

*Osmanlı Topraklarına Yeni Bir Gezi Türü: 19. ve 20. Yüzyılda Cruise Gezileri**

Emre ÇELİK

Arş. Gör. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

E-Mail: emrecelik13@yahoo.com

ORCID ID: 0000-0002-9871-0814

Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Received: 08.01.2020 Kabul Tarihi / Accepted: 03.06.2020

ÖZ

ÇELİK, Emre, **Osmanlı Topraklarına Yeni Bir Gezi Türü: 19. ve 20. Yüzyılda Cruise Gezileri**, CTAD, Yıl 16, Sayı 32 (Güz 2020), s. 399-430.

Sanayi Devrimi'nin 19. yüzyılda üretim alanında yarattığı etki ekonomik ve toplumsal değişimleri beraberinde getirmiş ve bu gelişmelerin bir parçası olarak yeni bir seyahat biçimi ortaya çıkmıştır. Geçmiş yüzyıllara oranla daha fazla insan dünya genelinde seyahat etmeye başlamıştır. Bu sürece paralel olarak turistik gezilerin coğrafyası ve sayısı artmıştır. Bu gelişmelerden doğrudan etkilenen Osmanlı toprakları da farklı ülkelerden on binlerce turist için önemli bir gezi merkezi haline gelmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaret eden yabancılara dair mevcut literatür genellikle ziyaretçinin gözlemleri üzerine odaklanmakta ve Batılıların, Doğu'yu oluşturan parçalardan bir tanesine ya da geneline ilişkin farklı dönemlere dair gözlem ve yorumlarını merkeze almaktadır. Bu çalışmalarda seyahat ve seyahat eden kitle arka planda kalmaktadır. Bundan dolayı, bu bakış açısının hâkim olduğu çalışmalar; turistleri ortaya çıkan yapısal değişiklikleri ve her

* Bu makale künyesi verilen doktora tezinden üretilmiştir: Emre Çelik, *Osmanlı'nın Ecnabi Misafirleri: Seyyah-Turist, Güzergâh ve Devlet (1863-1914)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, 2019.

yıl binlerce insanın neden Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaret ettiklerini açıklamada yetersiz kalmaktadır. Bu çalışmada ise, Osmanlı topraklarına yapılan yolculukların sanayileşme sonucunda değişime uğradığı ve bu değişimin, dönemin seyahat anlayışını yeni bir örüntüye kavuşturduğu ifade edilmektedir. Turistler, çeşitli ulaşım araçlarına ve araçlara başvuran, bir programı olan, acıkan, uyuyan kimi zaman da zorluklarla karşılaşan birey olarak dönemin seyahat imkânları ve diğer aktörlerle ilişkileri çerçevesinde incelenecektir. Bu süreçte turistlerin, acentelerin, devletin ve basının rolü cruise gezileri özelinde ortaya konulmaya çalışılacaktır. Bu amaçla, her bir aktörün kaleminden çıkan ve süreçteki rollerini incelemeye olanak sağlayacak olan başta arşiv belgeleri olmak üzere, gezi programları, seyahatnameler, gazeteler kullanılacaktır. Çalışmanın zaman aralığı turizmin bileşenlerine değinilmekle birlikte, cruise gezilerinin başladığı 19. yüzyılın son çeyreği ve 20. yüzyılın ilk yıllarını kapsamaktadır. Elde edilen bulguların mevcut literatür ile karşılaştırıldığı sonuç bölümünde ise çalışmanın Osmanlı turizm çalışmalarına katkısı ve özgünlüğü ortaya konulacaktır. Bunun yanı sıra sonuç bölümünde Osmanlı İmparatorluğu'nda turizmin gelişim aşaması ve aktörlerine dair mevcudiyetini koruyan sorular ve bu sorulara verilebilecek muhtemel cevapların nasıl elde edilebileceği irdelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Turizm, Cruise Gezisi, Seyahat Acentesi, Osmanlı Devleti

ABSTRACT

ÇELİK, Emre, **A New Type of Travel to Ottoman Lands: Cruise Travels in 19th and 20th Centuries**, CTAD, Year 16, Issue 32 (Fall 2020), pp. 399-430.

The effect created by the Industrial Revolution on production in the 19th century brought along economic and social changes, and a new travel type emerged as a result of these developments. More people began to travel across the world compared to past centuries. In parallel to this process, number and geography of touristic travels increased. The Ottoman territories, affected directly by these developments, became an important travel destination for thousands of tourists from different countries. The existing literature on the foreigners visiting the Ottoman Empire generally focuses on observations of these visitors, and observations and comments of the Westerners related to one or general parts constituting the East for different periods are centred. Travels and groups travelling are kept in the background in these studies. Therefore, studies dominated by this perspective are inadequate in explaining tourists about the structural changes and why thousands of people visited the

Ottoman Empire each year. It is expressed in this study that the travels made to the Ottoman territories were subjected to change as a result of industrialisation, and this change led the travel concept of period to achieve a new pattern. Tourists are investigated within the framework of travel facilities of the period and their relationships with other actors as individuals using several transportation vehicles and applying to mediators, having a program, getting hungry, sleeping, sometimes encountering difficulties. The roles of the tourists, agencies, State and press in this process are tried to be discussed related to cruise travels. For this purpose, archive documents, travel programs, travel books, newspapers, which were written by each actor participating this process and would enable to examine their roles in this process, are used. The time period of this study covers the last quarter of 19th century, when cruise travels began, and the first years of 20th century by discussing the components of tourism. In the conclusion part where the obtained findings are compared to the current literature, the contribution of the study to Ottoman tourism studies and its authenticity will be presented. Additionally, in the conclusion, the existing questions about the development stage of tourism in the Ottoman Empire and its actors as well as how the possible answers to these questions are attained will be discussed.

Keywords: Tourism, Cruise Travel, Travel Agency, Ottoman Empire .

Giriş

Modern sanayi toplumlarının ortaya çıkış sürecinde görülen üretim artışı ve çeşitlenmesine paralel olarak tüketim de artmıştır. Bu sürecin bir yansıması olarak insanlar zorunlu harcamaların yanı sıra geniş bir eğlence sektörüne biçim vererek tüketim endüstrisinin müşterileri haline gelmişlerdir. Bireyler, hayatlarını idame ettirmenin yanı sıra hoşça vakit geçirmek ve yaşamlarını renklendirmek adına para ve zaman harcamaya başlamışlardır. Sanayileşme öncesinde, sınırlı sayıda birey için ulaşılabilir bir deneyim olması nedeniyle sınıfsal bir ayrıma işaret eden seyahat de bu süreçten doğrudan etkilenmiştir.¹ Sanayileşme yeni bir seyahat biçimi yaratmış ve dünya seyahat tarihini, buhar gücü öncesi ve sonrası olarak iki evreye bölmüştür. İnsanların kitleleşen düzeyde seyahat edebilmeleri 19. yüzyılda gerçekleşmiştir. Seyahat, pazarlanabilir bir deneyim olarak metalaşmıştır. Seyahatin demokratikleşmesi olarak adlandırılacak bu süreç, özde ulaşım alanında, geneldeyse toplumsal yapıda meydana gelen köklü değişikliklerin bir sonucudur. Bu değişimin izleri 18. yüzyıldan itibaren takip edilebilmektedir. Batı dillerinde ilk olarak yüzyılın son çeyreğinde görülmeye

¹ John Urry, *Turist Bakışı*, Çev. Enis Tataroğlu ve İbrahim Yıldızı, Bilgesu, Ankara, 2009, s. 37.

başlanan “turist” sözcüğü, kelimelerin seyahat anlayışında yaşanan dönüşüme işaret etmesi açısından kayda değerdir. Örneğin, 19. yüzyılın başında İngilizce’deki yeni sözcüklere ilişkin bir kitapta Samuel Pegge’nin (1704-1796) “*bugünlerde seyyâb (traveller) turist (tour-ist) olarak adlandırılmaktadır*” ifadesi yer almaktadır.²

İnsanların kitleler halinde yer değiştirebilmeleri, binlerce yıllık ulaşım biçimini değiştiren buharlı gemiler ve trenlerle mümkün olmuştur. 19. yüzyılda buhar gücü ulaşımı hem hızlandırmış; hem de geleneksel enerji kaynaklarının kullanımından doğan sorunları büyük ölçüde ortadan kaldırmıştır. Kömürle elde edilen buhar enerjisi, seyahat etmek için rüzgâra duyulan ihtiyaca son vermiştir. Doğal kaynaklara bağımlı bir seyahat biçimi yerine insanların belirleyici oldukları yeni bir dönem yerleşmeye başlamıştır. Seyahat süreleri kısalımış, ulaşım ücretleri ucuzlamış ve kitlelerin dolaşım halinde oldukları coğrafı alan genişlemiştir. Buharlı gemi ve trenlerin etkisini gösterdiği bölgelerde geziler, bir zincirin halkaları gibi birbirlerine eklenmiş olarak gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bu sürecin sonucunda, kısa sürelerde ve düşük ücretler karşılığında herhangi bir zorunluluk ya da maddi kazanç hedeflemeden seyahat eden birey sayısında, önemli bir artış meydana gelmiştir. Bu artış, buharlı gemilerle ilk gezilerin gerçekleştirildiği 1825 yılını takip eden on yıllarda daha da belirginleşmiştir.³ 1848 yılına gelindiğinde İngiltere’nin önde gelen yayın organlarından *Blackwood’s Magazine*, buhar gücünün “faziletleri”nin yanı sıra, yeni seyahat biçiminin sonuçlarından biri olan Avrupa’ya seyahat eden turistlerin fazlalığından yakınmaktadır.⁴ Dönemin yolcu sayılarına ait veriler, seyahatin kitlesel boyutunu açıkça göstermektedir: Eric Hobsbawm’ın aktardığına göre, 1879 yılında İsviçre’yi ziyaret eden turist sayısı toplam 1 milyon; dünyada trenle seyahat eden toplam kişi sayısıysa yıllık 2 milyar olarak tahmin edilmektedir.⁵

Sanayi Devrimi ulaşım alt yapısında yaşanan bu değişimin yanı sıra turistik gezilere katılacak kişileri de yaratmıştır. Boş zaman kavramının yerleşmesi insanlara kendi istekleri doğrultusunda değerlendirebilecekleri bir zaman

² James Buzard, *Oxford English Dictionary*’nin ikinci baskısında “turist” sözcüğünün 1780 tarihli bir kullanımının yer aldığını ifade etmektedir. Bk. James Buzard, *The Beaten Track European Tourism, Literature, and the Ways to Culture, 1800-1918*, Clarendon Press, Oxford, 1993, s. 1, Jozsef Borocz, “Travel-Capitalism: The Structure of Europe and the Advent of the Tourist”, *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 34, No. 4 Oct., 1992, s. 727.

³ John Armstrong, David M. Williams, *The Impact of Technological Change: The Early Steamship in Britain*, International Maritime Economic History Association, St. John’s, 2011, s. 126-127.

⁴ James Buzard, “The Grand Tour and After (1660-1840)”, *The Cambridge Companion to Travel Writing* (Ed. Peter Hulme ve Tim Youngs), Cambridge University Press, Cambridge, 2002, s. 48.

⁵ Eric Hobsbawm, *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, Çev. Vedat Aslan, 5. Baskı, Dost Kitapevi, Ankara, 2013, s. 22, 37.

dilimini kazandırmıştır. Sanayileşmeyle beraber insanlar çalışarak boş zamana sahip olmuşlardır. Gündelik hayatın çalışma ve boş vakit arasında bölünmediği geleneksel ekonomide çalışan bireyin boş vakti yoktu. Bireyin boş vakte sahip olması ancak çalışmak zorunda olmayan sınırlı sayıda bireyden oluşan zengin sınıfa mensup olması ya da “başboş” bir kişi olması halinde mümkündü.⁶ Çalışılmayan bir zaman diliminin varlığı, bireye parasını harcayabileceği, kendisine ait bir zaman kavramını kazandırmıştır. Buna ek olarak, özellikle hizmet sektörü başta olmak üzere yeni iş alanlarında çalışan orta sınıfın gelişmesi seyahat için para harcayabilecek kişi sayısını artırmıştır.⁷ Nitekim ilk demir yolları ve demir yolu kullanılarak yapılan ilk geziler İngiltere’nin orta ve kuzey kesimlerinde görülmüştür. Bu bölgeler, İngiltere’nin diğer bölgelerine kıyasla endüstrileşme ve şehirleşmenin daha yoğun hissedildiği yerlerdi.⁸ Mesafeleri azaltan teknik gelişmelerle birlikte bu araçları gezmek için kullanabilecek bireylerin varlığı gezi sektörüne modern biçimini vermiştir. Aksi bir durumda buharlı gemiler ve trenler, önceki yüzyıllarda olduğu gibi sınırlı bir üst sınıfın kullanımının ötesinde bir işleve sahip olamazdı. Bu değişim, ünlü Alman rehber kitap yayıncısı Karl Baedeker’in 1852 yılında kaleme aldığı şu cümlelerde görülebilir: “*Havalar düzelir düzelmez sadece zenginler seyahate çıkmıyor; bu konuda daha aşağı sınıflar da onlarla aşık atıyor.*”⁹

Buharlı araçların sağlamış olduğu imkânların yanı sıra seyahat acenteleri ve rehber kitaplar da seyahat etmeye yeni başlayan kitlelerin ihtiyaçlarına cevap vermiştir. İlk gezisini 1841 yılında düzenleyen İngiliz Thomas Cook başta olmak üzere sayıları giderek artan seyahat acenteleri müşterilerine bir gezi için gerekli tüm hizmeti sunmaktaydı. Bireyler acentelerin oldukça detaylı bir plan çerçevesinde düzenledikleri gezilere, sadece ücretini ödeyerek katılabilmekteydi. Gezi ücretine ulaşım, konaklama, rehberlik hizmeti ve ziyaret ücretleri gibi tüm harcamaların dâhil olduğu bu geziler “paket tur” olarak adlandırılmaktaydı. Bunun yanı sıra turistler acenteler aracılığıyla kendi özel gezilerini oluşturabilir ya da acentelerin sundukları hizmetlerden kendi istekleri doğrultusunda faydalanabilirlerdi. Paket turlara kıyasla bireylerin kendi tercihleri çerçevesinde güzergâhı ve içeriği belirledikleri bu geziler, kişisel bir tona sahipti. Ancak yine de hazırlanmış bir listeden seçilmesi nedeniyle önceki yüzyıllardan ayrılmaktaydı.

