizden 150 m yüksekte olup Uludağ'ın<sup>142</sup> kıyısındaydı (Baedeker, 1905, s. 141). Doğal güzellikleri ve görülmeye değer yapıtlarıyla önemli bir yerleşim yeri idi (Baedeker, 1905, s. 139). Nilüfer Çayı'nın beslediği araziler oldukça verimliydi. Eisenstein da Baedeker gibi Bursa'nın deniz seviyesinden yüksekliğini 150 m olarak gösterirken Mudanya'dan Bursa'ya giden demiryolu güzergâhını şöyle betimliyordu:

Mudanya'dan, Belçikalı bir şirketin çok iyi inşa ettiği demiryolu üzerinden, deniz seviyesinden yaklaşık 150 metre yükseklikte bulunan Bursa şehrine geldik. Demiryolu, öncelikle zeytinliklerin, dut ağaçlarının ve üzüm bağlarının arasından, daha sonra manda, sığır, at ve koyun sürülerinin otlatıldığı çoğunlukla ekilmemiş arazilerin içinden ve nihayet Nilüfer Çayı vadisinin verimli arazilerinin içine ulaşıyordu (Eisenstein, 1912, s. 77-78).

Baedeker'in seyahatnamesinde verdiği bilgilere göre Uludağ'ın kuzeybatı kısmında kuzeye doğru küçük bir yayla görünmekteydi. Bu yaylanın batı, kuzey ve doğu yönleri dikti ve sadece güney kısmında düz, su kaynağı olan bir bölge ile dağlık kısım birleşmekteydi. Bu yayla üzerinde antik şehir ve Türklerin eline geçtikten sonra iç kale yer almaktaydı. Kuzey, batı ve doğu tarafında Türk şehri vardı; derin yataklı iki dere, yani doğuda Gökdere ve batıda Cılımboz burayı üç parçaya bölüyordu. Şehre varmadan önce verimli, büyük oranda dut ekili alanlar vardı (Baedeker, 1905, s. 141). Mordtmann da dut ağaçlarından bahsetmiş ve Trilye'den Yalıçiftlik'e kadar Bursa'nın kıyı arazisi boyunca sadece dut ağaçları arasından geçildiğini yazmıştı. Muzal<sup>143</sup> (Gündüzlü) Köyü'nde de dut ağaçlarının varlığından söz ediliyordu (Mordtmann, 1925, s. 5, 67). Bu alanlar Nilüfer Çayı, Susurluk Çayı'nın (Rhyndakos) yan kolları ve bunlarla birleşen diğer çaylar tarafından sulanmaktaydı. Şehrin kuzeyi ve kuzeydoğusu ise Katırlı Dağı (1090 m) ile çevrelenmekteydi (Baedeker, 1905, s. 141).

Eisenstein, Bursa'nın iç taraflarında Gökdere Vadisi yakınlarındaki kanyon gibi muhteşem doğal güzelliklerin varlığından bahsetmişti. Gördüğü manzarada Uludağ'dan akan sular, bir kaya parçasına geldiğinde kırılmakta, taşların ve çıkıntıların üzerinden

---

<sup>141</sup>Bursa'nın koordinatları; enlem: 40.1885 ve boylam: 29.0610 şeklindedir (Türkiye Koordinat Veritabanı, 2016).

<sup>142</sup>Bitinya Dönemi'nde Olympos olarak anılan Uludağ, Evliya Çelebi'nin seyahatnamesinde Cebel-i Ruhbân, Osmanlılar Dönemi'nde ise Keşiş Dağı olarak anılmıştır. Cumhuriyet Döneminde ise tıp tarihçilerinden Bursa doğumlu Dr. Osman Şevki Bey'in Ankara'ya sunduğu önerinin Mareşal Fevzi Çakmak tarafından kabul edilmesi ile Uludağ adını almıştır (Yıldırım, 2013; Bursa'da Kültür, 2019).

<sup>143</sup>Yerel dilde Mursal (bkz. Karamürsel – *Qara Mursal*) (Mordtmann, s. 557). NOT: Mordtmann'ın Karamürsel olduğuna dair açıklama yapmasına rağmen, takip ettiği güzergâha göre Muzal Köyü; eski adı Osman Bey'in ordusundaki birlik komutanının adından geldiği düşünülen Mizal olup, zamanla Muzal adına dönüşmüştür. Günümüzde bu köy, İnegöl'e bağlı Gündüzlü Köyü'dür (<https://inegol-gunduzlu-oylat.tr.gg/>, Erişim tarihi: 14.08.2018).

çağlayarak Nilüfer Çayı'na dökülene kadar yokuş aşağı şelale oluşturmaktaydı (Eisenstein, 1912, s. 84). Mordtmann da 1850'lerde hem Nilüfer Çayı'nın o günkü durumundan hem de eski Daskylitis Gölü'nden<sup>144</sup> bahsetmekte, kurumuş olan bu gölün yerini tahmin etmeye çalışmaktaydı:

Nilüfer, Kete'den Balabancık'a kadar herhangi bir yere göre daha geniş değildi ve göl haritadan rahatlıkla çıkarılabilirdi. Ama bana Kylitisch (Daskylitis'i kastediyor olabilir) Gölü nerede diye sorulursa buna bir cevap veremem; bir yerlerde kesinlikle var, belki de hala var, ama yerini bilmiyorum<sup>145</sup>. Buna karşın bana gösterilen bölgede çok alçak olan Nilüfer'in aşırı sağanak yağışlar sonucunda önemli bir biçimde sık sık çekildiği söylendi ki neredeyse burasını eski Daskylitis Gölü'nün bir temsili olarak kabul etmeye razı olacağım, ama bu bölge şiddetle ormansızlaştırılmıştı; Agesilaus'un bulunduğu Daskyleion'daki görkemli parktan eser kalmamış; Yalıçiftlik ve Eşkel'de budanmış kısa dut ağaçları dışında civarda hiç ağaç görmedim; Çamlıca'ya giden yamaçta hala tek tük ağaçlar vardı. Muhtemelen bunun nedeni, gölün kuruması ve sadece yağışlı dönemlerde Nilüfer Çayı'nın taşması ve gölün eski yatağını kaplamasıydı (Mordtmann, 1925, s. 5).

Mordtmann, Demirtaş'ın<sup>146</sup> yanında Bursa ovasının Anadolu'da eşi benzeri olmayan bereketli bitki örtüsü başladığını belirtmişti. Gemlik'ten Demirtaş'a kadar sadece alçak ağaç türleri, birkaç cüce meşe, ladin, ardıç gibi ağaçlar bir orman oluşturmuştu. Uludağ'dan (*Olymp*) doğan ve bir sürü küçük dere ile güçlenen Nilüfer Çayı (*Nenufar veya Nilufer-Odryses*) tarafından sulanan Bursa Ovası'nda dut, üzüm, karpuz, mısır, buğday, tahıl, nar ve fındık yetişmekteydi. Burada daha önceden pirinç yetiştiriciliği yapılırsa da ipek yetiştiriciliği ile uygunsuz hale gelen iklimin daha sağlıklı olmasıyla bundan vazgeçilmişti. Bunun yanı sıra İstanbul ve çevresindeki gri, tozlu, soluk renkli selvi ağaçlarından çok daha farklı görünen selviler de Mordtmann'ın dikkatini çekmişti. Mordtmann, Demirtaş'tan Bursa'ya giden yolun ortasında, Nilüfer Çayı'nın kıyısında çok iyi bir arazinin, Bursa Valisi Sarım Paşa'ya (Sarym Pascha)<sup>147</sup> ait olduğunu da yazmıştı. Buradaki nehir bir taş köprü ile aşılabilmekte ve bu köprüden Bursa'nın evlerine kadar tropikal iklime dönüştüğü gözlenebilmekteydi (Mordtmann, 1925, s. 290).

---

<sup>144</sup> Manyas Kuş Gölü

<sup>145</sup>Daskylitis Gölü ve bulunduğu yer hakkında bkz. kaydedilmiş dört çalışma: Ch. Texier, a.a.O., II. Bant, s. 163ff. (Manyas Gölünü, Abuliond'u, ama Antik Çağ'da Artynia veya önceki adı ile Apolloniatis Limne'yi düşünmek), aynı şekilde W. Ruge, Petersmann'ın Bildirimleri, 38. Bant, 1892, s. 226a, ayrıca A. Philippson, Batı Anadolu'daki Seyahatler ve Araştırmalar (Gotha, 1914), s. 48f ve Richard Kiepert, Bitinyalı Daskyleion şehrinin ve Daskylitis Gölü'nün konumunun eski tarihe katkıları, V. Bant, s. 241ff (Leipzig, 1905) (Mordtmann, 1925, s. 553).

<sup>146</sup>Seyahatnamede *Demirdesch-Demirtasch* şeklinde yazılan Demirtaş, Bursa'nın Osmangazi ilçesine bağlı bir bucaktır.

<sup>147</sup>Sarım İbrahim Paşa (doğumu 1216/1801, ölümü 6. Zilhicce 1270=31 Ağustos 1853) mezarı İstanbul'da Haydar Paşa'dadır, bkz Osmanlı Sicilleri, III. Bant, s. 198 (Mordtmann, 1925, s. 565).

Yola devam ettiğinde gördüğü Hamamlı Köyü'nün güzelliği, Mordtmann'ı oldukça etkilemişti:

Gallus Nehri boyunca atla gittik ve Hamamlı Köyü'ne<sup>148</sup> doğru yola koyulduk. Bu köy, bu civarın doğal güzelliğinin bir bakıma doruk noktası ve bir ressam her yüz adımda bir, biri diğerine göre çok daha güzel olan resimler çizebilir (Mordtmann, 1925, s. 67).

Mordtmann anlatımlarına Gökdere ile devam etmişti. Ona göre Gökdere eşsiz güzelliğe sahipti ve buradan Bursa Ovası, Apollonia Gölü ve Marmara Denizi görülmekteydi. Ancak var olan az bir eğim, bu manzaranın görüntüsüne engel oluyordu. Devamında Tekfur Çayırı adı verilen bölgeye varılmaktaydı. Bu bölgede artık ağaçlar azalmakta ve tek tük “yamuk yumuk” çam ağaçlarına rastlanmaktaydı. Bölgede çalılar hakimdi. Kral Çayırı'nda ise yer yer büyük bloklar halinde granitlerin görüldüğünü yazan Mordtmann, söylentilere göre eski kral saraylarının birçok bölümünün buradaki granit bloklarla inşa edildiği bilgisini de paylaşmıştı (Mordtmann, 1925, s. 304). Yolun devamında Misi Dağı yakınlarındaki Kapukaya'dan sonraki yolu “korkunç bir patika” şeklinde tanımlamıştı. Buradaki bitki örtüsü neredeyse tamamen çam ve meşe ağaçlarından oluşmaktaydı. Mordtmann arada birkaç kayın ağacına rastlamıştı. Erindiler Köyü'ne geldiğinde ise etrafta volkanik yapılar görmüştü (Mordtmann, 1925, s. 308).

Mordtmann Bursa'yı İstanbul ile kıyaslamış ve suyun bolluğundan dolayı Bursa'nın İstanbul'dan üstün olduğunu belirtmişti. Ona göre Uludağ'dan gelen su mükemmel lezzeteydi (Mordtmann, 1925, s. 301). Mordtmann'ın gezdiği bölgenin devamında ise çıplaklık gittikçe artmakta ve sonrasında suyun gürül gürül aktığı bir nehre ulaşılmaktaydı. Suyun sesi uzaktan bile rahatlıkla duyulmaktaydı. Mordtmann burada içinde alabalık olan bir gölden bahsetmekteydi. Yolculuğunda deniz seviyesinden neredeyse 8000 fit yukarıya ulaştığında manzaranın güzelliğine vurgu yapmıştı. Uludağ yolundaki bitki örtüsü çok tipikti, yapraklı ağaçlar, çınarlar ve kestane ağaçları eşsiz güzelliğe sahipti. Tırmanma eğimi ise 30-35 dereceydi (Mordtmann, 1925, s. 304). Uludağ'ın zirvesi şiddetli fırtınalara maruz kaldığı için kar toplayıcıları kendilerini korumak için yer yer taş yığınları oluşturmuştu. Uludağ'ın florasını ise neredeyse zirveye kadar bir “dağ florası” şeklinde tanımlamıştı (Mordtmann, 1925, s. 305).

Mordtmann seyahatnamesinde faunaya dair çok fazla bilgi paylaşmamıştı. Ona eşlik eden kişiler av meraklısıydı. Onların keklik vurduğunu yazmıştı. Ayrıca Hadriani

---

<sup>148</sup>Yeni haritada Hamamlar (*Hammamlar*) yerine Hamamlı (*Hammamly*) adı kullanılmaktadır. Bkz: A. Philippon, belirtilen yerde: III. Bant, s. 95 (Mordtmann, 1925, s. 557).

antik kenti civarının, yaban domuzlarınca zengin olduğunu da bildirmişti. Yaban domuzları bu çevrede geceleri arazileri talan etmekte ve sakinler de gece yarısı ava çıkmaktaydı (Mordtmann, 1925, s. 309, 311). Bunun dışında Mordtmann, bir tepede bulunan Muzal (Gündüzlü) Köyü'nde ağaç kurbağası gördüğünü yazmıştı, ancak bu kurbağaya başka bir yerde rastlamamıştı (Mordtmann, 1925, s. 67). Uludağ ve çevresindeki Misya bölgesi için Mordtmann “bu bölgenin monografisini yazabilmek için jeoloji, botanik, zooloji, fizik, kimya, astronomi, coğrafya, tarih ve arkeoloji konusunda bilgi sahibi olunması gerektiğini ve bunun bir ömür sürebileceğini” belirterek buranın birçok konu kapsamında değerli bilgilere sahip olduğunu vurgulamıştı (Mordtmann, 1925, s. 305, 306).

Bursa, doğal sıcak suları ile bilinen bir şehirdi. Şehrin batısında Çekirge'ye kadar olan yerde bulunan ve Antik çağlardan bu yana kurulmuş olan termaller Eisenstein'in ilgisini çekmişti. Eisenstein'a göre Yeni Kaplıca hamamının suyu 78°C sıcaklığında idi, berraktı ve demir içeriyordu. Kükürtlü Kaplıcası'nın suyu da biraz kükürt içeriyordu ve suyun sıcaklığı 82°C idi (Eisenstein, 1912, s. 83). Doğal sıcak sular, Bursa'ya ekonomik açıdan pek fazla avantaj getirmemişti (Baedeker, 1905, s. 141). Bu başlık altında suyun doğal yapısına dair bilgi verilmiştir, kaplıcalar hakkında bilgi ise Altyapı ve Üstyapı başlığı altında ele alınacaktır.

#### 4.5.3. Ekonomik yapı

Seyahatnamelerde Bursa'nın ekonomik yapısı incelendiğinde en fazla bilgiye Grunzel ve Mordtmann'ın seyahatnamelerinde rastlandı. Bursa'nın ekonomik yapısı başta ipek yetiştiriciliği olmak üzere, üzüm, şarapçılık, tütün ve tahıllara dayanmaktaydı. İpekböceğinin yetişmesi için gereken dut ağaçlarının bol oluşu da bu nedenleydi. İpek üreticilerinin çoğu Bursa'da bulunduğu için çevresindeki ipek üretiminden dolayı da önemli bir yerleşim yeri idi (Eisenstein, 1912, s. 82). Şehrin ekonomisine katkı sağlayan bu ürünler, alt başlıklarda ele alınacaktır. Burada sayılan ürünlerin dışında Eisenstein, Mudanya'da birkaç pamuk ipliği ve yağ fabrikasının bacasını gördüğünü yazmıştı (Eisenstein, 1912, s. 77). Mordtmann ise Orhaneli ilçesinde bulunan Argın Köyü'nde çavdar, mısır, darı ve arpa üretildiğini (Mordtmann, 1925, s. 312), *Rhyndacus*'un (Mustafakemalpaşa Çayı) sol kıyısı boyunca da çevrede buğday, arpa, çavdar, mısır ve tütün ekilen tahıl alanları gördüğünü belirtmişti. Ancak çekirgeler ne yazık ki buradaki tahılları tüketmişlerdi (Mordtmann, 1925, s. 310). Argın Köyü'nde Müslüman halkın



arazi vergisi olarak 6500 pezo ödediğini belirten Mordtmann (1925, s. 312) genel olarak Bursa kazasında halkın arazi vergisi olarak 1.188.925 kuruş, vergi olarak 1.151.729 kuruş ve diğer harçlar için de 808.581 kuruş ödediği bilgisini paylaşmıştı (Mordtmann, 1925, s. 302).

Bursa Ovası'nın zengin bitki örtüsü, dut ağaçları ve üzüm bağları dışında daha değerli ürünler de sunmaktaydı. Bursa, kestane ve hule (hulu/hevli) adı ile anılan lezzetli bir çeşidi de olan şeftalisiyle ünlüydü. Bursa'da ayrıca güzel bir kazanç sağlandığından yasemin üreticiliği de yapılmıştı. Mordtmann, bahçıvanların, bu bitkinin kökünü sıkı bir şekilde sardıklarında düz durabildiğini, ancak filiz ve tomurcuk olmadan uzamasını sağladıklarında, hafif gövdelerinin düdük borusu yapımında kullanıldığını da yazmıştı (Mordtmann, 1925, s. 297, 298).

Mordtmann, tarımsal ürünlerin yanında ilginç bir iş kolundan bahsetmişti. Uludağ, İstanbul'un yakınındaki tek dağdı ve burada yılın tamamında kar vardı. Dondurma ve buzla soğutulmuş içecek tüketimi tüm yurttan yaygın olduğu için Uludağ'da her zaman kar toplayan ve bunları Bursa ve İstanbul'a gönderen insanlara rastlamak mümkündü. Ancak Mordtmann'a göre bu işi herkes yapamazdı, çünkü İstanbul'da bu işe özel görevliler bulunmaktaydı ve izin almak gerekmektedir. Göçebeler yazın Uludağ'daki yaylaya çıkıyor, kışın da daha alçaktaki bölgelere dönüyordu. Göçebeler gezginlere süt ve alabalık da satıyordu (Mordtmann, 1925, s. 304, 306, 311).

### ***Bursa'da İpek Üretiminin Gelişimi***

Mordtmann, 1850-1859 yılları arasında yaptığı seyahatlerde, ihracatı hakkında şimdiye kadar emin bilgilere ulaşmayı başaramamış olsa da Bursa'nın en seçkin geçim kaynağının ipek üreticiliği olduğunu vurgulamıştı. Verdiği bilgilere göre 550'li yıllarda rahipler Jüstinyen'e ilk kez ipekböceği yumurtaları getirdiğinde, Bursa'da dut ağaçlarının yetiştirilmesinde yararlandığına inanılmaktaydı. Marco Polo 13. yüzyılda Anadolu'ya girişinde ipek üretimini görmüştü. Bizanslılar her ne kadar şehrin gelişen durumu hakkında ipuçlarını ortaya çıkarsa da Bursa'daki ipek endüstrisinden bu dönemde "tek bir kelime" bile bahsedilmemişti. Mordtmann, Bizanslıların savaş ve kıyımlarla veya din çekişmeleri uğraşmaktan, ipek böcekçiliğine zaman kalmadığı kanısındaydı. Ardından gelen Türkoloji araştırmacılarının yazdıklarında da ticaret, endüstri ve kültürle ilgili herhangi bir not yer almıyordu. Ancak 1648 civarında Cihannuma (*Dschihan numa – Dünya aynası*) başlığı altında Dünya tasvirini kısmen Avrupa'nın kaynaklarına göre

toparlayan Türk coğrafyacı Kâtip Çelebi'de (*Kiatib Tschalebi*) kısa bir not vardı. Orada sayfa 658'de şöyle yazmaktaydı:

Bursa'nın nüfusu ipek üreticiliği ile uğraşır ve pek çok ipek üretir. İpeği çok iyidir; Bursa'daki yastık, yatak malzemeleri ve aba fabrikalarında, daha uzaklarda kadife ve Şam kumaşı gibi elbise kumaşları yapılıyor (Mordtmann, 1925, s. 5).

Kâtip Çelebi'nin (Hacı Kalfa - *Hadschi Chalfa*<sup>149</sup>) üzerinde çalıştığı coğrafya kitabının (Cihannüma-*Dschihannuma*) ilk cildinde Trilye'nin çevresinin zeytin ve dut ağaçları ile dolu olduğu yazılıydı. Mordtmann'a göre buradaki zeytin ağaçları çok yaşlı olduğu için ipek üretimi daha sonra getirilmiş olmalıydı. İpek üretiminden Trilye'yi anlatan ikinci cildinde bahsetmemekteydi<sup>150</sup> (Mordtmann, 1925, s. 5). Mordtmann, ipek böcekçiliği ile ilgili sadece Katip Çelebi'nin yazdıklarını değil, diğer seyahat kitaplarını da incelemişti. Ona göre ilk kez 1675'te ve daha sonra 1700'de Bursa'yı ziyaret eden Spon, Wheler ve Lucas eski sikkelerle ilgilenmişler ve Bursa'da sadece ipek örüldüğünden bahsetmişlerdi<sup>151</sup>. Bu konuda en iyi bilgiye 1700 civarı seyahat eden botanikçi Tournefort'un seyahatnamesinden ulaşmıştı<sup>152</sup>. Ona göre Bursa ve çevresinde yıllık 100.000 teffe<sup>153</sup> civarında ham ipek üretiliyordu. Bir teffe 610 dram<sup>154</sup> olduğundan, bu 152.250 okka ham ipek ediyordu. Mordtmann, 1779 yılında Bursa'da bulunan, botanikçi ve doğa araştırmacısı olarak endüstri ile yakından ilgilenen Başrahip D. Sestini'nin, dut ağacı yetiştiriciliği, ipek böceği üreticiliği vs. hakkında çok detaylı bilgiler verdiğini yazmıştı. Ama ipek böcekçiliğinin makroekonomiye milyon pezodan fazla değer kattığını anlatırken, Bursa'nın yıllık 2000 teffe yani 3050 okka ürettiğini

<sup>149</sup>Coğrafyacı Hacı Kalfa şeklinde bahsedilen kişi Doğu'da Hacı Halife; Batı'da ise Hacı Kalfa adıyla tanınan Kâtip Çelebi'dir.

<sup>150</sup>Hacı Kalfa (Haddsch Chalifa, Dschihannuma, Dünya haritası, İstanbul'da basılmış, 1145/1732. F. Babinger'in 18. yüzyılda İstanbul kitapları, Leipzig, 1919 ile karşılaştırınız. Eser, Armain tarafından Fransızcaya çevrilmiş. Paris'teki Ulusal Kütüphane'deki el yazısı temel alınarak *Louis Vivien de Saint-Martin* ikinci basımında sayfa 637'den 738'e kadar *Description de l'Asie Mineure, extraite de la geographie turque de Jadji-Khalifa, surnomme Kiatib-Tchelebi*'yi ilk kez yayınladı. İsveçli oryantalist Mathäus Norberg (1747-1826) tarafından Latinceye çevirisi düzenlenen eser yetersiz ve hatalarla dolu. Viyana'daki Mekhitarist Manastırı'ndakine en yakın çevirisi olan Viyana K.K. Büyük Kütüphanesinde G. Flügel'in II. Bant, s. 434'te *Arap, Fars ve Türk Elyazmaları* (Viyana, 1865) basılmamış dururken, Josef v. Hammer-Purgstall Viyana Edebiyatı Yıllık Kitaplarında, XIII. bant, 217-265. sayfalar arasında ve aynı şekilde XIV. bant, 21-88. sayfalar arasında Anadolu ile ilgili bölümlerin Almanca çevirisi yayınlandı. (Mordtmann, s. 552)

<sup>151</sup>Bursa'daki ipek dokumacılığı hakkında bkz J. Spon ve G. Wheler, *Voyage* (Lyon, 1678), I. Bant, s. 296; Paul Lucas, *Voyage* (Paris, 1712), II. Bant, s. 135 (Mordtmann, 1925, s. 566).

<sup>152</sup>Bkz; Joseph Pitton de Tournefort, *Relation d'un voyage du Levant, fait par ordre du Roy* (Lyon, 1717), II. Bant, s. 469 (Mordtmann, 1925, s. 566).

<sup>153</sup>Teffe (Taffeh); ipek mallar için bir Türk ağırlık ölçüsüdür. Ölçüm, ticari ağırlığa değil altın ve gümüş ağırlığa dayanıyordu. Teffe = 6 Çeki = 600 Drahma = 1917.75 gramdır (İzmir 1925.25 gram).

<sup>154</sup>Dram bir ölçü birimidir. 1 Teffe = 610 Dram = 1,954 kilogramdır.

söyleyerek üretim hakkında hiç anlaşılmayan bir bilgi vermektedir<sup>155</sup>. Mordtmann'ın araştırmalarında rastladığı 1804 yılında Bursa'yı ziyaret eden J. von Hammer, "Bursa'ya bir Seyahatin İzlenimleri" adlı seyahat yazısında sayfa 69'da şöyle yazmaktaydı: "Bursa'daki işlenmiş ipek ürünleri üreten ipek fabrikaları, yıllık 100.000'den fazlasını yurt dışına ihraç ediliyor olmalı." Mordtmann'a göre Türkiye'de v. Hammer'in bu verileri toplarken içinde bulunduğu zor şartlarda, böyle bir veri için "olmalı" sözcüğü ile sorumluluğunu örtmesi eleştirilmemeliydi (Mordtmann, 1925, s. 292, 293). 1850 yılına gelmeden önce Bursa'daki ipek üreticiliğinin durumunu ve halkın bu iş koluna bakış açısını Mordtmann'ın aşağıdaki cümleleri özetlemiştir:

Avrupa'daki yüksek fiyatlar ve hem Hükümetin hem de bu sektörün spekülatif özel işadamlarının gördüğü teşvikler, o zamandan beri önemli ölçüde artmıştı. 1845 yılına kadar Bursa'daki ipek atölyeleri eski sisteme göre yüksek makaralarla üretildi. Bir İsviçreli, Falkeisen kısaca beş ayak kapsamında tutma makarasıyla kendi buharlı bir ipek atölyesini kurmuştu; ama her yeniliğe karşı olan ve hoşlanmayan kesim öyle büyüktü ki, hiç kimse fabrikasında çalışmak istemedi (Mordtmann, 1925, s. 294).

Mordtmann'ın seyahatnamesinde bahsettiği İsviçreli Falkeisen hakkında bilgiye 1896'da Grunzel'in seyahatnamesinde de rastlandı. Grunzel de Bursa'da ilk ipek eğirme atölyesinin (Filanda<sup>156</sup>) 1845-1846 yıllarında 'Zürih Evi D. de Muralt'ın temsilcisi<sup>157</sup> olan E. Falkeisen adında bir İsviçrelinin kurduğunu belirtmekteydi (Grunzel, 1896, s. 45). 1850'lerde ipek dokumacılığı henüz Avrupa'dakilerin aşamasına ulaşmamıştı; ama Mordtmann münferit fabrikaların Avrupai fabrika yöneticileri sayesinde kısa zamanda onlarla eşit düzeye geleceğine inanıyordu. Mordtmann ürünlerin özelliklerine dair de bilgi veriyordu. Ürünler, yıkandıkça daha parlaklaşıp güzelleşiyordu. Kozaların ipliğe dönmesinde kullanılan Bursa'daki su, demir içermekte ve ipeğin parlaklığını belli oranda matlaştırmaktaydı; ama sabundaki potasyum reaktif etki yapmakta ve ipeğe parlaklığını yavaş yavaş geri vermektedir (Mordtmann, 1925, s. 295). Bursa fabrikalarının örnekleri tek tip, yani çizgili ve Mordtmann'a göre biraz "ruhsuz" görünüyordu. Fransızlar Bursa'da ipek boyamacıları ile anlaştığından bu yana, daha fazla değişim yaşanmıştı. Bazı fabrikalar mükemmel şeyler üretmeye başlamıştı. Diğerleri ise sadece boyama

---

<sup>155</sup>D. Sestini, *Voyage dans la Grece Asiatique a la peninsule de Cyzique, a Brusse et a Nicee*. Trad. de l'italien. Londra ve Paris 1789, s. 192 ve 194 (Mordtmann, 1925, s. 293).

<sup>156</sup>Filanda; İtalyancada iplik fabrikası anlamına gelmektedir.

<sup>157</sup>İsviçre'nin ipekçilik tarihine bakıldığında 1699 yılında kurulan ipek firması Christoph Bodmer (1658-1722) 19. yy'ın başında torunları Johann Martin'in Zürih'in önemli bir ipek fabrikası haline gelmiştir. Daha sonra Christoph'un torununun torunlarından Muralt, bu fabrikayı oldukça iyi duruma getirmiştir. (Kaynak: Historisches Lexion der Schweiz, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D23786.php>)

sanatında geri kalmamış, bilakis kendi kararıyla geri adım atarak kısmen “baştan savma işler” üretmişlerdi. Mordtmann, ipek böcekçiliğinde genel olarak vurgunculuk ruhunun henüz canlanmadığına da dikkat çekerken insanların Avrupa pazarındaki fiyat dalgalanmalarını takip etme konusunda kararsız kaldığını belirtiyordu. Bazı ürünler İstanbul’daki ana şubelerde bulunmuyordu ve bunun için Bursa’ya seyahat etmek gerekiyordu (Mordtmann, 1925, s. 296).

Bursa’da ipek böcekçiliğine dair ekonomist seyyah Grunzel, seyahatnamesinde sektörün gelişiminin yanı sıra sayısal verilerine de yer vermişti. Bursa’daki ilk ipek eğirme atölyesinin kurucusu Falkeisen, çalışanlarını (kadın ve erkek) Fransa ve İtalya’dan getirtmişti. Bursa’da oturan hırslı ve işletme ruhunu bilen Ermeniler, bu örneği başarıyla “taklit etmişlerdi”. Böylece kısa sürede Bursa ve çevresinde sayısız ipek böceği üreticisi ortaya çıkmıştı. Hükümet bile Hereke’deki kumaş fabrikasına malzeme temin etmek için böyle bir fabrika kurmuştu (Grunzel, 1896, s. 45).

Grunzel, ipek böcekçiliğini olumsuz etkileyen hastalıktan da bahsetmişti. Verdiği bilgilere göre 1858 yılında Avrupa’da olduğu gibi Anadolu’da da salgın haline dönüşmeyen ipek tırtılı hastalığı belirmeye başlamıştı. Başlangıçta yerli ırkın gittikçe kötüleşmesi üzerine yabancı ırkın ülkeye getirilmesiyle bu hastalıkla mücadele edilmiş; böylece önce Kafkaslar’dan ve Hazar Denizi’nden, sonra tekrar Rumeli’den ve nihayetinde 1864 yılında oldukça başarı elde edilen Japonya’dan ipek böceği türleri ithal edilmişti. Bu bereketsiz karışımın sonucu olarak üretim oldukça düşmüştü. İstatistiksel verilere göre 1866-1871 arasında Bursa’dan bizzat 40.7 milyon frank değerinde 390.150 kg’lık 4.335 top, sonrasında toplamda 54.3 milyon frank değerinde 520.000 kg’lık 5.780 top üretilmiş ve ihraç edilmişti (Grunzel, 1896, s. 45).

