

DOI No: <http://dx.doi.org/10.14225/Joh1069>

## **OSMANLI DEVLETİ'NDE HACILARIN GEMİLERLE NAKLEDİLMESİ SIRASINDA ALINAN ÖNLEMLER**

**Derya GEÇİLİ\***

### **Öz**

Osmanlı Devleti'nde yaşanan ağır savaşlarla yenilgilere rağmen hac vazifesini yerine getirilebilmek için kara ve deniz yoluyla yolcu taşınmaya devam edilmiştir. Kara yoluyla hacıların naklinin uzun sürmesi ve güç olmasından dolayı özellikle hacıların nakli gemilerle yapılmıştır. Hacıların nakli sırasında başta kaptanlar olmak üzere sıhhiye idaresine önemli görevler düşüyordu. Gemilerle hacıların nakli sırasında kalabalık ortamlardan kaynaklanan salgın hastalıklar yaşanmıştır. Buna karşı hac yolunda tahaffuzhane ve karantinahaneler kurularak hacıların sağlık kontrolüne dikkat edilmeye çalışılmıştır. Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nde hacı adaylarının gemilerle nakli sırasında alınan tedbirler anlatılmaya çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** *Hacılar, Deniz Nakli, Sıhhi Kontrol.*

## **The Precautions Taken During The Transfer Of The Pilgrims By Ships In The Ottoman State**

### **Abstract**

During the Ottoman Era, despite the defeats after heavy wars, pilgrims were continued to be carried by land and by the sea in order to fulfill the pilgrimage. The transfer of the pilgrims was performed by ships because the land transfer took too long and was difficult. During the transfer of the pilgrims, the health staff had important duties together with the captains of the ships. During the transfer of the pilgrims in ships, epidemic diseases stemming from crowded places might appear. On the other hand, quarantine stations were established on the way to the pilgrimage, and the health of the pilgrims was cared for. In this study, the precautions taken during the transfer of the pilgrim candidates in the Ottoman State will be examined.

---

\* Dr., Niğde Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü.

**Keywords:** *Pilgrims, Sea Transport, Health Check.*

## Giriş

İlk dört halife ve Emeviler dönemlerinde İslam İmparatorluğunun genişlemesiyle, İspanya'dan İran'a kadar uzanan bir alan Müslümanların etkisi altına girmiştir. Böylece, 7. yüzyılda farklı dil ve kültüre sahip çok sayıda hacı Mekke'ye gelmeye başlamıştır. Hacı adaylarının geldiği yerler sonraki yüzyıllarda daha da çeşitlenmiş, çok sayıda Orta Asya Türkünün İslamlaştırılması bu dönem de gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti'nde, Yavuz Sultan Selim'in Mekke ve Medine'yi fethetmesinden sonra hacıların gidiş gelişlerini sağlayan toplumsal ve siyasal yapılanmalar ise çok yavaş değişmiştir<sup>1</sup>. Hac<sup>2</sup> mevsimi sırasında Osmanlı Devleti'nde yaşayan birçok Müslüman büyük kabilelerle kutsal topraklara gidebilmek için uzun bir yola çıkıyordu. Osmanlı Devleti, hacı adaylarının uzun yolculuklarını kolaylaştırabilmek için hac yollarına büyük önem vermiştir. Hac yolculuğu kara yoluyla yapıldığı kadar deniz yoluyla da yapılmıştır. Karadeniz'den gelerek, amaçları Hicaz, Trablusgarp, Şam ile Yafa arasındaki limanlardan başka Osmanlı iskeleleriyle ecnebi limanlarında bulunan, yüz tonilato ağırlığında olup yediden fazla Müslüman güverte yolcusu bulunduran gemilere Huccac<sup>3</sup> gemisi denilmiştir. Huccac gemilerinde yolcuların yiyecek, içecek gibi bütün ihtiyaçlarının karşılanmasına oldukça dikkat edilmiştir. Ayrıca, bu gemilerin sağlık konusunda bazı şartları taşımaları da zorunluydu. Hac mevsiminde artan salgın hastalıklar Avrupa Devletlerini de yakından ilgilendiren bir konu olduğundan bu konudaki eksikliklere müdahale etmişlerdir. Huccac gemilerinin alınması gereken tedbirleri yerine getiremeyeceklerine dair bir karar verilirse hacıları nakletmelerine izin verilmemiştir. Bu konu ertesi gün gazetelerde yayınlanarak halka

---

<sup>1</sup> Suraiya Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar, Osmanlı Öncesinde Hac (1517-1638)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s. 13.