⁶ Judith Flanders, *Consuming Passions Leisure and Pleasure in Victorian Britain*, Harper Press, Londra, 2006, s. 206, A.J. Burkart ve S. Medlik, *Tourism Past, Present and Future*, Londra, Heibenabb, 1981, s.4.

⁷ Burkart ve Medlik, *age.*, s. 5-6, Hans Freyer, *Sanayi Çağı*, Çev. Bedia Akarsu ve Hüseyin Batuhan, Doğu Batı Yayınları, Ankara, 2014, s. 62.

⁸ Urry, *age.*, s. 37.

⁹ Antoni Maçzak, “Gentlemen's Europe: Nineteenth-Century "Handbooks for Travellers", *Annali d'Italianistica*, Vol. 21, 2003, s. 357.

Buhar dönemi öncesinde çoğunlukla kişisel düzeyde hazırlanması ve gerçekleştirilmesi nedeniyle bireyselliğin korunduğu gezilerden farklı olarak, artık standart bir fiyat ve programda satılan geziler kitlelere hitap etmekteydi. Gezmek için herhangi bir ön hazırlık gerekli değildi. Turistler, tüm detaylarını öncesinden bildikleri ve rehber liderliğinde adım adım gerçekleştirecekleri seyahat deneyimi satın almaktaydı. Bütün bunlar gezilerin “macera” özelliğini azaltmıştır. Macera söz konusu olduğundaysa bu, gezi programında yer alan ve katılımcıların önceden haberdar oldukları bir “macera” halini almaktaydı.¹⁰ Alman yazar Theodor Fontane (1819-1898), dönemin seyahate bakışını ve yaşanan değişimi şu ifadelerle somutlaştırmaktadır:¹¹

“Eskiden iklim hakkında konuşma nasıl âdetlendiyse, bugün de herkes seyahat muhabbeti ediyor. Ekim ayından Noel’e kadar ‘Bu yaz neredeydiniz?’ diye soruyor insanlar birbirine, Noel’den Paskalyaya dek ‘Bu yaz nereye gideceksiniz?’. Birçok insan, yılın on bir ayını, yalnızca bu on ikinci aya bir hazırlık, varoluşun doruğuna götüren bir merdiven gibi görüyor. Yalnızca bu bir ay için yaşıyor, yalnızca bu bir ay düşünülüyor ve özeniyor.”

Modern turizmin diğer bir parçası olan modern gezi rehberleri de okurlarına, gezileri süresince ihtiyaç duyabilecekleri detaylar hakkında gerekli tüm bilgileri sağlamaktaydı. Rehber kitapların bir süredir kullanılmalarına karşın içerik açısından genel kullanıcı kitlesine hitap etmesi ve güncel bilgilerle standart bir form kazanması, 19. yüzyılda olmuştur.¹² Bu duruma yol açan, seyahat eden kitlenin artışının yeni talepler yaratmasıydı. Bu dönemde seyahatin giderek kitlesel bir biçim almaya başlaması, daha önceki yüzyıllarda talep edilmeyen bilgilerin rehber kitaplara girmesine yol açmıştır. El kitabı olarak adlandırılan bu rehberlerin ulaşım araçları, konaklama olanakları, gezi güzergâhları, gerekli seyahat evrakları, döviz kurları, günlük kullanım için gerekli diyaloglar ve alternatif gezi planları başta olmak üzere detaylı içerikleri turistlere büyük bir kolaylık sağlamaktaydı. Seyahat edecek insanlar bir kitapçık satın alarak bu bilgilere ulaşabilmekteydi.¹³ Rehberlerin, basıldıkları tarihteki mevcut bilgileri

¹⁰ Buzard, *Beaten...*, s. 5-6, 32-35, Daniel J. Boorstin, “From Traveler to Tourist: the Lost Art of Travel”, *The Image A Guide to Pseudo-Events in America*, Vintage Books, New York, 1992, s. 85-87, Burak Onaran, “Taam Etmek İsterim-Nëniz Var?”: Seyyahlar, Turistler ve Mütevazı İstanbul Sofraları (XIX. Yüzyıl)”, *Mutfaktarib Yemeğin Politik Serüvenleri*, 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2016, s. 20-21.

¹¹ Winfried Löschburg, *Seyahatin Kültür Tarihi*, Çev. Jasmin Traub, Dost Kitapevi, Ankara, 1998, s. 129.

¹² Esther Allen, “Money and Little Red Books”: Romanticism, Tourism, and the Rise of the Guidebook”, *Literature Interpretation Theory*, 2008, 7:2-3, s. 215-222, Buzard, *age.*, s. 64-77, Maczak, *agm.*, s. 349-350.

¹³ Bir örnek için bk. *Baedeker’s Rhine*, 5. Baskı, Karl Baedeker, Coblenz and Leipsic, 1873.

içermeleri nedeniyle her zaman günceli yansıttıklarını söylemek mümkün değildir. Ancak, genel bilgilerin değişmediği ve yeni baskılarda eski bilgilerin büyük oranda korunduğu dikkate alındığında gezi rehberlerinin okuyucularına ihtiyaç duyabilecekleri her türlü bilgiyi sundukları düşünülebilir.

Takip eden sayfalarda, Osmanlı coğrafyasına gerçekleştirilen yolculukların da dönemin genel eğilimini izleyerek bir tüketim nesnesi haline dönüştüğü ileri sürülmektedir. Bir sonraki başlıkta, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sayıları giderek artan turistlerin bir gemi ile çeşitli limanlara uğrayarak gerçekleştirdikleri geziler anlamına gelen *cruise* gezileri irdelenecektir. *Cruise* gezileri ve bu gezilere katılan turistlerin seyahat deneyimleri, seyahat broşürleri, gazete reklamları, gezi notları ve Osmanlı kaynakları kullanılarak ortaya konulmaya çalışılacaktır. Bu kaynaklardan hareketle turistlerin satın aldıkları gezilerin niteliği ve Osmanlı Devleti'nin topraklarını ziyaret eden turistlerle ilişkisi anlaşılabilir. Ayrıca seyahat acentelerinin gezi programları, broşürleri, posterleri ve turistlerin gezi notları *cruise* gezilerine içeriden bir bakışa olanak tanımaktadır. Arşiv belgeleriyse devletin yüzlerce kişiden oluşan turist kabileleriyle hangi kanallar üzerinden iletişim kurduğunu anlamamıza imkân sağlamaktadır. Bunun yanı sıra, arşiv kaynakları, devletin toprakları üzerindeki hareketliliği denetleme çabasını ve devletin gözünde turistik gezilerin özel bir yere sahip olup olmadığını incelemek açısından önemlidir. Osmanlı basınında yer alan haberler basının ve dolaylı olarak da sıradan halkın bu gezilerin farkında olduğunu göstermektedir. Yine gazetelerde yer alan haberler gazetecilerin turist kabilelerine bakış açılarını sınırlı da olsa ortaya koymak adına incelenmesi gereken bir kaynak malzemesidir.

Osmanlı Topraklarına Seyahatin Değişim Süreci

Osmanlı coğrafyasına gerçekleştirilen seyahatler de ulaşım alanında görülen yapısal değişikliklerden doğrudan etkilenmiştir. Buharlı gemi kullanımı öncesinde kaleme alınmış farklı tarihlere ait seyahatnamelerde yer alan şu cümleler, doğanın yolculuklara nasıl engel olduğunu ya da mümkün kıldığını açıkça göstermektedir “rüzgâr öyle zayıftı ki yol alamıyorduk”,¹⁴ “gemi fırtına yüzünden rotasından sapmıştı”¹⁵ “rüzgâr elverişli olduğundan”.¹⁶ İnsanların seyahat ederken karşılaştıkları bu güçlükler, 1830’lu yıllardan itibaren buharlı gemiler ve yüzyılın ikinci yarısında ise trenlerin kontrolü doğadan insana geçiren bir seyahat alt yapısı sağlaması sonucunda büyük ölçüde ortadan kalkmıştır. Bunun yanı sıra seyahat için gerekli süreler de kısalmıştır. Buhar gücü, aylar

¹⁴ Jean Thévenot, *Thevenot Seyahatnamesi*, Çev. Ali Berktaş, 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 37, 41, 42, 43.

¹⁵ Ernst Christoph Döbel, *Saksonya'dan İskenderiye'ye Bir Faytoncunun Serüvenleri*, Çev. Cristina Schnettger, Say Yayınları, İstanbul, 2015, s. 108.

¹⁶ Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi İkinci Kitap*, Çev. Ali Berktaş ve Teoman Tunçdoğa, 4. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2013, s. 9.

süren yolculuklar için haftaları yeterli hale getirmiştir. Yolcular, bu araçların kullanımıyla yerleşen düzenli seferlerle tesadüflere daha az maruz kaldıkları ve gezilerini kısa sürelerde planlayıp gerçekleştirebilecekleri ulaşım altyapısına kavuşmuştur.

Farklı seyahat biçimleri arasında yapılacak bir karşılaştırma yaşanan değişimi ve turistik gezilerin nasıl bir temel üzerine inşa edildiğini anlamayı kolaylaştıracaktır. Osmanlı Devleti tarafından 1720 yılında Fransa'ya gönderilen Yirmisekiz Mehmet Çelebi ve beraberindeki heyet, İstanbul'dan ayrıldıktan bir buçuk ay sonra 21 Kasım günü Fransa'ya ulaşmıştır. Bir yıl sonra 6 Eylül günü Fransa'dan yola çıkan Osmanlı heyeti İstanbul'a 8 Ekim günü ulaşmıştır.¹⁷ 1902 yılında ise New York'tan 800'den fazla turist ile yola çıkan Celtic adlı geminin, İstanbul Limanı'na demirlemesi için 20 gün yeterli olmuştur.¹⁸ Benzer bir gelişme İstanbul'un 1888 yılında Avrupa şehirlerine doğrudan demir yoluyla bağlanması sonucunda kara yolculuğunda yaşanmıştır. Belçikalı girişimci George Nagelmackers tarafından işletilmeye başlanan lüks yolcu treni Orient Express, aynı yıl gerçekleştirdiği doğrudan Paris-İstanbul seferini 67 saat ve 35 dakikada tamamlamıştır.¹⁹ 1854 tarihli John Murray gezi rehberinde ise İstanbul-Belgrad arasında yapılacak bir yolculuk için ara verilmeden altı gün gerektiği bilgisi yer almaktaydı.²⁰ Bu örnekler, yeni ulaşım araçlarının yolcularına zaman ve mekân karşısında nasıl bir kazanım sağladığını açıkça göstermektedir. Ulaşımındaki bu gelişmelerin yolcu taşımacılığında yarattığı etki, dönemin Osmanlı devlet adamlarının gözlemlerine de yansımıştır. 1890 yılında, İstanbul'u ziyaret eden yabancılara tercümanlık ve rehberlik hizmeti veren kişileri kontrol altına almayı amaçlayan "Seyyahîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname"²¹ adlı düzenlemeye ilişkin yazışmalar, böyle bir düzenlemenin güncel nedeni olarak "İltisâktan sonra seyyahinin adedi(nin) tekessür etmesi"ni işaret etmektedir.²² İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu 1904 yılı Şam ticaret raporunda da benzer bir bakış açısına yer verilmiştir: "artan ulaşım vasıtaları ile Yakın Doğu'da turistlerin etkisi her yerde durmadan artmakta."²³

¹⁷ *Paris'te Bir Osmanlı Sefiri Yirmisekiz Mehmet Çelebi'nin Fransa Seyahatnamesi*, ed. Şevket Rado, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008, s. 13, 88.

¹⁸ R.H. McCread, H.M. Tyndall, *the Cruise of the Celtic Around the Mediterranean 1902 Souvenir Volume*, The Winthrop Press, New York, 1902, s. 1, 69.

¹⁹ Andrew Williamson, *The Golden Age of Travel The Romantic Years of Tourism in Images from the Thomas Cook Archives*, Peterborough, Thomas Cook Publishing, 1998, s. 121.

²⁰ *A Handbook for Travellers in Turkey*, John Murray, Londra, 1854, s. 130.

²¹ "Seyyahîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname", *Düstür* 1. Tertip, Cilt 6, s. 784-785.

²² *BOA*, ŞD, 2555-33, 11 Şevvâl 1307/31 Mayıs 1890.

²³ *Trade of Damascus for the Year 1904*, Foreign Office, Londra, 1905, s. 13.

Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen yolculukların eski yapısından uzaklaşarak ne zamandan itibaren kitlesel bir yapıya büründüğünü tespit etmek, bu değişimin tedrici bir gelişim sonucunda meydana gelmesi nedeniyle tam olarak mümkün değildir. Ancak, genel eğilimi buharlı gemilerin belirlediği söylenebilir. Modern araştırmacılar, farklı zaman dilimlerinden hareket etmekle beraber 1850’li yıllara gelindiğinde sürecin önemli ölçüde tamamlandığı konusunda hem fikirlerdir.²⁴ Bu araştırmacıların başında gelen Ali Behdad, 19. yüzyıl ortasında Doğu’ya seyahat eden ünlü yazarlar için “gecikmiş seyyâh” kavramını kullanmaktadır. Ona göre bu kişiler, Osmanlı Devleti’ne adım attıklarında kısmen gezi edebiyatının yaratmış olduğu coğrafyaya, “egzotik” olarak gördükleri bu dünyanın artan Batı etkisi ile yavaşça yok olmaya başladığı ve seyahatin kolaylaştığı bir zaman diliminde gelmişlerdi. Önceki yüzyıllarda seyahat etmenin zor ve uzun süren riskli bir deneyim olması nedeniyle Doğu’ya yolculuk önemli bir girişim olarak görülmekteydi. Dolayısıyla, seyahatin güçlüklerin üstesinden gelmeyi gerektirmesi ve bilinmezliklerle dolu bir dünyaya atılan adımlara işaret etmesi, yolcuya bir çeşit kâşif kimliği kazandırmaktaydı. Bundan dolayı macera, seyahatin bir parçasıydı. Gerard de Nerval (1843) ya da Gustave de Flaubert (1849) gibi yazarların Osmanlı topraklarında buldukları zaman diliminde ise yeni ulaşım olanaklarının Doğu-Batı arasındaki uzaklığı büyük oranda ortadan kaldırması ve artan Avrupa etkisi zaten kısmen hayali olan Doğu’nun otantikliğini yok etmekteydi.²⁵ Seyahatin yeni biçimine değinen Ekrem Işın da öncelikli hedefi inceleme yapmaktan ziyade seyahatten keyif almak olan ziyaretçilerin, Kırım Savaşı (1853-1856) sonrasında Osmanlı topraklarında görülmeye başlandığını belirtmektedir. Işın’a göre, yeni ziyaretçiler, araştırmacı ziyaretçilerin “ürettiği imgeler üzerinden gizemli coğrafyaları hızla yağmalayan turist”lerden oluşmaktaydı.²⁶

Doğu yolculuğunun yeni bir hüviyet kazanması gezi yazılarını da etkilemiştir. Bu eserler, önceki dönemlerde ağırlıklı olarak Batı’ya üzerinde seyahat edilen coğrafya hakkında bilgi veren ve Batı’nın bilgi ihtiyacını karşılayan “rapor”

²⁴ Reinhold Schiffer, *Oriental Panorama British Travellers in 19th Century Turkey*, Rodopi, Amsterdam, 1999, s. 37-39, Martin Anderson, “The Development of British Tourism in Egypt, 1815 to 1850”, *Journal of Tourism History*, 4:3, 2012, s. 259-279, Susan Nance, “A Facilitated Access Model and Ottoman Empire Tourism”, *Annals of Tourism Research*, Vol. 34, Issue 4 (2007), s. 1061-1064, Doron Bar ve Kobi Cohen-Hattat, “A New Kind of Pilgrimage: The Modern Tourist Pilgrim of Nineteenth Century and Early Twentieth Century Palestine” *Middle Eastern Studies*, Vol. 39, No. 2 (2003), s. 133.