Grunzel, ülkede ipek tırtılı hastalığı ile mücadele sırasında 1878 yılında Pastör sistemine göre tohumların tedavisi mecburi olduğunu ve Anadolu’nun ipek endüstrisine taze kan geldiğini belirtiyordu. Bu olumlu etki, ipek üretimi üzerindeki vergilerin, gelirlerini güçlendirmek amacıyla ipek endüstrisi için kendi bölümünü kuran Osmanlı Bâb-ı Âli yönetimine tahsis edilmesiyle de ilişkilendirilmişti. Grunzel, öneriler üzerine Türkiye’nin ipek için ekilen alanlarının; Anadolu için Bursa ve İzmit, Trakya’da Edirne (Adrianopel) olmak üzere üç merkezde toplandığına da vurgu yapmıştı. Bu bölgelerde üreticinin modern bilim ve teknikleri edinmesiyle tanınır ve güvenilir olması için devlete bağlı örnek okullar açılmış ve devamında her yıl en iyi performans için bir rekabet ortamı oluşturulmuştu. Ayrıca tohumların satışını tekelleştirme fikri yayılmış, ancak bu plan

uygulanmamıştı. Sadece tohumların tüccara verilmeden önce Pastör Metodu'na göre kesin ve resmi olarak araştırılmaya tabi tutulmasına yönelik bir düzenleme benimsenmişti. Grunzel, üretimin gelişmesi üzerine elde edilen verilere de yer vermişti. Ona göre 1873 yılında Bursa şehrinde 1.992 makarası ile 51 ipek fabrikası, ilin farklı yerlerinde de 1.690 makarası olan 41 ipek fabrikası, yani toplamda 33.682 makarası olan 92 ipek fabrikası bulunuyordu. 1860'lı yılların başında üretim miktarı yılda 2 milyon kilogram koza tutarındaydı ve Avrupa'da bu kozanın kalitesi çok değerliydi. Kilogram başına bazen 120 frank bile ödendiği olmuştu (Grunzel, 1896, s. 45, 46).

### ***Bursa'da Üretilen Ürünler***

Mordtmann seyahatnamesinde Bursa'nın ilçesi Mudanya'nın nüfusunun balıkçılık, kıyı tekneçiliği (taşımacılığı), ipek üretimi ve meyvecilikle geçimini sağladığını yazmıştı. Ona göre Mr. Guende ve Mr. Blanchet adında iki girişimci bir ipek atölyesi açmıştı. Bu atölye, 1847 Eylül'ünde üretime başlamış, ancak 1848'de çalışması duraklatılmıştı. Duraklamanın sebebi kolera salgını gibi görünse de gerçekte bu endüstride iş yapmanın yabancılara devredilmesinde zorluklardı. Mordtmann'a göre 1849'da ipek atölyesi tekrar açıldı, ancak yeniden zorluklar yaşanmaya başladı ve 1850 Nisanı'nda mal sahipleri, Mehmet Ali Paşa süreci ile ünlü olan Cezayirli (*Dschezairlü*) eski gümrük işletmecisine (kiracısı) satmaya karar verdiler (Mordtmann, 1925, s. 4).

İpek atölyesinin Cezayirli sahibinin düşmanları tarafından gasp edildikten sonra ne olduğunu şimdi bilmiyorum. 48 adet demir makara vardı ve yılda daha güzel renklerde 3500 okka ipek ürettiyordu (Mordtmann, 1925, s. 5).

Mordtmann, Rumların yaşadığı büyük Demirtaş Köyü'nde üretilen yerli ipeğin, sadece Bursa'nın değil, belki de bütün Osmanlı Devleti'nin en iyisi olduğu kanısındaydı. Ona göre buraya gelen seyyahlar bile bu köyün endüstrisini ve köylülerin çalışkanlığını kendi gözleriyle görerek ikna olurlardı. Köyde yalnızca erkekler değil, bilakis kadınlar ve çocuklar da istisnasız bu işle meşguldü. Demirtaş'ta 160 ortaklı dört ipek böceği atölyesi vardı ve yerleşim yerinin refahı ilk bakışta göze çarpıyordu (Mordtmann, 1925, s. 289, 290). Mordtmann buradaki işe alım sürecini ve işleyişi şu cümlelerle anlatıyordu:

İpek böceği işleri burada çoğunlukla Rum ve Ermeni kızlar tarafından yapılmaktaydı. Başlangıçta sık sık sebepsiz yere kaçtıkları ve işe başkalarını da soktukları için patronları onlarla büyük sıkıntılar yaşadılar. Patronlar kadın çalışanlarına işe giriş gibi bilgilerin kaydedildiği defterler veriyorlardı ve bu defteri ibraz etmeyen bir (kadın) çalışan, patronuna geçerli bir neden sunmadan başka bir çalışanı kaydetmiyordu. Sadece Türklerin oturduğu yerleşim yerlerinde, ipek böcekçiliği erkekler tarafından yapılıyordu, çünkü Kuran'a göre bir

genç kızın başı açık görünmesi haramdı ve maalesef bu da büyük miktarda kadını çalışmamaya mahkûm ediyordu (Mordtmann, 1925, s. 296).

Bursa'nın bir diğer ilçesi olan Gemlik hakkında da bilgi veren Mordtmann'a göre Gemlik'in nüfusunun çoğunluğunu oluşturan Rumlar geçimini ipek böceği, zeytin ve nar yetiştirerek ve bu ürünlerin nakliyesini yaparak sağlamaktaydı. Gemlik narlarının yüzyıllardır ünlü olduğunu belirten Mordtmann, Gemlik'te yetişen zeytinlerin de burada yağ için preslenip tuzlanarak İstanbul'a gönderildiğine dikkati çekmişti. İhracatın değeri 12 milyon pezo olarak tahmin edilmişti. Bilgilerin eksik olabileceğine inansa da aşağıdaki tabloyu paylaşmıştı. 1847 yılı Gemlik Limanı ihracatı verileri Tablo 4.11'deki gibiydi (Mordtmann, 1925, s. 286):

**Tablo 4.11. 1847 Yılı Gemlik Limanı İhracat Verileri**

| Ürün                                     | Miktar                                       | Bin pezo değeri |
|------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------|
| İpek                                     | 800 top (50,000) okka                        | 8,000           |
| Koza                                     | 50,000 okka taze veya 16,666 okka kurutulmuş | 675             |
| İpek ürünler                             | 30 sandık (3000 okka)                        | 360             |
| Şarap                                    | 60,000 okka                                  | 150             |
| Deri ve kürk                             | 12,000 okka                                  | 60              |
| Pamuk                                    | 100 top (10,000 okka)                        | 40              |
| Pekmez (üzüm şurubu)                     | 96,000 okka                                  | 96              |
| Çeşitli ürünler                          |                                              | 284             |
| <b>Toplam (Bursa Ovası'nın ürünleri)</b> |                                              | <b>9,665</b>    |
| Buğday                                   | 500,000 Sabit kilo                           | 10,000          |
| Mısır                                    | 150,000 “                                    | 1,500           |
| Arpa                                     | 200,000 “                                    | 1,200           |
| Meyveler                                 | 720,000 Okka kilo                            | 180             |
| <b>Toplam</b>                            |                                              | <b>22,540</b>   |

**Kaynak:** Mordtmann, 1925, s. 286.

Mordtmann Gemlik'te 1 Eylül 1856'da çıkan yangının üretime oldukça zarar verdiğini anlatıyordu. Yangında tüm yerleşim yerleri yanmıştı, resmi rakamlara göre yanan bölgede 600 ev, 200 butik ve kahvehane, bir cami, altı kilise vardı. Yangından geriye sadece iki cephanelik, bir han, 10 ev ve belediye binası kalmıştı. Yanan binalardaki hasar 19,5 milyon pezonun üzerindeydi ve yanan mallar, makineler, aletler ve ev aletlerinin değeri de yedi milyon pezonun üzerindeydi (Mordtmann, 1925, s. 287). Buna ilaveten 1847 yılında Falkeisen'in ipek atölyesi de yanmıştı. Ama bu yangın Falkeisen'ı yıldırmamış, fabrikasını tekrar kurmuştu. 1850'lerde 104 makarayla yıllık 6.000 okka ham ipek ihraç edilmekteydi. 1851 yılında yıllık 21.800 okka teslim eden 370 makaralı

beş işletme açıldı. 1855 yılında ipek böcekçiliği üretimi aşağıdaki gibi gerçekleştirildi (Mordtmann, 1925, s. 294)

|                 |                                 |
|-----------------|---------------------------------|
| Bursa’da        | 1572 makaralı 23                |
| Mudanya’da      | 168 makaralı 3                  |
| <b>Toplamda</b> | <b>1980 makaralı 33 işletme</b> |

Aşağıdaki ürünler teslim edildi:

|                       |                        |                        |
|-----------------------|------------------------|------------------------|
| Ham ipek              | 300.000 okka, 300 ürün | 90.000.000 ürün        |
| Koza                  | 150.000 okka, 20 ürün  | 3.000.000 ürün         |
| Frison <sup>158</sup> | 15.000 okka, 20 ürün   | <u>300.000 ürün</u>    |
|                       |                        | <b>93.300.000 ürün</b> |

1856 yılında yeni bir yapılandırmaya gidildi ve aynı sonuca göre aşağıdaki ipek atölyeleri vardı (Mordtmann, 1925, s. 295):

|             |                                    |
|-------------|------------------------------------|
| Bursa’da    | 1674 makarasıyla 45                |
| Mudanya’da  | 168 makarasıyla 3                  |
| Demirtaş’ta | 160 makarasıyla 4                  |
| Filadar’da  | 80 makarasıyla 1                   |
| Tirilye’de  | 12 makarasıyla 1                   |
| Yenigöl’de  | 100 makarasıyla 2                  |
|             | <b>2594 makarasıyla 64 işletme</b> |

Bursa ve çevresinde ipek dokumacılığında yetiştirilen ürün tutarı aşağıdaki gibiydi (Tablo 4.12):

**Tablo 4.12.** Bursa ve İlçelerindeki İpek Dokumacılığında Ürün Tutarı

| Ürün tipi                                                              | Ürün Miktarı           |
|------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 84.420 ham ipek, 580 ürün (İhracat için)                               | 48.963.600 ürün        |
| 75.580 ham ipek, 400 ürün (Yurt içindeki fabrikalardaki kullanım için) | 30.232.000 ürün        |
| Koza; 75.000 kilo, 180 ürün                                            | 13.500.000 ürün        |
| Frison; 10.000 okka, 40 ürün                                           | 400.000 ürün           |
| Çatlamış koza; 4.000 okka, 40 ürün                                     | 160.000 ürün           |
| İpek böceği yumurtaları; 2.650 okka 5 ürün dram                        | 5.300.000 ürün         |
|                                                                        | <b>98.555.600 ürün</b> |

**Kaynak:** Mordtmann, 1925, s. 296.

1893’lü yıllara gelindiğinde Grunzel, ipek üreticiliğine Anadolu’nun üç bölgesinin, yani Bursa, Bandırma (Pandemra) ve İzmit’in de eklendiğini belirterek yerli ve yabancı tohumların üretim durumlarına dair aşağıdaki verileri vermişti (Grunzel, 1896, s. 48):

|                  | 1893    | 1894    | 1895   |
|------------------|---------|---------|--------|
| Yabancı tohumlar | 2.935   | 1.378   | 541    |
| Yerli tohumlar   | 105.413 | 116.137 | 98.230 |

<sup>158</sup> Frison (strusa strusi): Kozalar çırpıldığında çıkarılmış olan ipek (Ley ve Raemisch, 1929, s. 125).

Grunzel'in verdiği bilgilere göre 1895 yılında yapılan bir hesaplama göre Anadolu'da Hüdavendigar vilayetinde 155.434 dönümün (1 dönüm=9.193 ar) tamamında dut ağaçları ekiliydi. Ertuğrul Sancağı'nda 50.075, ilçeleri olan İnegöl'de 7.077, Yenişehir'de 6.220, Söğüt'te 61.124, Pazarköy'de 8.760, Mudanya'da 4.406, Kirmasti'de (Kermasti)<sup>159</sup> 1.860 dönüm dut ağacı vardı. 1896 yılında Türkiye'deki ipek hasadı havalının aralıksız uygun olması sonucunda, üretim döneminde (Mayıs-Haziran) nicel ve nitel olarak çok iyi geçmişti. Hüdavendigar Vilayeti ve İzmit Sancağı (Bursa, İzmit, Adapazarı), Küplü ve Söğüt ile Bilecik'te toplam 5,950.000 kg koza üretilmişti (Grunzel, 1896, s. 47). Grunzel'in verdiği verilerden anlaşıldığı üzere Anadolu'da yabancı tırtıl tohumları az kullanılmış; ithalat ise en iyi tohum olan İtalyan tohumlarının çok pahalı olması nedeniyle daha çok Fransa'dan yapılmıştı. Ağırlıklı ölçüde yerli tohum, yani iklime en uygun olan beyaz Bağdat ırkı kullanılmıştı (Grunzel, 1896, s. 48). Taze kozadaki kazanç ise şu şekildeydi:

|              |                   | <b>Pezo değeri</b> |
|--------------|-------------------|--------------------|
| 1893 yılında | 4,610.584 kg koza | 70,206.210         |
| 1894 yılında | 4,581.106 kg koza | 53,159.053         |
| 1895 yılında | 3,439.984 kg koza | 45,495.044         |

Grunzel'e göre 1893-1896 arasında ipek kozalarının fiyatı kararlı bir biçimde düştü. 1893 yılında kg başına ortalama 15.22 pezo, 1894 yılında sadece 11.60 pezo; 1895 yılında 11.80 pezo ve 1896 yılında sadece yaklaşık 10 pezo ödendi. Türkiye'de üretilen kozaların sadece yaklaşık üçte biri ihraç edildi, geri kalanı yerli ipek işletmelerinde işlendi. 1896 yılında bunlardan yaklaşık 120-130'u (bunlardan 50'si sadece Bursa'da) mevcuttu. Buna karşılık, üretilen ham ipeğin sadece az bir bölümü ülkede bizzat kullanıldı. Bursa ipek dokuma atölyelerinde ihracatın büyük kısmı Fransa'ya, İtalya'ya, İsviçre'ye, Rusya'ya ve önemsiz derecede Almanya'ya, özellikle Rhein eyaletine (Crefeld, Elberfeld, Rheydt), Saksonya'ya (Chemnitz) ve Schlezien'e (bugünkü Schleswig-Holstein eyaleti) (Görlitz, Seidenberg) yapılmaktaydı (Grunzel, 1896, s. 48).

İpek üreticiliği ile ilgili Baedeker'in seyahatnamesinde de bilgiye rastlandı. Ona göre Bursa halkının büyük bir çoğunluğu ipek kozası yetiştirmekteydi. İpek kozası yetiştiriciliği, yetiştirenler özel bir okulda eğitildiği için, Avrupa örneğine göre geliştirilmişti. Ham ipek üretimi de yapılmaktaydı. Baedeker'in 1905'teki verilerine göre Bursa'da 50'den fazla ve 2000 tezgâhlı iplikhane bulunmaktaydı. Ham ipek genellikle

---

<sup>159</sup> Kermasti, Bursa'ya bağlı bugünkü Mustafakemalpaşa ilçesinin eski adıdır.



Lyon'a gönderilmekteydi. Örtü, kumaş ve ince tül dokuma işi sadece evlerde yapılmaktaydı. Eisenstein'a göre bir zamanlar çok parlak bir sektör olan ipek dokumacılığı, Avrupalı fabrikalarla rekabetin kurbanı olmuştu (Baedeker, 1905, s. 141). Eisenstein da üretilen ipeklerin büyük bir kısmının Avrupa'ya gönderildiğini yazmıştı. Bursa'daki ipek dokumacıları Baedeker'in de yazdığı gibi Avrupa ürünleri ile rekabet edememişti (Eisenstein, 1912, s. 83). Kuşkusuz bu durum 1838 tarihli Baltalimanı Ticaret Sözleşmesi'nin sonucuydu. Osmanlı sanayisi kurulamadan çöküyordu. İpek böcekçiliği de payını almıştı<sup>160</sup>.

İpek yetiştiriciliği dışında seyyahlar diğer tarım ürünlerinden de bahsetmişti. Baedeker, Bursa'da şarapçılığın kalitesinin artık eskisi gibi olmadığını yazmıştı. Diğer sektörler ise zeytinyağı, afyon, meyve yetiştiriciliğiydi. Eskiden yaygın olan pirinç yetiştiriciliği ise ateşli hastalıkları gidermek amacıyla hükümet tarafından ortadan kaldırılmıştı (Baedeker, 1905, s. 141). Eisenstein ise Baedeker'in aksine Bursa ve çevresinde iyi şaraplar üretildiğine ve bunun çoğunun Fransa'ya ihraç edildiğine vurgu yapmıştı (Eisenstein, 1912, s. 83).

### ***Bursa'da Üzümcülük ve Şarap***

Mordtmann, 1850'li yıllarda Bursa'da üzümcülüğün daha çok yeni olduğunu ve bu yüzden ipek endüstrisine göre daha uzun süre eğitim gerektirdiğini belirtmekteydi. Ona göre Bursa'da üzüm bahçeleri uzun süredir vardı, ama 19. yüzyılın başlarına kadar üzümünden şarap yapılmıyordu, çünkü Kuran bunu yasaklıyordu. Mordtmann, Avrupa'da 1850'lere kadar Osmanlı topraklarında üretilen iki tür şarabın tanındığını belirtiyordu: Kıbrıs şarabı ve tatlı Rum şarabı (*Malvasier*). Mordtmann'ın verdiği bilgiye göre Osmanlı Hükümeti, İslam yasalarının Müslüman olmayanlar üzerinde uygulamasının artması ile bu yasağın ülke kültürünü engellediğini görmüştü. Bu düşünceyle şarap üretimini İmparatorluğun Müslüman olmayanların yaşadığı bölgelerinin tümüne hızlıca yaydı ve üretim konusunda inanılmaz derecede hızlı bir sürede yol alındı. Ülkede Avrupa'da şarapseverlerin yakından tanıdığı birkaç şarap çeşidi daha üretilmeye başlandı. Şöhreti uzun süredir bilinen Kıbrıs şarabı dışında sadece Samos, Chios, Mitylene, Tenedos, Çanakkale (Dardanellen), Paşa Limanı (Marmara Denizinde), Edirne (Adrianopel) şarapları bunlar arasındaydı (Mordtmann, 1925, s. 297). Mordtmann tadı Alman şarabı

---

<sup>160</sup> Blaisdell, 1979; Kurdakul, 1981.

Rheinwein’a benzediği için Bursa şarabının bazen bu adla üretildiğini de duyduğunu belirterek başlangıç aşamasındaki Türk üzümcülüğü hakkında şunları yazıyordu:

Bursa şarabı, vurguncu bir kafanın, daha önce bahsettiğim büyük ölçülerde şarap üreten ve sadece Osmanlı Devleti’nde değil, Avrupa’da da muazzam bir satış yapan Falkeisen’in dikkatini çekti. Çok güvenilir bir kaynaktan, Almanya’da bazı büyük fiçı (Oxhoft) Bursa şaraplarının, tadı çok benzediği için “Rheinwein” (Ren şarabı) adı altında tüketildiğini öğrendim. Bilenler tabii ki aldanmaz, çünkü şimdiye kadar ne Falkeisen ne de rakibi Storck (Frankfurtlu) Ren şarabının kokusunu Bursa şarabına taşımayı başardı; ama Türkiye’deki üzümcülüğün daha başlangıç evresinde olduğu ve oldukça doğal üretildiği dikkate alınmalıdır. Şöyle ki örneğin, bu ülkede asmalar Eylül yerine Mart ayında kesiliyor, ham olanları ve sapsarı ile yaşlı ve genç asmalar, kısacası her şeyi kesiliyor, sadece sapı kalıyordu. Eğer bunlar dayanıklı olmasaydı, Türkiye’de üzümcülük biterdi (Mordtmann, 1925, s. 297).

Ancak Mordtmann yine de bu işlemlerin sonuçlarının yeterli olmadığı kanısındaydı. Bir asma gövdesinde nadiren bir düzineden fazla üzüm vardı. Ona göre uzun yıllardan bu yana bazı “spekülatif kafalar” Avrupa’daki bağcılık konusunda kafa yormuşlar ve kendi bağlarında iyileştirici yöntemler denemişlerdi. Sonucun başarılı olduğunu gören komşu ülkeler de bunları izlemeye başlamışlardı. Mordtmann böyle bir üzüm bağında tek bir asma gövdesinde 85 üzüm saymıştı, ancak hastalık burada da üzümlere zarar vermişti (Mordtmann, 1925, s. 297). Bursa, üzümcülüğün yanı sıra tütün ekimi bakımından da önemliydi.

### ***Tütün Üretimi ve Kullanımı***

Mordtmann, iyi bir pipo tütünü olarak Yenice Vardar (*Jenitsche Vardar*) tütününü göstermişti. Bu tütün ile İstanbul ve Rusçuk pipo başlığını ve Bursa yasemin çubuğunu Makedonlar, kehribar ağızlığı da Prusya Doğu Denizi (Ostsee) kıyıları üretmekteydi. Ama nargile için, tütünü, İstanbul pipo başlığını, pirinçten külâhı, aynı şekilde deriden hortumu ve Bohemya cam şişesini İran’daki Şiraz üretirken Bursa rüzgâra karşı korumak için pirinçten örtüsünü üretmekteydi (Mordtmann, 1925, s. 299).

Mordtmann’a göre gerçek bir sigara tiryakisi Türk (erkeği), kışın vişneden yapılan nargile çubuğu, yazın da yasemin gövdesinden yapılan çubuğu kullanmaktaydı. Yasemin gövdesinden yapılan çok pahalıydı ve fiyat artışı uzunluğuna göre de artmaktaydı, yani altı ayak uzunluğunda bir borunun fiyatı, üç ayak uzunluğundakinin yaklaşık dört katından daha fazlaydı. Yine aynı şekilde nargile olarak adlandırılan İran tütünü içiminde Bursa da pay sahibiydi, hatta Mordtmann’a göre daha fazla pay sahibiydi. Kahvehanelerde, nargile pipolarının başlarında, kapsül ve kapakları pirinçten yapılmış

çok şık çeşitleri bulunabilirdi (Mordtmann, 1925, s. 298). Bu ürünlere ilişkin bilgi edinemediğini belirten Mordtmann, Avrupalıların Türk insanını tanımadığını da alaycı bir dille anlatıyordu:

Ama daha yakından araştırıldığında hiç kimse bunların nereden geldiği hakkında bir şey söyleyemedi, sadece birkaç kişi yabancı işçiliği olabileceğini söyledi, diğerleri çok büyük bir ihtimalle (bu eşyayı Anadolu'nun başka hiçbir yerinde görmediğimden) Bursa'nın şimdilerde kaybolmuş bir endüstrisi olabileceğini söyledi. Avrupa'daki insanlar, Türkiye'deki nüfusun yarı vahşi olduğunu hayal etmeye alışkındır ve savaş esnasında spekülâtörlerin bizim burada Gine kıyılarındaki zencilerle aynı kültür seviyesinde olduğumuzu sanarak cam boncuklar, aynalar ve benzeri bir sürü işe yaramaz eşya yüküyle geldiğini gördüm. Bu açıklamayı az önce Doğuluların çok bariz fark edildiği tütün tiryakileri vesilesiyle yapıyorum (Mordtmann, 1925, s. 298).

Bursa, seyahatnamelerden de anlaşıldığı üzere 1845 yılında İsviçreli Falkeisen'in ilk ipek dokuma fabrikasını kurması ile ipek endüstrisinde gelişmiş bir şehirdi. Zaman zaman dalgalanmalar görülse de ipek üretimi Bursa'nın ekonomisine katkı sağlayan bir kalemdi. Bunun yanı sıra üzüm bağlarının veriminden dolayı şarap ve ayrıca tütün üreticiliği de önemliydi. Ekonomik bakımdan Osmanlı Devleti'nin önemli şehirlerinden biri olan Bursa'da, bir zamanlar başkent olmasının getirdiği tarihsel değerler de vardı. Ayrıca Bursa, ilçeleri ve köyleri ile de bereketli ve verimli bir alana kurulmuştu.

#### 4.5.4. Altyapı ve üstyapı

Bursa'nın ulaşım ve konaklama imkânları, Bursa'da bulunan camiler, türbeler ve kaplıcaların ele alındığı bu başlık altında seyahatnamelerden elde edilen detaylı bilgilere yer verildi. Eisenstein'ın seyahatnamesinde Bursa'ya ait fotoğraflar, Baedeker'de ise plan ve haritalara rastlandı. Eisenstein Bursa'yı "Nilüfer Çayı'nın geçtiği vadinin ortasında türlü türlü camileri, yanında baca gibi sivrilmiş minareleri ve etrafında türbeler, anıt mezarları ile tarihsel bakımdan önemli bir şehir" olarak tanımlamaktaydı. Ayrıca Uludağ'ı da "şehrin arka tarafında yer alan, 2500 metre yüksekliğinde, karla kaplı, muazzam, masalsı bir manzara sunan dağ" şeklinde betimlemekteydi. Ona göre Uludağ'ın manzarası, şehrin ve çevresinin güzelliği ve büyüklüğü karşısında sönük kalıyordu (Eisenstein, 1912, s. 78).

Bursa'da Almanya Konsolosluğu (Hermann Scholer), İngiliz, Fransız, Rus Konsolosluğu, Avusturya-Macaristan Temsilciliği ile banka olarak da *Agentur de Banque* ve İpekhan'da Osmanlı Bankası mevcuttu. Baedeker, Bursa'yı ziyaret edecek olanlar için verdiği bilgilerde demiryolu idaresince 1903'te çıkarılan Fransızca ve Türkçe metinlerin

yer aldığı Bursa rehberi albümünden söz etmekteydi. Verdiği bilgilere göre camiler, hamamlar ve müzeler bahşiş karşılığında (şirket ise 5 pezo, şahıs ise daha az), başka şart aranmadan gezilebilmektedir. Baedeker, eğer ayakkabı üzerine giyilen bir şey yoksa camide ayakkabı çıkarılması gerektiği konusunda da uyarıda bulunmaktaydı. Bursa'ya trenle gelenler için Baedeker bir rota oluşturmuştu. Buna göre tren vardıktan sonra ilk günün kalan kısmında kale içi ve Pınarbaşı gezilebilmektedir. İkinci gün için Balık Pazarı, Ulu Cami, Setbaşı Köprüsü, Yeşil Cami, pazar, sultanların türbeleri, ipek ve dokuma atölyelerinin gezilmesi önerilmektedir. Öğleden sonra arabayla ya da eşekle hamamlara, Çekirge'ye ve İnkaya gidilerek Bursa'ya dönülüyordu. Bu süre içerisinde başka kayda değer geziler de üretilebilir ve Uludağ'a çıkılabilirdi (Baedeker, 1905, s. 140, 141).

### ***Yerleşim Yerleri***

Bursa'nın yerleşim yerlerinin nüfusu ve geçim kaynaklarına dair bilgilere yer verilmişti. 1850-1859 yılları arasında Bursa ve çevresine detaylı bir yolculuk yapan Mordtmann'ın seyahatnamesinde gezdiği rotayı izleyerek yerleşim yerleri hakkında bilgiye ulaşıldı. Mordtmann Bursa'daki gezisinde Mudanya'dan öğleden sonra saat 2.15'te ayrılmış ve 2.30'da sahilde küçük bir "Rum Köyü" olan Arnavutköy'e (*Albaneserdorf*) seyahat etmişti. Devamında ulaştığı büyük bir "Rum Köyü" olan Kumyaka<sup>161</sup> (*Siği*) çok temiz ve "dostça" görünmekteydi ve Mudanya'ya göre kesinlikle daha zengin bir görüntüsü vardı. Daha sonra aynı şekilde "dostça" görünen büyük bir "Rum Köyü" olan Trilye'ye (*Triglia*) varmıştı (Mordtmann, 1925, s. 5).

Eşkel'de olduğu gibi Yalıçiftlik'te de Antik Çağ'dan kalma farklı kalıntılar vardı, ancak Mordtmann bunları önemsiz bulmuştu. Daskyleion, Küçük Frigya'daki Pers satrapının<sup>162</sup> konutuydu ve Ksenofon'un (*Xenophon*) yazılarına<sup>163</sup> göre çok güzel olmalıydı. Tüm bu güzellikten hiçbir şey kalmamıştı. Mordtmann, saat 7.45'te Yalıçiftlik'ten ayrılmış ve 11'de ladin ağaçları ile dolu "Rum Köyü" Çamlıca'ya

---

<sup>161</sup>Kumyaka'nın Osmanlı dönemindeki adı Siği olarak geçmektedir. Bu kitapta "Siki" olarak bahsedilen köyün Kumyaka olduğu düşünülmektedir.

<sup>162</sup>Satrap, İlk Çağ'da Pers İmparatorluğu'nda eyaletlerin başında bulunan kimselere verilen isimdir.

<sup>163</sup>*Daskyleion ve Antik Çağ'daki görkemli parkı*, karşılaştırmamız: Xenophon, Hell., IV Bant, 1, 15 aynıısı Herodot, III 120; VI 33. Ayrıca karşılaştırmamız: *Dascylium şehri ve Dascylium Gölü Hakkında*, Regels, Halk Aydınlanması Gazetesi'nde Rusça makale, Mayıs 1887 s. 1-8, ayrıca W. Tomaschek *Viyana Akademisi Toplantı Raporu*, VIII. Bant (1891), s. 13; aynıısı Ch. Texier, *Anadolu'nun Tanımı (Description de l'Asie Mineure)* II. Bant, s. 136 (Paris 1839) ve G. Perrot, *Galatya ve Bitinya'nın Keşfi (Exploration de la Galatie et Bithynie)*, (Paris 1864), I. Bant s. 93. (Mordtmann, s. 552).

(*Tschamlüdsche*) varmıştı. Yol, çoğunlukla tepelerin üzerinden, Agesilaus'un<sup>164</sup> Daskyleion Valisi'nin Pers süvarileri ile savaştığı topraklardan geçiyordu; solda ve sağda farklı köyler görüldü, tarım da oldukça iyi yayılmıştı (Mordtmann, 1925, s. 7, 10). 14 Ağustos tarihinde Uludağ'a çıktıklarını belirten Mordtmann, ilk tepede güneşin doğuşunu izlemek için sabah erkenden yola çıkıp beş buçuk saat, zirveye ulaşmak için de tekrar iki saat yürümek gerektiğini yazmıştı. Diğer bir alternatif olarak da tekrar durduğunuz noktaya geri dönüp buradan atla aşağıya beş saatte dönülebileceğini belirtmişti (Mordtmann, 1925, s. 7, 303). Mordtmann, Rumlar zamanında birçok manastır bulunduğu için Uludağ'ın adının Türkçe "Keşiş Dağı" anlamına geldiğini belirtmekteydi. Çekirge'den iki saat mesafede Misi Dağı yakınındaki Misiköy'e varılmaktaydı (Mordtmann, 1925, s. 307). Misiköy'ün adının etimolojik kökenine dair Mordtmann şunları yazmıştı:

Kiepert'in haritasında buraya Bişi Köyü adı verilmişti. Harflerin doğru yazılıp yazılmadığından emin olmak için ismi birkaç çiftçiye sordum ve sonra da buranın adının Bişi Köyü değil de Misiköy olduğundan emin oldum. Bu bölüm çok enteresan, çünkü keşiflerimizin başladığı seyahat bölümü şimdi başlamıştı. Misi kelimesi, Türkçede bir anlama sahip değildir, ancak bizi eski Misya'ya götürmektedir, Misiköy Mysiae pagus'tan gelmektedir, Uludağ'ın bir uzantısıdır, köyün dibinde yer alır ve buraya da Misi Dağı adı verilmektedir, Mysius mons dışında bir anlamı yoktur. Eski Anadolu eyaletlerinin isimleri pek korunmamıştır; Misya hariç, bunun adı halen bahsi geçen bölgelerde ve Mudanya'daki Missopoli'de yaşamaktadır, ancak artık sadece Pontus bilinmektedir, bunun adı da tesadüfen Penderaklia şehrinde (Heraclea Ponti) korunmaktadır (Mordtmann, 1925, s. 307).