<sup>2</sup> Hac: Belirli yeri (Kâbe ve Arafat) belirli zamanda ziyaret etmektir. Hac sözlük anlamı; tazim edilmeğe layık makamları ziyaret etmektir, kast etmektir. Abdullah Öz, *Mekke-Medine Tarihi ve Hac*, Çeviri: Abbas Kerrâre, İstanbul 1982, s. 262, Mustafa Küçük Kalıpçı, *Hac Yolu*, Isparta Matbaası, Ankara 1964.

<sup>3</sup> Huccac: Hacca giden Kâbe'yi ziyaret eden hacılara denir. Kerrâre, *Mekke-Medine Tarihi ve Hac*, s. 262.

duyurulmuştur. Hacıların nakli sırasında en önemli görev ise gemi kaptanlarına aitti<sup>4</sup>.

## A. Hacıların Nakli Sırasında Gemilerde Alınması Gereken Tedbirler

Hacıların kalabalığından dolayı huccac gemisinin limandan oldukça erken hareket etmesi gerekiyordu<sup>5</sup>. Gemi kaptanı, hacıları gemiye almadan önce gidecekleri yerin hükümetine hareket edecekleri tarihi bildirmeliydi<sup>6</sup>. Sıhhiye idaresi, kaptanın verdiği bilgi üzerine geminin hacı nakline uygun olup olmadığını kontrol ediyordu. Hacıların nakleden gemi kaptanının bu mesuliyeti taşımaya uygun olmadığı görülürse<sup>7</sup>, hükümet tarafından geminin limandan hareket etmesine izin verilmemiştir. Huccac gemisinin ihtiyaç maddeleri, yelkeni, geminin teçhizatı, çalışanları ve tayfası mükemmel olmalı, hacıların sağlık kontrolleri için de gemide tıbbi malzemeler bulunmalıydı. Her geminin gideceği yere göre uygun miktarda kömür, yiyecek, içecek ve diğer ihtiyaç maddelerini taşıyıp taşımadığı da kontrol edilmiştir<sup>8</sup>.

### 1. Hacıların Gemilere Kabul Edilmesi

Huccac gemisi, yolcuları iskeleden aldığı sırada liman reisi, zaptiye memurları olsa da olmasa da yolcuların biletlerini kontrol etmeli, biletsiz yolculara izin verilmemeliydi. Yolcular arasında biletsiz ya da listede ismi olmayan biletli yolcu olursa gemiye kabul edilmemiştir. Huccac gemisinde, yolcu sayılarından sorumlu memurların belirledikleri sayıdan fazla bilet çoğaltılması da yasaktı. Gemilere, bağlı oldukları şirketlerin biletlerine göre bir renk tahsis edilmiş, her bilete bir numara yazılmıştır. Bir şirketin hacıların nakletmek için limanda bir kaç gemisi olursa sıradaki geminin alacağı yolcu sayısı tamam olmadıkça diğer gemi için bilet kesilemezdi. Acenteden bilet almayan yolcular da huccac gemilerine kabul edilmemişlerdir. Kaptanlar, hacıların gemiye nakilleri sırasında tahsis edilen iskelelerden başka yerlerden yolcu alırlarsa her yolcu için bir mecidiye para cezası ödemişlerdir<sup>9</sup>. Huccac

<sup>4</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dâhiliye Muhaberât-ı Umumiye i-İdaresi (DH-MUI), Numara (No): 60/53, 24 Muharrem 1328 [5 Şubat 1910].

<sup>5</sup> BOA, DH-MUI, No: 60/53, 24 Muharrem 1328 [5 Şubat 1910].

<sup>6</sup> BOA, Dâhiliye (DH), No: 75/1, 4 Muharrem 1328 [16 Ocak 1910].

<sup>7</sup> BOA, DH, No: 75/1, 4 Muharrem 1328 [16 Ocak 1910].

<sup>8</sup> BOA, Şurayı Devlet (ŞD), No: 2416/44, 8 Şevval 1295 [5 Ekim 1878].