²⁵ Ali Behdad, *Kolonyal Çözülme Çağında Oryantalizm*, Çev. Sibel Erduman ve Berkay Ersöz, Chiviyazıları, İstanbul, 2007, s. 32-36, 64-66, 88-92.

²⁶ Ekrem Işın, “Grand Tour”dan “Levant’a Seyahat Kültürünün Dönüşümü”, ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet *Doğu’nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gïgord Koleksiyonu’ndan İstanbul’da Gezginlerin 100 Yılı*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2015, s. 16

özelliğinden uzaklaşmıştır.²⁷ Dolayısıyla yeni dönemde seyahat ve seyahat notları, kişiselinde daha fazla merkezde olduğu ve büyük oranda birbirini tekrar eden binlerce örnekten biri haline gelmiştir. Doğu'ya dair daha derin bir kavrayışa sahip olan yazarlar ise bu gelişmelerin, seyahatten elde edilmesi beklenen kazanımlara zarar verdiğini ifade etmişlerdir. Örneğın, buharlı gemilerin Osmanlı şehirlerine gelmeye başladıkları ilk dönemlere tanıklık eden Adolphus Slade, geminin hızı nedeniyle ziyaretçinin yolculuğu süresince göreceği mekânlarla ancak yüzeysel bir iletişime geçebileceğinin altını çizmektedir. Bundan dolayı Slade, İstanbul'u ziyaret edecek kişilere ilk yolculuklarında geleneksel ulaşım yollarını tavsiye etmektedir.²⁸ Yüzyıl sonunda ise Pierre Loti, İstanbul'un modernleşme ile beraber güzelliğini kaybettiğini belirtirken şehri işgal ettiklerini söylediği turistlerden olumsuz ifadelerle bahsetmektedir.²⁹

Turistlerin kabileler halinde ve seyahat şirketleri kullanarak Osmanlı şehirlerini ziyaret etmeleri ise 19. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. Kuşkusuz bu tarihten önce de turistler Osmanlıların aşına oldukları bir gruptu. Ancak, Avrupa'da olduğu gibi seyahatin endüstrileşmesi ve var olan bir sistem içerisinde gerçekleştirilmesi yüzyılın ikinci yarısında ivme kazanmıştır. Bu süreçte önemli tarihler mevcuttur. Tespit edilebildiği kadarıyla Osmanlı topraklarını ziyaret eden ilk turist kabileleri, 1863 yılında İstanbul Sultanahmet Meydanı'ndaki Sergi-i Umum-i Osmanî'yi görmek üzere gelen Avrupalılardır. Avrupa'nın çeşitli şehirlerinden gelen bu ziyaretçiler, serginin yanı sıra şehri de gezmiş, bir kısmı ise İstanbul'un ardından ülkelerine dönerken İzmir'i de ziyaret etmiştir.³⁰ 1867 yılında ise aralarında ünlü Amerikalı yazar Mark Twain'in de gazeteci olarak yer aldığı bir grup turist Amerika Birleşik Devletleri'nden Avrupa ve Doğu'ya yapılan ilk organize gezi kapsamında Osmanlı topraklarına gelmiştir.³¹ Takip eden iki yılda Alman Stangen ve İngiliz Thomas Cook

²⁷ Thierry Hentsch, *Hayali Doğu Bat'nın Akdenizli Doğu'ya Politik Bakışı*, Çev. Aysel Bora, 2. Baskı, Metis Yayınları, İstanbul, 2008, s. 130, Anita Damiani, *Enlightened Observers British Travellers to the Near East 1715-1850*, American University of Beirut, Beirut, 1979, s. 4, 9, 10.

²⁸ Schiffer, *age.*, s. 38.

²⁹ Pierre Loti, *İstanbul 1890*, Çev. Galip Baldırın, Vadi Yayınları, İstanbul, 1999, s. 13, Mark Sykes da benzer ifadeler kullanmaktadır bk. Mark Sykes, *Through Five Turkish Provinces*, Bickers and Son, Londra, 1900, s. 2-3.

³⁰ Rifat Önsoy, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmanî (1863 İstanbul Sergisi)", *Belleten*, Cilt XLVII (1983), Sayı 185, s. 230-233, Işın, *İstanbul'da Gündelik Hayat*, 5. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2014, s. 98.

³¹ Lester I. Vogel, *To See A Promised Land Americans and the Holy Land in the Nineteenth Century*, The Pennsylvania State University Press, Pennsylvania, 1993, s. 44-45.

acenteleri Osmanlı topraklarına paket tur düzenlemeye başlamıştır.³² Bu tarihten itibaren paket turların kapsam alanına giren Osmanlı coğrafyasının dünya turizm pazarındaki önemi giderek artmıştır. Bunun sonucunda Osmanlı şehirlerinde hem yerel hem de yurtdışı temelli birçok firma, acente ve tercüman, turistlere hizmet etmeye başlamıştır. Örneğin, Thomas Cook acentesi Kahire, Yafa, Beyrut, Kudüs ve İstanbul olmak üzere turistlerin en fazla ziyaret ettiği bölgelerde faaliyet gösteren temsilcilikleriyle geniş bir ticari ağ kurmuştur.³³ Acentenin tüzel kişiliğinin ötesinde bu durum turizm altyapısının gelişim düzeyine de işaret etmektedir. Yüzyılın ilk yarısında emekleme döneminde olan turistik geziler, artık geniş bir alanda ticari bir kazanım olarak görülmüş ve her yıl düzenli bir şekilde binlerce turistin tarihi ve dini açıdan zengin Osmanlı şehir ve kasabalarını ziyaret etmesinde etkili olmuştur.

Turistlerin Osmanlı şehirlerini ziyaret etmeleri sonucunda oluşan ve giderek genişleyen pazar, hem acentelerin kendi arasında hem de pazarı yabancı girişimcilere kaybetmek istemeyen yerel hizmet sağlayıcılar ile bu acenteler arasında rekabete yol açmıştır. Thomas Cook'un ilk Doğu gezisinden beş yıl sonra bölgedeki bazı tercümanlar Cook'un ticari faaliyetlerinin, gelirlerini tehdit etmesi nedeniyle *The Times* gazetesine bir mektup yazmışlardır. Tercümanlar İngiliz kamuoyuna seslenerek turistlere sundukları hizmetlerin Thomas Cook'a kıyasla daha iyi olduğunu ifade etmişlerdir. Tercümanlar yerli olmanın avantajını vurgulayarak bölge hakkında bilgili ve deneyimli olduklarını ve turistlere paket turlardan farklı olarak kişisel gezi rotaları oluşturabildiklerini dile getirmişlerdir.³⁴ 1898 tarihli Suriye ve Filistin gezi broşüründe ise Amerikalı Frank C. Clark, üstü kapalı olarak Thomas Cook'u hedef almıştır. Clark "bir diğer turizm şirketi" olarak işaret ettiği Cook'un Filistin'e gelen turistlerin büyük bir kısmının kendisini tercih ettiği yönünde verdiği bilginin aksine bölgeyi ziyaret eden turistlerin yarısına dahi hizmet etmediğini söylemektedir.³⁵

Seyahatin endüstrileşmesi sonucunda turistlerin sahip oldukları gezi alternatifleri de artmıştır. Turistler için genel olarak üç gezi türünden bahsedilebilir. Bunlardan ilki, bir acenteden satın alınan her şey dâhil paket turdur. Bütün harcama kalemlerini tek bir faturada birleştiren bu geziler daha önce de ifade edildiği üzere, paket tur olarak adlandırılmaktaydı. Tek bir ödeme

³² Löschburg, *age.*, s. 122, Williamson, *age.*, s. 28,60; Andrew Humphreys, *On the Nile in the Golden Age of Travel*, The American University in Cairo Press, Kahire, 2015, s. 7-26.

³³ Williamson, *age.*, s. 68; *Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1888-1889*, Thomas Cook and Son, Londra, t.y. , s. 37-38.

³⁴ Rachel Mairs, Maya Muratov, *Archaeologists, Tourists, Interpreters, Exploring Egypt and the Near East in the Late 19th-Early 20th Centuries*, Bloomsbury, Londra, 2015, s.113, Piers Brendon, *Thomas Cook 150 Years of Popular Tourism*, Secker and Warburg, Londra, 1991, s. 122.

³⁵ *Clark's Tours in Palestine and Syria*, Frank C. Clark, New York, s. 3-4.

sonrasında pasaport, vize, ulaşım, konaklama, beslenme, tercümanlık hizmeti ve ziyaret edilen yerlerde yapılması gereken harcamalar dâhil tüm ayarlamalar, acentenin sorumluluğunda olmaktadır. Bunun yanında turistler acentelerden kiraladıkları ya da kişisel olarak anlaşma yaptıkları tercümanlar ile kendi istekleri doğrultusunda özel geziler gerçekleştirebilmekteydi. Bu gezilerde gerekli hizmetkârları ve ekipmanları temin etme görevi tercümana aitti. Önemli şehirlerin büyük bir kısmında tercümanlar mevcuttu ve bu kişilere gezi rehberlerinde yer verilmekteydi. Örneğın,1894 tarihli *Baedeker* rehberine göre Kudüs'teki tercümanlar ve bildikleri diller diğeri bir ifade ile hizmet ettikleri müşteri kitlesinden bazıları şöyledir “Jakob Riske, İngilizce, Fransızca, Almanca ve Rusça konuşur; Dimitri Banath, İngilizce ve Almanca konuşur; Hanna Auwad ve oğlu, İngilizce, Fransızca ve İtalyanca konuşur; Isa Kupruslu, İngilizce, Fransızca ve İtalyanca konuşur; Rafael Lorenzo, Fransızca ve İtalyanca konuşur.”³⁶ Son olarak, sözcük anlamı “gemi ile birkaç ülke ya da limana uğrayarak yapılan geziler” olan *cruise* gezilerinden söz edilebilir.

***Cruise* Gezileri ve İçerikleri**

Turistler, sürekli ticari bir girişim olarak yüzyılın sonlarına doğru düzenlenmeye başlanan *cruise* gezileriyle yeni bir gezi seçeneğine sahip olmuştur. İlk örnekleri arasında 1844 yılında İngiliz Peninsular and Oriental Company adlı şirket tarafından gerçekleştirilen Akdeniz gezisi ve Mark Twain'in 1867 tarihli gezisi olmakla beraber, modern *cruise* gezilerinin başlangıcı 1891 yılında Alman Hamburg-American Line şirketi tarafından düzenlenen Akdeniz gezisi kabul edilmektedir.³⁷ Kış aylarında hava koşullarının Atlas Okyanusu taşımacılığında yarattığı olumsuz etkinin gelir kaybına yol açması, seyahat şirketlerini yeni alternatifler bulma arayışına yönlterek, gemilerini bu tür gezilerde kullanmaya sevk etmiştir.³⁸ Bunun yanında genişleyen turizm endüstrisinin itici gücü olan turistlerin gösterdikleri sürekli ilgi de bu yeni gezi türünün kalıcı hale gelmesinde rol oynamıştır. Nitekim artan ilginin etkisiyle *cruise* gezileri için özel gemilerin inşasına başlanmıştır. 1900 yılında, yalnız *cruise* gezilerinde kullanılmak üzere inşa edilen ilk gemi olan Prinzessin Victoria suya indirilmiştir.³⁹ Bu tarihten

³⁶ *Baedeker's Palestine and Syria*, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. 20.

³⁷ Stephen K. Stein (Edt.), *The Sea in World History: Exploration, Travel, and Trade Vol 2*, Abc-Clio, California, 2017, s. 634, Michael Lück (edt), *The Encyclopedia of Tourism and Recreation in Marine Environments*, Wallingford, Cabi, 2008, s. 477, Löschburg, *age.*, s. 126, H. Weth, *Die Orient-Reise Der "Augusta Victoria" Vom Januar Bis März 1891*, Drud und Verlag von Gustav Dietrich and Co, Hamburg, 1891.

³⁸ Lincoln Paine, *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World*, New York, Vintage Books, 2013, s. 537.

³⁹ Aaron Saunders, *Giants of the Seas: The Ships that Transformed Modern Cruising*, Barnsley, Seafort Publishing, 2013, s. 12.

itibaren Hamburg-American Line şirketinin yanı sıra Clark Company, Thomas Cook and Son ve Henry Gaze and Son olmak üzere dönemin önde gelen seyahat şirketleri, Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nden dünyanın çeşitli bölgelerine ve Osmanlı topraklarına *cruise* gezileri düzenlemeye başlamıştır.