Mordtmann, Misi'den yarım saatlik yolculuk sonrasında Demirci, Çalıköy, Yalıköy ve Tahtalı'ya ulaşıldığına işaret ediyordu. Bu köylerin tümü Bursa'nın sol tarafındaydı, son üçü ise düz bir hat üzerinde bulunmakta ve birbirine yakın mesafede Apollonia Nehri'ne doğru uzanmaktaydı. Mordtmann, bulunduğu yerin konumunun Kiepert'in haritasında yanlış belirtildiğini iddia ediyordu. Yarım saat ötede ise Yenice Köyü vardı, beş saat atla gittikten sonra da Kapukaya'ya varılmaktaydı. Ona göre manzara görülmeye değerdi (Mordtmann, 1925, s. 306-308).

Kapukaya'dan bir saat uzaklıktaki Erindiler Köyü'ndeki evler lavlardan inşa edilmişti ve etrafta volkanik yapılar vardı. Bir saat mesafede Nalınlar Köyü, oradan iki saat sonra ise Yörükler Köyü'nün yakınında Mustafakemalpaşa'ya (*Rhyndacus*) ulaşılmaktaydı. Bir dağın yamacındaki nehrin diğer tarafında Gerencik Köyü yer

---

<sup>164</sup>Sparta Kralı.

almaktaydı. *Rhyndacus*, Avrupa haritalarında Adranos Çayı olarak gösterilmekteydi, Hadriani'nin Nehri anlamındaydı. Ancak halk buraya Kocası demektedir. Eski nehrin resmi adı Göksu idi ve Mordtmann bunun “mavi su” anlamına geldiğini yazıyordu. Buradan, eski bir derebeyinin oğluna ait (Yazıcıoğlu Derebeyi<sup>165</sup>) olan Karabağ'a varılmaktaydı (Mordtmann, 1925, s. 310). Mordtmann Karabağ'da derebeyinin oğlunun onları karşıladığını ve ağırladığını şu cümlelerle anlatıyordu:

Karabağ'ın sahibi bizi Türk misafirperverliği ile karşıladı. Çekirgelerin kendisine bıraktığı ne varsa bize ikram etti, Allah ne verdiyse demek lazım. Masa ve sandalye varlığına bakılırsa kısa, dört ayaklı, sırtı olmayan sandalyeler vardı, bunu masa olarak kullandık. Çok konuşkan biri değildi, belki anlatacak çok şeyi olmadığı için belki de çok konuşan birisi olmadığı veya biraz çekindiği için. Eski bir derebeyi olan babası ise bir ay önce İstanbul'a atanmıştı, muhtemelen orada hafif bir tutukluluk dönemi geçiriyordu. Derebeylik Kurumu şimdiki hükümet sistemiyle hiç örtüşmemektedir, o nedenle bunları İstanbul'a toplamak en iyisi, bu tür derebeylerin etkisi kendi sahip oldukları bölgelerde ancak bu şekilde kırılabildi (Mordtmann, 1925, s. 309).

Mordtmann'ın seyahatine devam ettiği yerde Yörükler'den Karabağ'a kadar *Rhyndacus*'un sağ kıyısı boyunca zemin hafifçe yükselmekteydi. Ovada, nehrin sol kıyısında Karabağ, solda ise Akçubuk Köyü yer almaktaydı (Mordtmann, 1925, s. 308). Karabağ'dan yaklaşık 45 dakika uzaklıkta Kırçıftlık yakınında bozkır arazilere gelinmekteydi. Mordtmann buranın sahibinin “yaşlı Yazıcıoğlu” olduğunu belirtmişti. On beş dakika uzaklıktaki tepenin her iki yanını *Rhyndacus* çevrelemekteydi. Zirvede ise Orta Çağ'dan kalan kale kalıntıları yer almaktaydı. Kalenin dört köşeli sekiz kulesi vardı ve neredeyse tamamen çökmüş durumdaydı. Mordtmann, Kiepert'in haritasında bu noktanın Atar Kalesi şeklinde görüldüğünü, ancak buranın asıl adının Behiç Kalesi veya Adranos Kalesi olduğunu yazmış ve kale hakkında şu bilgiyi paylaşmıştı (Mordtmann, 1925, s. 310).

Muhtemelen Orhan'ın savaş esnasında Bursa'dan sonra ele geçirdiği bir yerdi. Eski kazılarda Milattan önceki döneme ait bir mezar taşı bulundu, üzerinde Rumca bir yazıt yer alıyordu (Mordtmann, 1925, s. 311).

Mordtmann Bursa civarındaki antik kentlerden Hadriani'nin<sup>165</sup> eski adının halen yaşatıldığını, köylerin, tarım ürünlerinin ve harabelerin oluşturduğu bütünlüğün ise Trianos veya Adranos olarak bilindiğini belirtmişti. Burası muhtemelen eski dönemlerde

---

<sup>165</sup>Adraneia veya Hadriani; Bursa ili Orhanlı ilçesinde bulunan bir antik kenttir İlk Çağda kurulan küçük kentin adı ise çeşitli kaynaklarda Adraneia, Adriani, Hadriani, Atriani, Adranos, Edranos olarak değişik biçimlerde geçer (Bursa'da Kültür, 2019).

kalabalık bir nüfusa sahipti (Mordtmann, 1925, s. 309). Kırçıftlık, Behiç Kalesi ve Hadriani neredeyse düzgün eşkenar bir üçgen oluşturmaktaydı, ortasında da dağ vardı. Mordtmann ve yakınındakiler Hadriani şehrinin ana kalıntılarını burada bulmuşlardı, ancak neredeyse sadece taş yığınları kalmıştı. Saray olduğunu düşündükleri bir binanın yan duvarı korunmuştu. Bina 80 adım genişliğinde ve 100 adım uzunluğundaydı. Ayakta kalmış duvarın geniş tarafında mermer taşlar vardı. Duvardaki bir boşluk muhtemelen giriş noktasıydı ve duvarın yanında yerde güzel oymaları olan bir ana giriş yer almaktaydı. Kısmen aşınmış sekiz çehre vardı ve bunlar arabesklerle çevrili kabartma rölyeflerdi. Karşı tarafında bir tür kubbe yer almaktaydı, ana duvardan kalma birkaç yapıt ve batı şehir kapısının kalıntıları görülebilmekteydi. Bunların üç girişi vardı, ortada geniş bir giriş ve yanlarda tiyatro vs. için iki dar giriş bulunmaktaydı. Mordtmann, daha önceki seyyahların bahsettikleri bu yapıtlardan artık hiçbir şeyin kalmadığını vurguluyor ve “Muhtemelen bu taş yığınları tiyatronundu, fakat hangilerinin tiyatroya ait olduğunu anlayamadım” diyordu. Orada karşılaştığı bir çiftçi, kendi yaşadığı Serçiler Köyü’nde başka harabelerin varlığından söz etse de Mordtmann bu harabeleri görememişti. Nedenini şöyle açıkladı (Mordtmann, 1925, s. 311):

Kırçıftlık’e gitmek üzere devam ettik. Orada da harabelerin olduğu söylendi, ancak biz orada verandada yatmış nargile içen üç genç delikanlıdan başka bir şey göremedik. Ancak hiçbir sorumuza tek bir cevap bile vermediler. Gençleri konuşturmanın bir yolunu bulamadık, o nedenle bilgi almadan geri döndük ((Mordtmann, 1925, s. 311).

Mordtmann’a göre Bursa ve çevresi edebiyata da konu olmuştu. Örneğin, Theokritos on üç idilinde (İlyas’ın Soygunu-*der Raub des Hylas*), vaktiyle Kios adıyla bilinen Gemlik civarını tasvir etmişti. Gemlik hakkında o kadar detaylı bilgiler vardı ki bölgeye gelen botanikçiler, aradıkları bitkilere zahmetsizce ulaşıyorlardı. Mordtmann, Gemlik Limanı’nın Türkler tarafından 1334 yılında fethedilmesine kadar bir yerleşim yeri olmadığı kanısındaydı (Mordtmann, 1925, s. 286). Gemlik’ten yola çıkan Mordtmann, önce Engürücük Köyü’ne (*Enguri-Enguridschik*), sonra da bir dağ geçidine, Gemlik Derbenti’ne varmıştı. Burada mermer parçaların çeşitli kalıntılarının ve oyulmuş taşların vs. bulunduğu bir tapınak görmüştü. Biraz ileride Katırlı Dağı’nın (*Katırlü Dag*) küçük bir tepesi, her iki tarafında tepeden vadiye doğru inen ve derbenti bağlayan siklop duvarların<sup>166</sup> kalıntılarının bulunduğu bir derbent oluşturmaktaydı. Bölge, askeri açıdan önemli bir noktaydı (Mordtmann, 1925, s. 287).

<sup>166</sup>Siklopean duvarcılık: Bir cilt çözeltisi kullanmadan büyük kesik taş bloklardan yapı duvarlarının döşenmesidir (Kupildoma, 2018).

Bursa'ya doğru ilerlediğinde şehrin ilk görüldüğü tepede bir kahvehane vardı; buranın adı Rıza Paşa Derbenti'ydi (*Riza Pascha Derbendi*). Burada 1851 yılı Haziran ayında Bursa ile deniz arasında her iki tarafa ilerleyen yeni bir yolun yapımına başlanmıştı. Mordtmann daha önce yaklaşık 200 işçinin çalıştığı bu yol inşaatında bu kez en az 1200 işçi gördüğünü yazmıştı. Yolun yapımını üç Eflaklı mühendis yürütmekteydi. *Journal de Constantinople*, bu yolun yapımını düzenli aralıklarla tüm müşterilerine duyurmayı da ihmal etmemişti. 1857 yılı Haziran ayında bütün yol sadece 32.000 metreden oluşmasına rağmen hala tamamlanmamıştı. Mordtmann'ın yol yapımına dair izlenimleri de dikkat çekiciydi (Mordtmann, 1925, s. 287, 288):

Bu yol yapımının hikâyesi modern Türkiye'nin açık ve net bir resmini veriyordu ve bilinçli bir seyahat yazarı her şeyden önce ziyaret edilen ülke hakkında bilgi sahibi olmayı amaçlamalıydı. Ben mümkün olduğunca birkaç sır vermek istiyorum, Padişahın emrettiği, Bakanlığın düzenlediği ve büyük bir İmparatorluk için nispeten çok küçük bir iş altı yıl içinde tamamlanamadı. Bunu anlamak için Türk Hükümetinin iyi yollar yapılırsa düşman ordularının iç taraflara girmesinin kolaylaşacağına olan inancı nedeniyle bu yol yapımı için ciddi çalışmadığını bilmek gerekir. Ama suç sadece Türk Hükümeti'nin değildi, bilakis halk da iyi iletişim araçlarına karşı bu eğilimi paylaşıyordu. Kıyı yerleşim yerlerindeki Anadolu halkının, hemen hemen tümünün Müslüman olduğu da bir gerçektir. Ama Türkler ne çok endüstriyel ne de spekülâtif olarak bilinirler. Bu nedenle Rum ve Ermenilerin iyi yollardan fayda sağlayacaklarını gerçekten hissediyorlar ve genelde böyle projelere karşı duruyorlar. Bursa yolu yapımına en inatla karşı çıkanlara Bursa'nın belediye başkanı da dahildi ve yapım bütçesinin (kasa) yönetimi hemen bu adama devredildi (Mordtmann, 1925, s. 288).

Mordtmann, Yalıçiftlik yakınlarında Daskyleion<sup>167</sup> antik kentinin bulunduğu yarım saat uzaklıktaki Eşkel'e<sup>168</sup> de (*Jeskele*) gitmiş ve bölgeyi şöyle anlatmıştı (Mordtmann, 1925, s. 6):

Eşkel'de olduğu gibi Yalıçiftlik'te de Antik Çağ'dan kalma farklı kalıntılar gördüm, ama önemsizdi. Daskyleion, Küçük Frigya'daki Pers satrapının<sup>169</sup> konutuydu ve Ksenofon'un (Xenophon) yazılarına<sup>170</sup> göre çok güzel olmalıydı. Tüm bu güzellikten hiçbir şey

<sup>167</sup>Daskyleion, Bandırma'nın 30 km. güneyinde bulunan Kuş Cennetine çok yakın Ergili Köyü'nün 2 km. doğusunda Kuş Gölü'nün güneydoğu ucunda yer almaktadır. MÖ 7.yy.'da Daskylos adıyla bilinen ünlü Lydia Kralı'nın Sardis'ten hanedan kavgaları nedeniyle buraya gelmesiyle kent Daskyleion adını almıştır. Tarihçi Herodot'un eserinde (2017: 369) burası "... Persler henüz kendilerine uğramadan önce Daskyleion valisi Megabazos oğlu Oibares ile anlaşma yaparak Darius'a bağlanmayı kabul etmişlerdi." şeklinde geçmektedir.

<sup>168</sup>Bursa'ya 53, Mudanya'ya 22 km. uzaklıkta olan Eşkel'in, asıl köy merkezi olan Esence, sahildeki kısma 2 km kadar mesafede yer alıyor. Burası, Marmara Denizi'ni, küçük limanı ve İmrâlı adasını gören bir konumda kuruludur.

<sup>169</sup>Satrap, İlk Çağ'da Pers İmparatorluğu'nda eyaletlerin başında bulunan kimselere verilen isimdir.

<sup>170</sup>Daskyleion ve Antik Çağ'daki görkemli parkı, karşılaştırınız: Xenophon, Hell., IV Bant, 1, 15 aynıysa Herodot, III 120; VI 33. Ayrıca karşılaştırınız: *Dascylium şehri ve Dascylium Gölü Hakkında*, Regels, Halk



kalmamıştı, ancak bu kez burayı talan edenler Türkler değildi, bilakis Fransızlardı; hatta Sultan I. Bayezid burada bir saray dahi yaptı ve bölge gerçekten davetkâr; bizzat kendisinin de anlattığı gibi<sup>171</sup> 1399 yılında Mareşal Boucicaut her yeri yıktı (Mordtmann, 1925, s. 7).

Eşkel, eski adıyla Daskyleion'un bozulmuş haliydi. Mordtmann, Eşkel'in (*Jeskele*) Türkçede "sahilde tahta kalaslardan yapılmış iskele" anlamına geldiğini, ancak yanlış kullanılarak *débarcadère* veya iniş yeri (*Landungsplatz*) olarak adlandırıldığını belirtmekteydi. Eşkel, iskele anlamına gelse de deniz kıyısında değildi, bilakis denizden yaklaşık yarım saat uzaklıkta bulunmaktaydı ve harabe değildi. Fransız istilasından geriye kalabilen antik Daskyleion'un kalıntıları, Eşkel ve Yalıçiftlik üzerinde yayılmıştı (Mordtmann, 1925, s. 7). Mordtmann, buradan yola çıktığında gördüğü yerleşim yerlerine dair şöyle bilgi vermişti:

Çamlıca'dan 15 dakika sonra Çeşnigir'e geçtim, burası da Nilüfer'in kıyısında bir Manili köyü. Saat bir buçukta burada oldukça geniş olan Rhyndacus ya da şimdiki adıyla Mihaliç<sup>172</sup> Çayı'na (Muhalsch Tschai) ulaştım. Küçük Kiepert'in Anadolu haritasında (2 sayfada) verildiği ve büyük Kiepert'in Anadolu haritasından (6 sayfada) boş bir alan olduğu anlaşıldığı gibi Kete ve Balabancık (Balabandschik) arasında bir gölden başka hiçbir şey görmedim ve hiç kimse de burası hakkında bir şey söyleyemedi (Mordtmann, 1925, s. 9).

Mordtmann, atla Sunlar Köyü'ne kadar Rhyndacus'un ovasından geçerek üç saatlik mesafede Argun Köyü'ne vardıklarını anlatırken köyün "temiz olmadığını" yazmıştı. Ona göre evlerin durumu korkunçtu. O nedenle buraya gelecek seyyahlara sadece yazın çok gerektiği durumlarda gecelemleri için kullanmaları, eğer kalacaklarsa ve hava koşulları elveriyorsa cami önündeki açık alana döşek sererek konaklamaları konusunda uyarıda bulunmuştu (Mordtmann, 1925, s. 312).

## Ulaşım

Bursa'ya ulaşım imkânlarına bakıldığında en detaylı bilgilere Mordtmann'ın ve Baedeker'in seyahatnamelerinde rastlandı. İstanbul'dan Bursa'ya karayolu ve demiryolu ile ulaşıldığı gibi önceleri Gemlik'e, sonrasında Mudanya'ya deniz yolu ile ulaşım da

---

Aydınlanma Gazetesi'nde Rusça makale, Mayıs 1887 s. 1-8, ayrıca W. Tomaschek *Viyana Akademisi Toplantı Raporu*, VIII. Bant (1891), s. 13; aynı Ch. Texier, *Anadolu'nun Tanımı (Description de l'Asie Mineure)* II. Bant, s. 136 (Paris 1839) ve G. Perrot, *Galatya ve Bitinya'nın Keşfi (Exploration de la Galatie et Bithynie)*, (Paris 1864), I. Bant s. 93. (Mordtmann, s. 552).

<sup>171</sup>Jean Le Maingre Boucicaut (1344-1421) Niğbolu Savaşından sonra (25 Eylül 1396) uzun bir süre Sultan I. Bayezid'in esiri oldu. Aynı dönemde yaşayan bir yazar tarafından kaleme alınan hikâyesi yayınlandı: Th. Godefroy (Paris, 1620, 4<sup>o</sup>), bir ikincisi Sieur de Pilham (Paris, 1697, 12<sup>o</sup>), bir üçüncüsü d'Aubigny *Vies des hommes illustres de la France*, VII. Bantta, Bkz. buna ilaveten temel eser *La France en Orient au XIV e siecle. Expéditions du Marechal Boucicaut*. J. Delaville Le Roulx tarafından, Paris, 1885 (tez) (Mordtmann, s. 552).

<sup>172</sup>Mihaliç, bugünkü Karacabey'dir.

mümkündü. Baedeker, Anadolu Demiryolları'nın yabancıların yönetimi altında olduğuna dikkati çekmişti. İstanbul-Ankara hattına göre daha kısa olan Mudanya-Bursa hattı 1892 yılından itibaren Fransız *Société Ottomane du Chemin de fer Smyrne-Cassaba & Prolongement* şirketinin yönetimindeydi (Baedeker, 1905, s. x). Baedeker, İstanbul'dan yapılan en kayda değer yolculuğunun Bursa yolculuğu olduğunu belirterek cümlelerine şöyle devam etmişti:

Uludağ'a (Olimpos) tırmanmaktan vazgeçilirse üç günde (öteki türlü dört günde) gezilebilir. Aynı yoldan geri dönmeye gerek yoktur, aksine uzun ancak ilginç bir araba yolculuğu ile görülmeye değer İznik'i görmek mümkün olur ve buradan Anadolu Demiryolu Hattına ulaşılabilir ve hat üzerinden İstanbul'a (Bursa'dan itibaren üç-dört gün, toplamda beş-altı gün) geri dönülebilir veya Ankara ya da Konya'ya devam edilebilir (Baedeker, 1905, s. 139).

1850'lerde seyahat eden Mordtmann, Bursa ile İstanbul arasında haftada bir gün gidip gelen buharlı vapurların Mudanya'ya değil Gemlik'e uğradığını bildirmekteydi. Çünkü Mudanya'da sadece bir tane liman vardı ve fırtınalı havalarda oraya yanaşmak mümkün değildi. Ayrıca vapurların limanda durması da tehlike oluştuyordu. Ancak kısa sürede bu konuda Mudanya için uygun bir dönemece girildi ve buharlı vapurların hava elverişli olduğu müddetçe yolcu indirme ve bindirme için geliş ve gidişlerde Mudanya'ya uğramasına karar verildi (Mordtmann, 1925, s. 3). Bu yolculuğu Mordtmann şöyle anlatmıştı:

Bursa Mudanya arası dört buçuk saat, yani Gemlik'e göre bir buçuk saat daha az ve aynı zamanda İstanbul vapurları dört buçuk saatte Mudanya'ya, altı saatte Gemlik'e ulaştığı için, Mudanya'daki inişlerde üç saat kazanılıyor, aynı şekilde dönüş yolculuğunda da Bursa'da üç saat daha fazla kalınabiliyor. Ama dahası hep tehlikeli görünüyor, çünkü eğer hava kötü ise yolcular binemediğinden ve bir sonraki vapurun altı gün sonra gelmesinden dolayı riske giriyorlar. Posta tabii ki sadece Gemlik üzerinden gidiyor. Turistler için İstanbul'a gidişte Mudanya'da inmek, dönüş yolunda da Gemlik'e gitmek ve oradan tekrar vapura binmek uygun olabiliyor. Yolculuk planı, yıllardan beri olduğu gibi şu şekilde: Salı sabah saat 7'de İstanbul'dan; Çarşamba akşamları 7'ye doğru Gemlik'ten hareket. Yolculuk ücreti 1. kabinde 80 pezo, 2. kabinde 60 pezo ve üst katta 40 pezo. Yazın İstanbul'dan binişte herkes normal olarak üst katta gidiyor, ama dönüşte, gece yolculuğu olduğundan hep kabin içleri tercih ediliyor. Bir atın Bursa'dan getirilip götürülmesi için 18-20 pezo ödeniyor (Mordtmann, 1925, s. 3).

İstanbul'dan Mudanya'ya buharlı gemi seferlerinden Baedeker de bahsetmişti (74 km mesafede). Onun verdiği bilgilere göre Türk Şirketi *İdare-i Mahsusa* tarafından İstanbul'dan Mudanya'ya olmak üzere haftada üç gün (Pazar, Salı, Cuma saat 9'da) sefer vardı. Dönüşler de Pazar, Salı, Perşembe günleri aynı saatte oluyordu. Yolculuk beş saat

sürmekteydi. Bilet ücretleri binişte veriliyordu. Birinci sınıf biletler 80 pezo, ikinci sınıf ise 20 pezoydu. Baedeker bu yolculuğa katılacak olanlara gemide yenileme çalışmaları yapılmış olsa da yiyeceklerini yanlarında götürmelerini tavsiye etmekteydi. Gemide şaraplı akşam yemeği 15 pezoydu. Bu buharlı gemiler diğer iki küçük Rus buharlı gemilerine tercih edilmeliydi, onlar da aynı rotada haftada iki kez gidiş-geliş yapıyordu. Buharlı gemi Mudanya'ya vardığında ahşap köprülere yanaşmakta, köprü sonunda kişi başı yarım pezo ve bagaj için de 1 pezo ücret ödenmekteydi. Burada tezkere revize edilmekteydi. Tren garının sağında da bagaj revizyonu yapılmıyordu.

Bursa'dan İstanbul'a geri dönüş için veya Bursa'dan transit yolculuk için Türk Emniyet Müdürlüğünden vizeli bir tezkere almak gerekiyordu (ücreti 2-3 Pezo). Bu işlemleri otelde yaptırmak en iyi yoldu. Mudanya'dan Bursa'ya tren ve akabinde buharlı gemi yolculuğu için İstanbul'daki seyahat bürosunda doğrudan bilet de satılmaktaydı. Gidiş-dönüş ücreti birinci sınıf için 62,50 pezo altın, ikinci sınıf için 48,50 pezo altındı. On gün geçerli olan gidiş-dönüş bileti ise birinci sınıf için 106 pezo altın, ikinci sınıf için 83 pezo altındı. Dönüş yolculuğu, büyük köprünün doğusundaki yeni rıhtımdan başlamaktaydı. Baedeker, İstanbul'dan yola çıkan buharlı geminin rotasını şu şekilde betimliyordu (Baedeker, 1905, s. 139):

Buharlı gemi kayalık bölge Oxeia<sup>173</sup> ve Plati'den<sup>174</sup> ve dört büyük Prens Adası'ndan uzaklaşır ve güneybatı yönünde Bozburun üzerinden sefere devam eder (Eskiden Poseidon). Burası yarımadanın batı ucudur, 900 m yükseklikteki Samanlı Dağı'nın yakınından geçer (eskiden Argonthonios). Burası Mudanya'nın körfezini batıdan sınırlandırmaktadır; bu dağ serisinin karanlık tarafı Bitinya bölgesinden Uludağ'ın karla kaplı zirvesinin arkasına doğru sarkmaktadır. Yaklaşık üç buçuk saat sonra Mudanya Körfezi görünür, Türkçesi İncir Limanı'dır. Bunun iç açısında Gemlik (eski adı Kios), sağında ise Kalolimni Adası (eski adı Besbikos) yer almaktadır. Buharlı gemiler bazen Körfezin kuzey kıyısındaki Armutlu'dan geçer veya kıyının güneyindeki Trilye veya Sığı'den (Syki). Yaklaşık beş saat sonra hedefe varılmaktadır (Baedeker, 1905, s. 139).

Eisenstein da seyahatnamesinde Mudanya'ya yaptığı buharlı gemi yolculuğundan bahsetmişti. 5 Mayıs'ta sabah saat 8'de Üsteğmen Günther ve bir tercüman ile birlikte Haliç üzerindeki köprünün yakınından bir Türk buharlı gemisine bindiklerini ve öğlen saat 1'e doğru Mudanya'ya vardıklarını yazmıştı. Mudanya'dan da bir buçuk saatlik tren yolculuğu ile Bursa'ya varmışlardı. Gemideki izlenimlerini şu şekilde kaleme almıştı (Eisenstein, 1912, s. 75):

<sup>173</sup>Günümüzde Yunanistan'da bir adadır.

<sup>174</sup>Plati, Yunanistan'da Lemnos adasında yer alan küçük bir köydür.

Türk buharlı gemisinde sadece dört adet uzun ve birbirine yakın biçimde karşılıklı duran bankların yer aldığı ve zemininin çok da temiz olmadığı, ortada Türk erkeklerinin ve enine uzatılmış bir yelken bezinin arkasında da Türk kadınlarının bulunduğu 1. sınıftaki konaklama(!) Türklere özgü bir karakter taşıyordu. Gemide öğle yemeği pişirilmişti, tabi bu tamamen Türk usulü olduğu için otelden yanımıza ikinci kahvaltımızı<sup>175</sup> aldık (Eisenstein, 1912, s. 75).

Baedeker, Mudanya'dan Bursa'ya giden demiryolu hattının (42 km) 1870-1875 arasında Türk Hükümeti tarafından kurulduğunu, ancak bu hattın çöktüğünü yazmıştı. Bu hatta yapılan yolculuk süresi yaklaşık bir buçuk saatti. Birinci sınıf bilet ücreti 26,50 pezo altın, ikinci sınıf 19,50 pezo altındı. İki gün geçerli gidiş-dönüş bileti ise birinci sınıfta 38 pezo altın, ikinci sınıf 28,50 pezo altındı. Trenler akabinde buharlı gemiye kadar gidiyordu. Bursa'dan dönüş sabah saat yedi civarında gerçekleşiyordu. Baedeker, bu güzergâhtaki yerleşim yerlerine dair bilgi vermeye devam etmekteydi. Ona göre demiryolu birçok dönemeçte, köprüleri ve geçitleri önlemek için üzüm, zeytin, buğday yönünden zengin bir manzaradan geçerek Mudanya Körfezi'nden Bursa Ovası'na gidiyordu. Burası körfezin görüldüğü ilk yerdi ve tren 11 km sonra Jorgoli'ye geliyordu. Demiryolu aşağıya doğru devam ediyordu, Koru'ya 23 km kala Uludağ ile birlikte Bursa manzarası görülebiliyordu. Bu yolculukta Nilüfer Çayı'dan iki kez geçiliyordu. 37 km sonra Çekirge'deki Acemiler İstasyonu'na, 39 km sonra Yahudiler'e ve 42 km sonra Bursa merkeze ulaşılabiliyordu. Burası son duraktı. Baedeker, Mudanya limanından 40-60 pezo ödeyerek karayolu ile de yolculuk yapılabileceğini yazmış ve bu güzergâhı da anlatmıştı. Karayolu 270 m yükseğe kadar tırmanarak çıkmakta ve sonra da düz ovaya inmekteydi (70 m). Bursa'dan yaklaşık 8 saat mesafedeydi (31 km). Bursa'ya varıldığında ise duraktan otellere yaklaşık 10 dakikalık bir mesafede ulaşılabiliyordu, fiyatı 10 pezoydu. Yarım gün için araç istenirse 80 pezo, tam gün için 60 pezo ücret ödenmekteydi. Şehir merkezinde yapılan kısa yolculuklar için 5 pezo, bir saat için ise yaklaşık 10 pezo ücret alınmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 140).

Eisenstein, 8 Mayıs'ta öğlen saat 1'de İznik'ten hareketle başladığı tren yolculuğu esnasında ilk iki saatte Uludağ'ın etekleri boyunca geniş vadide yaklaşık bir kilometre gittiklerinden bahsetmişti. Yolculuk boyunca bu yüksek dağın engebeli ve karla kaplı eteklerinin manzarasını seyretmişlerdi. Yollar bakımlıydı, yaya ve atlılarla doluydu.

---

<sup>175</sup>Çatal kahvaltısı (Almanca *Gabelfrühstück*); özel günlerde sabah saatlerinde (11-13 saatleri arasında) alınan ve alkollü içeceklerle birlikte baharatlı soğuk veya sıcak yemekler ile servis edilen, ayakta ve sadece çatala yenen zengin (ikinci) kahvaltıdır. Fransız kültüründen gelmektedir (Das Karl-May-Wiki, 2018; Wiktionary Das freie Wörterbuch, 2018; Educalingo, 2018).

Vadide birçok dut ağacı ve tahıl tarlaları bulunmaktaydı. Yolculuk esnasında henüz erken sezon olsa da tahıl, çok yüksek ama ince durmaktaydı; bunun nedeni bir taraftan kötü şartlarda tahta sabanla çalışılması, diğer taraftan da tohumlamanın eksikliği idi (Eisenstein, 1912, s. 87-90).