<sup>9</sup> BOA, HR.HMŞ.İŞO, No: 66/1, 24 Şaban 1325 [2 Ekim 1907].

gemisi, yolcuları aldıktan sonra görevli memurlar tarafından teftiş ve kontrol ediliyor, geminin büyük direğine yeşil bir bayrak çekiliyordu. Bu bayrak yolcusunun tamam olduğuna ve artık yolcu almayacağına dair işaret olup geminin hareket zamanına kadar orada duruyordu. Gemi kaptanları, yolcuların gemiye alınma hazırlıklarını ve sıhhiye memurlarının görevlerini yapıp yapmadıklarını teftiş etmişlerdir. Ayrıca, yolcuların kanunlara karşı hareket etmelerine engel olmak için görevli memurlara da ellerinden geldigince yardım etmeye çalışmışlardır<sup>10</sup>.

Seyahat esnasında gemi bir yere uğradığı zaman yolculardan bazıları karaya çıkarlarsa defterde bulunan isimlerinin yanına işaret konulmuştur. Limandan gemiye yeni yolcu alınırca, isim ve kimlikleri kaydedilerek defter orada bulunan sıhhiye idaresine teslim edilmiştir. Her gemide bu defterin dışında yolcularla tayfaların kesin sayısını rakam ile gösteren usul ve kaideye sahip sıhhiye patenti olmalıydı. Bu patentte, geminin gideceği yerin memurları için seyahat esnasında meydana gelenler, geminin mola verdiği yerler tamamıyla yazılacak ve seyahat esnasında değiştirilmeyecekti. Patentler, yalnız gemilerin uğradığı iskelelerde bulunan memurlar tarafından görülür, gemiye yeni binen yolcuların adedi de ilave edilirdi. Hacıların nakli için Cidde, Yenbu gibi<sup>11</sup> limanlara demirleyecek kaptanların, gemilerdeki yolcu ve hacıların adedini limanlardaki görevlilere bildirmeleri gerekiyordu<sup>12</sup>.

## 2. Gemilerde Hacıların İhtiyaçlarının Karşlanması

Huccac gemilerinde, her yolcu için bir yer belirlenmiştir. Gemi vapur ise, her bir üçüncü sınıf yolcuya dokuz adım olacak şekilde yer ayrılmıştır. Soğuk havadan yolcuları muhafaza edebilmek için iki katlı tekne ona uygun kalın bir bez ile örtülmüştür. Huccac gemisinin kaptanı, nakline görevlendirildiği yolcuların isimlerini kaydettikten sonra, onlar hakkındaki bilgileri acentesinden talep ediyordu. Seyahat esnasında yolculardan vefat eden olursa belirtilen defterde bulunan isminin üzerine tarih ve vefat sebebi açık bir şekilde yazılmıştır. Huccac gemilerinde, yolculara seyahat sırasında her öğün yemek verileceği için gemilerde yeteri kadar yiyecek ve içecek olurdu. Gemilerde, her hacı için en az dört buçuk litre su, bir miktar pirinç

<sup>10</sup> BOA, ŞD, No: 2416/44, 8 Şevval 1295 [5 Ekim 1878].

<sup>11</sup> Mekke ve Medine'nin Anadolu'nun ekonomik hayatında sahip olduğu önemin başlıca ögesi, hac yolunun sağladığı ticari olanaklardaydı,. Bkz. Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (Çev.) Neyyir Kalaycıoğlu, 3. Baskı, İstanbul 2000, s. 67.

<sup>12</sup> BOA, ŞD, No: 2416/44, 8 Şevval 1295[5 Ekim 1878].

verilmesi zorunlu tutulmuştur. Yiyecek ve içecek konusunda yolcuların ihtiyaçları fazlasıyla karşılanmıştır. İhtiyaç maddeleri özellikle yiyecek ve içecek miktarı azalırsa gereken tedbirler alınır, gemi bir limana girerek ihtiyaçlar tedarik edilirdi. Kaptan, yüz kişiden fazla yolcu alan gemilerde hastalananları tedavi etmek üzere bir tabip veya tabip muavini ile tıbbi malzeme bulundurmaya mecburdu. Bunları tedarik etmeyen kaptana usulüne göre para cezası verilmiştir<sup>13</sup>.