Dünyanın farklı bölgelerine yönelik belirli tarihlerde ilan edilen ve kimi zaman dünya turu olarak satışa sunulan *cruise* gezileri, her şey dâhil olarak gerçekleştirilmekteydi. Gezi ücreti tüm harcamaları kapsamaktaydı. Turistler gemiye adım attıkları andan itibaren programa dâhil olmayan ve çoğunluğu kişisel olan harcamalar dışında her türlü konaklama, beslenme, ulaşım, gümrük, gezi işlemleri, giriş ücretleri ve tercümanlık hizmetine tek bir ödemeyle sahip olmaktadır.⁴⁰ Yolculuk ücretiyse kamaraların özellikleri ve buldukları mevkilere göre değişmekteydi. Bu gezilerde kullanılan gemiler, özellikle binlerce yolcu kapasitesine sahip transatlantikler dönemin en büyük gemileri arasındaydı. Bunlar, Atlas Okyanusu'nda yolcu taşımak için kullanılan büyük tonajlı gemilerdi. Gemi şirketleri ya kendi gemilerini kullanmaktaydı ya da seyahat acentelerine gemilerini kiralamaktaydı. Örneğin, Clark acentesinin kullandığı gemiler genellikle ünlü Titanik gemisinin üreticisi İngiliz White Star Line şirketine aitti.⁴¹ Acentenin 1902 yılı gezisi için kiraladığı Celtic, 20.088 ton ağırlığı ile dönemin en büyük deniz taşıtı olarak kabul edilmekteydi.⁴² Geminin İstanbul ziyaretine dair bir yazı kaleme alan Ahmed İhsan da geminin büyüklüğüne atfla gemiyi “şehr-i seyyâh” olarak nitelendirmiştir.⁴³ Thomas Cook'un 1902 yılı için kiraladığı Moltke adlı gemi ise 12.000 ton ağırlığındaydı.⁴⁴ Bu büyüklükteki gemilerde spor salonları, sigara içenlere ayrılmış özel bölümler, posta ofisi, büyük yemek ve dinlenme alanları dâhil olmak üzere yüzlerce kişinin konforu için yeterli donanım mevcuttu. Gemilerin yolcu kapasiteleri de büyüklükleriyle doğru orantılı olarak birkaç bin kişiye ulaşmakla birlikte acenteler, müşterilerinin konforlu bir gezi gerçekleştirmelerini sağlamak adına sınırlı sayıda yolcu kabul etmekteydi. Gezilerde kullanılan gemiler saatte 40 km hızla seyredebilmekteydi ve 1907 yılında bir İngiliz gemisi 46.3 kilometre hız ortalamasıyla Atlas Okyanusu'nu en kısa sürede geçen gemilere verilen mavi

⁴⁰ *Grand Winter Excursions to the Azores, Maderia, the Mediterranean and the Orient*, Hamburg-American Line, New York, 1894, s. 3, *Grand Winter Cruise of the Hamburg-American Line to Maderia the Mediterranean and the Orient*, New York, Hamburg-American Line, t.y. , s. 3.

⁴¹ *New-York Daily Tribune*, 30 Ekim 1901, s. 3; *Clark's 14th Annual Cruise to the Mediterranean and the Orient February 8th. 1912*, Frank C. Clark, New York.

⁴² *İkdam* gazetesine göre gemi “şimdilik dünyanın en büyük vapuru”ydü. Bk. “Celtic Vapuru”, *İkdam*, 28 Şubat 1902, s. 2.

⁴³ Ahmed İhsan, “Seltik Vapuru”, *Servet-i Fünûn*, 6 Mart 1902, s. 336.

⁴⁴ *Cook's Cruise to the Mediterranean and the Orient and Bible Lands*, Thos. Cook and Son, New York, 1902, s.1.

kurdeleyi kazanmıştır.⁴⁵ Turist kafilelerine büyük bir hareket serbestisi sağlayan buhar gücünün sağladığı, bu hızdır.

şirketler ve acenteler müşterilerine geziler hakkında bilgi vermek ve daha geniş bir kitleye ulaşmak için görsel malzemelerle desteklenmiş gazete ilanlarını, seyahat programlarını ve posterleri kullanmaktaydı. Bu yayınlarda gezilerin hangi tarihleri kapsadığı, kullanılacak gemilerin teknik özellikleri, farklı hizmet içerikleri ve ücretler, katılım için takip edilmesi gereken prosedürler, gezi güzergâhı, ziyaret edilecek tarihi ve önemli yerler, tercüman ve hizmetkârlar dâhil olmak üzere tüm bilgilerin eksiksiz bir listesi yer almaktaydı. Bu yayınlardaki görsel malzeme, Doğu'ya dair dönemin ana imgelerini içermekteydi. Doğulu kadın, önemli camiler, tarihi eserler ve devenin yanı sıra önceki gezilere katılmış turistlerin fotoğrafları potansiyel müşterilere geziler hakkında bilgi aktarmakta ve beklentilerini oluşturmaktaydı.⁴⁶ Böylece okuyucular diğer bir ifade ile müşteriler yolculuğa yazılı ve görsel olarak hazırlanmaktaydı. şirketler ve acenteler, bekleneceği üzere bu ilanlarda kendi ürünlerini öne çıkarmaya özen gösteren bir pazarlama politikası izlemekteydiler. Hamburg-American Line şirketi *cruise* gezilerindeki öncü rolüne atıfla müşteri potansiyelini artırmaya çalışırken,⁴⁷ Thomas Cook ise sektördeki uzun yıllara dayalı deneyimini ve dünya çapında faaliyet gösteren bir ticari işletme olduğunu dile getirmekteydi.⁴⁸ Hamburg-American Line şirketinin bir gezi broşüründe yer alan “yeni gezi türüne” dair pazarlama stratejisi, genel olarak *cruise* gezilerinin müşterilerine neler sunduklarını anlamak için ipuçları sağlamaktadır. şirket, gezi süresince turistlere kendi ülkelerindeki hayat standartlarını sürdürebilecekleri ve istedikleri zaman yerel hayata karışabilecekleri bir altyapı sunduğunu ifade etmektedir. şirkete göre geminin sadece turistlere hizmet etmesi turistlere yerel ulaşım araçlarında yerliler ile birlikte seyahat etmek zorunda kalmadıkları özel bir alan yaratmaktaydı. Bunun yanı sıra *cruise* gemileri, yerel ulaşım araçlarının beslenme ve temizlik sorunlarına bir son vermekteydi. Devasa gemiler olan transatlantiklerin sahip olduğu lüks olanaklar, turistlere yaşam tarzlarını demirledikleri liman fark etmeksizin gemide buldukları süre boyunca sürdürmelerine olanak tanımaktaydı. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı limanlarında demirli gemiler, Batı dünyasının küçük bir modeli olarak da

⁴⁵ A.E. Seaton, “Speed in Ocean Steamers”, ed. F. E Chadwick, J.D. Kelley vd., *Ocean Steamships A Popular Account of Their Construction, Development, Management and Appliances*, Charles Scribner's Sons, New York, 1891, s. 74, Stephen Kern, *Zaman ve Uğam Kültürü (1880-1918)*, Çev. Ali Selman, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, s. 175.

⁴⁶ Bk. *Doğu'nun Merkezine...*, s. 138,168,181,186-190, *New-York Tribune*, 6 Kasım 1898, s. 17, *New-York Tribune*, 3 Aralık 1905, *Winter Cruises to Summer Lands*, Hamburg American Line, Boston, t.y.

⁴⁷ *Grand Winter Excursions to the Azores ...*, s. 2, 4-7.

⁴⁸ *Cook's Cruise...* s. 7.

görülebilir. Bunlara ek olarak, gezinin tek bir gemi ile gerçekleştirilmesi turistleri gümrük giriş çıkışlarında yaşayabilecekleri bagaj sorunları ve kilo sınırlamalarını düşünmeden istedikleri eşyayı alabilmelerine de olanak tanımaktaydı.⁴⁹

Gezilere ilişkin detayları; gazete ilanları, posterler, seyahat broşürleri ya da acentelerin şubelerinden öğrenen turistlerin, bu gezilere katılmak için belirli prosedürleri takip etmeleri gerekmektedir. Turistler gerekli ücreti peşin ödeyerek geziye katılabilir ya da acentenin ilan ettiği tarihlerde belirli ön ödemeleri yaparak yer ayırtabilirlerdi. Ücretler, kamaraların özelliklerine ve konumuna göre değişmekteydi. Bununla birlikte şirketler beklenmeyen nedenler ile gezi programını değiştirme hakkını saklı tutmakta ve doğabilecek ekstra harcamaların katılımcılar tarafından karşılanması gerektiği bilgisini müşterilerine iletmekteydi.⁵⁰

Seyahat şirketleri Osmanlı topraklarına yönelik gezilerini genellikle yılın ilk aylarında düzenlemekteydi. Farklı şirket ve yıllara ait örneklerde tarih farklılıkları olmakla beraber, gezilerin şubat ayında başladığı ve iki ay içerisinde tamamlandığı söylenebilir.⁵¹ Sürekli olarak yılın ilk döneminin tercih edilmesinin ana nedeni mevsimdi. Gezilerin birkaç ülkeyi içermesi nedeniyle şirketler her bir bölge için iklim koşullarını dikkate alarak en uygun zaman dilimini kapsayan ortak bir tarih belirlemeye özen göstermiştir. Bu tarih aralığı Osmanlı toprakları için yılın şubat-nisan aylarını kapsayan, diğer bir ifade ile, kış mevsiminin sona erdiği ve ilkbaharın başladığı zaman dilimidir. Nitekim anılarında transatlantikler ile İstanbul'a gelen turistlere değinen Sermet Muhtar Alus (1887-1952), gemilerin Almanya, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'nden kış aylarının sonuna doğru yola çıktığını ve ilkbaharın başlangıcında başkente demir attıklarını yazmaktadır.⁵² Dönemin gezi rehberleri de Osmanlı toprakları için ilkbahar ve sonbahar aylarını önermekte ancak yılın en uygun dönemi olarak ilkbaharı kabul etmekteydiler.⁵³ Bununla beraber *cruise* gezilerine dair sonbahar aylarına ait örneklerin bulunması, gezilerin tek bir döneme sıkışmadığını

⁴⁹ *Grand Winter Excursions to the Azores...*, s. 2-4; Şirket, bir Amerikan gazetesinde yer alan ilanda, bir gezinin tüm keyfini kaçırın gümrük, bagaj, ulaşım sorunlarıyla uğraşmadan, turistlerin modern medeniyetin bütün unsurları emrinde hazır olarak "evinde oturur gibi" eski dünyayı ziyaret edebileceğini söylemekteydi. Bk. "A Winter Cruise to the Orient", *New-York Tribune Illustrated Supplement*, 6 Kasım 1898, s. 17.

⁵⁰ *Cook's Cruise...*, s. 25.

⁵¹ *Grand Winter...*, s. 2-3; *Cook's Cruise...*, s. 5; *New-York Daily Tribune*, 10 Ocak 1902, s. 11; *New-York Daily Tribune*, 30 Nisan 1904, s. 11; *Clark's 14th Annual Cruise...*

⁵² Sermet Muhtar Alus, "İstanbulda Seyyahlar", *Akşam*, 21 Mart 1951.

⁵³ *Baedeker's Palestine and Syria*, Karl Baedeker, Leipsic, 1876, s. 1-2; *Baedeker's Palestine and Syria*, Karl Baedeker, Leipsic, 1894, s. IX-X; *Cook's Handbook for Palestine and Syria*, Thomas Cook, Londra, 1907, s. 1, Demetrius Coufopoulos, *A Guide to Constantinople*, Adam and Charles Black, Londra, 1895, s. 4.

göstermektedir. Örneğin, *The Times* gazetesinin 1 Ekim 1890 tarihli sayısında yer alan habere göre Akdeniz ve Doğu gezisine çıkan turistleri taşıyan Chimborazo adlı gemi, Eylül ayında İstanbul'u ziyaret etmiştir.⁵⁴ 1904 yılında ise Ekim ayında seyahatlerinin İstanbul kısmını tamamlayan Amerikalı ve İngiliz turistlerden oluşan 300 kişilik bir kfile Sivastopol'e gitmek üzere şehirden ayrılmıştır.⁵⁵

Osmanlı toprakları *cruise* gezilerinde takip edilen güzergâhın orta kısmını oluşturmaktadır. New York'tan yola çıkan turistler, ilk olarak Atlas Okyanusu'ndaki Funchal Adası'nı ziyaretin ardından İspanya, Cezayir ve İtalya olmak üzere Akdeniz'de belirlenen noktaları gezmekteydi. Turistler daha sonra da Osmanlı sınırlarına ulaşmaktaydılar. İngiltere'den ya da kıta Avrupası'ndan başlayan gezilerde ise turistler daha kısa bir güzergâh takip etmekteydi. Örneğin, Marsilya'dan yola çıkan 129 turist, sırasıyla Napoli, Yafa, Hayfa, Beyrut'un ardından 10 Mart 1902 günü İstanbul'a gelmiştir. Şehirdeki gezilerini tamamlayan turistlerin tur planlarında Karadeniz sahillerinin bulunmaması nedeniyle turistlerin Pire, Napoli ve İskenderiye'ye uğrayarak Fransa'ya geri dönmesi bekleniyordu.⁵⁶ Turistlerin *cruise* gezilerinde takip ettikleri rotalar, ziyaret ettikleri şehirler ve bölgeler Osmanlı Devleti'nin turistik haritasını göstermektedir. Bu gezilerin güzergâhları da paket turlar ve bağımsız tercümanlar aracılığıyla gerçekleştirilen gezilerle büyük ölçüde çakışmaktadır. Gezi rotaları genellikle Osmanlı topraklarının tarihi ve dini açıdan en fazla öneme sahip ve bu özelliklerin en fazla görünür olduğu bölgeleri kapsayacak şekilde hazırlanmaktaydı. 19. yüzyılda arkeolojik kazıların yoğunlaşması ve geçmişin daha fazla bilinir hale gelmesi sonucunda tarihi eserlerin değerinin artması, ilk medeniyetlerin ortaya çıktığı eski dünyanın mirasçısı olan Osmanlı Devleti'nin topraklarını turizm pazarında ön plana çıkarmıştır.⁵⁷ Maarif Nezâreti'ne ait 1891 tarihli bir yazışmada bu durum şöyle ifade edilir “tebâa-yı ecnebiyyeden memâlik-i mahrûsa-i şâhâne dâhlinde icrâ-yı seyr ü seyâhat edenlerin ekserisinin âsâr-ı atıkadan olan harabeleri ziyâret arzusu.”⁵⁸ Batıların gözünde Yunan-Roma medeniyetiyle kurulan doğrudan bağlantı Osmanlı topraklarındaki bu medeniyete ait eserleri kendi geçmişlerinin yerinde görülmesi

⁵⁴ “British Tourists at Constantinople”, *The Times*, 1 Ekim 1890, s. 13.