Eisenstein bunun devamındaki yarım saatlik yolda, iki-üç kilometre genişliği aşan bataklığın yanından geçmişti. Yirmi km sonra kısmen verimli ve iyi ekilip biçilmiş tarlalar, kısmen de koyun sürüleriyle dolu çayırlar arasından Yenişehir'e çıkan yolda, 480 metrede yüksek bir dere yatağı üzerindeki Yenişehir Vadisi'ne çıkmıştı. 55 km uzunlukta bir mesafede yolda sadece üç küçük yerleşim yeri görmüştü. Bu köylerde evler birbirinden uzak mesafede olduğu için Eisenstein bölgedeki yerleşimin gerçekten seyrek olduğu saptaması yapmıştı. Bu yolu saatte ancak sekiz buçuk kilometre hızla giderek altı buçuk saatte aşmışlardı (Eisenstein, 1912, s. 91).

### ***Konaklama***

Baedeker, Bursa'da Avrupalı şekilde işletilen otellerin varlığından söz etmişti. Verdiği bilgilere göre bu otellerde çalışan personel, Fransızca biliyordu ve tam pansiyon (sabah, öğle, akşam yemekleri dahil) için yaklaşık 12 franklık bir toplam fiyat verilmekteydi (Baedeker, 1905, s. x, xi). Baedeker, Bursa'da konaklama için bahçeli ve iyi bir otel olan Hotel d'Anatolie'yi (Madam Brotte) önermiş, eğer sezonda gidilecekse mutlaka telgrafla rezervasyon yapılması konusunda uyarıda bulunmuştu. Bu otelde şarap ile birlikte yemek alınırsa ücret 12-15 franktı. Bunun yanı sıra caddede karşılıklı yer alan Hotel Nourie ve Hotel Luxembourg, Setbaşı Köprüsü'ne yakın bir yerdeydi ve işletmecileri yerliydi. Baedeker, Çekirge'de Hotel d'Europa karşısındaki Hotel Splendid'i de önermişti (Baedeker, 1905, s. 140). Yenişehir'de bir handa konaklamak için sahibine 5 pezo ödemişti (Baedeker, 1905, s. 150). Eisenstein Yenişehir'de ayrıca "Stepan" Oteli'nden bahsetmişti. Bu otel, Eisenstein'ın seyahat ettiği dönemden üç yıl önce yapılmıştı. Baedeker'in seyahatnamesinde bulunmamasının sebebi de onun 1905 yılında yazılmış olması, otelin ise yaklaşık 1908-1909 yıllarında yapılmış olmasıydı. Otel yeni olmasından dolayı oldukça temizdi ve haşerat yoktu. Eisenstein otel ile ilgili şu bilgileri aktarmıştı (Eisenstein, 1912, s. 91):

Misafir odasında gerçeği demir başlıklı (iskeletli) yeterince iyi yataklar vardı, ama sandık yoktu, lavabo yoktu. Yolcular tuvalet ihtiyaçlarını bir su borusu ve su gideri olan lavaboların yanındaki koridorda gidermek zorundaydılar. Yemekler Türk usulüydü ve zeytin, kızarmış kuzu eti, tatlı ve sudan oluşuyordu. Bununla yetinmek istemezsek, et ve balık ezmesi olan

birkaç konserve, aynı zamanda kendime tedbir olsun diye İstanbul'daki bir İngiliz dükkânından aldığım bir kavanoz reçel paketliyordum, şarap ve Bursa'dan yanıma aldığımız maden suyunu içiyorduk (Eisenstein, 1912, s. 91).

### ***Camiler ve Türbeler***

Mordtmann, Baedeker ve Eisenstein Bursa'daki cami ve türbeleri ziyaret etmişler ve bu yapılara dair bilgiler aktarmışlardı. Mordtmann, Osmanlı sultanlarının ve şehzadelerinin anıt mezarlarının<sup>176</sup> ve camilerin her yabancıya açık olduğunu ve gezi için herhangi bir izin gerektirmediğini yazmıştı. Ulu Cami dışındaki camilerde yabancı seyyahlar için çok zahmetli bulunan ayakkabı çıkarma talebinde dahi bulunulmamıştı. Mordtmann, Bursa'ya gelen seyyahların cami ve türbelerde saygılı davrandıklarına da şu cümlelerle dikkat çekmişti (Mordtmann, 1925, s. 301).

Zat-ı muhteremlerin anıt mezarları önünde, Türklerin namazlarını kıldıkları halıların üzerine basmamaya özen gösterilirdi. Buna saygı gösterenler Bursa'da sadece imamlar ve türbedarlar nezdinde değil, aksine her yerde çok iyi ağırlanmaktadır. Özellikle de onların dillerini konuştukları ve tarihlerini biraz bildikler zaman. Birkaç kuruş bahşiş dışında başka talepleri de olmamaktadır (Mordtmann, 1925, s. 301).

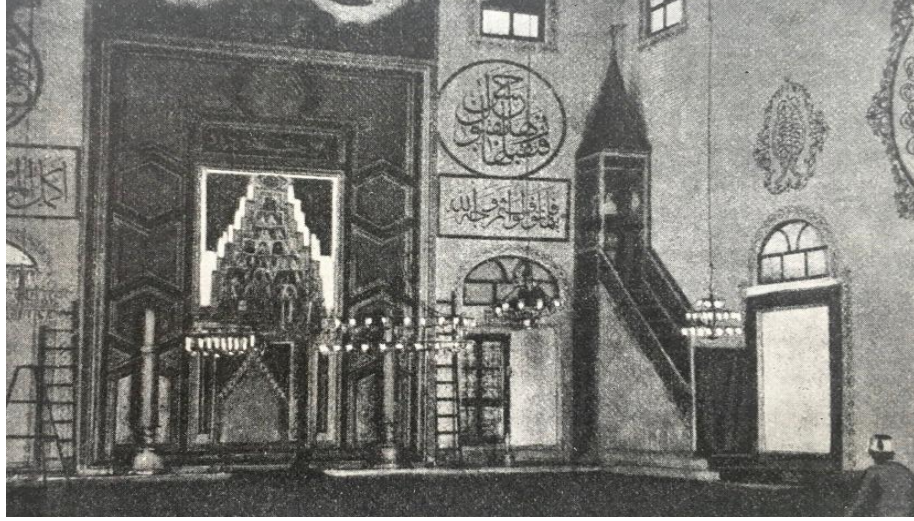
Medrese, imaret, türbe ve hanlardan meydana gelen, bulunduğu semte adını veren Yeşil Cami Külliyesini yaptıran kişi Çelebi Sultan Mehmet'ti (I. Mehmet). Sultan I. Mehmet'in dedesi I. Murat şehrin batısında, babası Yıldırım Bayezid ise şehrin doğusunda külliye inşa ettirmişti (İslam Ansiklopedisi, 2019). Yeşil Cami ve Yeşil Türbe, Bursa'ya gelen seyyahların da ilgisini çekmişti. Yeşil Türbe'nin bulunduğu yolun diğer tarafında Yeşil Cami yer almaktaydı. I. Mehmet tarafından Bizans Kilisesi yerine inşa edilmiş ve yazıta göre 1423 yılında tamamlanmıştı. Eski güzel, yeşil çinilerle kaplı minare 1855 yılında yıkılmıştı. Dış duvarda pencerelerde güzel mermer çerçeveler dikkat çekiciydi (Baedeker, 1905, s. 143; Eisenstein, 1912, s. 80). Baedeker, Bursa'nın tarihine ve Yeşil Cami ile ilgili saptamalarına şöyle devam ediyordu (Görsel 4.10):

I. Beyazıt (1389-1403) Yeşil Cami'yi (yanında kendi türbesi) inşa ettirmiştir<sup>177</sup>. Ankara'da Moğollar tarafından yenilmiş ve tutsak düşmüştür, Moğollar Bursa'ya da (1402) saldırmışlardır. Bursa ikinci kez 1413 yılında Karaman Beyi tarafından yıkılmıştır. Sanatsever I. Mehmet (1413-1421) on yıllık taht kavgalarından sonra egemenliği ele geçirmiştir ve hükümdarlığında Bursa yeniden parlak bir döneme kavuşmuştur. Bu dönemde

<sup>176</sup>Mordtmann, I. Osman ile II. Murat arasındaki dönemde yaşayan hükümdarların ve şehzadelerin neredeyse tümünün Bursa'ya defnedildiğini belirtmiştir (Mordtmann, 1925, s. 301).

<sup>177</sup>Sultan I. Mehmet'in dedesi I. Murat şehrin batısında, babası Yıldırım Bayezid ise şehrin doğusunda külliye inşa ettirmiştir (İslam Ansiklopedisi, 2019). Burada bahsedilen Yeşil Cami, Yıldırım Beyazıt'ın yaptırdığıdır.

Yeşil Cami ve türbe inşası ve Ulu Cami tamamlanmıştır. II. Murat (1421-1451) şehrin batısına bir cami ve türbe inşa ettirmiştir. Onun halefi II. Mehmet (1451-1481) konutu İstanbul'a taşımıştır. Ondan beri hükümdarların mezarları da orada bulunmaktadır. Şehir 1804 yılındaki yangında ve 1855 yılındaki depremde ciddi zarar görmüştür (Baedeker, 1905, s. 141).



**Görsel 4.10.** *Bursa Yeşil Cami'nin İçinden Bir Görüntü*

**Kaynak:** Eisenstein, 1912, s. 82.

Eisenstein Yeşil Cami'nin I. Mehmet tarafından (1413-1421) görkemli mermer taşlardan ve iç tarafta ışıltılı ihtişamlı bir şekilde yaptırıldığını belirtmişti. Verdiği bilgilere göre 1855 yılında deprem nedeniyle çöken minareler yeşil çinilerle (fayanslarla) kaplanmıştı. Caminin kubbeleri ustaca dört köşeden yuvarlak forma doğru geçirilmiş, zengin işlemler ve motiflerle süslenmişti. Duvarlar çoğunlukla yeşil çinilerle kaplıydı. Eisenstein, buradaki çinileri, “eskiden İznik’teki Ceneviz fabrikalarında üretilen sırlı kiremitler” olarak tanımlamıştı. Caminin ortasında bir çeşme ve üst kısımda asılı güçlü bir aydınlatma vardı. Caminin iç kısmı gerçekten güzel bir görüntüye sahipti. Yeşil Türbe de aynı stilde yapılmış ve iç kısmı tıpkı çelenk gibi süslenmiş yeşil çinilerle kaplıydı (Eisenstein, 1912, s. 80). Baedeker de Bursa'nın tarihini anlattığı yazısında Yeşil Türbe'den bahsetmişti. Ona göre Bursa'da eski kale üzerine bir saray inşa edilmişti, onun yanına ise ilk sultanların mezarları yapılmıştı. Orhan Bey'den sonra I. Murat (1360-1389) tahta geçmişti, kendisi Sırp savaşında öldürülmüştü ve inşa ettirdiği camiye defnedilmişti (Baedeker, 1905, s. 141). Baedeker'in seyahatnamesinde Yeşil Türbe ile ilgili detaylar şu şekildeydi:

Yeşil Türbe, I. Mehmet Çelebi'nin (vefat 1421) yeşil mezarlığı sekiz köşeli kubbelerle kaplı bir yapıdır, dıştan ince yeşil çinilerle kaplanmış olup çiniler iç kısımda kısmen duvarları süslemektedir. Şimdiki yeşil kaplama ise 19. yy'dan kalma bir restorasyon sırasında

düzenlenmiştir, sadece kuzey ve doğudaki pencerelerde eski çerçeveler korunmuştur. Giriş bölümü ağır hasar görmüştür. İç kısımda özellikle de girişteki pencerelerdeki ve mihraptaki çiniler dikkat çekicidir, bunlar da yine yeşil zemin rengindedir. Ortasında ise hükümdarın tabutu bulunmaktadır (Baedeker, 1905, s. 143).

Baedeker, anlatımlarına caminin iç mekânı ile devam etmişti. Seyahatnamesindeki bilgilere göre Yeşil Cami’de bulunan eski mermer hol 1855 yılındaki depremde yıkılmıştı. Görkemli ana giriş üzerinde “çok çirkin” bir ahşap çatı bulunmaktaydı ve burası sarkıt süslemelerle dolu bir niş ile tamamlanmıştı. Yeşil çinilerle süslenmiş bir koridordan geçilerek iç bölüme ulaşılmaktaydı. Temel yapı, birbirini izleyen ana ve iki yan mekândan oluşmaktaydı. Yapımında Yıldırım Camii örnek alınmıştı ve daha sonraki restorasyonlarda sıkça örnek alınmaya devam edilmişti. Tüm mekânlar kubbeyle kaplıydı, bunlar önden taşan parçalarla oluşturulmuş ve renkli boyanmış çıkıntı ile bir kare temelden, yan kubbelerde ise sekizgen temelden yukarıya doğru yükselmekteydi. Orta mekân geniş çaplıydı, ana mekâna ve ilk iki yan odaya açılmaktaydı; ortasında bir havuz bulunmaktaydı. Kubbenin üzerinde ise bir fener yer alıyordu; girişin sağ ve sol yanında ise çinilerle süslenmiş nişler ve kafesli kadınlar locası vardı. Yükselen ana oda içerisinde mavi-yeşil bir duvar kaidesi üzerinde bir yazıt bulunmaktaydı; mihrap Baedeker’e oldukça değerli görünmüştü. Mekân genişliği, zengin süslemeler, renklerin güzelliği ile Yeşil Cami, Bursa’daki yapılar arasında ilk sırayı almaktaydı ve Osmanlı yapıları içerisindeki ilk sanat eserlerinden biriydi (Baedeker, 1905, s. 143, 144).

Baedeker Yeşil Cami’den çıkıldığında araç yolu iç kaleden geçerek veya istenirse üç dakika sonra bir duvar boşluğundan geçerek çıkılabildiğini yazmıştı. Burada çıkıldığında sağ tarafta küçük bir cami ve bir Türk hastanesi yer almaktaydı. Bunu izleyen noktada Bizans dönemine ait büyük bir duvar bölümü vardı. Bu duvar, taş ve tuğla ile ve arka kısmında da kemer ile çalışılmıştı. Duvar boşluğundan itibaren yürüyerek yedi dakika sonra sağda bugün Şehadet Camii adındaki Davut Manastırı yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 141). Şehadet Camii, daha önce bir Bizans Kilisesi’nin olduğu alana inşa edilmiş ve kiliseden alınan malzemelerin burada kullanılmasına izin verilmişti (Baedeker, 1905, s. 141; Eisenstein, 1912, s. 80-81). Kaybolan sultan sarayının mezarları (şimdi depo) ve birkaç adım ileride bahçe içerisinde Osman Bey ve Orhan Bey’in türbeleri bulunmaktaydı. Her iki türbe (I. Osman’a ait olan altı köşelidir) 1855 yılındaki depremden sonra Sultan Abdülaziz (1861-76) tarafından restore ettirilmişti. Osman Bey’in tabutu üzerinde Abdülaziz tarafından bağışlanan yeşil örtü yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 141).



Yeşil Cami ve Şahadet Cami’den sonra Bursa’da seyyahların dikkatini çeken Ulu Cami olmuştu. Baedeker, Ulu Cami’nin eski cadde üzerinde yer aldığını belirtmişti. Verdiği bilgilere göre Ulu Cami, Bursa’nın en eski camisiydi ve inşaatına I. Murat tarafından başlanmış, ancak I. Mehmet zamanında tamamlanmıştı (Baedeker, 1905, s. 143). Eisenstein ise Ulu Cami’nin 1470-1540 yılları arasında padişah 1. Murat, 1. Bayezid ve 1. Mehmet tarafından ataları Osman Bey ve Orhan Bey için yaptırıldığı bilgisini paylaşmıştı<sup>178</sup>. Ulu Cami’nin iç mekânı Eisenstein’ı oldukça etkilemişti. Farklı kısımlar kemerli sütunlardan oluşmuş ve yassı kubbelerle örtülmüştü. Ortada bir çeşme bulunmakta ve duvarlarda süslemeler yer almaktaydı (Eisenstein, 1912, s. 79).

Baedeker’in Ulu Cami’nin iç mekânına ilişkin verdiği bilgilerde Arap stiline göre neredeyse kare formda salonlara sahip olduğu yazılıydı. Cami, 100 m uzunluğunda olup 12 sütunluydu. Sivri kubbeli kemerler ile birleştirilmişti ve yan duvarları 20 kubbe taşımaktaydı, temel yapısı kare biçimindeydi. Ön girişte kuzey tarafında bulunan ikinci kare formda altı köşeli bir sarnıç bulunmaktaydı ve üzeri kapalı değildi; arka duvardaki dördüncü köşede bir niş bulunmaktaydı. Duvarlarda Kuran’dan ayetlerin yer aldığı süslemeler bulunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 143).

Baedeker, Yeşil Cami çıkışlı gezi önerilerine devam etmişti. Buna göre Yeşil Cami önündeki terastan şehre ve ovaya güzel bir manzara görülmekteydi. Merdivenden doğu yönünde inilirse, öncelikle bir köprüden pazara ulaşılabilmekteydi. Sağa doğru (kuzeydoğu) gidilirse dar bir sokaktan aşağıya iniliyordu. Burada eski Kervansaray yolunu takip eden caddeden düz gidilirse ve sekiz dakika sağdan doğu yönünde, dört dakika da yukarıya yürünürse, doğuda bir tepeye, şehrin sonuna varılıyordu ve burada Yıldırım Cami yer alıyordu. Bu Cami I. Beyazıt tarafından 1400 yılı civarında inşa ettirilmişti ve daha sonraki camiler için bir örnek yapı olmuştu. Ancak Baedeker, 1900’lerin başlarında Yıldırım Cami’nin 1855’teki depremin verdiği hasar ve restorasyonlardan sonra güzelliğini kaybetmiş bir durumda olduğunu görmüştü. Caminin önünde sütunlar üzerinde bir meydan yer almaktaydı, bunun beş ahşap kubbesi bulunmaktaydı. Caminin altında ise Baedeker’in deyimiyile “basit bir sultan türbesi” yer almaktaydı. Buradan da 15-20 dakikada pazara ulaşmak mümkündü. Yıldırım Cami’nin yukarısında ise Türklerin yerleşim yeri olan Yıldırım semti bulunmaktaydı. Baedeker,

---

<sup>178</sup>Ulu Cami Yıldırım Beyazıt tarafından yaptırılmıştır (Bursa Valiliği, 2019).

burada yer alan Emir Sultan Camisi'ni pek görölmeye değeri bulmamıştı (Baedeker, 1905, s. 145).

Baedeker gezisine balık pazarından şehre doğru batı yönünde devam etmişti. Balık pazarından çıkıldığında Çekirge'ye giden yola giriliyordu. Bunların doğusuna doğru dik yönde geniş bir yol yer alıyordu, bu yol mezarlıklar ve o dönemin yeni şehir bölgesi Selim Mahallesi arasında tren istasyonuna çıkıyordu. Karayolu ile patika yol arasında güneydoğu yönünde virajlarla Pınarbaşı'na çıkılıyor ve batıya doğru İnkaya'ya devam ediliyordu. Burası Muradiye semti olarak biliniyordu. II. Murat Cami ve sultanların mezarları ile bu hükümdarın mezarı ve ailesinin mezarları burada bulunuyordu. Cami ve türbe ise ağaçların gölgesinde kalmaktaydı ve duvarla çevrili bahçe içerisindeydi, bunun girişi ise kuzey bölümde yer almaktaydı. Girişin sağında II. Murat Medresesi yer almaktaydı. Burası okul türünde tipik bir medreseydi; çeşme ve ağaçlı kare bir avlu etrafında üç tarafta kubbelerle örtülü salonlar, arkasında öğrenciler için konaklama yerleri bulunmaktaydı; girişin karşısında ise büyük bir yatakhane bulunmaktaydı. Giriş solunda II. Murat Cami (1447) yer almaktaydı. Çeşme ve selvilerin olduğu bir avludan çıkılınca sütunlarla taşınan bir avluya girilmekteydi. Buraya dört güzel pencere ve bir giriş bölümü açılmaktaydı; ondan sonra küçük bir iç avluya girilmekteydi. Tavanı değerli çini mozaikleri ile kaplanmıştı. Temel yapısı Yıldırım Cami'ye, duvar kaplaması ise Yeşil Cami'ye benzemekteydi (Baedeker, 1905, s. 145). Murat Cami'nin tavanında mozaik tarzı döşenmiş çinilerden Eisenstein da bahsetmekteydi. Sultan Murat'ın, eşlerinin ve çocuklarının türbeleri caminin yanında bulunmaktaydı, türbeler güllerle ve çınar ağaçlarıyla çevriliydi (Eisenstein, 1912, s. 80-81).

Caminin bahçe kısmı ile ilgili detaylara da seyahatnamesinde yer veren Baedeker burada kare, altıgen veya sekizgen kubbe ile kaplı on tane türbe bulunduğunu belirtmişti. Bunların girişleri ise tipik olarak ahşap çatı ile korunmaktaydı. Baedeker bu bölümde bahçe içinde yer alan türbelerden bahsetmişti. Girişin karşısında bulunan I. Beyazıt'ın oğlu Musa'nın Türbesi'ni ziyaret etmeye değeri bulmuştu. Musa 1413 yılında kardeşi I. Mehmet tarafından öldürölmüştü. İç mekânın duvar kaplaması yeşil çinilerin farklı şekillerde kullanılmasıyla oluşturulmuş ve etrafındaki şerit üzerinde mavi zeminli beyaz yazılar düzenlenmişti. Havuzun arkasında sağda ise II. Murat Türbesi yer almaktaydı. Arasında üç tanesi ters çevrilmiş korint tarzında sütun başlığı bulunan dört sütun ve dört direk kubbeyi taşımaktaydı. Sultan II. Murat'ın isteği üzerine gökyüzünden gelen yağmurun mezara da düşmesi için ortası açık bırakılmıştı. Dört mermer plaka ise basit

toprak bir tepeyi çevrelemekteydi, üzerinde çimenler yeşermişti. Duvara monte edilmiş dolap içerisinde sağ duvarda sultana ait iki başlık ve muhtemelen kan lekesi olan deriden bir örtü saklanmaktaydı. Ayrıca eski bir Kuran-ı Kerim burada sergilenmekteydi. Bir yan odada ilk girişteki dolabın yanında dört oğulun mezarı bulunmaktaydı. Sağ tarafta, biraz geride Mustafa Türbesi yer almaktaydı, kendisi II. Mehmet'in en küçük oğluydu (vefatı 1472). Baedeker, buradaki İran fayanslarıyla döşeli kısımların çalınmasına üzülmüştü, kalan kısımlardaki mükemmel örneklerinde yeşil ve kırmızı renkler hakimdi ve her zaman büyüleyici güzellikteydi. Dış bölümde girişlerin ilk penceresi görülmekteydi. Sağ yanında ise Mustafa'nın kardeşi Cem'in Türbesi yer alıyordu, kendisi Nepal'de maceralı bir hayat sonrasında zehirlenmişti. Türbe yeşil-mavi çini ve renkli resimlerle süslenmişti, ancak öncekine göre anlam bakımından biraz daha sönük kalmaktaydı. Sağda ise II. Beyazıt'ın oğlu olan Sultan Mahmut Türbesi yer alıyordu, kendisinden önceki üç ve sonrasındaki iki türbe kadar görülmeye değer bir yapı değildi (Baedeker, 1905, s. 146).

### ***Bursa'daki Diğer Yapılar ve Semtler***

Osmanlıların ilk yerleşim alanı olan Bursa'da tarihi birçok anıt bulunmaktaydı. Mordtmann, 1855 yılı Şubat-Mayıs dönemindeki depremde birçok şey yıkıldığı için, o tarihten sonra bir daha Bursa'ya gelmediğini belirtmişti. Bu nedenle anıtların hangilerinin yıkıldığını ve hangilerinin sağlam olarak kaldığını bilmiyordu (Mordtmann, 1925, s. 300). Bursa, Osmanlı Devleti'nin ilk başkenti olması dolayısıyla birçok gösterişli yapıya sahipti. Bunlar arasında camiler ve camilerin yanında türbeler yer almaktaydı. Eisenstein'a göre Bursa civarında, duvarlarında sarmaşıkların sarıldığı evlerin kalıntıları, Bursa'nın hala ayakta olduğunun işaretiydi ve bu sağlamlık burada kısa bir süre hüküm süren Rum-İznik İmparatorluğuna dayanıyordu (Eisenstein, 1912, s. 85). Bursa'da camiler ve türbeler bir önceki başlık altında ele alınmıştı. Bunların dışındaki yapılara ilişkin bilgilere de Baedeker ve Eisenstein'ın seyahatnamelerinde rastlandı.

Baedeker, Uludağ'ın batı tarafında yer alan Cılımbaz Köprüsü'nden bahsetmiş ve buradan yaklaşık yedi dakika yürüdükten sonra (Brotte Oteli'nden itibaren) kıvrılan yoldan eskiden kaplıca kapısının olduğu duvar kısmına ulaşmıştı. Duvarlar antik kaideler üzerinde durmaktaydı ve Theodor Laskaris'in inşa ettiği parçalardı, ama daha sonra burası Osmanlılar döneminde, özellikle de III. Mehmet (1595-1603) tarafından restore edilmişti. Duvarların en güçlü kısımları düz güney tarafında yer alsa da Baedeker'in gezdiği dönemde tümü harabeye dönmüş vaziyetteydi (Baedeker, 1905, s. 141).

Baedeker, antik eserlerin ve yazıtların bulunduğu Hisar Kapı'nın 1905 yılına kadar korunduğundan bahsetmişti. Kapının önündeki yol takip edildiğinde güneydoğu yönündeki ilk dar sokak Hotel Brotte'nin de bulunduğu balık pazarına çıkıyordu. Kapıdan geriye doğru gidilirse ve güney yönündeki ilk cadde izlenirse, yaklaşık beş dakika sonra güney duvarına ve Pınarbaşı'na ulaşılmaktaydı, burası tercih edilen bir dinlenme merkeziydi. Ağaçlarla kaplı bir çimenlik alan batı kısmında sanat eseri gibi duran duvar kalıntılarıyla doluydu. Burada bir Mevlevi dervişin ufak bir tekkesi, güney ve doğu kısmında mezarlık bulunmaktaydı. Pınarbaşı'ndan güneydoğu yönünde Maksem Köprüsü'ne ulaşılabilirdi. Doğu yönünde iki hatlı bir yol izlenmekte, eski konut bölgeleriyle, Hamidiye Caddesi ile ve eski bir cadde ile kesişmekteydi. Artık İstanbul'dan sonra pek rağbet görmeyen, II. Murat tarafından ipek ticareti için inşa edilmiş ve bugün de ticaretin merkezi kabul edilen İpek Han yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 142, 143).

Seyahatnamesinde Ulu Cami'nin olduğu cadde üzerindeki yapılara yer veren Baedeker; burada belediyenin büyük bahçesi, kahvehane, sağda bir konak, konağın yukarı kısmında bir okul ve bahçe (girişlerinden biri) yer aldığını belirtiyordu. Burada 1904 yılında açılmış bir müze bulunmaktaydı, burası ilk etapta sadece arkeologlara cazip gelmekteydi. Girişlerin solunda ve sağında ise yazıtlar ve kabartmalar, özel mezar taşları bulunmaktaydı. Orta mekân ve çeşitli dönemlere ait birkaç vazo, kabartmalar, yazıtlar, yuvarlak heykeller (neredeyse tamamı Romalılardan kalmaydı) yer alıyordu. Sağda eski Türk koleksiyonları vardı (çiniler, sikkeler, yazı örnekleri vb.). Ana caddenin sonunda doğuda, Gökdere üzerinden Setbaşı Köprüsü'nden geçiliyordu, burası ağırlıklı olarak Ermenilerin oturduğu bir semtti ve onlar tarafından Setbaşı (Sedbaschi) olarak adlandırılıyordu (Baedeker, 1905, s. 143).

Setbaşı, şehrin batısındaki birçok farklı köprüye bağlanıyordu; biraz üst kısımda Maksem Köprüsü yer alıyordu ve harika bir manzarası vardı. Batı tarafta Pınarbaşı ve doğuda 1888 yılında kurulmuş olan Harir Darüttalimi<sup>179</sup> yer almaktaydı, bu enstitüde teorik ve pratik ipek kozası yetiştirme eğitimi verilmekteydi. Biraz yukarıda ise Sultanların Köşkü bulunmaktaydı. Setbaşı Köprüsü'nden çok nadir görülebilecek bir manzara vardı. Derenin altında küçük evlerle kaplı Eski Köprü ya da diğer adıyla Irganlı Köprüsü ile Yeşil Türbe ve servileriyle Yeşil Cami yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 143). Emir Sultan Camisi'nin yukarısında Işıklar'da (derviş tekkesine göre bir mescit)

---

<sup>179</sup>Burasının adı daha sonra İpek Böcekçiliği Enstitüsü olarak değiştirilmiştir.

yüksek bir kayalığın üstünde Türk Askeri Hastanesi'nin ve bir Türk Askeri Okulu'nun büyük, saygın binaları bulunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 145; Eisenstein, 1912, s. 86).

### ***Kaplıcalar ve Hamamlar***

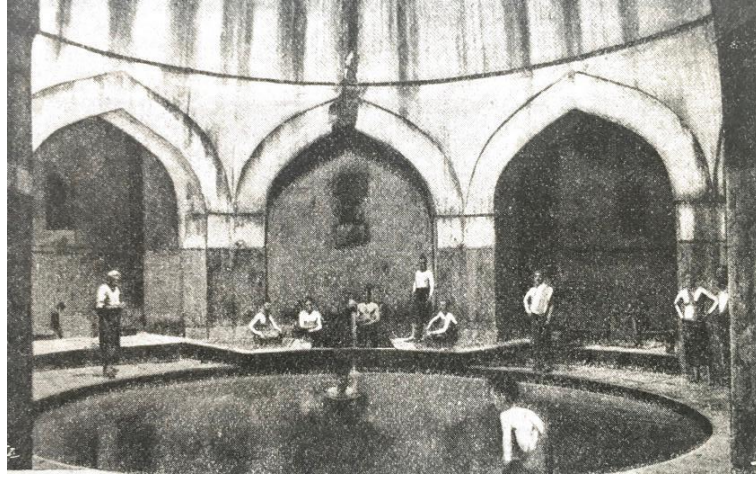
Baedeker ve Mordtmann, Bursa'nın batısında ve Çekirge'de ünlü kükürt ve demir içerikli sıcak su kaplıcalarından bahsetmişlerdi (Baedeker, 1905, s. 146; Mordtmann, 1925, s. 302). Mordtmann'a göre bu hamamlardan ilk kez MS 796 yılında Kral VI. Konstantin tarafından söz edilmişti, kendisi burada hamamları kullanmak üzere annesiyle bir ay süreyle konaklamıştı. Mordtmann, antik çağlarda bu hamamların pek varlık göstermediğini ancak deprem sonrasında ya da doğa olayı sonrasında öne çıktıklarını tahmin etmekteydi. Buna gerekçe olarak da Kral Trajan'ın küçük oğlu Plinius'un Bitinya'da kral ile birlikte şehirde oldukça kirli ve harap vaziyette olan eski hamamın yerine yenisinin inşa edilmesi konusunda şehir idarecisiyle müzakerelerde bulunmasını göstermişti. Ona göre ünlü kralın iyi kalpli olması sebebiyle mektuplarında daima bir özen ve itina görülürdü, vilayet için de en az şekilde ve en gereklileri yapma konusunda bir tavrı vardı<sup>180</sup>. Bu nedenle de Mordtmann “o zaman doğal sıcak hamamlar olmuş olsaydı kralın kesin olarak buna izin vermeyeceği” kanısındaydı (Mordtmann, 1925, s. 303).