### 3. Kaptanların Dikkat Etmeleri Gereken Konular

Hacıların naklinde gemi kaptanlarına önemli görevler düşüyordu. Huccac gemileriyle ilgili kanunlara dikkat edilmemesi durumunda on liradan yüz liraya kadar nakit para cezaları uygulanmıştır. Gemi kaptanları, hacılara su dağıtılırken Huccac Talimatnamesinin maddelerine uygun hareket etmezlerse her bir kaptandan ceza olarak iki Osmanlı lirası alınmıştır. Para, herhangi bir sıhhiye idaresi tarafından şikâyetçi olan hacıya veriliyordu. Kaptanlara yapılan şikâyet ve suçun kesinliği ispat edilemediyse konu Hariciye Nezaretine havale edilmiştir. Hacıların nakli sırasında suç işleyen veya suça yardım edenlere elli, diplomalı bir doktor bulunmadığı halde gemisine yüzden fazla hacı alanlara ise üç yüz lira para cezası kesilmiştir. Gemilerine fazla sayıda hacı alan kaptanlardan her bir hacı için beş lira para cezası alınmıştır<sup>14</sup>. Ayrıca, kaptanlar bir sebebi olmadan götürmeleri gereken mahalden başka bir yere hacıları naklederlerse her hacı için yirmi lira ceza ödemişlerdir. Sıhhiye memurlarının sağlık kontrollerine engel olan ve kanunlara aykırı olarak yolcu alan kaptanlara da on lira ceza kesilmiştir. Kaptanların yaptıkları kabahatler ve verilen cezalardan gemi sahipleri sorumluydu<sup>15</sup>. Kaptanlar için uygulanan para cezalarında yabancı

<sup>13</sup> BOA, Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO),No: 66/1, 24 Şaban 1325 [2 Ekim 1907].

<sup>14</sup> *Abdullah Efendi bendenizin bu mübâyaa idâre-i mahsûsa vapurlarının işlemesi lüzûmu hakkında olan ma'rûzâtı pek beca ve nâfi'dir. Sultan-i sahibin vapurları gelecekmîş inşallah şu İngiliz habislerden kurtuluruz suzi Hindistan ahalisinin cümle-i musahabetindendir. Hac zamanı bir adam bizim vapurlardan başkasına binmeği adeta bir kabahat farz ederek vapurlar dolusu huccâc götürmekle hepsini taşımak mümkün olamayacaktır. Binâen-aleyh Cidde ile Hindistan beyninde vapurların işlemesi menâfi-i hazîneyi mücib olduktan başka vapurlarımızın Hindistan iskelesinde vürudunu işiten Müslüman ziyaretine gidecektir.* BOA, Yıldız Perakende Evrakı Elçilik Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (BOA, Y.PRK.EŞA), No: 9/31-1-3, 18 Muharrem 1305 [6 Ekim 1887].

<sup>15</sup> BOA, ŞD, No: 2416/44, 8 Şevval 1295 [5 Ekim 1878].

sefaretlerdeki kanunlara göre hareket edilmiştir. Yabancı sefaretlerde aynı suça nasıl ceza veriliyorsa Osmanlı Devleti'nde de geçerli olmuştur. Bu kararlar daha sonra Fransızcaya tercüme edilerek yabancı sefaretlere yeni kanunlar hakkında bilgi verilmiştir.<sup>16</sup>

#### 4. Gemilerle Hacıların Nakli sırasında Yapılan Masraf

Huccac gemilerinden sorumlu olan sivil ve askerler zor şartlarda görevlerini yapmalarına rağmen maaşlarına zam yapılmadığı gibi emeklilik gibi haklara da sahip değillerdi. Tamire çekilen huccac gemisi, seferden geldikten sonra on günden fazla şamandıraya bağlandıysa gemi mürettebatının maaşlarında kesinti oluyordu<sup>17</sup>. Osmanlı Devleti'nde huccac ve ticaret gemilerinde yapılan bu usul gayr-ı müslimlere ait resmi ve gayr-ı resmi şirketlerde yapılmamıştır. Hak ve adalete uygun olmayan bu durumun düzeltilmesi için bir inceleme yapılmasına karar verilmiştir<sup>18</sup>.