⁵⁵ BOA, Y.PRK, ZB, 35-6, 13 Şâban 1322/23 Ekim 1904, Benzer örnekler için bk. *The Levant Herald and Eastern Express*, 13 Ekim 1906, s. 512, *The Levant Herald and Eastern Express*, 6 Ekim 1906, s. 500. *The Levant Herald and Eastern Express*, 15 Eylül 1906, s. 457.

⁵⁶ “Argonaut”, *İkdam*, 11 Mart 1902, s.3.

⁵⁷ Wendy M.K. Shaw, *Osmanlı Müzeciliği Müzeler, Arkeoloji ve Tarihin Görselleştirilmesi*, Çev. Esin Soğanclar, İletişim Yayınları, İstanbul, 2015, s.61-65; Neil Asher Silberman, *Digging for God and Country Exploration, Archaeology, and the Secret Struggle for the Holy Land 1799-1917*, Knopf, New York, 1982, s. 37-47, Zeynep Çelik, *Asar-ı Atika Osmanlı İmparatorluğu'nda Arkeoloji Şiyesi*, Çev. Aysen Gür, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2016, s. 31-46, 63-88, 174-78.

⁵⁸ BOA, MF. MKT, 132-103, 12 Rebiülevvel 1309/16 Ekim 1891.

olarak değerli kılmaktaydı.⁵⁹ Hristiyan turistler için Kutsal Topraklar ise dini açıdan eşi benzeri olmayan bir coğrafyaydı. Bu topraklar inançlarının merkeziydi. Bölgenin Osmanlı tarihi ile iç içe geçmiş modern görüntüsü, kuşkusuz turistler için değerli olmakla beraber kutsal kitaplarda yazılı anlatının maddi görünümünü sunan tarihi geçmiş daha önemliydi. Hz. İsa bu topraklarda yaşamış ve kutsal kitaplarda geçen önemli olaylar bu coğrafyada meydana gelmişti.

Hristiyanlık ile ilgili olmayan antik yapılar, özellikle Petra, Baalbek ve Palmira turistlerin geçmiş keşiflerinde önemli yer tutmaktaydı.⁶⁰ Yine Efes ve Truva gibi tarihi kentler de geçmişin ve efsanelerin yerinde görülebileceği açık hava müzeleri olarak gezi programlarının ayrılmaz parçalarındandı.⁶¹ Truva özelinde Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa çıkışlı *cruise* gezileri arasında bir fark bulunmaktadır. Amerika'dan gelen turistler, genellikle Truva'yı ziyaret etmezken; Avrupalı turistler için Truva sıklıkla gezi programlarında yer almaktaydı.⁶² İstanbul ise Osmanlı'nın merkezi olması ve Bizans tarihinin önemli eserlerine ev sahipliği yapması nedeniyle ilgi odağı olmaktaydı. Özellikle Sultan II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) şehri ziyaret eden turistler, İstanbul'da sadece şehrin doğal güzelliğini, tarihini, dinî yapısını ve güncel halini değil aynı zamanda bizzat padişahı da görebilmekteydiler. Bu açıdan bakıldığında esasında dini ve siyasi bir içeriğe sahip olan selamlık merasimi; turistlerin, padişahı görebilecekleri tek alan olması nedeniyle turistik bir gösteri niteliğini taşımaktaydı. Turistler, günümüzde yapılan İstanbul turlarına benzer bir programda olduğu gibi şehrin önemli tarihi ve dini yapılarını ziyaret etmekteydiler. Bunların başında camiler, kiliseler, türbeler, mezarlıklar, saraylar, çarşılar ve müzeler gelmekteydi. Tüm bunlara ek olarak farklı bölgelerin tarihsel ve dini geçmişlerinin zenginliği gezi programlarının zaman çizelgesinde de açıkça görülebileceği üzere mekânlar arasında bir önem sırası yaratmıştır. Nitekim, turistlerin *cruise* gezilerinde Mısır ve Kutsal Topraklara diğer yerlere kıyasla daha fazla zaman ayrılmasının nedenlerinden bir tanesi, turistik alanların sahilden uzakta ulaşılması zaman gerektiren yerlerde bulunması olurken, diğer neden turistlerin gözünde ziyaret edilmeye en fazla değer yerlerin büyük bir kısmının bu bölgede yer almasıdır.

Cruise gezilerinin sundukları olanaklar ve turistlerin hangi şartlar altında uzun gezileri deneyimledikleri bir örnek üzerinden daha detaylı incelenebilir.

⁵⁹ Çelik, *age.*, s. 63-65, Shaw, *age.*, s. 75-78.

⁶⁰ BOA, Y.PRK, UM, 41-28, 21 Şevvâl 1315/5 Mart 1898, BOA, DH. MKT, 897-29, 22 Recep 1322/2 Ekim 1904, BOA, DH, MKT, 940-36, 5 Muharrem 1323/12 Mart 1905.

⁶¹ "İzmir'de Seyyâhin", *İkdam*, 11 Mart 1906, s. 2.

⁶² BOA, BEO, 2175-163118, 28 Cemâziyelâhîr 1321/21 Eylül 1903, BOA, BEO, 2175-163118, 1 Recep 1321/23 Eylül 1903, BOA, DH. MKT, 773-27, 10 Recep 1321/2 Ekim 1903.

Avrupa'dan yapılan gezilerden farklı olarak New York merkezli gezilerin içeriklerinin büyük oranda aynı olması nedeniyle tek bir gezi genel resmi yansıtabilecek örneklem özelliğine sahiptir. Thomas Cook'un 1903 yılı gezisine dair broşürde yer alan bilgiler bu açıdan aydınlatıcıdır. Gezinin, 4 Şubat 1903 Çarşamba günü sabah saat 11.00'de New York'tan hareketle başlaması ve 70 günlük bir yolculuğun ardından 14-15 Nisan tarihlerinde tamamlanması planlanmıştı. Turistlerin gezi süresince 13.665 mil yol kat etmesi öngörülmektedir. Gezide kullanılacak olan Hamburg-American Line Şirketi'ne ait Moltke adlı gemi, normal seferlerinde 2.500 kişilik kapasiteye sahip bir gemi olmakla beraber turistlerin konforu dikkate alınarak katılımcı sayısı 500 olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte, gezi maliyeti de yükselmiştir. En düşük gezi ücreti 300 dolar olarak ilan edilmiştir. Bu ücrete; ulaşım, konaklama, beslenme, karaya iniş ve çıkış işlemleri, tercümanlık ve rehberlik hizmetleri, hamal ücreti ve ziyaret edilecek yerlere verilmesi gerekli tüm harcamalar dâhildir. Bu gezi güzergâhındaki en önemli yer toplam 19 gün ile Mısır, Suriye ve Kutsal Topraklardır. Bunun temel nedeni, daha önce de ifade edildiği üzere, ziyaret edilecek alanların iç kesimlerde olmasının yanı sıra turistlerin en fazla ilgi gösterdikleri tarihi ve dini mekânların bu bölgelerde yoğunlaşmasıdır.⁶³ New York'tan hareketle takip edilecek rota ise şu şekildedir: Funchal, Cebeli Tarık, Cezayir, Malta, Atina, İstanbul, İzmir, Beyrut, Hayfa, Yafa, İskenderiye, Napoli, Nice, New York. Bu planlamada aksaklıkların ve gecikmelerin her zaman yaşanması mümkün olsa da gezi saat düzeyinde oluşturulmuş bir rotaya sahiptir. Örneğin, turistler İstanbul'a 25 Şubat Çarşamba akşam 5'te gelecek ve şehirde iki gün on yedi saat geçirdikten sonra 28 Şubat Cumartesi günü sabah saat 10.00'da ayrılacaklardır.⁶⁴ Görüldüğü üzere turistler genel itibarıyla yola çıkmadan kendilerini nelerin beklediğini, gezilerini hangi şartlar altında gerçekleştireceklerini saat dakikliğinde bilmekteydiler. Bu nedenle sürpriz ancak planın aksamasında yol açabilecek istisnai durumlarda söz konusuydu.

Turistlerin Osmanlı Topraklarındaki Deneyimleri

Turistlerle Osmanlı bürokrasinin teması genellikle karaya çıkış işlemleri ve ziyaret edilecek mekânlar için gerekli izin aşamalarının bir parçası olarak ülkeye giriş yapmadan önce gerçekleşmekteydi. Bu teması, acente temsilcilikleri ve turistlerin bağlı buldukları ülkelerin diplomatları Osmanlı bürokrasisinin ilgili

⁶³ Baedeker's *Palestine and Syria*, Karl Baedeker, Leipsic, Londra, 1894, s. IX, 20-21, *Cook's Handbook for Palestine and Syria*, Thos. Cook and Son, Londra, 1907, s. 61-62, Eric H. Cline, *Biblical Archaeology A Very Short Introduction*, Oxford University Press, Oxford, 2009, s. 15, J. B. Gorman, *A Tour Around the World in 1884*, Southern Methodist Publishing House, Tennessee, 1886, s. 190.

⁶⁴ *Cook's Cruise.*, s.5, 9-25.

birimleriyle iletişime geçerek kurmaktaydı.⁶⁵ Osmanlı makamlarından turist kafilelerine ziyaret izinlerinin verilmesi ve gezilerini sorunsuz bir biçimde tamamlamaları adına gerekli önlemlerin alınması talep edilmekteydi. Örneğin, 26 Şubat 1911 günü, İstanbul'a gelecek olan 600 kişilik bir turist kafilesinin Hazine-i Hümayûn'u ziyaret etmelerine böyle bir başvuru sonucunda izin verilmiştir.⁶⁶ Benzer başvurular özellikle saraylar ve selamlık merasimi söz konusu olduğunda ve değişen gezi programı dikkate alınarak turistler Osmanlı sınırları içerisinde bulunduğu zaman da yapılmaktaydı.⁶⁷ Turistlerin Osmanlı topraklarına girebilmeleri için geçerli pasaport nizamnamesi çerçevesinde bir Osmanlı temsilciliğinden vizesi alınmış pasaport taşımaları gerekliydi.⁶⁸ Deniz yolunu kullanan turistlerin karaya çıkış işlemlerinin tamamlanması için yerine getirilmesi gereken pasaport, vize ve bagaj kontrolleri limanlarda ya da Osmanlı memurları tarafından gemilere gidilerek yerinde yapılmaktaydı.⁶⁹ *Cruise* gezilerine katılan turistler İstanbul'a geldiklerinde vatandaşı oldukları ülkelerin temsilcileri çoğu kez gemilere çıkarak kendileriyle ilgilenmekte ve onlarla birlikte yemek yemektedir.⁷⁰ Bunun yanı sıra turistler, ziyaret ettikleri ülkeler hakkında yolculuk boyunca ve ilgili şehri ziyaretlerinden önce alanında uzman kişilerden konferans almaktaydı. Örneğin, 1902 yılında İstanbul'u ziyaret eden Celtic gemisinin yolcularına şehir hakkında bir konferans veren kişi Robert Koleji'nde görevli ve Bizans mimarisi alanında çalışan Alexander van Millingen'di.⁷¹

⁶⁵ Belgede Clark ismi geçmemekle birlikte, bu geziyi düzenleyen acente olması nedeniyle kastedilen Clark acentesi olmalıdır. *BOA*, Y.MTV, 226-83, 18 Zilkaade 1319/26 Şubat 1902, *BOA*. DH.MKT, 2242-52, 26 Rabiülahir 1317/3 Eylül 1899, Amerikan *The Sun* gazetesinin "Americans Not Popular" başlıkla haberine göre ise Alman Elçiliği'nin başvurusu üzerine 260 turiste Hazine-i Hümayûn'u ziyaret izni veren Osmanlı makamları benzer bir izni Clark acentesi ile *cruise* gezine çıkan 600 Amerikalı turiste oldukça sınırlı vermiştir. Bk. "Americans Not Popular", *The Sun*, 3 Mart 1906, s. 2.

⁶⁶ *BOA*, BEO, 3860-289487, 22 Safer 1329/22 Şubat 1911, Benzer örnekler için bk. *BOA*, BEO, 3815- 286114, 22 Şevvâl 1328/27 Ekim 1910, *BOA*, İ.MBH, 5-40, 20 Rebiülevvel 1329/21 Mart 1911.

⁶⁷ *BOA*, Y.PRK, ZB, 27-113, 28 Safer 1319/16 Haziran 1901, *BOA*, BEO, 3769-282644,15 Cemâziyelâhir 1328/24 Haziran 1910, *BOA*, İ. MBH, 1-60, 12 Rebiülevvel 1328/24 Mart 1910, *BOA*, Y.PRK.ZB, 10-10, 23 Ramazan 1309/21 Nisan 1892, *Tarik*, 4 Nisan 1891, s. 1, Coufopoulos, *age.*, s. 84, Georgina Adelaide Müller, *On Dokuzuncu Asır Biterken İstanbul'un Saltanatlı Günleri*, Çev. Hamdiye Betül Kaya, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2010, s. 25.

⁶⁸ "Pasaport Nizâmnamesi", *Düstur* 1.Tertip, zeyl 4, s. 5-6; "Pasaport Nizâmnamesi", *Düstur* 1.Tertip, cilt 6, s. 1532-1533.

⁶⁹ Robert Urie Jacob, *A Trip to the Orient the Story of a Mediterranean Cruise*, The John C. Winston, Philadelphia, 1907, s. 137.