Baedeker'in verdiği bilgilere göre bu bölgede toplamda altı hamam vardı ve suyu Uludağ'dan geliyordu. Dördünde, yani Büyük ve Küçük Kükürtlü Kaplıca, Yeni Kaplıca (Yeni Hamam) ve Kaynarca'da kükürt ve demir bulunuyordu ve su sıcaklığı 80 derecenin üzerindeydi (Baedeker, 1905, s. 146). Baedeker kaplıcaların yerlerini de tarif etmişti. Bursa'nın batısından çıkılınca karayolu üzerinden arabayla yedi dakika sonrasındaki kavşaktan kuzeybatı yönüne doğru üç dakika daha gidildikten sonra en güçlü kükürt kaplıcaları olan Büyük ve Küçük Kükürtlü kaplıcalarına varılıyordu. Bu bölgenin adı Bademli idi. Eski kaplıcaların tesisi Doğu'ya özgüydü; ön bölümde soyunma odası ile bir havuz bulunmaktaydı, asıl hamamlar çeşitli büyüklük ve sıcaklıklarda büyük, her gün öğleden sonra temizlenen havuzlarla veya küvetlerle, terleme odalarıyla ve dinlenmek için istirahat bölümleriyle düzenlenmişti. Tüm mekânlar kubbelerle kapatılmıştı, birçok yuvarlak bombeli camlı açıklıklarla ışığın içeriye girmesi sağlanmıştı (Baedeker, 1905, s. 147). Eisenstein da Kükürtlü Kaplıcası'nın Gasteiner termalleri<sup>181</sup> ile aynı etkiye sahip

<sup>180</sup>Mordtmann burada “Roma İmparatorluğu'nun güvenliğinden endişe duyduğu için Nikomedyadaki - İzmit- 150 kişilik birlikten dahi korkuyordu” şeklinde bir açıklama yapmıştır.

<sup>181</sup>Avusturya'nın ünlü termallerindendir.

olduğunu yazmıştı (Eisenstein, 1912, s. 83). Baedeker'e göre Eski Kaplıca ve Kara Mustafa kaplıcalarında kükürt yoktu ve su sıcaklığı yalnızca 38 ve 57 dereceydi. Çekirge'deki ev ve misafirhanelerde bu şifalı sulardan faydalanılmaktaydı. Baedeker, hamamların Roma İmparatorluğu öncesinde kaplıca olarak kullanılmış olabileceği kanısındaydı. Ama bu binalar gibi Bizans dönemine ait olanlar da tamamen yıkılmış durumdaydı. Eski kalıntıları kullanarak I. Murat tarafından ilk cami ve bir hamam yaptırılmıştı. Kendisinin mezarı da burada bulunmaktaydı. 1900'lerin başlarında bu hamamlar özellikle de Nisan-Haziran ve Ağustos-Eylül dönemlerinde yoğun olarak Türkler tarafından kullanılmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 146).



**Görsel 4.11.** *Bursa Kükürtlü Kaplıcası*

**Kaynak:** *Eisenstein, 1912, s. 88.*

Eisenstein'ın mimari olarak çok güzel bulduğu Yeni Kaplıca'nın (Eisenstein, 1912, s. 83) birinci odasındaki yazıta göre burası I. Süleyman'ın (1520-1566) damadı ve büyük vezir Rüstem Paşa tarafından inşa ettirilmişti. Baedeker'e göre burası mermer kaplaması ve fayanslarıyla mimari açıdan ilginç bir yapıydı. Havuzun güzel bir kubbeli bölümü bulunmaktaydı ve çapı sekiz metreydi. Sağında (doğu) küçük bir kadınlar hamamı olan Kaynarca bulunmaktaydı. Eski karayolunun biraz ilerisinde ise Kara Mustafa Kaplıcası yer almaktaydı, 1676-1683'te büyük vezirin adı verilerek inşa edilmişti. Suyunda bol miktarda magnezyum bulunmaktaydı ve oldukça şeffaftı<sup>182</sup> (Baedeker, 1905, s. 147).

<sup>182</sup>Baedeker burasının Gümüşsu olarak da bilindiğine dair bilgi vermiştir.

Baedeker, Eski Kaplıca yolunu tarif etmişti. Eski Kaplıca'ya gitmek için ana cadde üzerinde üç dakikalık mesafede, Uludağ'ın önündeki evlerin ve mezarların arasında<sup>183</sup> yaklaşık 20 dakika yürüdükten sonra Çekirge'nin girişindeki dükkânların ve kahvehanelerin olduğu meydana gelinmekteydi. Eski Kaplıca Hamamı bu meydanın kuzey tarafında biraz aşağıda bulunmaktaydı. Burası Bizans döneminden kalma bina kullanılarak I. Murat tarafından yaptırılmıştı ve tesis olarak Yeni Kaplıca'ya benzemekteydi. Meydandan kuzeybatı yönünde yaklaşık beş dakika sonra biraz yüksekte kalan I. Murat Cami'sine veya Gazi Hünkâr Cami'sine ulaşılmaktaydı. Yapısı ve süslemelerindeki çapraz formlar (sarmaşıklarla süslenmiş olan sütun başlıkları) halen Bizans döneminin ustalığını yansıtmaktaydı. Burası 1904 yılında restore edilmişti. Cephe iki katlıydı, altta beş sivri kubbeli açık alan ve üstten sütunlarla bölünen kemerler ile tamamlanmaktaydı. İkinci katta ise öğrenci odaları bulunmaktaydı, buradan medreseye çıkılabilmekteydi. Caminin önündeki terasta (güzel manzara) I. Murat Türbesi bulunmaktaydı, kendisi 1389 yılında savaş sırasında öldürülmüştü ve Hüdavendigâr unvanı Bursa'nın bir vilayetine verilmişti. Büyük sandukalar dışında silahları sergilenmekteydi. Bunun yanında burada başı kesilmiş Sırpların mezarları da bulunuyordu (Baedeker, 1905, s. 147).

Mordtmann Orhaneli yakınlarındaki Hadriani antik kentine yaptığı seyahatte onlara yol gösteren bir çiftçiden, tarlasında halen eski bir hamamın kalıntılarının olduğunu ve sahip olduğu kaynak suyunun kışın sıcak, yazın da soğuk aktığı bilgisini edinmişti (Mordtmann, 1925, s. 311). Bursa ve çevresinde neredeyse her evde bir kuyu vardı, ama aynı zamanda birçok evde içme suyu ve çamaşır yıkamak için, aynı zamanda banyolar ve hamamlar için de kullanılabilen özel depolar vardı. Uludağ'ın eteğinde, Bursa'nın yüksek kesiminde ise Pınarbaşı ilçesi yer almaktaydı, burası kaynağın çıkış noktasıydı ve sakinlerin gezmek için kullandıkları en sevilen yerdi. Kristal berraklığındaki soğuk suyu olan bir nehrin kıyısında ise bazı kahvehaneler yer almaktaydı ve buradan mükemmel bir Bursa manzarası görülmekteydi (Mordtmann, 1925, s. 301).

Özetle Bursa, incelenen seyahatnamelerden en detaylı bilginin alındığı yerleşim yeri idi. Bunda etkili olan birçok faktör vardı. Tarihsel açıdan bakıldığında hem Bitinya Dönemi'ne dayanan tarihi hem de İstanbul'un fethi olan 1453'e kadar Osmanlı hükümdarlarının burada yaşamış olmaları Bursa'yı tarihi açıdan önemli kılmıştı. Uzun

---

<sup>183</sup>Baedeker tepeden itibaren sultanların mezarlarından aşağıya doğru güzel bir yürüme yolu bulunduğunu belirtmiştir.

süre Osmanlı Devleti'ne başkent olması da Bursa'daki cami, türbe ve diğer tarihi yapıları da görülmeye değer kılmaktaydı. Ayrıca kaplıca ve hamamlar da seyyahların ilgisini çekmişti. Bununla beraber Baedeker'in de belirttiği gibi hamamlar ekonomik açıdan şehre pek fazla avantaj getirmemişti (Baedeker, 1905, s. 141). Bursa'nın doğal yapısı oldukça verimliydi, ipek böcekçiliği endüstrisi ve üzümculük gelişmişti. Bursa, demiryolu ve karayolu bağlantısı olduğu kadar İstanbul'dan buharlı gemilerin Mudanya'ya gelmesi ile de ulaşılabilir bir şehir olmuş, bu ulaşılabilirliği de üretilen ürünlerin ihracatını kolaylaştırmıştı. Bursa'nın merkezi kadar ilçelerinin de gelişmiş olması, seyyahların bu bölgeyi adım adım gezmelerini sağlamıştı.

#### **4.6. Seyahatnamelerde İznik**

İznik Bursa ili içerisinde yer alan bir ilçedir. Bu çalışmada, Bursa alt başlığından bağımsız olarak ele alınmasının nedeni, İznik'in tarihsel süreç içerisinde önemli bir yerleşim yeri olmasıdır. İznik, şehir ile aynı adı taşıyan bir gölün kıyısındadır. Doğal yapısı hakkında seyahatnamelerde çok detaylı bilgi yoktur, ancak incelenen dönemde seyyahların, şehrin sağlıklı olduğu konusunda hemfikir olduğu görülmektedir. İznik'i öne çıkaran bir diğer unsur da çinileridir. Ekonomik anlamda şehre katkısı yazılmasa da Anadolu'da birçok yapıda İznik çinilerinin kullanıldığı bilinmektedir. Hem Nikea antik kentinin üzerinde kurulmuş bir yerleşim yeri olması hem de ilk konsilin İznik'te toplanmış olması, İznik'i tarihsel ve kültürel açılarından önemli kılmaktadır.

##### **4.6.1. Tarihsel, toplumsal ve kültürel yapı**

İznik, 1700'lerde 300 haneli bir köydü<sup>184</sup> (Mordtmann, 1925, s. 71). Mordtmann, 1850'lerde İznik Kalesi'nin etrafını "Türk, Yunan ve Ermenilerin oluşturduğu 400 ailenin güç bela yaşamını sürdürdüğü berbat bir yer" olarak nitelendirmişti. Ona göre şehrin bir kısmı tahıl tarlaları, dut ekimi, çayır ve sebze bahçelerinden oluşurken bir kısmı "çöplük"tü. Mordtmann, 1850'lerde ayakta kalan evlerin büyük bir kısmında kimsenin oturmadığını, sokaklarda evlerin bomboş olduğunu yazmıştı (Mordtmann, 1925, s. 70). Baedeker'in seyahatnamesinde de nüfusa dair bilgiye rastlandı. Baedeker, 1905 yılında İznik'e yerlilerin "Çinişli" adını verdiğini ve nüfusunun 1000 kişi olduğunu belirtmişti. Ona göre İznik, eski Nikea antik kenti üzerinde yer almaktaydı, ancak iklimi sağlıklı

---

<sup>184</sup> Günümüzde İznik'in nüfusu 43.330'dur (Bursa Valiliği, 2019).



değildi (Baedeker, 1905, s. 151). İznik, seyyahlar için tarihi ile öne çıkan bir yerleşim yeri idi.

### **Tarihi**

Baedeker, turistlere yönelik rehber kitabının hazırlanma aşamasında İznik'in yerleşimi hakkında ulaştıkları en eski bilgide, Myser'in yıktığı Ankor'dan söz edildiğini yazmıştı. Ona göre bu yıkım bölgenin büyüsunü yok etmişti. MS 316 yılında Antigonos burada Antigoneia isimli bir şehir kurmuştu. Şehir Lysimachos tarafından geliştirilmiş ve eşinin onuruna şehre Nikea adı verilmişti. Baedeker'e göre İznik'in şehir planı "hayret verici şekilde" düzenliydi. Şehir dört bölümlü kare bir yapıdan oluşuyordu (tümü 16 bölüm = 2839 m); her bölümün ortasında bir kapı bulunuyordu, buraya çıkan dört cadde vardı. Dört caddenin kesişme noktasında, şehrin ortasında Gymnasium bulunuyordu. Bitinya Kralları burada ikamet etmişlerdi. Daha sonra Romalılar yaşamıştı. Baedeker'e göre İznik, Nikomedeia (İzmit) ile birinci şehir olma rekabeti içerisindeydi (Baedeker, 1905, s. 151). Eisenstein, İznik'in eski çağlarda üç tarafının duvarlarla çevrili güçlü bir kale olduğunu belirtmişti (Eisenstein, 1912, s. 92). Daha MS 1. yüzyılda buraya bir kalenin inşa edilmiş olması Baedeker'in de dikkatini çekmişti. Baedeker'e göre genç Plinius Gymnasium'u tekrar kurmuştu. Hadrian MS 123 yılında şehri ziyaret etmiş ve güçlendirilmesini de sağlamıştı. Şehir Gotlar tarafından ele geçirildikten sonra (MS 259), II. Claudius Gothicus döneminde varlığını korumuştur (Baedeker, 1905, s. 151).

Baedeker seyahatnamesinde, gökbilimci Hipparch ve tarihçi Dio Cassius'un İznik'te yaşadıklarını yazmıştı. Ona göre İznik, Hristiyanlık Dönemi'nde rahiplerin merkeziydi, bu yüzden şehir, önemini korumuştur. İznik, MS 325'te "Kraliyet Sarayında Arius konusuna karar veren meşhur rahiplerin" de merkeziydi. Jüstinyen İznik'i güzelleştirmiş ve yolcuların durak noktasına su hattı ve hamam inşa ettirmişti. İznik birçok yolun kesişme noktasıydı. MS 727'de büyük ordularıyla gelen Araplara karşı Leo der Isaurier (717-741) ve erkek kardeşi Konstantin kaleyi güçlendirerek yeniledi. MS 787'de Ayasofya'da ikinci bir konsil<sup>185</sup> toplandı ve bir ritüele karar verildi (Baedeker, 1905, s. 151). Seyahatnamesinde konsilin yapıldığı kilisenin 1850'lerde çöplüğün ortasında kaldığını, çevresini de çalı çırpı ve ısırgan otlarının sardığını yazan Mordtmann, aşağıdaki bilgileri vermişti:

---

<sup>185</sup>Konsil, Hristiyanlıkta kiliseye bağlı bütün piskoposların katılımıyla düzenlenen, önemli dinî konuların tartışılıp karara bağlandığı toplantılar olup genel (ekümenik) konsillerin ilki İznik Konsilidir ve İmparator I. Konstantinos'un daveti üzerine 325 yılında İznik'te gerçekleştirilmiştir (Sinanoğlu, 2019).

Burada (İznik'te) toplanan Hristiyanlığın büyükleri tarafından Arius'un yanlış öğretisine karşı İsa'nın tanrılığı ciddi bir biçimde övüldü; aynı yerde Allah'ın elçisinin Muhammed olduğu ve Allah'ın karısının ve dolayısıyla oğlunun olmadığına dair bin yıl sonra vaaz verildi. Burada bu son öğretinin vaazının ne kadar süre verildiği tam olarak bildirilmedi; ama görünüyor ki, şehrin kaybedilişi Muhammed'in hâkimiyetinin başladığı zamana denk geliyor (Mordtmann, 1925, s. 71).

Baedeker'in seyahatnamesinde verdiği bilgilere göre İznik 910 yılında Araplara karşı ana kale olmaya devam edecekti, ama 1074 civarında Selçuklu Hükümdarı Süleyman Şah tarafından ele geçirildi. İznik, onun himayesinde ve Kılıçarslan tarafından Selçuklu kültürünün bir merkezi haline getirildi. Haçlıların rastgele yaptıkları ilk saldırılar, zaferle sonuçlandı (1095). 1097'de Gottfried von Bouillon<sup>186</sup> tarafından uzun süreli bir işgal sonrasında şehir ele geçirilmişti, ancak şehri "sadık olmayan" Bizanslılara bırakmak zorunda kalmışlardı (Baedeker, 1905, s. 151). 1106 yılındaki barışa kadar şehir Bizanslıların elinde kalmış, 1183 yılında onlar tarafından geri kazanılmıştı. İstanbul Theodor Laskaris tarafından kaybedilince, İznik Doğu Roma Kralı'nın ve rahiplerin konutu olarak Romalılara verilmişti. 1330 yılı civarında Orhan Bey'in gücüyle Osmanlı topraklarına katılmıştı ve ilk zamanlarında ana merkez olmuştu (Baedeker, 1905, s. 152). Eisenstein ise seyahatnamesinde İznik'in tarihi hakkında şöyle bilgiler aktarmıştı:

İznik her şeyden önce Bitinya Devleti'nin başkenti idi, sonra Roma ve Bizans İmparatorluğu, ardından Selçuklular geldi, 1222 yılında kısa bir dönem İznik Krallığı'nın başkenti oldu, sonra tekrar Selçuklu yönetimi altına girdi ve sonunda Türkler tarafından fethedildi. İki konsil de orada yapıldı, bunlardan ikincisinde 1070 yılında İmparatoriçe İrene tarafından kilisedeki kutsal resimler tekrar getirildi. 1096 yılında Peter von Amiens ve Walter Habenichts, İstanbul'dan yola çıkarak Hellespont (Çanakkale) üzerinden İznik'e doğru kalabalık bir orduyla Birinci Haçlı Seferini yaptı, ama İznik'te Selçuklular tarafından yenildi (Eisenstein, 1912, s. 92).

Eisenstein seyahatnamesinde anlatımlarına İkinci Haçlı Seferleri ile devam etmişti. Onun verdiği bilgilere göre Birinci Haçlı Seferini izleyen yıllarda Gottfried von Bouillon, Bormund, Robert von Flandern, Robert von der Normandie gibi baronlar, yaklaşık 300 bin askerden oluşan ordu ile İznik'e doğru ilerlemişler ve orayı kuşatmışlardı. Şehri savunan Sultan Kılıçarslan'ın emrindeki Selçuklu Beyi'ni geri yenmişlerdi (Eisenstein, 1912, s. 92). Osman Bey topraklarını genişletmeye devam etmiş ve Yenişehir'i imparatorluğun başkenti haline getirmişti. Osmanlılar, 1316-1326 yıllarından itibaren Anadolu'da en güçlü Bizans Kalesi olan İznik'i işgal etmişti ve burayı ele geçirmişti

---

<sup>186</sup>Godefroy de Bouillon (1060-1100)

(Eisenstein, 1912, s. 67). Deniz tarafındaki kuşatma ise ancak 1453'te Fatih Sultan Mehmet'in manevrası sayesinde Bizans gemileri Gemlik'ten İznik Gölü'ne çekilince başarılı olmuştu (Baedeker, 1905, s. 151).

### ***İznik'te Bir Resmi Ziyaret***

Mordtmann, 1850'lerde İznik'e geldiğinde "müdür" (*Müdür*) olarak bahsettiği, ancak hangi alanda yönetici olduğu tam olarak anlaşılmayan biri ile görüşme gerçekleştirmişti. Bu görüşmede resmi makamlara yapılan ziyaretlerde bile bahşış alındığından bahsederken halkın da yabancılar konusunda meraklı olduğu anlaşıyordu:

16 Mayıs. Saat 11'e doğru yola çıkmaya hazırdım, ama müdür benden bir ziyaret daha talep etti. Çok zaman kaybedileceğinden, iş yerinde rahatsız etmek istemediğimden ve ikram edilen yiyecek ve içecekten, resmi polis-asker ziyaretlerinde bile bahşış aldıklarından dolayı kendi kendime vali vs.'yi ziyaret etmeyeceğime dair kural koymuştum. [...] Akşam yemeğine davet edildim. Yemekten sonra kahve ve pipo ile 'nereden geldiğim ve nereye gittiğime' dair kaçınılmaz sorular geldi<sup>187</sup>. Allah bilir, benim, kısmen eğitim amaçlı, kısmen sağlık amaçlı tüm ülkeyi gezen çok büyük bir şahsiyet olduğumu tahmin ediyorlardı (Mordtmann, 1925, s. 72).

Mordtmann ve "müdür", görüşmelerine İznik ve onun kasvetli halinden konuşarak devam etmişlerdi. "Müdür" İznik'in kasvetli halini, şehrin sağlıksız konumu ve derebeylerin sürülmesi olmak üzere iki sebebe bağlıyordu. Mordtmann'a göre İznik şehrinin sağlıksız olması durumundan Strabon da bahsetmekteydi ve ondan sonra gelen yazarlar da İznik'i başka şehirlerle karşılaştırarak New-Orleans<sup>188</sup>, Veracruz<sup>189</sup>, Batavia<sup>190</sup> ve diğer pek çok şehre göre daha sağlıksız olduğunu, buna rağmen nüfus azaltımına gidilmediğini doğrulamaktaydı. Mordtmann ise Türk tarihçilerin derebeyleri hakkında tek kelime bile yazmadığını belirterek Gülhane Hattı Hümayunu ile başlayan yeni dönemi şöyle yorumladı (Mordtmann, 1925, s. 73).

Ancak derebeyin ilgilendiği yepyeni bir keşif vardı ve tek bir Türk tarihçiden bile derebeylerin İznik'te oturduğunu ne okudum ne de duydum. Ayrıca Tanzimat'ın<sup>191</sup> ülkenin

---

<sup>187</sup>"Doğuluların yolcuya bu tür sorular sormasının ayıp sayıldığı sık sık yazılır. Doğu'nun hangi bölümlerinde bunun ayıp sayıldığını sormadım; Türkiye'de gittiğim her yerde bana sorulan ilk soru buydu" (Mordtmann, 1925, s. 72).

<sup>188</sup>New Orleans, Amerika Birleşik Devletleri'nin Louisiana eyaletinin en büyük şehridir.

<sup>189</sup>Veracruz, Meksika'da bir eyalettir.

<sup>190</sup>Batavia, günümüzde Endonezya'nın başkenti ve en büyük şehri olan Cakarta'nın eski adıdır.

<sup>191</sup>Mordtmann seyahatnamesinde Tanzimat'ı şöyle açıklamıştır: "Tanzimat dendiğinde 3 Kasım 1839 tarihli Gülhane'nin (Hatt-ı Şerif) ilanı üzerine kurulan, esas olarak Bab-ı Ali'deki Hristiyanların durumuna ilişkin Osmanlı İmparatorluğu'nun 1844 yılında Sultan Abdülmecit'in yayınladığı organik yasaları anlaşılmaktadır. Genel anlamda ise Türkiye'de tanzimat (asıl anlamı düzenleme) kanunun ve yönetimin düzenlenmesi anlamındadır" (Mordtmann, 1925, s. 557).

kalkınmasına faydası olacağı fikrindeydi. Nüfusun azalmasının, yönetimdeki herkesin üstlenmeyeceği ya da çok azının üstleneceği pek çok karmaşık sebebi olabilir. Tanzimat'ta birçok harika fikrin olduğu da inkâr edilmez, ancak buna yönelik birçok yorum yapıldı. Aç köpeğin, ekmeksiz işçinin, iş yeri olmayan tüccarın vs. karnı bu sözlerle doymuyor; biri ekmek, diğeri iş, üçüncüsü de yol istiyor. Bunlar yerine sözler verildiğinde, köpek açlıktan ölür, işçi hırsız olur, tüccar göç eder (Mordtmann, 1925, s. 73).

Mordtmann, Osmanlı Devleti'nde nüfus azaltımının sebeplerinin yeterince araştırılmadığı kanısındaydı. Osmanlı Devleti'ne yönelik araştırmalar yapan Ubcini ve diğer askeri yazarların, bunu basitçe reddederek işin kolayına kaçtıklarını düşünmekteydi. Başarıya erişmek için, acımasızca ve herhangi bir sonuçtan korkmadan aydınlığa doğru gitmeye cesaret edilmesi ve kararlı olunması gerektiğini, aksi taktirde bu şekilde asla savaşılamayacağını belirtmekteydi (Mordtmann, 1925, s. 73). 1850'lerde Mordtmann'ın ve yaklaşık elli yıl sonra Baedeker'in sağlıklı bir şehir olarak bahsettiği İznik, aslında doğal yapısı itibarıyla verimli topraklara sahip bir yerleşim yeri idi.

#### 4.6.2. Doğal yapı

İznik, ilçe ile aynı adı taşıyan İznik Gölü kıyısında yer almaktadır. Seyahatnameler incelendiğinde, İznik'in doğal yapısına dair çok fazla bilgiye ulaşılamamıştır. Bunun nedeni İznik'in Bursa ili içerisinde yer alması ve bu bilgilere de Bursa başlığı altında yer verilmiş olmasıdır. Seyyahlar daha çok İznik'in tarihsel yapısı ve buna bağlı olarak burada yer alan yapılar ile ilgilenmişlerdir.

Seyyahların yolculukları sırasında gördüklerini tasvir etmesiyle İznik'in doğal yapısı hakkında kısıtlı da olsa bazı bilgilere ulaşıldı. Mordtmann Yenişehir'den çıktığı yolculukta, atla Yenişehir ovası içinden geçtiklerini anlatırken İznik gölünün yüksek dağları ayırdığını yazmıştı. Ona göre İznik'in doğası daha ağaçlıktı. Bölgede sadece alçak boyda ağaçlar mevcuttu, hiçbir yerde yüksek ağaç gövdesi görünmemekteydi. İznik ve çevresinde yetişen ağaç türleri genellikle cüce meşe ve karayemişti. Mordtmann, tepenin diğer tarafında, İznik'in ilk görüldüğü yerdeki dağın eteğinde yağlık zeytin ağaçlarının varlığından bahsetmişti (Mordtmann, 1925, s. 70). Eisenstein ise İznik'ten Mekece'ye yaptığı yolculukta, yeterince iyi korunmuş yollar üzerinden bir gölün kıyısındaki tarlaların ve meraların arasından geçtiğini yazmıştı (Eisenstein, 1912, s. 92). Doğal yapı hakkında en detaylı bilgilere ulaştığımız Bodemeyer'in seyahatnamesinde İznik'e dair bilgi yoktu, bunun sebebi de bu güzergâhın onun araştırma alanı içerisinde yer almamasıydı. İznik'in verimli doğal yapısının, gölün kıyısındaki tarlaların, yağlık

zeytin ağaçlarının varlığından söz edilse de bunların ekonomik kazanca dönüştürülüp dönüştürülmediği bilgisi seyahatnamelerde yer almamıştır.

#### 4.6.3. Ekonomik yapı

Bu çalışmada incelenen seyahatnamelerde İznik'in ekonomik yapısına ilişkin çok fazla bilgiye ulaşılamadı. İznik, çinileri ile tanınsa da incelenen seyahatnamelerde çinilerin ekonomik getirisi hakkında detaylara da rastlanmadı. Mordtmann'a göre İznik'in endüstrisi 1650 yılı civarında büyümeye başlamıştı. İznik halkının iş kollarından biri, Anadolu'da birçok caminin duvarını ve minaresini süsleyen mavi ve yeşil çinilerin üretimidir. Ancak 1850'lerde İznik'teki hiç kimse, Anadolu'daki değerli yapılarda kullanılan bu çinilerin İznik'te üretildiğinin farkında değildi. Mordtmann, 1800 yılı civarında J. von Hammer'in şehri ziyaret ettiğini belirterek onun seyahatnamesinde<sup>192</sup> yer alan birkaç yazıtı bulduğundan da bahsetmişti. Bu yazıtta kullanılan pirinç malzemenin tekrar değerlendirilebileceğinin keşfedilmiş olabileceği ve bu nedenle o dönemden beri harflerin pirinçten yapılmış olması, Mordtmann'ın dikkatini çekmişti (Mordtmann, 1925, s. 72).

Eisenstein da İznik'teki çini üretiminden bahsetmiş ve Bursa'daki Yeşil Cami'nin duvarlarını süsleyen yeşil çinilerin daha önceleri İznik'teki Ceneviz fabrikalarında üretilen, ancak seyahatnamesini yazdığı 1912'lerde artık aynı kalitede üretilmeyen sırlı kiremitler olduğunu belirtmişti (Eisenstein, 1912, s. 80). Mordtmann ise çininin yanı sıra ipek üretiminden de bahsetmiş ve 1856 yılında ipek atölyelerine yeni bir yapılandırma getirildiğini yazmıştı. Buna göre Bursa'da 2594 makarasıyla toplam 64 işletme içinden, 80 makarasıyla yalnızca bir ipek atölyesi, İznik'te bulunmaktaydı (Mordtmann, 1925, s. 295). İpek üretimi Bursa'ya ekonomik kazanç sağlarken İznik'in bundan pek fazla pay alamadığı görüldü. Bununla birlikte tarihi ile anılan İznik, birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olması nedeniyle tarihsel yapılarıyla da dikkat çekiyordu.

#### 4.6.4. Altyapı ve üstyapı

Mordtmann İznik'i, "kale duvarlarının içerisinde ve antik Nikea kentinin kalıntıları üzerine kurulmuş bir köy<sup>193</sup>" şeklinde tanımlamıştı (Mordtmann, 1925, s. 71). Baedeker

---

<sup>192</sup>Bkz: J. v. Hammer, İstanbul'dan Bursa'ya ve İznik ve İzmit Üzerinden Uludağ'a Seyahat İzlenimleri (*Umblick auf einer Reise von Constantinopel nach Brussa und dem Olympos über Nicaea und Nicomedien*) (Pest, 1818), s. 99f (Mordtmann, 1925, s. 557).

<sup>193</sup>İznik hakkında bkz.: J.H. Mordtmann'ın İslam Ansiklopedisi'ndeki İznik makalesi, II. Bant, s. 609 (Mordtmann, 1925, s. 557).

de Yenişehir'den İznik'e giden yol üzerinde bir saat boyunca kuzey yönündeki tepeli bir bölgede yeni ve güzel bir yoldan geçildiğini yazmıştı. Yol, doğuda Sakarya Nehri'nden itibaren güneyde İznik Gölü'ne ve Bursa'nın kuzeyine kadar devam etmekteydi. Baedeker'e göre 45 dakika ileride sol tarafta Pamucak Köyü yer almaktaydı. Aynı zamanda buradan itibaren 34 km uzunluğunda ve yaklaşık 13 km eninde durgun İznik Gölü görülmeye başlıyordu. Batı kısmında ise Gemlik (eski Kios) ve Nikea liman kentinin kesiştiği yer bulunuyordu. İznik Gölü'nün doğu köşesinde duvarla çevrilmiş bir alan ve kuleler yer alıyordu (Baedeker, 1905, s. 150).