1890 senesinde hacıların Cidde'ye sevkleri yapılsa da vapurların ihtiyaçları karşılanmamış ve yolcuların sefalet çektikleri haberi gelmiştir. Şirket vapurları, ihtiyaç duyulduğu zaman bağlı olduğu idarenin emri ile hareket etmek zorundalardı. Hacıların, yiyecek ve su ihtiyaçlarının karşılanması şirket vapurlarının Cidde'ye gönderilmesine karar verilmiştir<sup>19</sup>. Hicaz vilayetine gönderilen yazıya göre, hacıların nakli için Apik Efendi'nin şirketine ait Tarsus Vapuru Cidde'ye gönderilmiştir. Cidde'de bulunan Suriye ve Türk hacıları üç ya da dört lira ödeyerek vapura kabul edilmişlerdir. Hindistan ve diğer ülkelerden neredeyse on bin kadar hacı geliyordu. İzmir ve Anadolu'dan ise 600 kadar hacının gelebileceği düşünülmüştür. Hacıların nakli için idare ve posta vapurları yeterli olmadığından on beş gün içinde uygun bir vapurun temin edilmesine karar verilmiştir. Girit Vapuruyla, 600 kadar hacının nakledilebileceği düşünülmüş, üç gün içinde Cidde'ye gidebilmesi için de beş bin beş yüz liralık bir tahsisat ayrılmıştır<sup>20</sup>. Hicaz vilayetinden hac vazifesini tamamlayanları almak üzere bir vapurun tahsis edilmesi için telgraf gönderilmiştir. Bunun üzerine toplam hacı sayısı sorularak uygun bir vapurun gönderileceği belirtilmiştir. Hicaz'da iki bin

<sup>16</sup> BOA, Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO),No: 66/1, 24 Şaban 1325 [2 Ekim 1907].

<sup>17</sup> DMA, BN, No: 114/2705-15.

<sup>18</sup> DMA, BN, No: 114/2705-8.

<sup>19</sup> DMA, MKT, No: 632(6472)/165, 22 Zil-hicce 1307 [9 Ağustos 1890].

<sup>20</sup> DMA, MKT, No: 632 (6472)/185, 31 Temmuz 1306 [12 Ağustos 1890].

kadar hacı olup bunların çoğunun maddi durumları zayıftı. Yabancılar a ait vapur ücretleri fazla olduğu için hacıların çoğu bu vapurlarla geri dönüş yapamıyordu. Bazı vapurlarda düşük bir ücret olsa da çok fazla yolcu almaları ve bakımsız olmalarından dolayı özellikle koleradan hacıların hayatlarını kaybetmişlerdir. Cidde'de sekiz bin ile on bin kadar hacı olduğu düşünülüyordu. Bu nedenle şirket vapurlarından ikisinin hemen huccac gemisi olarak tahsis edilmesine karar verilmiştir. Vapurların, hacıların nakline tahsis edilmesiyle altı bin lira kadar bir masraf olacağı tahmin edilmiştir<sup>21</sup>. Hacılardan uygun miktarda ücret alınarak bu masraf karşılanabilir, vapurlar karantinaya alınarak sağlık kontrolleri de yapılabilir<sup>22</sup>.

Meclis kararına göre, tamire çekilen ve seferden geldikten on gün sonra şamandıraya bağlanan gemi mürettebatının maaşının sadece üçte biri verilmiştir. 1907 senesinde huccac gemilerinde çalışan çarkçı, asker ve diğer görevliler ağır zahmetlerle uğraşmalarına rağmen maaşlarına yeteri kadar zam yapılmamasının bir haksızlık olduğunu dile getirmişlerdir. Her an çalışmaya hazır olmalarına rağmen maaşlarının kesilmiş olmasına da büyük tepki göstermişlerdir<sup>23</sup>. Bunun üzerine huccac gemilerinde tayfa ve memurlara maaştan ayrı olarak İngiltere örneği alınarak 120 dirhem pirinç, 35 dirhem tuzlu balık, 4 dirhem tuz ile 20 dirhem soğan ve iki buçuk kap tatlı su verilerek bir düzenleme yapılmaya çalışılmıştır<sup>24</sup>.

Huccac gemileri oldukça masraflı oluyorlardı. 1902 senesinde hacıların nakli için yola çıkan Tahir Bey, kanal ücreti olarak 716, görevli polis, sıhhiye memuru ve liman görevlisi için 100, hacıların su ve yiyecek gibi ihtiyaçları için de 42 Osmanlı Lirası ödemiştir<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> DMA, *MKT*, No: 632(6472)/165, 16 Zil-hicce 1307 [3 Ağustos 1890].

<sup>22</sup> DMA, *MKT*, No: 632/184, 26 Zil-hicce 1307 [13 Ağustos 1890].

<sup>23</sup> DMA, *BN*, No: 114/2705-15, 25 Kanûn-i sâni 1327 [9 Şubat 1912].

<sup>24</sup> BOA, *HR.HMŞ.İŞO*, No: 66/1, 24 Şaban 1325 [2 Ekim 1907]. Su demir fıçı veya temiz varilde korunmuş olmalıydı.