⁷⁰ McCread ve H.M. Tyndall, *age.*, s. 71; "Ogusta Viktorya", *İkdam*, 9 Mart 1902, s. 3; Jacob, *age.* s.137-137

⁷¹ McCread ve H.M. Tyndall, *age.*, s. 71; *Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 2.nd, to April 13th. 1905*, Frank C. Clark, New York, Alexander Van Millingen birkaç yıl sonra

Bürokrasinin yanı sıra Osmanlı basını da *cruise* gezilerine ilgi göstermekte ve turistlerin ziyaret programlarına satırlarında yer vermedi. 1901 yılında İstanbul'a gelen Augusta Victoria adlı gemi ile seyahat eden turistlere ilişkin *İkdam* gazetesinde yer alan haber okuyuculara oldukça detaylı bilgiler vermekteydi:

(Ogusta Viktorya) vapuruyla 300 kadar Alman ve Amerikalı seyyâhînin şehrimize geldiklerini yazmış idik. Seyyâhîn-i mûmâ-ileyhüm şâyân buyurulan müsâade-i seniyye-i cenâb-ı pâdîşâhî üzerine Hazîne-i Hümâyûn'u, Topkapu, Dolmabahçe ve Beylerbeyi Saray-ı Hümâyûnlarını, Porselen Fabrika-i Hümâyûn'u ziyâret edeceklerdir. Sefine-i mezkûre cuma ertesi günü şehrimizden azîmet edecektir. Avdette Pire, Palermo, Napoli, Cenova limanlarına uğrayacaktır...Bu akşam Almanya Sefârethânesi'nde bir ziyâfet verilecektir. Seyyâhîn cuma günü selamlık resm-i âlisinde hazır bulunacaklardır. (Ogusta Viktorya) vapuru muzikası dün sabah Almanya Sefârethânesi bahçesinde terennümsâz olmuştur. Seyyâhînden bir kısmı dün İstanbul cihetine geçerek Ayasofya, Sultanahmet cevâmî-i şerîfeleriyle Müze-i Hümâyûn, Yeniçeri Kıyafethânesi'ni, Çârşû-yı Kebîr'i vesâir âsâr-ı atıkadan bulunan bazı mahalleri ziyâret ve temâşâ etmişlerdir. Seyyâhîn-i mûmâ-ileyhümin şerefine olarak bu akşam Pera Palas otelinde mezkûr otel direktörü Mösyö Alfred Şato tarafından bir balo verilecektir.⁷²

Basında yer alan detaylı haberler ve Alus'un gazetelerde transatlantik gemilerine dair haberleri okuduktan sonra sabırsızlıkla bu gemileri beklediğini dile getiren ifadesi, gazeteciler açısından bu gezilerin okurlarına duyurmaya değer bir bilgi olduğunu göstermektedir. Bu açıdan bakıldığında, sıradan Osmanlıların bu gezilere yönelik ilgisiz olmadıkları yorumunda bulunabilir.

Turistlerin Osmanlı topraklarındaki deneyimleri kendilerine özgü özellikler barındırmakla beraber seyahat acentelerinin programları ve bir *cruise* gezisine katılarak seyahat eden bir turistlerin notları, bu gezilere dair daha somut veriler sunacaktır. Aksi takdirde, her ne kadar sınırsız olmasa da turistlerin takip ettikleri rotalar ve Osmanlı şehirlerindeki deneyimlerinin değişkenlik göstermesi nedeniyle oldukça fazla turistik alan, nesne ve eylem bulunabilir. Örneğin 1902 yılında bir Doğu gezisi kapsamında 173 turist, 12 Nisan 1902 günü Trabzon'u ziyaret etmiş ve şehrin önemli yerlerini gezmişlerdir.⁷³ 1906 yılının Ağustos ayında ise bir Alman kafilesi, Hereke'yi ziyaret etmiş, fabrikadan eşya satın almış

İstanbul'u benzer bir gezi kapsamında ziyaret eden James Oehler ve beraberindekilere de konferans vermiştir. Bk. J.C. Oehler, *Cruise to the Orient*, The Presbyterian Committee of Publication, 1906, s. 81.

⁷² "Seyyâhîn", *İkdam*, 14 Mart 1901, s. 2, Benzer haberler için "Ogusta Viktorya", *İkdam*, 9 Mart 1902, s. 3, "Alman Seyyâhîni", *İkdam*, 22 Mart 1906, s. 3.

⁷³ BOA, DH.MKT, 428-29, 4 Muharrem 1320/13 Nisan 1902.

ve gezilerinin ardından demir yolunu kullanarak İstanbul'a dönmüşlerdir.⁷⁴ Aynı yıla ait bir başka örnekte ise İstanbul'a gelen İngiliz turistler şehirde buldukları süre içerisinde Kadıköy Futbol Kulübü ile maç yapmıştır.⁷⁵ Bununla birlikte, *cruise* gezilerinde izlenen genel bir rotadan ve sürekli ziyaret edilen ana noktalardan bahsetmemizi mümkün kılacak bir devamlılık mevcuttur. Örneğin, turistler genellikle eğer gezileri Kırım ya da Trabzon gibi Karadeniz limanlarını kapsamıyorsa İstanbul'dan ayrılmadan önce boğazın Karadeniz ile birleştiği noktaya kadar giderek boğaz turu yapmakta, ardından İzmir'e doğru yola devam etmekteydi.⁷⁶ Clark acentesinin 1905 yılı gezi programı *cruise* gezilerinde takip edilen güzergâhı ve turistlerin nasıl bir deneyim elde ettiklerini anlamak için kullanılabilir. 2 Şubat 1905 Perşembe günü sabah saat 6'da New York'tan yola çıkacak olan turistler, Funchal Adası, Cebel-i Tarık, Cezayir, Malta ve Atina'nın ardından 23 Şubat Perşembe günü akşam saat 5'te İstanbul'a ulaşacaklardı. Şehirde 2 gün 15 saat kalması planlanan kafile, İstanbul'un önemli noktalarını ziyaret ettikten ve boğaz turu yaptıktan sonra 27 Şubat günü Efes harabelerini gezmek için İzmir'e uğrayacaktı. Gemi, daha sonra gezinin en önemli ayaklarından birini oluşturan Kutsal Topraklara gidecekti. 1 Mart günü Hayfa'ya demirleyecek olan gemi 22 Mart günü Mısır'dan İtalya'ya hareket edecek ve turistler gezinin Osmanlı kısmını tamamlayacaktı. Acente, müşterilerine Mısır ya da Kutsal Topraklarda toplam 19 gün vermekle birlikte turistler bu süreyi kendi tercihlerine göre 5 gün Mısır, 12 gün Kutsal Topraklar ya da tersi olarak değerlendirmekte özgürdüler. Bu nedenle gezide kullanılacak gemi olan Arabic, iki kez Kutsal Topraklara uğrayacaktı. Böylece gezinin 70 gün sürmesi ve turistlerin bu süre zarfında 14828 mil yol kat etmesi bekleniyordu. Bu geziye katılım için en ucuz bilet ise 400 dolardı.⁷⁷

Robert Urie Jacob'un 20. yüzyılın hemen başında New York çıkışlı olarak gerçekleştirdiği 70 günlük gezisi de içeriden bir bakışa imkân tanımaktadır. New York'tan hareketle Funchal, Cebel-i Tarık, Granada, Cezayir ve Malta'yı gezen turistler Yunanistan'ın ardından İstanbul'a gelmişlerdir. Kala-i Sultaniye geçişi esnasında gemiye binen acentenin tercümanı turistlere yol boyunca güzergâh hakkında bilgi vermiştir. Gemi İstanbul'a geldiğinde limanda görevli memurlar gemiye çıkarak pasaport kontrolü yapmıştır. Amerikan konsolosluğu ve eşi de

⁷⁴ Ahmet Yüksel, "II. Abdulhamid Döneminde Bilimsel, Kültürel ve Turistik Amaçlarla Osmanlı Ülkesine Gelen Almanlar", *International Journal of Social Science*, Volume 5, Issue 5, October 2012, s. 425, *İkdam* gazetesinin 22 Mart 1906 tarihli haberine göre de İstanbul'a gelen 380 Alman turistten bazıları, demir yolunu kullanarak Eskişehir'i ziyaret etmişlerdir. Bk. "Alman Seyyâhini", *İkdam*, 22 Mart 1906, s. 3.

⁷⁵ *The Levant Herald and Eastern Express*, 20 Ekim 1906, s. 527.

⁷⁶ Oehler, *age.*, s. 84.

⁷⁷ *Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 2.nd.*

gemiye gelerek turistleri karşılamış ve turistlere şehre adım atmadan önce şehir hakkında bir konferans verilmiştir. Turistler, ertesi gün acentenin temin ettiği rehberleri eşliğinde Ayasofya ve Büyük arşı (Kapalı arşı) başta olmak üzere Suriçi İştanbul'u gezmifitir. Daha sonra katile Dolmabahçe Sarayı'na, selamlık merasimini izlemek üzere Yıldız Sarayı'na ve Topkapı Sarayı'na gitmiştir. Jacob, acentenin turistlerin Topkapı Sarayı ziyaretleri için saray görevlilerine 200 dolar ödediğini belirtmektedir. Turistler, Topkapı Sarayı'ndan sonra arkeoloji müzesini, Sultanahmet Camii'ni ve meydandaki dikili taşları incelemiştir. Cumartesi günü sabah saatlerinde boğaz turu yaparak İştanbul'dan ayrılan turistler, gezilerinin sonraki aşamaları olan Efes ve Beyrut'a devam etmek üzere yola çıkmışlardır.⁷⁸

Jacob ve beraberindeki bir grup turist; Beyrut'ta gemiden ayrılarak, şam ve Baalbek'i gezmek üzere yola çıkmıştır. 60 kişilik bir başka grup ise Nasıra ve Taberiye Gl'n ziyaret etmek için Hayfa'da gemiden ayrılmıştır. Her iki grubun da ana turist kafilesi ile Kudüs'te bir araya gelmesi planlanmıştır. Gemi ana kafileyi Kudüs'e götürmek üzere Yafa'da karaya yanaşmış ve turistler buradan özel bir trenle Kudüs'e gitmişlerdir. şehirdeki gezileri boyunca kendilerine acentenin temin ettiği bir rehberin eşliğinde turistler, önemli dini ve tarihi yerleri ziyaret etmiştir. Bu yerlerden bir kaçı Hz. Süleyman'ın inşa ettirdiği su havuzları, Kral Mezarları, Zeytin Dağı, Bethany'i ve Ağlama Duvarı'dır. Bu yerlerin yanı sıra turistler, Harem-'ř-şerifi ve Kutsal Kabir Kilisesi'ni gezmifitir. Kutsal Topraklar gezilerini tamamlayan kafileyi alan Moltke, programa uygun olarak Mısır'a hareket etmiştir.⁷⁹

Cruise gemilerinin konforlu konaklama olanakları nedeniyle turistlerin bir kısmı ziyaret edilecek alanların limana yakın olduğu noktalarda gemilerde konaklamaktaydı.⁸⁰ Bunun yanı sıra, konaklama altyapısının gelişmiş olduğu şehir ve kasabalarda turistler için oteller bulunurken özellikle Suriye ve Kutsal Topraklarda adır kullanımı kimi zaman tek seçenek olmaktadır. Modern konaklama alt yapısının gelişmesi ile beraber bu bölgelerde de turistler otellerde konaklamaya başlamıştır. Nitekim daha önceki gezi rehberlerinde Suriye ve Filistin'de yapılacak gezilerde at arabası ve çadırın alternatifi olmadığını dile getiren Thomas Cook, 20. yüzyılın başında müşterilerine ulaşımda tren, konaklamada ise otellerin kullanıldığı paket turlar önermeye başlamıştır.⁸¹

⁷⁸ Jacob, *age.*, s. 1, 127, 183, Benzer bir gezi için bk. Oehler, *age.*, s. 78-84.

⁷⁹ Jacob, *age.*, s. 183-260.

⁸⁰ BOA, Y.PRK, ZB, 15-49, 27 Ramazan 1312/24 Mart 1895, BOA, Y. A, HUS, 477-66, 10 Cemâziyelâhir 1322/22 Ağustos 1904, BOA, ZB, 595-13, 4 Safer 1325/19 Mart 1907, BOA, DH.EUM, THR, 7-443, 23 Ramazan 1327/8 Ekim 1909, Ahmed İhsan, "Seltik Vapuru", *Servet-i Fünûn*, 6 Mart 1902, s. 336, Oehler, *age.*, s. 80.

⁸¹ *Cook's Handbook for Palestine and Syria*, Thomas Cook and Son, Londra, 1907, s. V.

İstanbul'da ise turistler şehrin en fazla Avrupalılaştırmış bölgesi olan Pera'da kalmaktaydı. Pera Palas, Tokatliyan Oteli, Londra Oteli, İngiltere Oteli, Bristol Oteli, Luxemburg Oteli, Bizans Oteli ve Kontinental Otel başta olmak üzere bu bölgedeki oteller, turistlere oldukça iyi şartlarda konaklama imkânı sunmaktaydı.⁸² Osmanlıların gözünde ise turistlerin Beyoğlu'ndaki otellerde kalmaları ülkenin gerçeğiyle aralarına perde çektikleri için eleştiri konusuydu. Ahmet İhsan, Beyoğlu'ndaki otellerde konaklayan ve tercümanlar aracılığı ile şehri gezen turistlerin, şehir hakkında fikir sahibi olduklarını düşünmelerini eleştirmektedir.⁸³ Ancak yine de turistlerin bir kısmı gemide kalmayı tercih etmekteydi. Örneğin, Robert Urie Jacob İstanbul'daki gezisinin ardından geceyi gemide geçirdiğini yazmaktadır.⁸⁴

Osmanlı Devleti'nin topraklarını ziyaret eden turistlere yönelik uygulamaları, turistlerin tercih ettikleri gezi türünden bağımsız olarak temelde aynıydı. Yüzlerce kişiden oluşan turist kabileleri, paket tur gezilerine katılan kişiler ya da gezilerini herhangi bir aracı kullanmadan kendileri organize eden turistler, benzer prosedürleri yerine getirmek zorundaydı. Osmanlı İmparatorluğu'nda seyahat etmek isteyen tüm yabancı ülke vatandaşlarının yapmak zorunda olduğu gibi turistlerin de resmi bir pasaporta sahip olması, bir Osmanlı temsilciliğinden vize alması ve devlet tarafından yasaklanmış olan maddeleri bulundurmaması gerekmektedir. Turistlerin seyahatleri hakkında bilgi içeren dönem kaynakları incelendiğinde, ziyaret esnasında seyahat edilen bölgelerin kendine özgü coğrafi zorluklarından doğan sorunlar ve beklenmeyen gelişmeler dışarıda bırakıldığında, Osmanlı bürokrasisinin turistlere yönelik yaklaşımının engelleyici değil kontrol edici ve kimi zaman ise kolaylaştırıcı bir içerik taşıdığı görülmektedir. Bu politikayı "kontrollü seyahat özgürlüğü" olarak ifade etmek mümkündür. 17 Şubat 1889 tarihli *The Sun* gazetesinin okuyucularına verdiği bilgi bu açıdan dikkate değerdir. Osmanlı Devleti'nin New York şehbenderi Baltazzi Efendi, Thomas Cook acentesinin şehirdeki temsilciğine giderek Amerikalıların, karaya ayak bastıklarında tutuklanma ile karşı karşıya kalmamaları için Osmanlı vizesine sahip pasaport taşımaları gerektiğini hatırlatmıştır.⁸⁵ Osmanlı makamları belirledikleri kurallara uyulmasını talep etmekteydi ve bu kurallar ise yerine getirilmesi basit işlemlerden ibaretti. *Cruise*

⁸² Ebru Boyar ve Kate Fleet, *Osmanlı İstanbulu'nun Toplumsal Tarihi*, Çev. Serpil Çağlayan, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2017, s. 315; Çelik, 19. *Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Çev. Selim Derinçil, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, S. 176-177.