### ***Ulaşım***

Baedeker seyahatnamesinde antik kent Nikea üzerine kurulmuş olan İznik'in, yolların kesişme noktası olarak önemli bir yere sahip olduğunu belirtmişti. Eisenstein ve Baedeker'in seyahatnamelerinde İznik çevresindeki ulaşım ile ilgili bilgilere rastlandı. Baedeker, doğudan batıya doğru Mekece veya Osmaneli'nin yanından geçen Sakarya Nehri boyunca eski bir yoldan bahsetmekteydi. Her iki merkezde, yani Mekece ve Osmaneli'de Roma yollarından kalıntılar bulunmaktaydı. Buradan İznik Gölü'ne ayrılan bir yol vardı ve gölün üzerinden ya da kuzey veya güneyinden dolanarak Gemlik'e, yani Marmara Denizi'ne ulaşılmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 152). Eisenstein 9 Mayıs'ta Yenişehir'den İznik'e 22 kilometrelik yolu üç buçuk saatte gittiklerini, yani saatte sadece altı kilometreden biraz fazla yol aldıklarını belirtmekteydi (Eisenstein, 1912, s. 91). Baedeker de aynı mesafenin arabayla üç saatte gidilebildiğini yazmıştı (Baedeker, 1905, s. 148). Eisenstein'a göre onuncu kilometreden 17. kilometreye kadar olan mesafedeki 570 metre yüksekliğindeki dağın eteğinin geçişindeki yol, iyi döşenmişti ve oldukça iyi durumdaydı. Çatağın en yüksek noktasından İznik Gölü ve İznik'i çevreleyen eski ve geniş bir şehir duvarının doğu tarafındaki ucu görülüyordu (Eisenstein, 1912, s. 91). Baedeker İznik ve çevresinin ulaşımı hakkında ayrıca şu detayları vermişti:

Antik Nikea'nın sanatsal ve anlamlı kalıntılarını ziyaret etmek için en iyi yol, Doğu'dan çıkan Anadolu demiryolundan çok, Batı'dan gelen demiryolunu kullanmaktır, çünkü Bursa'da at ve araba temini daha kolay ve daha iyidir (2-3 gün). Bursa'dan Yenişehir'e arabayla yolculuk ise altı saat sürmektedir. Oradan da üç saatte İznik'e varılır, molalarla birlikte yolculuk süresi 11 saattir (Baedeker, 1905, s. 149).

Baedeker seyahatnamesinde yolculuk süreleri yanında yol ücretlerinden de bahsetmişti. Ona göre Bursa'dan İznik'e yolculuk eşekle yarım gün sürmekte ve bunun için yaklaşık 10 pezo ödenmekteydi. Atla seyahat de yarım gün sürmekte ve atla yolculuk

için yaklaşık 25 pezo ödenmekteydi, günlük fiyatı yaklaşık 50 pezo idi. Baedeker burada yazılı olan fiyatların sezonda artış gösterebileceğini hatırlatmayı da ihmal etmemiştir (Baedeker, 1905, s. 140). Baedeker, kışın yollar ıslak olduğu için yolculuğun daha uzun sürebileceği konusunda da uyarıda bulunmuştu. Verdiği bilgilere göre İznik'ten (buradan araç temin edilmiyordu) Mekece tren istasyonuna kadar yolculuk üç buçuk saat sürmekteydi. Bursa'dan Mekece'ye kadar araba fiyatı (2-3 gün) 60-70 franktı. Yolculuğa eşlik eden jandarmaya yaklaşık iki mecidiye ücret verilmekteydi. Baedeker, yolculuk için yiyecek-içecek hazırlanması gerektiğini de vurgulamaktaydı. Ayrıca yolculuk sürelerinin uzun olduğuna dikkat çekerek, günler uzunsu ve çok erken saatte yola çıkılırsa (örneğin sabah saat 4'te), ancak o zaman İznik'teki kalıntıları kısa süreli ziyaret etmek için zaman ayrılabilirliğini hatırlatıyordu. Ona göre eğer ertesi gün Mekece'den Eskişehir'e gidilmesi planlanıyorsa, tren istasyonu Mekece'ye gidinceye kadar İznik'teki kalıntıları ziyarete birkaç saat daha devam edilebilirdi, çünkü Mekece'ye gidecek olan tren ancak öğleden sonra hareket etmekteydi. Ancak Mekece'den İstanbul'a geri dönmek isteyenler İznik'ten çok erken saatte yola çıkmalıydı ve eğer günler de kısa ise ikinci günün tamamı İznik'te geçirilmeliydi. İyi bir otel bulunursa programı uygulamak kolaylaşmaktaydı.

Yol, virajlarla devam ederek aşağıya iniyordu. Baedeker, üç saatlik bir yoldan sonra (Yenişehir'den itibaren) önce “virane” bulduğu Orhan Camisi'ne<sup>194</sup> ve türbeye ulaşıldığını ve oradan da İznik'in Yenişehir Kapısı'na varıldığını yazmıştı. İznik'teki Yenişehir Kapısı'nın hemen önünde arabadan inilirse köşeli kulenin duvar boşluğundan geçilerek duvara tırmanılmaktaydı. Burası kalenin güney tarafıydı. Oradan da eski şehir ve Baedeker'in deyimiyle o dönem için “modern” bölgeler görülmekteydi. Kuzeybatıda selvi ağaçlarının arasında tiyatro yer almaktaydı. Kapının diğer yanında tarla ve bahçelerden geçildikten birkaç dakika sonra yerleşim yeri olan İznik'e varılmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 149-151). İznik ve çevresindeki yollar, 1850'lerde Mordtmann'ın seyahatnamesinde şöyle yer almıştı:

Saat iki buçukta yola çıktığım Yenişehir'den, İznik Gölü'nün ayırdığı yüksek dağlara gelmeden önce, atla Yenişehir Ovası içinden geçtik. Yolu oldukça iyi durumda ve hatta dikkate değer bir yol, kaldırım taşıyla döşenmişti (Mordtmann, 1925, s. 70).

---

<sup>194</sup>Orhan Camisi bugünkü İznik Ayasofya Orhan Camii'dir. İznik'teki Ayasofya mabedi; MS. 7. yüzyılda Romalılar tarafından inşa edilen Gymnasium üzerine Bizans döneminde bazilika olarak inşa edilmiş bir yapıdır. 1331 yılında İznik Orhan Gazi tarafından alınınca camiye dönüştürülmüştür (Türkiye Kültür Portalı, 2019).

Baedeker'e göre Osmaneli'deki Lefke Kapısı'ndan yaklaşık 30 km uzaklıktaki İznik ve Mekece arasındaki karayolu, kısmen verimli ama tekdüze bir dağ yamacında yer almaktaydı. Bir saat mesafede ise önce Kaynarca'ya, daha sonra batı sınırı seviyesindeki Sangariostales'e (Sakarya) ulaşılmaktaydı. Geçit seviyesinde (rakım 400 m, 3 saatlik mesafede), Papassu Ovası ve düz gidilince de Akhisar Ovası görülmekteydi. Sonra da demiryolu hattı üzerinden istasyona gitmek için aşağıya doğru üç buçuk saat gidilmekteydi. Mekece, İznik'e giden yolu kapatıyordu. Baedeker, İznik'e yolculuk için atların handan temin edilebileceği bilgisini paylaşmıştı (2-3 mecrediye). Ama İznik'ten demiryolu ile gelinirse mutlaka bir arabaya ihtiyaç duyulmaktaydı. Osmaneli'de 2-3 tane araba vardı, ancak telgrafla sipariş vermek ve Mekece'ye getirtmek gerekmekteydi (İznik'e ve geriye yaklaşık 50 frank ücret ödenmekteydi) veya Osmaneli'den zahmetli bir yol üzerinden doğrudan İznik'e gidilebilmekteydi (Baedeker, 1905, s. 155).

### **Konaklama**

Birbirine yakın önemli yerleşim yerlerinin bulunduğu İznik ve çevresinde, gerek yolculuk sürelerinin uzun olması gerekse gezilecek yerlerin bulunması, seyyahların konaklamalarını da gerektiriyordu. Eisenstein, Bursa'dan karayolu üzerinden yola çıkıldığında Anadolu demiryollarının bir sonraki tren istasyonu Mekece'ye üç günlük bir yolculuk yapmak gerektiğine dikkat çekiyor ve yolcuların Yenişehir'de ve İznik'te geceleme zorunda olduklarını belirtiyordu (Eisenstein, 1912, s. 87). Bu nedenle İznik'te otel ihtiyacı vardı. Baedeker, ülkenin alışıldık ama yabancılar için donatılmış ve bir kısmı çok iyi olan otellerin bulunduğu yerleşim yerleri arasında İznik'i de sayıyordu. Bunlardaki yatak fiyatları ortalama yarım mecrediye, yani iki franktı (Baedeker, 1905, s. xi).

Türkiye'yi ziyaret edecek olanlara yol gösterici kitaplar hazırlayan Baedeker, İznik'te Joachim Fabiano tarafından işletilen Hotel Nicee'yi öneriyordu. Bu otelde oda fiyatı 10 pezo olup öğün başına da 10 pezo talep edilmekteydi. Otel temiz ve iyi durumdaydı. Sahibi aynı zamanda otelin karşısındaki konutun sahibi Madam Jorghi idi ve büyük gruplara da Fransız usulü (alafranga) hizmet vermektedir. Baedeker, İznik'te araba temin etmenin mümkün olmadığını da belirterek Mekece'ye kadar atların fiyatının yaklaşık 2 mecrediye olduğunu yazıyordu (Baedeker, 1905, s. 151). Hangi otelde kaldığını belirtmese de Eisenstein'ın da İznik'te bulunan oteli beğendiği şu sözlerinden anlaşıyordu: “*Otel çok sadeydi, tabii hizmet gerçekten iyiydi ve kısıtlı imkânlarla rağmen*



*konaklama ve yemek memnun ediciydi*” (Eisenstein, 1912, s. 92). İznik’te konaklama tesisleri yanında tarihsel bakımdan önem taşıyan yapılar da mevcuttu.

### ***Yapılar***

Mordtmann’a göre “bütün Türk Devleti’nde” hiçbir şehirde bir harabenin İznik’teki gibi bir manzarası yoktu. Ona göre burada şehrin eski çevresinin tamamen görülebileceği, şehir duvarlarının tamamen ayakta olduğu ve manzaranın güzelliğini “iki kat arttıran” bir görüntü ortaya çıkmaktaydı. Mordtmann, başka şehirlerdeki harabelerin bu şekilde bütün olarak görünmediğini de vurgulamıştı. Gördüklerini Strabon’un yazdıklarıyla karşılaştırmakta ve şehir surlarının onun kitabında yazdığı gibi oldukça belirgin dört şehir kapısı olan bir dörtgenden oluştuğunu doğrulamaktaydı. Ona göre İznik şehrinin “parlak” tarihi şöyle sıralanabilirdi: Bitinya İmparatorluğu zamanı, kısmen Plinius’un vali olarak şehri yönettiği Roma Dönemi, kiliselerin toplanması (konsil), Selçuklular, Haçlılar, İstanbul’da Fransızların hükümdarlığında İmparatorluk sarayı olduğu dönemler (Mordtmann, 1925, s. 70). Mordtmann’ın 1850’lerde anlattığı güzelliklere rağmen Körte Selçukluların etkisinin Bursa ve diğer Anadolu şehirlerinde olduğu gibi İznik’te de halen devam ettiğini, ancak geliştirilmediğini vurguluyordu:

Selçukluların çöküşünden ve Osmanlı Devleti’nin kuruluşundan sonra Selçuklular onlara kültürü de miras bırakmışlardır. Bursa ve İznik’teki binalar ile Anadolu’da Selçuklu ruhunun etkisinin nasıl devam ettiğini görmek mümkün. Ama başlangıçta ne yapıldıysa öylece kalmıştır, gelişme yaşanmamıştır. Boğazda kalan tek şehir için yapılan savaş ve sonrasında ele geçirilmesi sonucunda okulların önemi Anadolu için arka plana itilmiştir ve yüzyıllar boyunca da Anadolu için geç Bizans dönemine kadar neredeyse hiç yeni bir şey yapılmamıştır (Körte, 1896, s. 27).

Baedeker seyahatnamesinde İznik’te görülebilecek yapılar arasında Koimesis tes Theotokos Kilisesi<sup>195</sup>, Yeşil Cami, Ayasofya Cami, kale duvarları ve tiyatroyu saymaktaydı. Tek turda yapılacak gezi rotası olarak da şu sırayı öneriyordu: Koimesis, Yeşil Cami, kale, tiyatro, Ayasofya (Baedeker, 1905, s. 151). İznik’teki eski Bizans kiliselerinden iki tanesi korunmuştu. Bunlardan biri Ayasofya, diğeri ise Koimesis tes Theotokos Kilisesi’ydi. Ayasofya Kilisesi, Yenişehir tarafından gelindiğinde batı kenarda ve otel yolunda bulunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 154). Baedeker daha önce Orhan Camisi şeklinde bahsettiği Ayasofya’ya dair şu bilgiyi vermektedir:

---

<sup>195</sup>Baedeker İznik’teki kiliseden “Koimesis tes Panagias” adıyla bahsetse de bu kilise Konya’nın Silile ilçesindedir. İznik’te bulunan kilisenin adı “Koimesis Tes Theotokos Kilisesi”dir. Çalışmada İznik’teki adıyla anılmıştır.

Ayasofya bir zamanlar bir metropol ve ikinci konsilin toplanma yeri idi. Burası Sultan Orhan tarafından bir camiye dönüştürülmüştür ve şu anda bir ören yeridir. Daha önce üç gövdeli bir Bazilika idi. Apsislerin sağında ve solunda küçük kubbeye örtülü odalar bulunmaktadır; sağ kalıntılarda duvar resimleri bulunmaktadır (Baedeker, 1905, s. 154).

Baedeker'e göre Koimesis tes Theotokos Kilisesi 1900'lerin başlarında eski amaçlarına halen hizmet etmekteydi. Birçok tadilat ve yenilemeye rağmen yine de eski yapının (8.-9. yy) izlerinin belirgin olduğunu da belirtmişti. Baedeker, kaldığı otelden itibaren buraya üç dakikada ulaşmıştı. Birinci kavşaktan sonra sağ tarafta olduğu bilgisini de paylaşmış ve kiliseyi betimlemeye devam etmişti. Geniş bir caddeye taşan duvarın önünde iki sütun üzerine düzenlenen bir hol bulunmaktaydı. Orada bir kilise yer almaktaydı. Çatısı ahşaptı, iki sütun ve ahşap taşıyıcı üzerine kuruluydu. Bunun altındaki eski duvarlar en iyi korunan yapılarıydı. Yapılarda narteks mozaikleri bulunuyordu, bunlar 11. yy'da Patricius Nikephoros tarafından bağışlanmıştı (Baedeker, 1905, s. 154). Narteksin kuzey yapısında Neophytos adlı bir "şehidin" mezarı bulunmaktaydı. Yapı merkezi kubbeli bir mekândan oluşmaktaydı ve dört kaide üzerine inşa edilmişti. Kubbeli iki yan gövdesi bulunmaktaydı. Eski zemin kısmen korunmuştu, eski bir dolap tahtasıyla zemine yama yapılmıştı; sunak bölümünde halen eski mozaikler durmaktaydı. Güneyde ise Patricius Nikephoros'un mezarı (11. yy) ile ışığı geçiren bir mermer plaka yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 155).

Baedeker, İznik'teki Yeşil Cami'yi "İznik'in en güzel camisi" olarak tanımlamaktaydı. Cami 1850'lerde, Lefke Kapısı'na giden ilk yol üzerinde tek başına, güzel, ama çivilenmiş durumdaydı (Baedeker, 1905, s. 155). Yeşil Cami, Sultan Murat'ın büyük veziri Hayrettin Paşa<sup>196</sup> tarafından inşa ettirilmişti. Baedeker'in seyahatnamesinde caminin 1384-89 ve 18. yüzyılda yeniden düzenlendiği, Mordtmann'ın seyahatnamesinde ise caminin 1378'de yapıldığı ve 1395'te vezir-i azam Hayrettin Paşa tarafından onarıldığı yazılıydı (Baedeker, 1905, s. 155; Mordtmann, 1925, s. 71). Ön bölüm üç mimari kemere açılmaktaydı ve iki granit sütun üzerine inşa edilmişti; etrafına ise zarif bir mermer dolap yerleştirilmişti. Portalda görkemli ve yazıtlı çevrili bir pencere vardı. Baedeker'e göre iç kısım pek görmeye değer değildi. Minare üzerinde yeşil çiniler bulunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 155). Caminin hemen yanında, ana giriş kapısı

---

<sup>196</sup>Hayrettin Paşa Camii hakkında, 780'de inşa edilmiş, 797'de onarılmıştır, bkz: Léon de Laborde, *Voyage en Asie Mineure* (Paris, 1838), s. 42; Ch. Texier, *Description de l'Asie Mineure* (Paris, 1839), I. Bant, s. 49, 50 (775'te yapılmış); G. Perrot, *Souvenirs d'un voyage en Asie Mineure* (Paris, 1864), s. 51-54; V. Cuinet, *In Turquie d'Asie*, IV. Bant, s. 189 (Paris, 1894) (Mordtmann, 1925, s. 557).

üzerinde Sultan I. Murat'ın bu camiye 1378'de yaptırdığına dair bir yazıtın yer aldığı hac formunda bir Yunan bazilikası vardı (Mordtmann, 1925, s. 71). Mordtmann, bu bazilikanın durumunu şu cümlelerle eleştiriyordu:

İznik'in fethi zamanında bir camiye dönüştürülen kilise, belirtilen zamanda tamire ihtiyaç duymuşsa buranın adı başka ne olabilirdi ki? Şu anda kapalı ve manda ahır olarak kullanılıyor, çünkü civarda camiye gidecek kimse yok (civarda ev yok). Türklerin, camileri süsleme konusundaki titizliği yapmacık olmanın ötesine geçemiyor (Mordtmann, 1925, s. 71).

Baedeker'in seyahatnamesindeki bilgilere göre Yeşil Cami'nin yanında viran bir medrese bulunmaktaydı. Batı yönündeki köyde Eşref Sadi Cami<sup>197</sup> ile duvarlarda ve yanında rengârenk güzel fayanslarıyla bir türbe ile minaresi yer almaktaydı. Yakınında ise "ilgi çekmeyen" Çatalçeşme Cami ve eski Türk hamamları vardı. Doğudaki dağlık kısımda, Lefke Kapısı'nın önünden 15 dakika sonraki mesafede, görkemli bir Bizans lahiti bulunmaktaydı. Lahit, hem deniz hem de şehir manzarasına sahipti. Şehirden 4 km kuzeyde (yaklaşık 45 dakika) Elbeyli'nin yanındaki dağlarda MÖ 1. yüzyıldan kalma bir Cassius obeliski (Beştaş) yer almaktaydı (Baedeker, 1905, s. 155).

Baedeker, Gemlik'e kadar atla 10 saatte vardığı Güney Roma Yolu'nda önemli izler görmüştü. Burada üç saatlik yolun sonunda Mustafalı'nın alt taraflarında Yunanca ve Latince bir yazıt vardı. Bu yazıtta Kral Nero'nun yolu yenilemesinden söz ediliyordu. Kuzeydeki yol, daha sonra dörde ayrılıyordu. Sapağın birinden, sekiz-dokuz saatlik bir yolun sonunda batı yönünde Pazarköy'e ve oradan Gemlik'e gidiliyordu. Üç diğer sapaktan ilki kuzey yöne, eski bir bölümü ise kayalıklara oyulmuş ve iyi korunmuş Roma yoluna devam ediyordu. Pazarköy Dağı'nın (1132 m) etrafında eski Libon ve Eribolon üzerinde şimdiki Bahçecik'e ve Nikomedeia'ya (İzmit'e) ulaşılabiliyordu. İkinci sapak kuzey yönüne Karamürsel'e doğru gitmekteydi. Üçüncüsü ise kuzeybatıya, Kırkgeçit Suyu (Drakon) Ovası'ndan ve Kışderbent üzerinden Dilburnu'na doğru devam etmekteydi. Bu yolun üzerinde ve bu civarda I. Haçlı seferlerindeki ordular yok edilmişti (Baedeker, 1905, s. 153).

Nikea antik kentinde Baedeker'e göre en görülmeye değer bölüm, "İstanbul'un duvarlarını anımsatan, viran ve kısmen bozulmuş" olan kaleydi. Bu kaleyi gezmek iki-üç saat sürmüştü. Baedeker kale hakkında detaylı bilgi vermişti. Ona göre Romalıların

---

<sup>197</sup>Seyahatnamede Eşref Sadi Cami olarak söz edilen cami, Eşrefzâde veya Eşref-i Rûmî Camii adlarıyla da anılan ve Yunan işgali sırasında yıkılan bir camidir. Cami, yaşamını İznik'te geçirmiş olan Kâdiriyye tarikatının Eşrefiyye kolunun kurucusu ünlü mutasavvıf Eşrefoğlu Rûmî (ö. 874/1469 - 70) adına inşa edilmiştir (İslam Ansiklopedisi, 2019).

restorasyonları 1. yüzyılda Flavius Hanedanı döneminde gerçekleştirilmişti. Kentin Lefke Kapısı, İstanbul Kapısı, Yenişehir Kapısı ve Göl Kapısı olmak üzere dört kapısı mevcuttu. Kare formdaki eski Rum Kalesi'nden geriye çok fazla bir şey kalmamıştı. Doğuda Lefke Kapısı ve kuzeybatıda İstanbul Kapısı, 2. yüzyılda Hadrian ve 3. yüzyılda ise Claudius Gothicus dönemlerinden kalmıştı. Güneyde Yenişehir Kapısı ve batıda o dönemde ayakta olmayan Göl Kapısı bulunmaktaydı.

Flavius Hanedanı döneminde yapılan restorasyon sırasında kare form bir poligona çevrilmiş ve çevresi 4.427 m olmuştu. Bizanslılar ise yan kaleleri eski kapıların önüne oturtmuşlar, duvarları da onun üzerine yerleştirerek birçok yenilik ve değişiklik yapmışlardı. Eski sanat eserlerinden “en güzeli” de batı duvarının olduğu bölümdü. Üzerindeki yazıta göre burası, Kral Leo der İsaürler'den kalma idi. Duvar ve kaleleri parlak olan bölümler (özellikle de güneyde), kapıların önündeki yapı ve tüm ön duvarlar ise Selçuklu Dönemi'ne aitti. Bu bölümlerde sayısız antik rölyef, yazıt ve yer yer ahşap kirişler bulunmaktaydı. İç duvar 10-13 m yüksekliğinde ve 5-7 m kalınlığındaydı. Yukarıda galeri ve üzerinde kubbe bulunmaktaydı. Yuvarlak ve köşeli çok katlı 108 kule ise bunun önünde dışarıya doğru çıkıntı olarak tasarlanmıştı ve şehirden buraya giriş imkânı vardı. Duvarın önünde 16 m genişliğinde bir galeri yer almaktaydı, bunun önünde ise bir mezarlık ve 130 kulesi olan alçak dış duvar bulunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 153).

Baedeker, kaldığı otelden sola gittiğinde, 10 dakikada doğudaki Lefke Kapısı'na vardığını belirterek detaylı tasvirlerine devam etmişti. Eski kapı (MS 70 civarında) Baedeker'e Romalı zafer kapılarını hatırlatmıştı. Sağında ve solunda bulunan nişler derindeydi. Mezarlığın iç ve dış kısmında Flavius Hanedanı döneminden kalma bir yapı yazıtı, dışında ise Hadrian'a ait olan yazıt bulunmaktaydı. Tüm ön yapılar Bizans ve Selçuklu Dönemi'nden kalmaydı. Kapıların önünde sağda alçak bir su kemeri yer almaktaydı ve bunun inşası Jüstinyen Dönemi'ne dayanmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 153). Eisenstein da Romalılardan kalma su kemerinin bir bölümünün hala görülmeye değer olduğundan bahsetmişti (Eisenstein, 1912, s.92). Bunun altındaki yol Mekece'ye gidiyordu.

Duvarın önünden sola doğru ve 15 dakika sonra da bir duvar boşluğundan tekrar içeriye girilmekteydi. İşte sağ tarafta yıkılmış bir kule yer almaktaydı. Solda ise Helenistik Döneme ait derin bir yapıda Kuzey Kapısı vardı. Büyük bloklardan harçsız olarak düz üst bir çatı bulunmaktaydı (2,90 m eninde); düz gidilince Yeşil Cami'ye

ulaşılmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 153). İç kısımda sağa, batıya doğru devam edilince, Bizans tarzı bir kayalık ve tuğla katmanlı yapı gözlemlenmekteydi. Kuzeybatıda ise İstanbul Kapısı yer almaktaydı. Baedeker, burasını Lefke Kapısı'na benzetmişti. Kapının üzerinde Hadrian Dönemi'ne değil, Flavius Dönemi'ne ait bir yazıt bulunmaktaydı. Daha sonraki iç duvar üzerinde büyük bir medusa başı figürü bulunmaktaydı. Batı duvarının uzun bir bölümünde kale içerisinde, büyük bloklarla döşenmiş Leo dem Isaurier Dönemi'nden kalma bir yazıt vardı. Kale kapısından geçildiğinde (güneyde) bir kerpiç duvara çıkılmaktaydı ve oradan da dış mekân görülmekteydi (Baedeker, 1905, s. 154).

Baedeker, anlatımlarına Göl Kapısı ile devam etmişti. Kale kapısından çıkıldığında bunu izleyen bölüm “oldukça harap vaziyetteki” Göl Kapısı'ydı. Burası Claudius Gothicus tarafından inşa edilmişti, ancak tamamen kaybolmuştu. Önünde yer alan gölde bir liman kalıntısı bulunmaktaydı. Baedeker, buradan güneydoğu yönünde eski şehir bölgesinden dördüncü kapıya gidildiğinde, tiyatronun “ilginç” kalıntılarını görmenin mümkün olduğunu belirtmekteydi. Görkemli bir şekilde birleştirilmiş bir kubbe, eğik bir biçimde aşağıya doğru inmekteydi. Burada seyirci bölümü bulunuyordu. Şehir duvarları Göl Kapısı'ndan güneye doğru görkemli köşe kuleye gidiyordu. Baedeker'e göre burası “Türkler” tarafından anlatılan bir efsaneye göre Kız Kulesi olarak bilinmekteydi, burayı çok dik açılı bir kıvrım izlemekteydi. Haçlıların asıl saldırısı burada gerçekleştirilmişti. Doğuya doğru gidilince Yenişehir Kapısı'na ulaşılmıyordu. Yazıtı göre buranın en eski bölümü Kral Claudius II Gothicus (MS 269) tarafından inşa edilmişti. Kalenin güneydoğu köşesi çok güçlü ve birden fazla kule ile korunmaktaydı. Bunlardan yalnızca Agios Stratigos Kulesi'ne çıkmak mümkündü. Duvarlarda hafif şekilde Bizans fresklerinin izleri bulunmaktaydı (Baedeker, 1905, s. 154).

Sonuç olarak gerek birçok önemli yolun kavşak noktasında bulunması gerekse tarihinin eskilere dayanması sebebiyle İznik, seyyahların ilgisini çeken bir yerleşim yeri olmuştu. Birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olması dolayısıyla tarihsel yapıları bakımından da zengin bir yerdi. Antik Nikea kenti üzerine kurulan İznik'te dört kapılı kale ve tiyatronun yanı sıra Yeşil Cami, Çatalçeşme Cami gibi İslam eserleri ve Koimesis tes Theotokos Kilisesi, Orhan Bey'in camiye dönüştürdüğü Ayasofya gibi Bizans eserleri de görülmeye değer yapılarıydı. İkinci konsilin İznik'te toplanmış olması, İznik'i Hristiyanlar için olduğu kadar seyyahlar için de önemli kılmıştı.

## 5. SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Bu araştırmanın temel amacı 1850-1912 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne çeşitli amaçlarla seyahat eden Almanca konuşan seyyahların seyahat izlenimlerinin incelenerek dönemin Türkiye algısının ortaya konulması ve bu bağlamda günümüz kültür turlarında faydalanılmak üzere bir rota önerisi geliştirilmesidir. Bu amaç doğrultusunda Almanca konuşan yedi seyyah belirlenmiştir. Bu çerçevede seyyahların seyahat ettiği yerlerden seçilen altı şehrin tarihsel, toplumsal, kültürel, doğal, ekonomik yapısı ile altyapısı ve üstyapısı ele alınmıştır. Bu çalışma her ne kadar seyahatnameleri ele alsa da bu seyahatnamelerin temelde birer araştırma gezisi olduğu somut olarak anlaşılmaktadır.

Nitel yöntemin benimsendiği bu çalışmada veriler, Almanca yazılmış yedi seyahatnamede yer alan bilgilerden elde edilmiştir. Seyahatnameler bu araştırmanın temel veri kaynaklarıdır. Bu bağlamda öncelikle Andreas David Mordtmann, Joseph Grunzel, Richard von und zu Eisenstein, Stefan von Kotze, Karl Baedeker, Eduard von Bodemeyer ve Alfred Körte'nin Almanca dilinde yazılmış orijinal seyahatnamelerine ulaşılmıştır. Elde edilen veriler nitel veri analiz programı Maxqda yardımı ile analiz edilmiştir. Burada belirlenen kodlar daha sonra temalar altında toplanmış, uzman görüşü alınarak son şekli verilmiştir. Belirlenen temalar; (1) Tarihsel, Toplumsal ve Kültürel Yapı, (2) Doğal Yapı, (3) Ekonomik Yapı (4) Altyapı ve Üstyapı şeklindedir. Çalışmanın sonuçları seyyahlar ve seyahatnameler ile yerleşim yerlerine yönelik genel tespitler olmak üzere iki kısımda verilmiştir.

### 5.1. Seyyahlar ve Seyahatnamelere Yönelik Genel Tespitler

Çalışmada incelenmek üzere Anadolu'ya yapılan gezileri anlatan seyahatnamelerin başta “sıradan” bilgileri içerdiği düşünülmüş, ancak ilerleyen süreçte gezdikleri bölgeler hakkında oldukça “detaylı ve net” bilgiler verildiği tespit edilmiştir. Bu çalışmada ele alınan seyahatnamelerin yazarları şarkiyatçı, dilbilimci, ekonomist, doğabilimci, yayınevi sahibi, macera ve sömürge kitapları yazarı ve asker gibi farklı meslek gruplarına mensup kişiler olmasının yanı sıra eğitilmiş ve soylu kişilerdir. Seyyahlardan Richard von und zu Eisenstein, Stefan von Kotze ve Eduard von Bodemeyer'in soyadlarında Almancada soyluluk ifade eden ön ek olan “von” ve “von und zu” vardır<sup>198</sup>. Ayrıca Mordtmann felsefe alanında, Körte, klasik dilbilim ve arkeoloji alanında, Grunzel ise siyaset bilimi

---

<sup>198</sup>Çalışmanın Bulgular kısmında daha kolay okunabilir olması ve metnin akıcılığını bozmaması için bu seyyahların soyadlarının başındaki “von” ve “von und zu” ekleri kullanılmamıştır.

ve şarkiyatçılık alanında doktora eğitimini tamamlamıştır. Hem çalışmaların niteliği ve içeriği hem de “seyyah” olarak adlandırılan kişilerin, ait oldukları toplumsal sınıf ile sahip oldukları donanım ve birikim gibi özellikleri de onların entelektüel birikim sahibi olduklarını ortaya koymaktadır. Seyahatnamelerin tümü Osmanlı Devleti’ne yönelik hem o dönemde hem de sonrasında geliştirilecek uzun vadeli stratejilerin ve planların temel taşları niteliğinde yapılmış araştırmalardır. İncelenen seyahatnameler bu özellikleri ile günümüzdeki bilimsel çalışmalara kaynak oluşturabilecek niteliktedir.