<sup>25</sup> BOA, İrade Hususi (İ.HUS), No: 103/5, 3 Zil-hicce 1320 [25 Mart 1903].

**Tablo 1:** Tahir Beyin Huccac Gemisi Masrafı<sup>26</sup>

<b>Masrafı</b>	<b>Lira</b>
Vapurun Bir Aylık Ücreti	580
Kanal Ücreti	716
Vapurun Polis, Liman ve Sıhhiye Memurlarının Harcırahı	100
Tüccara Verilen Bedel	44
Vapurun Kendi Masrafı (Hacılarca Karşılana Masraf)	42
Hacı Evliya Efendiye ait	132
Liman ve Fener	13
Rıhtım	1
Kömür	707
Tahir Bey'e ait	81
Tahir Bey ile Ortaklaşa Hareket Eden Tebaa	788

8 Haziran 1910 tarihinde Kameran ve Ebu Said Tahaffuzhanelerinde hacılarla yolculardan gemi ve yol masrafı olarak ikişer kuruş, “mesaha-i sefâin<sup>27</sup> harcı” adı altında 6 lira alınmıştır. Vapur kaptanlarından alınan mesaha ücretinin fazla olduğuna dair itirazlarda bulunuldu. Hacılardan irkâb ve ihraç masrafı adıyla tahaffuzhanelerden alınmakta olan iki kuruş hakkındaki kararda mecliste incelenmiştir<sup>28</sup>. Buna göre, kanuna dayalı olarak

<sup>26</sup> BOA, *İHUS*, No: 103/5, 3 Zil-hicce 1320 [25 Mart 1903]; Trabzon, Kastamonu, İstanbul, Edirne, Adana Halep Beyrut, Cezayir-i Bahri Sefid, Trablusgarp, Selanik, İşkodra, Yanya, Basra vilayetleriyle Bolu, Canik, Edremit, Karesi, Kale-i sultaniye, Bingazi, Çatalca, mutasarrıflıkları ile Suriye vilayeti Medine-i Münevvere muhafızlığına Sıhhiye Nezâretine gönderilen 70 numaralı tezkere 2 Cemâzi'yel-evvel 1326 (2 Haziran 1908) tarihinde ikinci şubeye gönderilmiştir.

<sup>27</sup> Mesaha-i sefâin harcı; vapur sahipleri tarafından sıhhiye, bahriye ve liman memurlarına doğrudan verilen bir ücretti.

<sup>28</sup> 3 Haziran tarihli ve 33 numaralı emirnameye cevap olarak; sıhhiyenin Meclis-i Mebusan tarafından tasdik edilen 1326 senesi varidat bütçesinin üçüncü kısmının üçüncü faslında Bahri ahmer karantina haneleri varidatının üçüncü maddesinde bir milyon 460 bin kuruş meyanına dâhil bulunmamıştı. Bu ücretin sıhhiye gelirinde belli bulunmadığı gibi sıhhiyeye emanet suretiyle alınarak kayıt edilip edilmediğinin, bütçeye dâhil edilmediği arz olunmuştu. Bu iki türlü harcın ne vakitten beri alındığının beyan edilmesine dair idare-i maruza-i cevabiyesinden yanlışlıkla bir aks olarak 6 lira mesaha-i sefâin harcının bütçeye dâhil edilip iki kuruş irkab ve ihraç masrafının dâhil edilmediği yazılmış olduğunun ma-itizar arzuna mücaseret eylerim, mesaha-i sefâin harcı varidatından ad edilmeyerek sene-i haliye mevazenesine idhal edilmemiş olmasına ve iki kuruş erkab ve ihraç masrafı ise mezkûr müvazenede sırahaten merkum



alınmakta olan bu ücretlerin bütçede yaşanan açıktan dolayı iptal edilmelerinin mümkün olamayacağına karar verilmiştir<sup>29</sup>.

Hicaz hattından deniz yoluyla hacca gidenlerle diğer yolculardan Sıhhiye Dairesi hesabına on kuruş sıhhiye resmi alınmıştır. Osmanlı Devleti ile İran arasında hududun her iki tarafından yolculuk otuz kilo metreyi aşmazsa<sup>30</sup> hacıları nakledenler on kuruş sıhhiye ücretinden muaf tutulmuşlardır. Bu kararları yerine getirmeye Meclis-i Umur-ı Sıhhiye görevlendirilmiştir<sup>31</sup>. Sıhhiye dairesinde görevli sağlık memurlarının vazifelerini yerine getirebilmeleri için Sıhhiye Nezareti bütçesinden senelik üç yüz lira tahsisat ayrılmıştır<sup>32</sup>.