⁸³ Ahmet İhsan, *Avrupa'da Ne Gördüm, Tuna'da Bir Hafta*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2007, s. 8-9, Ahmet Mithat Efendi, *Avrupa Âdab-ı Muâşeret-i Yabut Alafranga*, Akçağ Yayınları, Ankara, 2001, s. 61.

⁸⁴ Jacob, *age.*, s. 152, 183-184.

⁸⁵ "Bound for Turkish Jails", *The Sun*, 17 Şubat 1889, s. 1.

gezilerine katılan turistlerin seyahat acenteleri ile yolculuk etmeleri ise, bu şirketlerin deneyimlerinden ve geniş ticari ağlarından faydalanan turistleri bürokratik işlemlerin yükünden kurtarmakta ve ortaya çıkması muhtemel sorunların önüne geçilmesini mümkün kılmaktaydı. Madalyonun diğer yüzünden bakıldığında ise; devlet adamları, gezileri esnasında turistlere engel yaratmaya yönelik bilinçli bir tutum takınmamakla beraber özellikle yüzlerce kişiden oluşan turist kabilelerini, ülkede buldukları süre zarfında yakından izlemeye özen göstermekteydiler. Örneğin, 1903 yılında Truva'yı ziyaret edecek 190 kişilik bir Fransız turist grubuna dair merkez ve taşra arasındaki yazışmalar, merkezin yerel görevlilere, ziyaretleri esnasında turistlere nasıl davranmaları gerektiği konusunda vermiş olduğu talimatları içermektedir. 1903 yılı Eylül ayında Truva'yı ziyaret etmek isteyen Fransız turist kafilesi hakkında bölgedeki Fransız konsolosu tarafından bilgilendirilen Biga Mutasarrıfı Hıfzı Bey'in, ziyaret esnasında nasıl davranması gerektiğine dair merkeze gönderdiği yazıya verilen cevapta turistlerin "hâl ve hareketlerinin nazar-ı dikkatte tutulması" bildirilmiştir.⁸⁶ Turistler gecikmeli olarak Ekim ayının başında bölgeyi ziyaret etmiştir. Turistler, konsolos, polis komiseri ve zaptiye eşliğinde Truva'yı gezmişler ve Hıfzı Bey'in belirttiğine göre kendilerine gereken yardım yapılmıştır.⁸⁷

Devlet açısından çeşitli nedenlerle tehlikeli kabul edilen kişilerin turistlerin arasına karışma ihtimali ve turistlerin kalabalık gruplar halinde seyahat etmesi, turist kabilelerinin asayiş nedeniyle izlenmesini gerektirmiştir. İlk grup "erbâb-ı fesâd" olarak adlandırılmaktaydı. Özellikle milliyetçi Ermeniler ve Bulgarlar, devlet adamları açısından tehdit sıralamasında üst sıralarda yer almaktaydı. Bu nedenle cruise gezilerine katılan kişilerin kimlikleri ve gerekli seyahat evraklarını taşıyıp taşımadıklarının yanı sıra devlet açısından önem arz eden diğer bir konu turistlerin arasına "erbâb-ı fesâd" olarak tanımlanan kişilerin karışıp karışmadığı sorusuydu. Devletin önceliği asayişin teminiydi. Örneğin, 1902 yılı Şubat ayında İstanbul'u ziyaret eden Celtic adlı gemide bulunan turistlerin karayı çıkış işlemleri ile ilgili belgeler, bu işlemleri gerçekleştirecek olan memurların oldukça dikkatli olmaları hususunda uyarıldığını göstermektedir. Yıldız Sarayı'ndan Hâriciye Nezâreti'ne gönderilen bir yazıda, İstanbul'a daha önce bu kadar kalabalık bir kafilenin gelmemiş olması nedeniyle yolcuların kimliklerinin tespiti ve içlerinde "erbâb-ı fesâd" olarak tanımlanabilecek zararlı kişilerin olup olmadığının kontrol edilmesine dikkat çekilmiştir. Belgede bu durum "*Afrika*

⁸⁶ BOA, DH. MKT, 763-25, 16 Cemâziyelâhîr1321/9 Eylül 1903, BOA, DH. MKT, 763-25, 20 Cemâziyelâhîr 1321/13 Eylül 1903, Y. PRK. DH, 12-55, 20 Cemâziyelâhîr1321/13 Eylül 1903.

⁸⁷ BOA, DH. MKT, 773-27, 10 Recep 1321/2 Ekim 1903, 12 Recep 1321/4 Ekim 1903, Kutsal Toprakları ziyaret edecek 25 kişilik Fransız grubuna dair benzer bir yazışma ve Padişah'ın izni için bk. BOA, İ.DH, 1356-1316, 27 Rebiülevvel 1316/15 Ağustos 1898.

çöliüne gider gibi vapurdan çıkararak memlekete dâhil olmaları bit tabi câiz olamayacağından" ifadesiyle dile getirilmiştir. Kontrollerde bir takım aksaklıkların yaşandığını tespit eden Saray, geminin limana geldiği gün yeni bir yazı göndererek bu durumun "bir takım Ermeni fesedesiyile sâir bu makule uygunsuz kesânın bir suretle memlekete dâhil olmağa tasaddiden geri durmayacakları" ihtimaline işaret ederek yaratabileceği tehlikeyi hatırlatmıştır.⁸⁸ II. Abdülhamid dönemine ait belgelerde sıklıkla karşılaşılan "erbâb-ı fesâd" kavramı, Noemi Levy Aksu'ya göre "geniş çaplı kargaşalar"dan bahsederken en sık kullanılan ifade biçimiydi.⁸⁹ Ziyaret eden kişilerin siyasi ve asayiş açısından sorun yaratmamaları, devlet açısından önem arz etmekteydi. Bunu önlemenin yollarından biri pasaport ve vize olurken, diğer yolsa kişilerin yakın takibi ve onay dâhilinde karaya adım atmalarıydı. Yine aynı bölgeyi ziyaret eden bir turist grubuna dair yazışmalar genel resmi yansıtan bir örnek olarak kullanılabilir. Tarihi kalıntıları ziyaret etmek amacıyla gelecek olan 350 Alman turiste dair Yıldız Sarayı'ndan gönderilen bir belgede, herhangi bir zorluk çıkarılmamasına ek olarak bu kişiler hakkında "takayyüdat-ı lazıme" yapılması ve "zînbar... uygunsuzluk vukuuna meydan bırakılmaması" emredilmiştir.⁹⁰

Sonuç

Osmanlı İmparatorluğu'nun hâkimiyeti altında bulundurduğu topraklara gerçekleştirilen seyahatler, Sanayi Devrimi'nin getirmiş olduğu yeniliklerin bir sonucu olarak modern turizmin kurumsallaşmaya başladığı ilk dönemden itibaren yeni bir hüviyet kazanmaya başlamıştır. Bu değişimin sonucunda, Osmanlı toprakları gezi programlarına girmiş, Osmanlı şehirlerinde seyahat acenteleri açılmış ve giderek tabanı genişleyen bir seyahat endüstrisi gelişmiştir. Osmanlı topraklarına seyahat etmek isteyen turistler, mekânsal ve kurumsal olarak genişleyen turizm pazarının müşterileri olarak seyahat araçları, gezi güzergâhları ve gezi türleri başta olmak üzere onlarca farklı alternatifte kavuşmuştur. Bu alternatiflerin arasında yer alan *cruise* gezileri, Osmanlı İmparatorluğu'nun en fazla ilgi gören turistik bölgelerini kapsamaması nedeniyle turizmin gelişim sürecini anlamak için bir laboratuvar vazifesi görmektedir. *Cruise* gezilerinin her yıl düzenlenmesi hem turizmin kurumsallaşmasına işaret etmekte hem de uzun süreli bir değerlendirmeyi mümkün kılmaktadır. Bu süreç yakından izlendiğinde başta konaklama ve ulaşım olmak üzere turizm

⁸⁸ BOA, İ. HUS, 94-69, 17 Zilkâde 1319/25 Şubat 1902, 20 Zilkâde 1319/28 Şubat 1902.

⁸⁹ Noemy Levy Aksu, *Osmanlı İstanbul'unda Asayiş 1879-1909*, Çev. Serra Akyüz, İletişim Yayınları, İstanbul, 2017, s. 69-70; Mürür tezkerelerine ait işlemlerde de Ermenilere yönelik bu söylem görülebilir. Bk. Nalan Turna, *19. YY.'Den 20.YY.'Ye Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri Mürür Tezkereleri*, Kaknüs Yayınları, İstanbul, 2013, s. 183-189.

⁹⁰ BOA, BEO, 32-2375, 17 Zilhicce 1309/13 Temmuz 1892, Şam ve Baalbek'i ziyaret ettikten dört gün sonra Kudüs'e dönmek üzere Beyrut'a gemi ile gelecek 90 Fransız turist için de aynı işlemler talep edilmiştir. Bk. BOA, Y.A. HUS, 3-76, 25 Rebiülâhir 1315/23 Eylül 1897.

altyapısının geliştiği ve giderek daha fazla insanın bu pazarda rol oynadığı görölmektedir. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı coğrafyası, modern turizm tarihinin asli bir parçası olarak yerini almıştır. Ancak bu gelişim süreci temelde Avrupa’da başlayan gelişmeleri takip etmiş olmakla beraber, farklı tarihsel dinamiklerin rol oynaması nedeniyle kendine özgü yönleri de mevcuttu. Bu farklılıkların başında modern seyahat ve konaklama alt yapısının dar bir alana sıkışması ve Osmanlı topraklarının turist üreten değil turist ağırlayan bir coğrafya olması sayılabilir. Yine, devletin içinde bulunduğu siyasal, ekonomik ve askeri sorunların varlığı, Osmanlı turizm hikâyesini bir ölçüde seyahat dışı alanların etkisine açık bırakmıştır.

Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen seyahatleri konu alan araştırmaların ağırlıklı olarak gezi edebiyatına odaklanmaları ve turizm tarihi çalışmalarında da yabancı kaynakların merkezde olması tek yönlü bir bakış açısını doğurmuştur. *Cruise* gezileri söz konusu olduğunda da Osmanlı arşivi ve basının kullanılmaması, Osmanlı bürokrasisinin ve toplumunun bu gezilerin ve gezilerde yer alan yüzlerce kişilik kabilelerin varlığından haberdar olmayan pasif bir izleyici oldukları izlenimini uyandırmaktadır. Bunun sonucunda ortaya, gelişmelerden etkilenen ancak onlara etki etmeyen bir devlet resmi çıkmaktadır. Ancak alışma sonucunda elde edilen bulgular Osmanlı devlet adamlarının turistler daha ülkeye adım atmadan seyahatleri hakkında bilgi sahibi olduğunu göstermektedir. Devlet adamları turistlerin ziyaretleri için gerekli izinlerin yanı sıra asayişi bozabilecek ihtimalleri de dikkate alarak merkez ve taşradaki birimlere gerekli emirleri vermekte ve bu sureci yakından takip etmekteydi. *Cruise* gezilerinde yer alan katılımcı sayısının fazlalığı ve seyahat ettikleri alanın coğrafı genişliği devlet adamlarını daha dikkatli olmaya sevk etmiş olmalıdır. Devletin genel politikası toprakları üzerinde kontrollü seyahat pratiğini sürekli olarak geçerli kılmaktı. Yine basında yer alan haberler gazeteciler ve okuyan halk açısından şehirlerini ziyaret eden kabilelere dair bir farkındalıkları olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, *cruise* gezileri özelinde modern turizmin Osmanlı topraklarındaki tarihi incelendiğinde, literatürde genellikle işaret edildiği gibi, Osmanlı Devleti’ni pasif bir gözlemci olarak ele almanın genel resmi anlamak için yeterli olmadığı ortaya çıkmaktadır. Literatürdeki bu genel eğilim, Osmanlı kaynaklarının daha fazla dikkate alınmasının yanı sıra önde gelen seyahat acentelerinin arşivleri ve turistlerin sürekli ziyaret ettikleri bölgelerdeki yabancı temsilciliklerin yazışmaları incelenerek aşılabilir. Bu yazışmalarda müşterileri adına hareket eden acentelerin, Osmanlı bürokrasisi ile teması ve yabancı temsilciliklerin turistler lehine yaptıkları talepler ya da yaşanan sorunlar için nasıl müdahil oldukları ortaya konulabilir. Bu kaynakları merkeze alarak yapılacak alışmalar, Osmanlı İmparatorluğu’nda turizmin gelişim seyrini genel ve bölgesel olarak birlikte değerlendirmemize ve dönemin aktörlerinin rollerini daha yakından tanımamıza fırsat sağlayacaktır.

Kaynaklar**Arşiv Kaynakları**

T.C. Cumburbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Babüalî Evrâk Odası Evrâkı, BEO, 2175-163118 28 Cemâziyelâhir 1321, 21 Eylül 1903, 2175-163118, 1 Recep 1321/23 Eylül 1903, 3769-282644, 15 Cemâziyelâhir 1328/24 Haziran 1910, 3860-289487, 22 Safer 1329/22 Şubat 1911, 3815-286114, 22 Şevvâl 1328/27 Ekim 1910, 32-2375, 17 Zilhicce 1309/13 Temmuz 1892.

Dâbîliye Nezâreti Mektubî Kalemi, DH. MKT, 897-29, 22 Recep 1322/2 Ekim 1904, 940-36, 5 Muharrem 1323/12 Mart 1905, 763-25, 16 Cemâziyelâhir 1321/9 Eylül 1903, 763-25, 20 Cemâziyelâhir 1321/13 Eylül 1903, 773-27, 10 Recep 1321/2 Ekim 1903, 12 Recep 1321/4 Ekim 1903, 2242-52, 26 Rebîülâhir 1317/3 Eylül 189, 428-29, 4 Muharrem 1320/13 Nisan 1902.

Dâbîliye Emniyet-i Umumiye Tabirrat Kalemi Evrâkı, DH.EUM, THR, 7-443, 23 Ramazan 1327/8 Ekim 1909.

Îrâde Dâbîliye, İ.DH, 1356-1316, 27 Rebîülevvel 1316/15 Ağustos 1898.