Yazılan eserler sadece seyahatname değil, alanında uzman olan kişiler tarafından hazırlandığı için birer rapor olarak da adlandırılabilir. Bodemeyer’in seyahatnamesi İstanbul’dan Bolkar Dağı’na kadar seyahat ettiği bölgede böcek, kelebek, kuş türlerini toplamak ve Berlin’deki koleksiyonuna katmak üzere Anadolu’ya gelen bir bilim insanının yazdığı bilimsel bir rapor özelliği taşımaktadır. Bu rapor önsöz, seyahatin amacı, pasaportlar, tercüman, örnek toplama araç-gereçleri, ön hazırlık olarak okuduğu kitaplar ve seyahat programının yer aldığı yolculuk hazırlıkları bölümü ile başlamıştır. İstanbul çıkışlı araştırma gezisi Konya üzerinden Bolkar Dağı’na kadar devam etmiş, seyyah, gezdiği bölgelerde araştırmasını adeta adım adım yürütmüştür. Elde ettiği bulguları detaylandığı seyahatnamenin son bölümünde ise alanyazına yeni kattığı türler ve bu türlerin bulunduğu bölgelere dair uzun bilgiler vermiştir. Seyahatname, koleopteroloji ve lepidopteroloji gibi belirli böcek ve kelebek türlerini de inceleyen entomoloji alanındaki çalışmalara bilimsel kaynak oluşturacak niteliktedir. Bodemeyer’in Sapanca Gökdağ’dan topladığı türlerin bir kısmı hâlihazırda Berlin yakınlarındaki Eberswalde Bölgesi Taksonomi Anabilim Dalı Zirai Mücadele Araştırma Enstitüsü’nün (eski adıyla Alman Entomoloji Enstitüsü) böcek koleksiyonlarında yer almaktadır (Gaedike, 1984, s. 443).

Diğer bir rapor, ekonomist Grunzel’in seyahatnamesidir. Seyahatnamede 1890-1896 yılları arasında Anadolu’daki ekonomik durum hakkında sayısal veriler mevcuttur. Seyahatnamede demiryollarının kuruluşundan tamamlanmasına kadar geçen süreçte yapılan işler, istihdam, gelir-gider durumları ile Anadolu’nun ihracatına yönelik veriler mevcuttur. Bu seyahatname de iktisat tarihi açısından bilimsel bir kaynak niteliğindedir. Demiryollarının çevresindeki tarım arazilerinde yapılan ilk ürün denemeleri ile de ziraat ve gastronomi tarihine katkı sağlamaktadır. Körte ve Eisenstein’in seyahatnameleri ise kültürel miras, arkeoloji, mimarlık ve sosyoloji alanında yapılacak çalışmalar için ilgi çekici veriler sunan eserlerdir. Körte’nin seyahatnamesini yayınlayan Julius Springer

Yayınevi'nin, eserin başında yazdığı şu cümleler bu seyahatnamenin Alman İmparatorluğu'na sunulan bir rapor olduğunu göstermektedir: “Sayın Baron Colmar von der Goltz Ekselanslarına, Prusya Krallığı Tuğgeneral, Alman İmparatorluğu'na bağlı Türk Mareşali, saygılarımla teşekkürlerimi sunarım”.

Çalışmada tespit edilen bir diğer durum, seyahat amaçları ile ilgilidir. İncelenen dönem olan 1850-1912 yılları arasında gelen Alman ve Avusturyalı seyyahların Osmanlı Devleti'ne seyahat amacıyla değil, askeri, siyasi ve bilimsel araştırma amaçlarıyla geldikleri tespit edilmiştir. Mordtmann 1846 yılında İstanbul'a yerleşmiş ve 1860 yılında İstanbul Ticaret Mahkemesi'nde hâkim olarak Osmanlı Devleti'nin hizmetine girmiştir. Bu nedenle İstanbul, Bursa, Balıkesir, Kütahya, Eskişehir, Kastamonu, Trabzon illeri ve Kapadokya Bölgesi'nde geziler yapmış ve seyahat ettiği yerler hakkında detaylı bilgiler paylaşmıştır. Yüzbaşı rütbeli asker olan Baron (Freiherr) unvanlı Eisenstein ise seyahatnamesinde, gezdiği bölgelere dair 458 fotoğraf, beş harita, meteorolojik izlenimlere yönelik yedi tablo ve bir seyahat haritası yayınlamış, gezdiği bölgeler hakkında detaylı bilgiler vermiştir.

Bu çalışmanın diğer bir tespiti, seyyahların uzun bir ön hazırlık aşamasından sonra araştırma gezisine çıktıklarıdır. Seyyahlar yolculuğa çıkmadan önce geniş bir alanyazın taraması yaparak ve araştırma alanlarına yönelik yazılan kitapları okuyarak seyahate “titizlikle” hazırlanmışlardır. Özellikle bilimsel araştırma amacıyla gelenler, kendilerinden önce gelen seyyahların seyahatnamelerini okuyarak yola çıkmışlar ve okudukları eserleri seyahatnamelerinde sıralamışlardır. Bodemeyer, seyahatnamesinde kendisinden sonra gelecek olan araştırmacılara önerilerde bulunmuş ve bir sonraki araştırmacıya zengin bulgular bulabileceği noktaları işaret etmiştir. Seyyahlar Almanların yönettiği Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından karşılanmış, Osmanlı Devleti de gelen seyyahlara kalacak yer, rehber (mihmandar) ve silahlı zaptiye temin etmiştir. Ancak çalışmada Osmanlı arşivlerine göre devletin bu insanları takibe aldığı da tespit edilmiştir. Bodemeyer'in incelenen bu seyahatnameyi yayınladıktan sonra Anadolu'ya tekrar geldiği, Osmanlı arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır<sup>199</sup>. Osmanlı Devleti arşivlerine göre Bodemeyer'e araştırma için izin verilse de “sezdirilmeden izlenmeleri gereği” de vurgulanmıştır<sup>200</sup>. Benzer izleme talebi Körte için de geçerlidir<sup>201</sup>.

<sup>199</sup>BOA, BEO, 2057-154273; BOA, BEO, 3323-249154; BOA, DH. İD, 28-17.

<sup>200</sup>BOA, DH. MKT, 485-20.

<sup>201</sup>BOA, DH. MKT, 230-136



Seyyahların yolculuk için tercih ettiği ulaşım türü ve güzergâhın genellikle demiryolu ve demiryolu güzergâhı olduğu tespit edilmiştir. Bunun farklı sebepleri olabilir. İlki, Anadolu demiryollarının Almanlar tarafından yapılması nedeniyle ulaşım kolaylığı, emniyet ve güven sağlamasıdır. Zira seyyahlar çoğunlukla bu güzergâhtaki istasyon müdürleri tarafından karşılanmışlar ve istasyon binalarında konaklamışlardır. Seyahat amaçlarına uygun olarak buharlı vapurları, karayolu araçlarını ve atla seyahati tercih etmişlerdir. Böylece gezdikleri güzergâhla ilgili detaylı bilgiler elde edip eserlerine aktarabilmişlerdir. Seyyahlar trenle seyahatlerini birinci sınıf vagonlarda gerçekleştirmişler, yanlarındaki rehberler (mihmandar) için ikinci sınıf bilet almışlardır. Üçüncü sınıf vagonlarda ise yerli halk seyahat ettiğinden, fiyat bilgisi dahi vermemişlerdir.

Anadolu’da yapılacak demiryolları için İngiltere, Fransa ve Almanya rekabete girmiş ve demiryollarının yapımını üstlenmesiyle birlikte üstünlük Almanlara geçmiştir. Almanlar, demiryolu yapımı ile bazı imtiyazlar elde etmişlerdir. Bu imtiyazlarla Almanlara “hat yolunun her iki yanında 20’şer km’lik saha içinde maden arama, taş ve kum ocaklarını işletme, hat yolu üzerindeki miri araziye kullanma ve özel araziye de istimlak kanunu dâhilinde satın alma yetkisi ve demiryolunun inşası ve tamiri için gerekli olan keresteleri Orman Nizamnamesi’ne uygun olarak hat yolunun civarındaki ormanlardan temin etme yetkisi tanınmıştır” (Efe, 2005). Seyyahların demiryolunu tercih etmelerinin diğeri bir sebebi de Almanların ve Avusturyalıların demiryolu güzergâhında bu imtiyazlardan fayda sağlamalarına yönelik planları olabilir. Seyyahların bu nedenle araştırmalarını ve denemelerini bu güzergâh üzerinde yapmış ve raporlamış olmaları mümkündür. Grunzel’in seyahatnamesinden de Anadolu demiryolları üzerinden yapılan ihracatın; kereste, maden, hububat, şarap ve pamukta yoğunlaştığı görülmüştür. Bu bulgular da Efe’nin (2005) yazdıklarını desteklemektedir. Almanlara verilen imtiyazlardan biri de hat yolu üzerindeki miri araziye<sup>202</sup> kullanmaları idi. Bu noktada Grunzel, Yüksek Tarım Mühendisi R. Herrmann’dan bahsetmektedir. Herrmann’a verilen görev; ziraatin ve modern tarım aletlerinin yerli halka tanıtılması ile topraktan en yüksek verimin sağlanmasıdır. Zira o dönemde Anadolu çiftçisinin, hem tarım hem de modern tarım aletlerini kullanma konusundaki bilgisizliği nedeniyle topraklarını iyi işleyemediği de anlaşılmaktadır. Grunzel, yanlış tarım uygulamalarından ve ilkel tarım

---

<sup>202</sup>Devlet hazinesine ait

araçlarından bahsederken “Adapazarı’nda yerli halkı bitki ıslahının faydaları ve kendilerinin güvenilir kişiler oldukları konusunda ikna etmeye çalıştıklarını” belirtmiştir. Bu şekilde Alman Demiryolu Şirketi’nin Anadolu’lu çiftçilerin mülkiyetinde bulunan demiryolu güzergâhındaki büyük arazileri tarım yapmak üzere satın aldıkları da çalışmanın dikkat çekici noktalarındandır. Efe’nin de (1998) çalışmasında belirttiği gibi Almanlar demiryolunu “hububat hattı” olarak görmüş ve ülkelerinin ihtiyacı olan hububatı bu hat üzerinden karşılamayı planlamıştır.

Çalışmanın bir diğer sonucu, Osmanlı Devleti’nde özellikle demiryollarının yapımından itibaren başlayan yerli ve yabancı nüfus hareketlerindeki artıştır. Gerek Almanların kolonileşme çabaları gerekse Osmanlı Devleti’nin izlediği, göçmenleri yerleştirme politikası, seyahatnamelerde geniş yer bulmuştur. Bu çerçevede Almanya’nın demiryolu yapımı ile birlikte kolonileşme çabaları dikkat çekicidir. Körte, Almanya’dan göç akışını Anadolu’ya doğru yönlendirme fikrinden bahsederken “Alman çiftçi kolonilerinin Anadolu’ya yerleştirilmesi için geç bile kalındığını” vurgulamıştır. Demiryolu yapımının kolonileşme için bir fırsat olduğu da vurgulanmıştır. Grunzel ise Almanya’nın Anadolu’da kolonileşme düşüncesi üzerinde uğraş verdiğini yazmıştır. Ayrıca Eskişehir’deki tren istasyonu çevresinde bir Avrupa Mahallesi oluşmuştur. Burada demiryolu yapımında ve cer atölyelerinde çalışan Alman ve Avusturyalı mühendis ve işçilerin yanı sıra Alman otelciler, Yunan lokantacılar, İtalyan hazır giyimciler de yerleşmişlerdir. Bu bilgi hem Alman seyyahlar Bodemeyer ve Körte’nin hem de Avusturyalı seyyah Grunzel’in seyahatnamesinde mevcuttur. Bodemeyer, Eskişehir’de 300 işçi ailesinin çocukları için bir okul olduğunu da eklemiştir. Yılmaz ve Yetgin’in (2013) çalışmaları da bu bulguyu desteklemektedir. Yazarlara göre Osmanlı topraklarındaki Alman demiryollarını anlatan Civelli, 1913 yılında Eskişehir’de yaklaşık 60 Alman işçi ailesinin varlığından bahsetmektedir. Burada farklı milliyetlere mensup öğrencileri olan Alman Demiryolu Okulu ve yerli işçiler için de Almanca öğreten kurslar mevcuttur.

Almanların kolonileşmesine karşılık Osmanlı Devleti, demiryolu civarına Kafkaslardan ve Balkanlardan gelen Müslüman göçmenleri yerleştirmiştir. Körte seyahatnamesinde, Müslüman göçmenlerin demiryolu civarına, boşalan veya kaybolan köylere yerleştirildiklerine de dikkat çekmiştir. Seyahatnamelerde göçmenlerin toplumsal ve kültürel katkılarından sıkça bahsedilmiştir. Grunzel, göçmenlerin yeniliklere daha kolay uyum sağladığını ve tarımda yapılan iyileştirmelerde yerli halka “öğretici” olarak

destek olduklarını vurgulamıştır. Böylece göçmenlerin demiryolu yapımından sonra hem sulama olanakları hem de teknik açıdan tarımın gelişmesinde öncü rol oynadıkları anlaşılmaktadır.

Seyahatnamelerde sağlık anlayışlarına yönelik bulgular da tespit edilmiştir. 1848 yılında yaşanan kolera salgını hakkında Mordtmann'ın seyahatnamesinden, 1894 yılındaki salgın hakkında ise Grunzel'in ve Körte'nin seyahatnamesinden bilgi edinilmiştir. Her iki salgında da ekonominin olumsuz etkilendiği tespit edilmiştir. Kolera salgınında Anadolu'da karantinada tutulan Körte, bu konudaki deneyimlerini detaylı bir şekilde aktarmış, Osmanlı Devleti'nin izlediği sağlık politikasını eleştirmiştir. Yanlış bulduğu sağlık politikaları yanında halkın salgın karşısındaki kadercı tutumu da dikkat çekicidir. Örneğin, kolera salgınında taze sebze ve meyveleri yememeleri için halk defalarca uyarılsa da hem Müslümanlar hem de yerli ve yabancı Hristiyanlar bu uyarıyı göz ardı etmişlerdir. Sağlık anlayışında kültürel farklılıkların da öne çıktığı görülmüştür. Müslümanlar ve yerli Hristiyanlar hastalık karşısında daha kadercı davranmışlar, toplu kurban keserek dualar etmişlerdir. Seyyahlara göre Türklerin kaderciliği, onlardaki ölüm korkusunu ortadan kaldırmaktadır. Zira lületaşı işçilerinin iş güvenliği olmadan çalışmaları gibi durumları da kadercilikle açıklamışlardır. Sonuç olarak seyyahlar hem o bölgede yaşayan Müslüman ve Hristiyan halkın hem de yabancıların yaşam biçimlerini karşılaştırmak suretiyle toplumsal analiz de yapmışlardır.

Seyahatnamelerin incelendiği dönemde Osmanlı Devleti yerine "Türkiye" nitelemesinin kullanılması dikkat çekicidir. Burada yaşayan yerli halkın ise etnik kimliklerine ve dinlerine göre sınıflandırıldığı tespit edilmiştir. Bunlara Müslüman Osmanlı, Hristiyan yerli, Türk Osmanlı, Türk, Rum, Ermeni, Çerkes gibi tanımlamalar örnek verilebilir. Seyyahlar, Alman ve Avusturyalı aristokratlardır. Ancak Osmanlı sarayları yerine halkın içine girmişler ve onların yaşamlarını gözlemlemişlerdir. Alman ve Avusturyalı olmakla "gurur duymaları" da seyahatnamelerin dikkat çekici diğer tespitidir. Bu gurur seyahatnamelerde, halkı küçümseme ve alaycı bakış açısı sergilenerek ortaya konulmuştur. Halkı en fazla eleştirdikleri noktalar ise temizlik alışkanlıkları, batıl inançları, kanaatkârlıkları (tembellik şeklinde algılanmıştır), yeme-içme davranışları, yeniliklere açık olmamalarıdır (göçmenler dışında). Buna karşın seyyahların Türkleri Anadolu'da yaşayan diğer milletlere göre daha güvenilir buldukları da anlaşılmıştır.

## 5.2. Yerleşim Merkezlerine Yönelik Genel Tespitler

Bu çalışmada belirlenen kültür rotası üzerinde yer alan yerleşim merkezlerine dair detaylara, bulgular kısmında yer verilmiş olup çarpıcı sonuçları burada paylaşılacaktır.

### *İstanbul*

Osmanlı Devleti'nin başkenti olması dolayısıyla konsolosluklar, postaneler, bankalar, gümrük gibi resmi kurumların, ibadet yerlerinin, konaklama ve yeme-içme işletmelerinin yoğun olarak İstanbul'da, özellikle Pera'da bulunması, dikkat çeken unsurlardan biridir. İstanbul'a dair en detaylı bilgilere özellikle Baedeker'in seyahatnamesinde ulaşılmıştır. İstanbullu Rumların yaşadığı Pera Bölgesi'nde yer alan konaklama ve yeme-içme işletmeleri, günümüzde turizm tarihine yönelik kitaplarda henüz yer almamaktadır. Bu işletmeler oda tipi, hizmet türü, geceleme fiyatı, ulaşım olanakları ve tam adresleri ile verilmiştir. Bunun yanı sıra seyahatnamelerde şehir içi ve şehirlerarası ulaşım olanakları; ulaşım tipi, uzaklık mesafeleri ve fiyatları ile yer almaktadır. Her ne kadar bulgulara belirtilen nedenlerden dolayı bu çalışmada İstanbul'daki müzeler, camiler, kiliseler, saraylar gibi tarihsel ve turistik çekiciliklere detaylarıyla yer verilme de seyahatnamelerde oldukça ayrıntılı ele alınmıştır. Örneğin, camilere ve türbelere giriş ücreti alınması ilginç bir bulgudur. Güvenlik ve hijyen gibi koşullar da ayrıca belirtilmektedir. Rehberlik hizmeti ve para bozdurma işlemlerinin otellerde yapılması tavsiye edilmektedir. Bu bağlamda seyahatnameler turizm tarihine katkı sağlayacak niteliktedir. İstanbul'da ilgi çekici bir diğer nokta da ülkelerin kendi postanelerinin bulunmasıdır. Seyyahlar posta işlemleri için Alman Postanesi'ni kullanmakta, Baedeker İstanbul'a geleceklere Alman Postanesi'nin adres bilgilerini vermektedir. Bu durum, ülkelerin haberleşmesinde gizliliği kontrol edebilme bağlamında birer araç olabileceğini akla getirmektedir. İstanbul'un özellikle Avrupa yakasının ve Pera'nın o dönemdeki durumu aslında yabancı ülkelerin etkisini göstermekle birlikte konaklama, yiyecek-içecek, haberleşme ve ulaştırma işletmelerinin durumu hakkında da bilgi vermektedir. Sonuç olarak İstanbul, seyyahların Anadolu'ya yolculuğa çıkmadan önce seyahat için gerekli tüm işlemlerini gerçekleştirdikleri, para bozdurdukları, yiyecek ve içecek depoladıkları bir merkez durumundadır.

## ***Sakarya***

Sakarya ili; Sapanca, Adapazarı ve Gökdağ ile öne çıkmıştır. İlin doğal yapısı gereği seyyahların, bölgenin florasına, faunasına ve verimli topraklarına vurgu yaptığı tespit edilmiştir. Bodemeyer'in entomolojik araştırmalarına göre Sapanca kıyısındaki Gökdağ oldukça verimlidir ve özellikle koleopterolojik araştırmalar için önerilmektedir. Ormanlık alanlar ise "Ağaç Denizi" şeklinde nitelendirilmiştir. Ayrıca Almanların demiryolu çevresindeki tarım alanlarını değerlendirme planları üzerine şerbetçiotu, patates, kuşkonmaz, çavdar, arpa ve keten ekimi denemeleri Almanlar tarafından 1894 yılında ilk kez Sakarya'da gerçekleştirilmiş ve başarılı sonuçlar elde edilmiştir. Yerli meyvelerin ıslahına yönelik çalışmalar da bu dönemde yapılmıştır. Çerkeslerin göçleri esnasında yanlarında getirdikleri söylenen yer elması, tütün ve sebze yetiştiriciliği yanında, ilde pamuk üretimi de yapılmaktadır.

## ***Bilecik***

Bilecik ili, Osmanlı Devleti'nin kurulduğu topraklar üzerinde yer alması sebebiyle seyyahların dikkatini çekmiştir. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nin kuruluş tarihine dair detaylı bilgiler paylaşılmıştır. En yoğun şekilde bu bilgilere Eisenstein'ın seyahatnamesinden ulaşılmıştır. Bodemeyer'in seyahatnamesinde ise Bilecik civarındaki bölgenin kelebek türleri ile ilgilenen lepidopterologlar için çok uygun olduğu tespit edilmiştir. Bunların yanı sıra İstanbul-Ankara demiryolunun Bilecik'in doğal yapısından dolayı dik ve zorlu geçitlerden geçmesi, burada inşa edilen köprü ve viyadükler de Alman seyyahları gururlandırmıştır. Bilecik'te İsviçreli Falkeisen'a ait ipek böceği işletmesi ve dokuma atölyesi bulunmaktadır. Yerli tütün üretimi olmasına rağmen halkın kaçak tütün kullanımı da seyyahların dikkatini çekmiştir.

## ***Eskişehir***

Eskişehir, demiryollarının kavşak noktasında olması dolayısıyla her zaman önemini korumuştur. 1892 yılında İstanbul-Ankara demiryolu hattının tamamlanması ile şehrin canlandığı tespit edilmiştir. İstasyon çevresinde Avrupa Mahallesi oluşmuştur. Demiryolu yapımında ve cer atölyelerinde çalışan Alman ve Avusturyalı işçiler, Yunan lokantacılar, Alman otelciler, İtalyan hazır giyimciler ve Fransız şarap evleri işletmecileri ve aileleri burada yaşamışlardır. Eskişehir'de turizmin bu dönemde başladığı tespit edilmiştir. Almanların kolonileşme çabalarına karşılık Osmanlı Devleti'nin göçmenleri

demiryolu civarına yerleştirme politikası izlediği de Eskişehir'deki göçmen yerleşimlerinden anlaşılmıştır. Eskişehir'i demiryolunun geçtiği diğer şehirlere göre öne çıkaran unsur, cer atölyeleridir. Bunun yanı sıra Dünya'da çok az yerde çıkarılan lületaşı madeni de seyyahların ilgisini Eskişehir'e yöneltmiştir. Lületaşı üretimi ve ticaretinin tüm detaylarına yoğunlukla Grunzel'in seyahatnamesinde rastlanmıştır. Eskişehir'de hammadde olarak çıkarılan lületaşının asıl katma değere sahip bir ürüne dönüştürüldüğü ülkenin ise Avusturya olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle lületaşının Almanca ve İngilizce kaynaklarda, Almanca deniz köpüğü anlamında “Meerschaum” olarak ya da “Viyana taşı” olarak adlandırıldığı görülmüştür. Bu bağlamda çalışma, iktisat tarihine de katkı sağlamaktadır. Bodemeyer, Eskişehir'deki Bozdağ'da ve Kocakır ovasında yeni böcek türleri (Dorcadion) keşfetmiştir. Bunun yanı sıra Almanlar, tarım denemelerinde buraya ilk kez şeker pancarı ekmişler ve başarılı sonuçlar elde etmişlerdir.

### **Bursa**

Bursa'nın seyahatnamelerde öne çıkan özellikleri, Mudanya'ya yapılan vapur seferleri, verimli toprakları, Uludağ, ipek böcekçiliği ve Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapmış olması dolayısıyla içinde barındırdığı tarihi yapılarıdır. 1850'lerde İstanbul'dan yapılan vapur seferlerinin Mudanya'daki koşullar uygun olmadığı için Gemlik'e, 1900'lerde ise Mudanya'ya yapıldığı tespit edilmiştir. Bursa çeşitli ürünlerin yetiştirildiği verimli toprakları, Uludağ ise hem görkemli doğal yapısı hem de florasıyla seyahatnamelerde dikkat çekmiştir. Dut ağaçlarının bol olması nedeniyle Bursa, ipek böcekçiliğine de elverişlidir. Her ne kadar ipek endüstrisinden Bilecik ve Sakarya'da da bahsedilmişse de asıl merkezin Bursa olduğu anlaşılmıştır. İpek üretiminin 1845 yılına kadar eski yöntemlerle yapıldığı, ilk ipek eğirme atölyesinin 1845-1846 yıllarında Zürih Evi D. de Muralt'ın temsilcisi olan E. Falkeisen adında bir İsviçreli tarafından Bursa'da kurulduğu tespit edilmiştir. Mordtmann ve Grunzel'in seyahatnameleri içerdiği bu bilgilerle iktisat tarihi için kaynak oluşturacak niteliktedir.

Bursa, hem ilçesi olan Yenişehir'in Osmanlı'nın beylik döneminde başkent olması hem de merkez Bursa'nın Osmanlı Devleti'nin ilk başkenti olması sebebiyle seyyahların ilgisini çekmiştir. Bursa'da yer alan başta Ulu Cami ve Yeşil Cami olmak üzere camiler ve türbelerin detayları ve görselleri seyahatnamelerde yer almıştır. Seyyahların Bursa'da dikkatini çeken diğer bir konu da kaplıca ve hamamları olmuştur.

## ***İznik***

İznik, Bursa'nın bir ilçesi olmasına rağmen bu çalışmada ayrı bir başlık altında ele alınmıştır. Seyahatnamelerde İznik'in tarihine dair bulgulardan çıkan sonuca göre tarihsel açıdan İznik, iki özelliği ile ilgi çekmiştir. İlki Bitinya Devleti, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde çeşitli savaflara sahne olması ile İznik Kalesi'dir. Diğeri ise ilk konsilin İznik'te toplanmış olmasıdır. İznik'i seyahatnamelerde özel kılan bir başka unsur da çinileridir. Mordtmann'ın seyahatnamesinde İznik'teki çini endüstrisinin 1650 yılı civarında gelişmeye başlamasına karşın 1850'lerde bile İznik halkının çinilerin İznik'te üretildiği konusunda farkındalıklarının bulunmaması da dikkat çekici bir bulgu olmuştur. İznik çinilerinin İstanbul ve Bursa'daki birçok caminin duvarını ve minaresini süslediği de belirlenmiştir.

Sonuç olarak incelenen seyahatnamelerin "sıradan" seyahatnameler, seyyahların da "sıradan" seyyahlar olmadığı bu çalışmada tespit edilmiştir. Çalışmada ele alınan seyyahlar, farklı amaçlarla Anadolu'ya seyahat etmiş, her biri uzmanlık alanına göre araştırma yapmış ve bulgularını rapor haline getirmiş kişilerdir. Eserlerin her biri ele aldıkları farklı konularıyla bilimsel çalışmalara kaynak oluşturacak niteliktedir. Bu çalışma ile planlanan kültür rotası ise seyahatnamelerde en fazla bilginin yer aldığı, dolayısıyla ilgi duyulan şehirlerdir. Bu rota üzerinde yer alan özellikle Eskişehir gibi şehir turizminin geliştiği destinasyonlarda, turist rehberlerinin anlatımlarını zenginleştirecek bulgulara ulaşılmıştır.

### **5.3. Çalışmanın Katkıları ve Öneriler**

Genelde tarih, edebiyat ve dil araştırmacılarınca ele alınan seyahatnameler, ilk kez turizm alanında hazırlanan bir doktora tez çalışmasının ana kaynağını oluşturmuştur. Hâlihazırda diğer disiplinlerde yapılmış olan çoğu çalışmada olduğu gibi bu çalışmada da seyyahların gözünden yerleşim yerleri anlatılmıştır. Bu çalışmanın farkı ve turizm alanına sağlayacağı temel katkı, seyahatnamelerden elde edilen bilgilerin bir kültür rotası oluşturulmasında kullanılmasıdır. Döneme tanıklık eden uzman kişilerin yazdığı seyahatnamelerden elde edilen bulgular, turist rehberlerinin anlatımlarında kullanılmak üzere yararlanacakları birinci elden kaynak niteliğindedir. Bu kaynak, bilgi aktarıcı ve anlatıcı rol üstlenen turist rehberlerinin tur esnasında gezilen yerin tarihi, toplumsal, kültürel, doğal, ekonomik yapısı ile o dönemde var olan yapıların özelliklerini anlatmalarında farklılık yaratacak ve rehberin anlatımını zenginleştirecektir. Böylece bu

Çalışma ile elde edilen bulgular, aynı zamanda günümüz seyyahlarına ve seyyahlara rehberlik eden kişilere belirlenen rota üzerinde değişen, yok olan, restore edilen, kimlik değiştiren meknları ve yerleri günümüzle karşılaştırma fırsatı da sunacaktır. Burada yer alan birçok harita ve görselden çıkarımlar yapılmıştır. Eskişehir gibi son yıllarda şehir turizminin ağırlıklı olduğu, ancak şehir merkezinde az sayıda tarihi yapının yer aldığı yerlerde bu bilgiler daha da önemli hale gelecektir.

Türkiye’de hâlihazırda seyahatnamelerden oluşturulan rota olarak sadece “Evliya Çelebi Yolu” vardır. Bu alışma ile yabancı seyyahların deneyimlerinden yola çıkılarak bir rota belirlenmiştir. Hem dışarıdan bir bakış asının olması hem de seyyahların aslında “uzman kişiler” olması nedeniyle bu rota üzerindeki yerleşim yerlerine dair farklı bilgilere erişilmiştir. Turist rehberliği eğitiminde temel öğrenimi destekleyici bir ders olarak seyahatnamelerden yararlanılabilir. Yılmaz’ın da (2018) belirttiği gibi turist rehberlerinin seyahatnameler gibi birinci elden kaynağa dayalı olarak anlatım yapmaları; anlatımlara referans oluşturarak farklılık yaratacak, ilgi ve merak uyandıracak, anlatımı kalıcı kılacak ve turistin destinasyona duygusal açıdan bağlanmasını sağlayacaktır. Ayrıca eşlik edilen gruba seyahatnamenin yazıldığı dönemi yaşatma fırsatı da sunabilecektir (Yılmaz, 2018, 242-244). Turist Rehberleri Birliği ve Türkiye’de bulunan on üç Turist Rehberliği Meslek Odası mevcut turist rehberlerine dönem dönem eğitimler vermektedir. Bu eğitimlerde seyahatnameler özellikle Eskişehir, Bilecik ve Bursa gibi destinasyon eğitimlerinde mevcut turist rehberlerine destekleyici bir kaynak oluşturabilir.

Bu rotanın hayata geçirilmesi ile Anadolu kültürüne ait değerlerin canlandırılabilceği temalı rotalar belirlenebilir. Örneğin ipek üreticiliğine dair seyahatnamelerde yer alan detaylar üzerinden Bursa, İznik ve Bilecik’i kapsayan bir ipek rotası oluşturulabilir. İpek, halen “lüks unsuru” olarak geçerliliğini koruyan bir üründür. Bu rotada bir ipek atölyesi ya da bir ipek müzesi hayata geçirilebilir. Aynı durum lületaşı ve ini için de düşünülebilir. Bu şekilde Anadolu kültürünün parçası olan ancak unutulmaya yüz tutmuş el sanatları tekrar canlandırılabilir. Buralara gelen turistler için hediyeelik eşyalar hazırlanabilir. Böylece turist, hediye almak amacıyla gittiği yerdeki yaşam koşullarını evine taşıma fırsatı bulabilir. Bu rotada seyahat eden kültür turistleri, hem yerel hem de ulusal ekonomiye katkı sağlayabilir.

Araştırma sonucunda turizm tarihine yönelik bugüne değin bilinmeyen bulgulara da ulaşılmıştır. Bunlar arasında dönemin konaklama işletmeleri, bunlara ilişkin fiyat, hizmet türü ve oda bilgisi yer almaktadır. Ayrıca Pera bölgesinde yoğunlaşan lokantalara



ilişkin bilgiler de elde edilmiştir. Bu bilgilerin turizm tarihine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bunun yanı sıra ilk tarım denemeleri ile üretilen ürünlere dair bulgular gastronomi tarihine; yine döneme ait entomolojik bulgular doğabilimleri araştırmacılarına; demiryolu yapımına, maden ocaklarına, ipek üretimine ve diğer ihracat ürünlerine ait ekonomik veriler iktisat tarihine; antik kentler, döneme ait yapılar ve çiniler arkeoloji, sanat tarihi ve mimarlık tarihine kaynak niteliğindedir.

Gelecekteki araştırmacılar bu çalışmada yer alan işletmelerin durum tespitine yönelik çalışabilir. Doğabilimciler, seyahatnamelerde yer alan böcek, kuş ve kelebek türlerinin bugünkü durumunu ele alan çalışmalar yapabilir. Ayrıca seyyahların ileriki dönemlerde araştırılması için tavsiye ettiği yerler belirlenebilir, bu önerilerin isabetli olup olmadığı saptanabilir. Şehir turizmine yönelik çalışmalarda da dönemler itibarıyla karşılaştırmalı çalışmalar yapılabilir. Örneğin Eskişehir’de Avrupalı nüfusun daha sonraki durumu ileriki çalışmalarda ele alınabilir. Bu çalışmada, sadece 1850-1912 yılları arasındaki Almanca yazılmış yedi seyahatname ele alınmıştır. Döneme ilişkin daha geniş bir perspektifin ortaya konulması için farklı diller ve farklı coğrafyalarda da çalışılması yerinde olacaktır. Bu kadar geniş bir araştırma, çalışmanın sınırlarını zorlayacağından genelde tarih, özelde Osmanlı tarihi, iktisat tarihi ve ulaştırma tarihi gibi alt alanlar ile sanat tarihi, entomoloji, coğrafya, gastronomi gibi alanlarda disiplinler arası işbirliği yapılabilir.

## KAYNAKÇA

- Acun, F. (2001). Seyyah Söylemi ve Trabzon'a Gelen Yabancı Seyyahlar. *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri*, (3-5 Mayıs 2001), C. I, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, s.143-149.
- Akademie von Ham (1844) *Schriften Akademie von Ham*, Hamburg: Verlag der Agentur des Rauhen Hauses, <https://books.google.com.tr/books?id=ChWbY87HtZcC&pg=PP3&lpg=PP3&dq=akademie+von+ham&source=bl&ots=WHpGiGpF9S&sig=ACfU3U1XJbhk8DQVCIDYnUktTkNOjKSeoQ&hl=tr&sa=X&ved=2ahUKEwjJv8Gan7HgAhUSzKQKHRMIAEMQ6AEwBnoECAgQAQ#v=onepage&q=akademie%20von%20ham&f=false> (Erişim tarihi: 10.02.2019).
- Akgün, S. (1985). Amerikalı Misyonerlerin Raporlarında Türk İmajı. *I. Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu Belgeleri* içinde (s. 336-352). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Altunbay, M. (2013). Pretextat Lecomte'un Tespitleriyle XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Sanat ve Zanaatlar. *Türk Yurdu Dergisi*, Haziran: 310, 282-290.
- Altunbay, M. (2015). 16. ve 19. Yüzyılları Arasındaki Yabancı Seyahatnamelerde Osmanlı Devleti'ndeki Kadın Algısı. *Journal of International Social Research*, 8(41), 53-63.
- Arda, Z. C. (1985). İsviçre Kütüphanelerindeki Seyahatnameler ve K.A. Olivier Küçük Asya Seyahatnamesinde Afyon-Kütahya İzlenimleri. *I. Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu Belgeleri* içinde (s. 377-389). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Arslan, M. (2009). *İstanbul'un Antikçağ Tarihi: Klasik ve Hellenistik Dönemler*. Odin Yayıncılık.
- Atar, Z. (2016). İzmit ve Çevresinde Kolera Salgını (1894). *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, Kocaeli, s. 839-848.
- Babinger, F. (1925). *Anatolien Skizzen und Reisebriefe aus Kleinasien (1850-1859) von A.D.Mordtmann*. Hannover: Orientbuchhandlung Heinz Lafaire.
- Baedeker, K. (1905). *Konstantinopel und Kleinasien*, Leipzig: Verlag von Karl Baedeker.
- Baedeker, Verlag und Redaktion, <http://www.baedeker.com/verlag-und-redaktion/> (Erişim tarihi: 05.12.2018).

- Barth, H. (2017). *Heinrich Barth Seyahatnamesi Trabzon'dan Üsküdar'a Yolculuk 1858* (Çeviren: Türkis Noyan). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. (02.05.1903), BEO, 2057-154273.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. (19.04.1911), DH. İD, 28-17.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. (29.05.1908), BEO, 3323-249154.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. (22.04.1902), DH. MKT, 485-20.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi. (04.05.1900), DH. MKT, 230-136
- Baştürk, M. B. (2018) Şarhöyük MÖ 2. Binyıl Mimarisi Üzerine Ön Gözlemler. *Anadolu Araştırmaları*, (21) 42-55.
- Baykara, T. (2013). Seyyahlar (Gezginler), Yeni Yerler Görmeye Meraklı İnsanlar mı? Devletlerinin Haber Alma Görevlisi mi? Gözlemler Düşünceler, *Türk Yurdu Dergisi*, Haziran: 102 (310), 32-37.
- Bilecik İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2019). *Söğüt Şenlikleri 2018*, <https://bilecik.ktb.gov.tr/TR-216590/sogut-senlikleri-2018.html> (Erişim tarihi: 12.10.2019).
- Blaisdell, D. C. (1979). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Malî Denetimi: Düyunuümumiye*. İstanbul: Doğu-Batı Yayınları.
- Bursa Valiliği (2019). *Bursa*, <http://www.bursa.gov.tr/ilcelerimiz> (Erişim tarihi: 12.08.2019).
- Bursa Valiliği (2019). *Ulucami; Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Yapılmış Bütün Camilerin Atası*, <http://www.bursa.gov.tr/ulucami> (Erişim tarihi: 11.08.2019).
- Bursa'da Kültür (2019). *Antik Kentler*. <http://www.bursadakultur.org/antik kent.htm> (Erişim tarihi: 12.08.2019).
- Bursa'da Kültür (2019). *Uludağ'ın Adı*. [http://www.bursadakultur.org/uludagin\\_adi.htm](http://www.bursadakultur.org/uludagin_adi.htm), (Erişim tarihi: 11.02.2020).
- Bütüner, Z. (2016). Alman Seyyah Andreas David Mordtmann'ın İznikmid-İznik-İzmit (Kocaeli) İzlenimleri. *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu-II*, s. 529-641.
- Büyükerşen, Y. (1985). Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu Rektör Prof. Dr. Yılmaz Büyükerşen'in Açılış Konuşması, *I. Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu Belgeleri* içinde (s. 3-5). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Byzantios, D. (2014). *Boğaziçi'nde Bir Gezinti*. Yapı Kredi Yayınları.

- Cresswell, J. W. (2013). *Nitel Araştırma Yöntemleri Beş Yaklaşımına Göre Nitel Araştırma ve Araştırma Deseni*, 3. Baskı. (Çeviri ed: Mesut Bütün ve Selçuk Beşir Demir). Ankara: Siyasal Yayın Dağıtım.
- Çapar, Ö. (2017). Roma Tarihinde Magna Mater (Kybele) Tapınımı. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 29(1-4).
- ÇEKÜL Vakfı (2015). *Kültür Rotaları Planlama Rehberi*. İstanbul: ÇEKÜL Vakfı - Tarihi Kentler Birliği Yayınları. [http://www.tarihiKentlerBirligi.org/wp-content/uploads/rota-rehberi\\_press.pdf](http://www.tarihiKentlerBirligi.org/wp-content/uploads/rota-rehberi_press.pdf) (Erişim tarihi: 17.12.2017).
- Damlıbağ, F. (2011). Batı Anadolu’da İhracat İçin Pamuk Üretimi (1860-1870). *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, (60), 433-471.
- Das Karl-May-Wiki (2018). *Gabelfrühstück*, <http://karl-may-wiki.de/index.php/Gabelfr%C3%BChst%C3%BCck> (Erişim tarihi: 20.03.2018).
- Deutsche Biographie, <https://www.deutsche-biographie.de/home> (Erişim tarihi: 08.03.2018).
- Deutsche National Bibliothek, *Katalog der deutschen Bibliothek*, [https://portal.dnb.de/opac.htm?jsessionid=gIU9NfUKCRmWpSYt4wwaSVfGjIlCCGftrzcjYb6.prod-fly9?method=simpleSearch&query=1011513471&cqlMode=false&sortOrderIndex=jhr\\_asc](https://portal.dnb.de/opac.htm?jsessionid=gIU9NfUKCRmWpSYt4wwaSVfGjIlCCGftrzcjYb6.prod-fly9?method=simpleSearch&query=1011513471&cqlMode=false&sortOrderIndex=jhr_asc) (Erişim tarihi: 08.02.2019).
- Dilibri Rheinland-Pfalz, <https://www.dilibri.de/rlb/content/titleinfo/248187> (Erişim tarihi: 02.02.2019).
- Dr. Oetker (2019). *Lebensmittel-Lexikon: Knickebein*. <https://www.oetker.de/lebensmittel-lexikon/ld/knickebein> (Erişim tarihi: 02.08.2019).
- Durmaz, F. (2015). 93 Harbi’nde Büyük Güçlerin Politikaları ve Osmanlı Devleti’ne Etkileri. <http://acikerisim.kku.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12587/3571> (Erişim tarihi: 22.12.2019).
- Dursun, A. H. (2010). Tarih, Mekân ve Kültür: İstanbul. *Şehir ve Kültür: İstanbul*, 103-183.
- Düğer, S. (2015). Batılı Kadın Seyyahlar İmgeleminde Osmanlı Kadını. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (29), 71-90.
- Educalingo (2018). *Wörterbuch*, <https://educalingo.com/de/dic-de/gabelfruhstuck> (Erişim tarihi: 20.03.2018).

- Efe, A. (1998). *Eskişehir Demiryolu*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Efe, A. (2005). Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı. *OTAM*, No: 18, 95-117.
- Engeroff, C. (Mart 2014). *Wirtschaftsgeschichte in Rheinland-Pfalz*, Baedeker-Verlag, <https://www.wirtschaftsgeschichte-rlp.de/a-z/b/baedeker-verlag.html> (Erişim tarihi: 03.12.2018).
- Ennstal Wiki, *Ennstalbahn*, <http://www.ennstalwiki.at/wiki/index.php/Ennstalbahn> (Erişim tarihi: 20.07.2019).
- Erbay Aslıtürk, G. ve Dikyar, C. (2014). 1200-1900 Yılları Seyyahlarının Anlatımıyla İzmir ve Aydın İlleri İçin Gezi Önerisi. *III. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi Bildiri Kitabı* içinde (s. 476-487). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Erbay Aslıtürk, G. ve Dikyar, C. (2014). 17.-19. Yüzyıl Seyyahlarının Kaleminden İstanbul: Avrupa Yakası Gezi Önerisi. *III. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi Bildiri Kitabı* içinde (s. 476-487). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Eskişehir Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı İTÜ Mimarlık Fakültesi Ortak Hizmet Projesi (2015), *Eskişehir Metropolitan Alanı Merkez Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı*, Rapor No: 4, [http://www.eskisehir.bel.tr/dosyalar/imar\\_plan\\_ilani/211-5-2016-09-28-87d89f43.pdf](http://www.eskisehir.bel.tr/dosyalar/imar_plan_ilani/211-5-2016-09-28-87d89f43.pdf) (Erişim tarihi: 28.12.2018).
- Family Trees, *Ancestry*, [https://www.ancestry.com/search/categories/42/?name=\\_Bodemeyer&pg=2&name\\_x=\\_1](https://www.ancestry.com/search/categories/42/?name=_Bodemeyer&pg=2&name_x=_1) (Erişim tarihi: 31.01.2019).
- Gaedike, H. (1984). Katalog der in den Sammlungen der Abteilung Taxonomie der Insekten des Institutes für Pflanzenschutzforschung, Bereich Eberswalde (ehemals Deutsches Entomologisches Institut) aufbewahrten Typen-XXI (Coleoptera: Pselaphidae, Histeridae). *Beiträge zur Entomologie= Contributions to Entomology*, 34(2), 441-462.
- Genç, U. (2014). *Haliç Zinciri Üzerine Bir Değerlendirme: Kuşatma Sırasında Liman Girişi Nasıl Kapatıldı?*, [openaccess.29mayis.edu.tr](http://openaccess.29mayis.edu.tr) (Erişim tarihi: 22.12.2019).
- Genim, M. S. (2010). İstanbul ve Mimari. *Şehir ve Kültür: İstanbul*, 237-291.

- Goedeke, K. (1938). *Grundriss zur Gesechichte der deutschen Dichtung: Achtes Buch: Vom Weltfrieden bis zur fransözischen Revulution 1830*, Berlin: Akademie-Verlag.
- Gordion Arkeoloji Projesi, *Gordion'daki Arkeolojik İncelemeler*, <http://sites.museum.upenn.edu/gordion/tr/arkeoloji/arkeoloji-bak/> (Erişim tarihi: 08.03.2018).
- Göksel, S. E. (2003) Hasta emperyalistler: İngiliz seyahatnamelerinde Osmanlı İmparatorluğu 1821-1876. *Yayınlanmamış doktora tezi*. Boğaziçi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Görgün, H. (2018) *Mordtmann, Andreas David*, İslam Ansiklopedisi, <https://islamansiklopedisi.org.tr/mordtmann-andreas-david> (Erişim tarihi: 06.12.2018).
- Grunzel, J. (1897). *Die wirtschaftlichen Verhältnisse Kleinasiens*, Wien: Volkswirtschaftlicher Verlag Alexander Dorn.
- Gündüz, M. (2013). Bazı XIX. Yüzyıl Batılı Seyyahlarına Göre Osmanlıda Eğitim, Bilim ve Kültür, *Türk Yurdu Dergisi*, Haziran: 310, 204-213.
- Güneş, İ. ve Yakut, K. (2007). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Eskişehir (1840-1923)*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları; No. 1724. Edebiyat Fakültesi Yayınları; No. 25.
- Güneş, M. (2015). Osmanlı Döneminde İstanbul'da Vilayet İdaresinin Teşekkülü. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 1(37), 181-199.
- Gürer, S. (2010). VII-XVIII ve XIX. Yüzyıllarda Fransız Seyahatnamelerinde Osmanlı Toplumunu *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Batı Dilleri ve Edebiyatları Anabilim Dalı.
- İnal, B. (2018). 19. Yüzyılda İngilizce Yazılmış Seyahatnamelere Göre Anadolu'da Sosyal Kültürel ve Ekonomik Hayat, *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı.
- İnalcık, H. (2015). *Osmanlılar Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile İlişkiler*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- İslam Ansiklopedisi (2019). *Eşrefoğlu Rûmî Camii*, <https://islamansiklopedisi.org.tr/esrefoglu-rumi-camii> (Erişim tarihi: 29.08.2019).

- İslam Ansiklopedisi (2019). *Yeşilcami Külliyesi*, <https://islamansiklopedisi.org.tr/yesilcami-kulliyesi--bursa> (Erişim tarihi: 12.08.2019).
- İstanbul Valiliği (2019). *İklim*. <http://www.istanbul.gov.tr/iklim-istanbul> (Erişim tarihi: 10.09.2019).
- Koylu, Z. ve Birgün, M. (2015). *Eski bir Şehrin Hikâyesi 1923-1938*, Eskişehir: Eskişehir Ticaret Odası Yayınları.
- Körte, A. (1896). *Anatolische Skizzen*, Berlin: Verlag von Julius Springer.
- Krieg, T. (2019) [http://www.tilman-krieg.de/b1\\_namen.htm#Bodemeyer,von](http://www.tilman-krieg.de/b1_namen.htm#Bodemeyer,von) (Erişim tarihi: 31.01.2019).
- Kupildoma, *Siklopean duvarcılık*, <https://kupildoma.ru/tr/wall/terms-and-concepts-in-construction-all-building-terms-from-to/> (Erişim tarihi: 08.09.2018).
- Kurdakul, N. (1981). *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar* (1. Basım). İstanbul: Döler Neşriyat.
- Kutluk, A. ve Avcıkurt, C. (2014). Seyyahların Notlarında İlk Görüş: İstanbul Tasvirleri. *III. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi Bildiri Kitabı* içinde (s. 138-150). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kültürel Yollar ve Rotalar Eğitim Çalıştayı Raporu, 21-22 Şubat 2011, <http://unesco.org.tr/dokumanlar/kult%C4%B1urlerarası/8.pdf> (Erişim tarihi: 04.04.2017).
- Lordoğlu, N. (2019). Byzantion ve Kalkhedon'un Şehircilik Açısından İncelenmesi: Kuruluşlarından Roma İmparatorluk Dönemi'ne Kadar. *Cedrus*, 7, 169-194.
- Löschburg, W. (1998). *Seyahatin Kültür Tarihi*. Ankara: Dost Kitabevi.
- Madran, E. (1985). Seyahatnamelerde Anadolu Kenti, *IX. Türk Tarih Kongresi*, 21-25 Eylül 1981, C. III, TTK, Ankara, 1303-1322.
- Metapedia, *Richard von und zu Eisenstein*, [https://de.metapedia.org/wiki/Eisenstein,\\_Richard\\_von\\_und\\_zu](https://de.metapedia.org/wiki/Eisenstein,_Richard_von_und_zu) (Erişim tarihi: 10.09.2018).
- Mumcu, A. (1985). Prof. Dr. Ahmet Mumcu'nun Konuşması, *I. Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu Belgeleri* içinde (s. 83-90). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- National Library of Australia, *The Bulletin*, Vol.74, No:3839, 9 Eylül 1953, <https://nla.gov.au/nla.obj-526781996/view?sectionId=nla.obj->

533551969&partId=nla.obj-526902939#page/n0/mode/1up (Erişim tarihi: 08.02.2019).

- Ortaylı, İ. (1981). İkinci Viyana Kuşatmasının İktisadî Sonuçları Üzerine. *Osmanlı Araştırmaları*, 2(02).
- Ortaylı, İ. (1985). Türkler Hakkında Yazılmış Seyahatnameler, *I. Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu Belgeleri* içinde (s. 115-128). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Ortaylı, İ. (1987). 19. Asırdan Zamanımıza Hindistan Üzerine Türk Seyahatnameleri. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 47(03).
- Ortaylı, İ. (2015a). *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Ortaylı, İ. (2015b). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Önalp, E. (1985). İspanyol Seyyahlarına Göre Türk İmajı, *I. Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu Belgeleri* içinde (s. 353-367). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Öncel, S. (1969). XVIII. Sonlarında Türkiye'de Bir İtalyan Seyyahı: Giambattista Casti. *Batı Dil ve Edebiyatları Araştırmaları Dergisi Türkiye Hakkında Seyahatnameler Özel Sayısı*, 1(4), 81-88. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Önen, Y. (1969). Onaltıncı Yüzyıl Alman Seyahatnamelerinde Türkiye. *Batı Dil ve Edebiyatları Araştırmaları Dergisi Türkiye Hakkında Seyahatnameler Özel Sayısı*, 1(4), 1-23. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Önsoy, R. (1985). Zu deutschen Berichten über die Türkei, *I. Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu Belgeleri* içinde (s. 277-280). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Özen, İ. (2012). Galata Köprüleri ve Yeni Galata Köprüsü. *İTÜDERGİSİ/d*, 10(4).
- Özkan Kılıç, S. (2018). I. Dareios' un İskit Seferinin Nedenleri Üzerine. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 5(16), 301-316.
- Öztürk, B. (2012). Seyahatnamelerde ve Modern Literatürde Tios / Tieion ve Teritoryumu, *Mediterranean Journal of Humanities*, II(I), 161-176.
- Patton, M. Q. (2014). *Nitel Araştırma ve Değerlendirme Yöntemleri*, 3. Baskı. (Çeviri ed: Mesut Bütün ve Selçuk Beşir Demir). Ankara: Pegem Akademi.
- PTT, *Tarihçe*, <https://www.ptt.gov.tr/Sayfalar/Kurumsal/Hakkimizda.aspx> (Erişim tarihi: 21.12.2019).



- Roller, L. E. (2018). Frigyalı Ana Tanrıça: Anadolu Kybele Kültü, *Aktüel Arkeoloji Dergisi*, Mart-Nisan 2018, (62).
- Sağlam, S. (2013). Türkiye Seyahatnamelerine Dair. *Türk Yurdu Dergisi*, Haziran - 102 (310), 24-31.
- Sakarya Valiliği (2019). *Adapazarı*, <http://www.sakarya.gov.tr/ilçelerimiz> (Erişim tarihi: 02.08.2019).
- Schenkling, K. (2013) *Taschenbuch für Käfersammler*, Paderborn: Salzwasser-Verlag.
- Sinanoğlu, M. (2019). İznik Konsili, <https://islamansiklopedisi.org.tr/iznik-konsili> (Erişim tarihi: 04.11.2019).
- Steindachner, F. (1899). Jahresbericht für 1898. *Annalen des Naturhistorischen Museums in Wien*, 14(häft 1/2), 1-49.
- Strauss, J. (1985). Das Bild von Griechen und Türken bei deutschen Reisenden, I. *Uluslararası Seyahatnamelerde Türk ve Batı İmajı Sempozyumu Belgeleri* içinde (s. 221-242). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Şahin, B., Sönmez, B. ve Kahveci, H. (2014) Turistik Bilgi Kaynağı Olarak Seyahatnameler: Merak Yaratma Boyutuyla Bir İnceleme. *III. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi Bildiri Kitabı* içinde. (s. 191-199). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Şahin, G. (2005). Ondokuzuncu Yüzyılda İngiliz Seyahatnamelerine Göre Türkiye ve Türkler (W.Wittman-1803, R. R. Madden-1829, C.Fellows-1852, E.J.Davis-1879, W. J. J. Spry-1895). *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Şirin, İ. (Haziran 2013). Seyahatnamelerin Sosyal Bilimlerde Kullanım Değeri: Seyahatname Metodolojisi Geliştirmenin Zorunluluğu, *Türk Yurdu*, 33(310): 38-43.
- T.C. Armutlu Kaymakamlığı, *Genel Coğrafya ve Yeryüzü Şekilleri*, <http://www.armutlu.gov.tr/genel-cografya-ve-yeryuzu-sekilleri> (Erişim tarihi: 03.12.2019).
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Eskişehir İl ve Kültür Turizm Müdürlüğü, *Sündiken Dağları Bozdağ Bölgesi (Doğa Yürüyüşü)*, <http://www.eskisehirkulturturizm.gov.tr/TR-158723/sundiken-daglari-bozdag-bolgesi-doga-yuruyusu.html> (Erişim tarihi: 03.02.2018).

- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Sakarya İl ve Kültür Turizm Müdürlüğü, *Sakarya Genel Bilgiler*, <https://sakarya.ktb.gov.tr/tr-112516/sakarya-genel-bilgiler.html> (Erişim tarihi: 01.08.2019).
- Tarım ve Orman Bakanlığı, *İpekböcekçiliği*, <https://www.tarimorman.gov.tr/HAYGEM/Belgeler/Hayvanc%C4%B1l%C4%B1k/K%C3%BC%C3%A7%C3%BCk%20Evcil%20Yeti%C5%9Ftiricili%C4%9Fi/%C4%B0pekb%C3%B6cek%C3%A7ili%C4%9Fi/%C4%B0pekboce%C4%9Fi%20ve%20Dut%20Yeti%C5%9Ftiricili%C4%9Fi.pdf> (Erişim tarihi: 03.07.2019).
- Tezcan Aksu, B. (2018). Sekizinci Yüzyıldan Günümüze Takvimlerimiz. *Uluslararası Türk Lehçe Araştırmaları Dergisi (TÜRK LAD)*, 2(1), 382-413.
- Troelstra, A. S. (2017). Bibliography of Natural History Travel Narratives. Brill.
- Türk Dil Kurumu Sözlükleri, *Güncel Türkçe Sözlük*, <http://sozluk.gov.tr/> (Erişim tarihi: 02.06.2019).
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri, <http://www.tdi.gov.tr/tarihce/> (Erişim tarihi: 10.04.2018)
- Türkiye İstatistik Kurumu, <http://www.tuik.gov.tr/Start.do;jsessionid=TRHZYk9Hqd7ZWQRZv4YRdvT1h5q1VNt2gGQLsXjckCRTgyKBfZn0!-957265032> (Erişim tarihi: 02.04.2017).
- Türkiye Koordinat Veritabanı (2016). *Bursa Nerededir?* <http://dunya.arztalep.com/tr-TR/bursa/bursa-haritasi.aspx> (Erişim tarihi: 02.08.2019).
- Türkiye Koordinat Veritabanı (2016). *İstanbul Nerededir?* <http://dunya.arztalep.com/tr-TR/istanbul/istanbul-haritasi.aspx> (Erişim tarihi: 23.08.2019).
- Türkiye Kültür Portalı (2019). *İznik Ayasofya Cami – Bursa*. <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/bursa/gezilecekyer/znik-ayasofya> (Erişim tarihi: 03.11.2019).
- Uçar, Z. (2013). XIX. Yüzyıldaki Avrupalı Seyyahların Gözüyle Osmanlı'daki Mesire Kültürü, *Gazi Türkiyat*, Bahar (12): 75-89.
- Umuñ, H. (2013). Dogu ve Ötekilik: İngiliz Seyahatnamelerinde Türk Kimliğı (Lady Montagu ve Richard Chandler). *Bilig*, 66, 297-314.
- UNESCO, <http://www.unesco.org.tr/dokumanlar/most/mk4.pdf> (Erişim tarihi: 04.04.2017).

- Uygur, F. (2015). XIX. Yüzyıl Fransız Seyyahı ve Diplomatı Edouard Antoine Thouvenel'e Göre Osmanlı Devleti. *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Uysal, M. (2013). İki Seyahatnamede Anadolu'ya Alman Göçmenlerini Yerleştirme Düşüncesi, *Türk Yurdu Dergisi*, Haziran - 102 (310).
- Uzmen, E (1969a). On Dokuzuncu Yüzyılın Sonlarında Türkiye'ye Bir Yabancı Gözüyle Bakış. *Batı Dil ve Edebiyatları Araştırmaları Dergisi Türkiye Hakkında Seyahatnameler Özel Sayısı*, 1(4), 25-48. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Uzmen, E. (1969b). On Dokuzuncu Yüzyıl Sonlarında Bir İngiliz Kadının Gözüyle İstanbul. *Batı Dil ve Edebiyatları Araştırmaları Dergisi Türkiye Hakkında Seyahatnameler Özel Sayısı*, 1(4), 49-80. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Ünal, M. A. (2013). XVI. Yüzyıldan XIX. Yüzyıla Avrupalı Seyyahlarda Türklere Karşı Nefret ve Hayranlık, *Türk Yurdu Dergisi*, Haziran: 310, 44-52.
- Von Bodemeyer, E. (1900). *Quer durch Klein-Asien in den Bulghar Daghs. Eine Naturwissenschaftliche Studien-Reise*, Emmendingen: Aktiengesellschaft Vormal's Dölter.
- Von Kotze, S. (1908). *Im europäischen Hinterhaus - Reiseskizzen aus dem Orient*, Berlin: F. Fontane&Co.
- Von und zu Eisenstein, R. (1912). *Reise nach Konstantinopel, Kleinasien, Rumänien, Bulgarien und Serbien*. Viyana: Kommissionsverlag von Karl Gerolds Sohn.
- Wien Geschichte Wiki, Josef Gruntzel, [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Josef\\_Gruntzel](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Josef_Gruntzel) (Erişim tarihi: 24.11.2018).
- Wikipedia, Stefan von Kotze, <http://www.wikizeroo.net/index.php?q=aHR0cHM6Ly9kZS53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvU3RlZmFuX3Zvb19lb3R6ZQ> (Erişim tarihi: 05.12.2018).
- Wiktionary Das freie Wörterbuch (2018). *Gabelfrühstück*, <https://de.wiktionary.org/wiki/Gabelfr%C3%BChst%C3%BCck> (Erişim tarihi: 20.03.2018).
- WorldCat Identities, Eisenstein, Richard Johann Louis Freiherr von und zu 1837-1913, <http://www.worldcat.org/identities/lccn-no2007-12511/> (Erişim tarihi: 03.12.2018).

- Yetgin, D. (2017). Turist Rehberlerinin Mesleki Bağıllık, Tükenmişlik ve Ekonomik Kaygı Düzeyleri Arasındaki İlişkinin Analizi, *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2013). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, 9. Genişletilmiş Baskı, Ankara: Seçkin Yayınları.
- Yılmaz, A. (2018). Turist Rehberlerinin Anlatımlarının Zenginleştirilmesinde Seyahatnamelerin Kullanılması: Eskişehir Örneği. *Turist Rehberliği Üzerine Güncel Araştırmalar* içinde (s. 233-245) Ankara: Detay Yayıncılık.
- Yılmaz, A. ve Yetgin, D. (2013). Madam Tadia Oteli. *Dünden Bugüne Eskişehir'deki 14 İşletmenin Öyküsü* içinde (s. 19-34). Eskişehir: Tepebaşı Belediyesi.
- Yılmaz, A. ve Yetgin, D. (2018). Seyyahların Anlatımı ile Osmanlı'nın Son 30 Yılındaki Eskişehir (1892-1922). *Akademik İncelemeler Dergisi (AID)*, 13(2), 159-182.
- Yılmaz, A., Yetgin, D. ve Kozak, N. (2018). A hotel in Anatolia in the last period of the Ottoman Empire: Hotel Tadia (1892–1922). *Tourism Management Perspectives*, 26, 118-125.
- Yılmaz, F. (2012). *Colmar von der Goltz - Yirminci Yüzyıl Başlarında Osmanlı-Alman İlişkileri "Golç Paşa'nın Hatıratı"*. İstanbul: İz Yayıncılık.
- Yılmaz, Ö. (2013). Osmanlı Şehir Tarihleri Açısından Yabancı Seyahatnamelerin Kaynak Değeri. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 28(2), 587-614.
- Yüksel, E. (2012). 17.Yüzyılın Sonu, 18.Yüzyılın Ortası ve 19.Yüzyılın Başında Yabancı Seyyahların Gözünden Batı Anadolu Antik Kentleri. *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Zobodat Austria, Eduard von Bodemeyer, [http://www.zobodat.at/biografien/WEZ\\_37\\_1918\\_0214\\_Bodemeyer\\_Eduard\\_von.pdf](http://www.zobodat.at/biografien/WEZ_37_1918_0214_Bodemeyer_Eduard_von.pdf) (Erişim tarihi: 11 Eylül 2018).