Îrâde Hususi, İ.HUS, 94-69, 17 Zilkâde 1319/25 Şubat 1902, 20 Zilkâde 1319/28 Şubat 1902.

Îrâde Mabeyn-i Hümayûn, İ. MBH, 1-60, 12 Rebîülevvel 1328/24 Mart 1910, 5-40, 20 Rebîülevvel 1329/21 Mart 1911.

Maarif Nezâreti Mektubî Kalemi, MF. MKT, 132-103, 12 Rebîülevvel 1309/16 Ekim 1891.

Şûrâ-yı Devlet Evrâkı, ŞD, 2555-33, 11 Şevvâl 1307/31 Mayıs 1890.

Yıldız Mütenevvi Maruzât Evrâkı, Y.MTV, 226-83,18 Zilkâde 1319/26 Şubat 1902.

Yıldız Perakende Dâbîliye Nezâreti Maruzatı, Y. PRK. DH, 12-55, 20 Cemâziyelâhir 1321/13 Eylül 1903.

Yıldız Sadâret Husûsi Maruzât Evrâkı, Y. A, HUS, 477-66, 10 Cemâziyelâhir 1322/22 Ağustos 1904, 3-76, 25 Rebîülâhir 1315/23 Eylül 1897.

Yıldız Perakende Umum Vîlayetler Tabirratı, Y.PRK, UM, 41-28, 21 Şevvâl 1315/5 Mart 1898.

Yıldız Perakende Evrâkı Zabtiye Nezâreti Maruzâtı, Y.PRK, ZB, 35-6,13 Şâban 1322/23 Ekim 1904), 10-10, 23 Ramazan 1309/21 Nisan 1892, 15-49, 27 Ramazan 1312/24 Mart 1895, 27-113, 28 Safer 1319/16 Haziran 1901.

Zabtiye Nezâreti Evrâkı, ZB, 595-13, 4 Safer 1325/19 Mart 1907.

Sürelı Yayınlar

ALUS Sermet Muhtar (1951) İstanbulda Seyyahlar, *Akşam*, 21 Mart.

İhsan Ahmed (1902) Seltik Vapuru, *Servet-i Fünûn*, 6 Mart, s.336.

İkdam, 14 Mart 1901, 28 Şubat 1902, 9 Mart 1902,11 Mart 1902, 11 Mart 1906, 22 Mart 1906.

New-York Daily Tribune, 30 Ekim 1901.

New-York Tribune, 6 Kasım 1898, 30 Nisan 1904, 10 Ocak 1902, 3 Aralık 1905.

New-York Tribune Illustrated Supplement, 6 Kasım 1898.

Servet-i Fünûn 6 Mart 1902.

The Sun, 17 Şubat 1889, 3 Mart 1906.

The Levant Herald and Eastern Express, 15 Eylül 1906, 6 Ekim 1906, 13 Ekim 1906, 20 Ekim 1906.

The Times, 1 Ekim 1890.

Kitaplar ve Makaleler

A Handbook for Travellers in Turkey (1854) John Murray, Londra.

Baedeker's Rhine (1873) Karl Baedeker, Coblenz and Leipsic.

Baedeker's Palestine and Syria (1876) Karl Baedeker, Leipsic.

Baedeker's Palestine and Syria (1894) Karl Baedeker, Leipsic.

Clark's Cruise to the Mediterranean and the Orient February 2.nd, to April 13th. 1905, Frank C. Clark, New York.

Clark's Tours in Palestine and Syria, Frank C. Clark, New York.

Clark's 14th Annual Cruise to the Mediterranean and the Orient February 8th. 1912, Frank C. Clark, New York.

Cook's Cruise to the Mediterranean and the Orient and Bible Lands (1902) Thos. Cook and Son, New York.

Cook's Handbook for Palestine and Syria (1907) Thomas Cook, Londra.

Grand Winter Excursions to the Azores, Maderia, the Mediterranean and the Orient (1894) Hamburg-American Line, New York.

Grand Winter Cruise of the Hamburg-American Line to Maderia the Mediterranean and the Orient (t.y.) New York, Hamburg-American Line.

Pasaport Nizâmnamesi, *Düstûr* 1.Tertip, zeyl 4, s. 4-7.

Pasaport Nizâmnamesi, *Düstûr* 1.Tertip, cilt 6, s. 1530-1534.

Programmes and Itineraries of Cook's Arrangements for Palestine Tours for the Season of 1888-1889, Thomas Cook and Son, Londra.

Trade of Damascus for the Year 1904 (1905) Foreign Office, Londra.

- Winter Cruises to Summer Lands*, Hamburg American Line, Boston, t.y
- Ahmet İhsan (2007) *Avrupa'da Ne Gördüm, Tuna'da Bir Hafta*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Ahmet Mithat Efendi (2001) *Avrupa Âdâb-ı Muâşeretî Yabut Alafranga*, Akçağ Yayınları, Ankara.
- AKSU Noemy Levy (2017) *Osmanlı İstanbul'unda Asayiş 1879-1909*, Çev. Serra Akyüz, İletişim Yayınları, İstanbul.
- ALLEN Esther (2008) Money and Little Red Books: Romanticism, Tourism, and the Rise of the Guidebook", *Literature Interpretation Theory*, 2008, 7:2-3, s. 213-226.
- ANDERSON Martin (2012) The Development of British Tourism in Egypt, 1815 to 1850, *Journal of Tourism History*, 4:3, 2012, s. 259-279.
- ARMSTRONG John - WILLIAMS David M. (2011) *The Impact of Technological Change: The Early Steamship in Britain*, International Maritime Economic History Association, St. John's.
- BAR Doron - COHEN-HATTAT Kobi (2003) A New Kind of Pilgrimage: The Modern Tourist Pilgrim of Nineteenth Century and Early Twentieth Century Palestine *Middle Eastern Studies*, 39:2, s. 131-148.
- BEHDAD Ali (2007) *Kolonyal Çözülme Çağında Oryantalizm*, Çev. Sibel Erduman ve Berkay Ersöz, Chiviyazıları, İstanbul.
- BOORSTIN Daniel J. (1992) From Traveler to Tourist: the Lost Art of Travel, *The Image A Guide to Pseudo-Events in America*, Vintage Books, New York, s. 77-117.
- BOROCZ Jozsef (1992) Travel-Capitalism: The Structure of Europe and the Advent of the Tourist, *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 34, No. 4 Oct, s. 708-741.
- BOYAR Ebru - FLEET Kate (2017) *Osmanlı İstanbulu'nun Toplumsal Tarihi*, Çev. Serpil Çağlayan, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- BRENDON Piers (1991) *Thomas Cook 150 Years of Popular Tourism*, Secker and Warburg, Londra
- BURKART A.J. - MEDLİK S. (1981) *Tourism Past, Present and Future*, Londra, Heibenabb.
- BUZARD James (1993) *The Beaten Track European Tourism, Literature, and the Ways to Culture, 1800-1918*, Clarendon Press, Oxford.
- (2002) The Grand Tour and After (1660-1840), *The Cambridge Companion to Travel Writing* (Ed. Peter Hulme ve Tim Youngs), Cambridge University Press, Cambridge, s. 37-50.

- CLINE Eric H. (2009) *Biblical Archaeology A Very Short Introduction*, Oxford University Press, Oxford.
- COUFOPOULOS Demetrius (1895) *A Guide to Constantinople*, Adam and Charles Black, Londra.
- ÇELİK Zeynep (2015) *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Çev. Selim Deringil, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- (2016) *Asar-ı Atika Osmanlı İmparatorluğu'nda Arkeoloji Siyaseti*, Çev. Ayşen Gür, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- DAMIANI Anita (1979) *Enlightened Observers British Travellers to the Near East 1715-1850*, American University of Beirut, Beyrut.
- DÖBEL Ernst Christoph (2015) *Saksonya'dan İskenderiye'ye Bir Faytoncunun Serüvenleri*, Çev. Cristina Schnettger, Say Yayınları, İstanbul.
- FLANDERS Judith (2006) *Consuming Passions Leisure and Pleasure in Victorian Britain*, Harper Press, Londra.
- FREYER Hans (2014) *Sanayi Çağı*, Çev. Bedia Akarsu ve Hüseyin Batuhan, Doğu Batı Yayınları, Ankara.
- GORMAN J.B. (1886) *A Tour Around the World in 1884*, Southern Methodist Publishing House, Tennessee.
- HENTSCH Thierry (2008) *Hayali Doğu Batı'nın Akdenizli Doğu'ya Politik Bakış*, Çev. Aysel Bora, Metis Yayınları, İstanbul.
- HOBBSAWM Eric (2013) *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, Çev. Vedat Aslan, Dost Kitapevi, Ankara.
- HUMPHREYS Andrew (2015) *On the Nile in the Golden Age of Travel*, The American University in Cairo Press, Kahire.
- IŞIN Ekrem (2014) *İstanbul'da Gündelik Hayat*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- (2015) "Grand Tour"dan "Levant"a Seyahat Kültürünün Dönüşümü, Ed. Ekrem Işın, Catherine Pinguet, *Doğu'nun Merkezine Seyahat 1850-1950 Pierre de Gigord Koleksiyonu'ndan İstanbul'da Gezzinlerin 100 Yılı*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, s. 9-16.
- JACOB Robert Urie (1907) *A Trip to the Orient the Story of a Mediterranean Cruise*, The John C. Winston, Philadelphia.
- KERN Stephen (2013) *Zaman ve Uzam Kültürü (1880-1918)*, Çev. Ali Selman, İletişim Yayınları, İstanbul.
- LOTI Pierre (1999) *İstanbul 1890*, Çev. Galip Baldıran, Vadi Yayınları, İstanbul.
- LÖSCHBURG Winfried (1998) *Seyahatin Kültür Tarihi*, Çev. Jasmin Traub, Dost Kitapevi, Ankara.
- LÜCK Michael (Ed.) (2008) *The Encyclopedia of Tourism and Recreation in Marine Environments*, Cabi, Wallingford.
- MAÇZAK Antoni (2003) Gentlemen's Europe: Nineteenth-Century Handbooks for Travellers, *Annali d'Italianistica*, Vol. 21, s. 347-362.

- MAIRS Rachel - MURATOV Maya (2015) *Archaeologists, Tourists, Interpreters, Exploring Egypt and the Near East in the Late 19th-Early 20th Centuries*, Bloomsbury, Londra.
- MCCREADY R.H. - TYNDALL H.M. (1902) *The Cruise of the Celtic Around the Mediterranean 1902 Souvenir Volume*, The Winthrop Press, New York.
- MÜLLER Georgina Adelaide (2010) *On Dokuzuncu Asır Biterken İstanbul'un Saltanatlı Günleri*, Çev. Hamdiye Betül Kaya, Dergâh Yayınları, İstanbul.
- NANCE Susan (2007) A Facilitated Access Model and Ottoman Empire Tourism, *Annals of Tourism Research*, Volume 34, Issue 4, s. 1056-1077.
- OEHLER J.C. (1906) *Cruise to the Orient*, The Presbyterian Committee of Publication, Virginia.
- ONARAN Burak (2016) Taam Etmek İsterim-Nènz Var?: Seyyahlar, Turistler ve Mütevazı İstanbul Sofraları (XIX. Yüzyıl)”, *Mutfak tarih Yemeğin Politik Serüvenleri*, 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2016, s. 13-29.
- ÖNSOY Rifat (1983) Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi), *Bellekten*, Cilt XLVII, Sayı 185, s. 195-235.
- PAINE Lincoln (2013) *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World*, New York, Vintage Books.
- RADO Şevket (Haz.) (2008) *Paris'te Bir Osmanlı Sefiri Yirmisekiz Mehmet Çelebi'nin Fransa Seyahatnamesi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- SAUNDERS Aaron (2013) *Giants of the Seas: The Ships that Transformed Modern Cruising*, Barnsley, Seafort Publishing.
- SCHIFFER Reinhold (1999) *Oriental Panorama British Travellers in 19th Century Turkey*, Rodopi, Amsterdam.
- SEATON A.E. (1891) Speed in Ocean Steamers, F. E Chadwick, J.D. Kelley vd. (ed.), *Ocean Steamships A Popular Account of Their Construction, Development, Management and Appliances*, Charles Scribner's Sons, New York, s. 57-91.
- Seyyahîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname, *Düstûr* 1. Tertip, Cilt 6, s. 784-785.
- SHAW Wendy M.K. (2015) *Osmanlı Müzeciliği Müzeler, Arkeoloji ve Tarihin Görselleştirilmesi*, Çev. Esin Soğancılar, İletişim Yayınları, İstanbul.
- SILBERMAN Neil Asher (1982) *Digging for God and Country Exploration, Archaeology, and the Secret Struggle for the Holy Land 1799-1917*, Knopf, New York.
- STEIN Stephen K. (Ed.) (2017) *The Sea in World History: Exploration, Travel, and Trade Vol 2*, Abc-Clio, California.
- SYKES Mark (1900) *Through Five Turkish Provinces*, Bickers and Son, Londra.

- THÉVENOT Jean (2014) *Thevenot Seyahatnamesi*, Çev. Ali Berktaş, 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- TOURNEFORT Joseph de (2013) *Tournefort Seyahatnamesi İkinci Kitap*, Çev. Ali Berktaş ve Teoman Tunçdoğan, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- TURNA Nalan (2013) *19. YY.'den 20.YY.'ye Osmanlı Topraklarında Seyahat, Göç ve Asayiş Belgeleri Müür Tezkereleri*, Kaknüs Yayınları, İstanbul.
- URRY John (2009) *Turist Bakışı*, Çev. Enis TATAROĞLU ve İbrahim YILDIZI, Bilgesu, Ankara.
- VOGEL Lester I. (1993) *To See A Promised Land Americans and the Holy Land in the Nineteenth Century*, The Pennsylvania State University Press, Pennsylvania.
- WETH H. (1891) *Die Orient-Reise Der "Augusta Victoria" Vom Januar Bis März 1891*, Drud und Verlag von Gustav Dietrich and Co, Hamburg.
- WILLIAMSON Andrew (1998) *The Golden Age of Travel The Romantic Years of Tourism in Images from the Thomas Cook Archives*, Peterborough, Thomas Cook Publishing.
- YÜKSEL Ahmet (2012) II. Abdulhamid Döneminde Bilimsel, Kültürel ve Turistik Amaçlarla Osmanlı Ülkesine Gelen Almanlar, *International Journal of Social Science* Volume 5, Issue 5, s. 201-226.