## B. Hacıların Gemilerle Nakilleri Sırasında Yapılan Sağlık Kontrolleri

Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi vapurlarının Akdeniz, Kızıldeniz ve Basra'ya asker sevkiyatıyla hacıların nakli sırasında çok önemli süvari, zabitan ve efrat kolera, dizanteri, sarıhumma gibi hastalıklara yakalanarak hayatlarını kaybetmişlerdir<sup>33</sup>. Tanzimat'ın en önemli çağdaşlaşma girişimlerinden biri, modern tıbbın kabulü ve bunun gerektirdiği salgın hastalıklara karşı karantina usulünün uygulanması olmuştur. Karantina usulünün uygulamaya geçirilmesinde Avrupalı Devletlerin büyük etkisi vardır. Batılı devletlerin, doğulu toplumlardaki sonu kaderciliğe bırakılmış olan veba, kolera gibi salgın hastalıkların yayılmasını engellemek yolunda çok büyük çabaları oldu. Bu hastalıkların kendi ülkelerine ulaşmadan yerinde ya da yarı yolda söndürülmesine çalıştılar. Avrupalı Devletlerin baskısı ile Osmanlı Devleti de sağlıkla ilgili konularda kontrollü hareket etmeye başlamıştır<sup>34</sup>. Gemilerin seyri esnasında denizlerde ortaya çıkan hastalıklara karşı tabip ve

---

*olmamakla beraber Bahri ahmer karantinahaneleri varidatını teşkil eden bir milyon 460 bin kuruş yanında dâhil bulunmasına mebni tekid i istizana cüret kılındığı maruzdur.* BOA, Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD), No: 53/10, 5 Zil-hicce 1328 [8 Aralık 1910].

<sup>29</sup> BOA, Babıali Evrak Odası (BEO), No: 3792/284371, 7 Şaban 1328 [14 Ağustos 1910].

<sup>30</sup> BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları (MV), No: 233/155-1-1, 20 Şaban 1329 [16 Ağustos 1911].

<sup>31</sup> BOA, MV, No: 233/155-2-2, 20 Şaban 1329 [16 Ağustos 1911].

<sup>32</sup> BOA, MV, No: 233/155-3-1, 6 Rebi'ül-âhir 1329 [6 Nisan 1911].

<sup>33</sup> Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Bahriye Nezareti (BN), Numara (No): 114/2705-8, 25 Kanûn-i sâni 1327 [7 Şubat 1912].

<sup>34</sup> III. Tıp Tarihi Kongresi, Orhan Koloğlu, *XIX. Yüzyılda Hac Yoluyla Koleranın Yayılması ve Hanikin Karantina Doktorunun Anıları*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1999.

cerrahlara ihtiyaç duyularak sıhhiyeciler tayin edilmiştir<sup>35</sup>. Böylece, bulaşıcı hastalıklara engel olunmaya çalışılmıştır<sup>36</sup>. Huccac gemilerinin gidecekleri yer nerede olursa olsun alacakları yolcunun sayısına göre sıhhiye idaresinden birer patent alınmalıydı<sup>37</sup>. Gemiye alınan yolcu sayısı, sıhhiye idaresi tarafından verilecek patente gösterildiği şekilde geminin uğrayacağı iskelelerdeki kaide ve kurallara göre olmalıydı<sup>38</sup>. Sıhhiye memurları, görevlerini yerine getirmez veya bir hata yapacak olurlarsa, Osmanlı Sıhhiye Ceza Kanununa göre yargılanmışlardır<sup>39</sup>.

Huccac gemileri sağlıklı, şüpheli ve hastalıklı olarak üç gruba ayrılmıştır;

1. Birinci sınıf sağlıklı gemiler; kolera, veba, sarıhumma gibi hastalıkların olmadığı limanlardan gelen gemilerdir. Bu gemilerdeki yolcu sayısı izdihamı aşmayacak derecede olup, şüpheli hiç bir durum yaşanmamıştır. Kızıldeniz, Mısır ve Süveyş Kanalı'nın kuzeyindeki limanlarda bulaşıcı hastalıklar görülüyordu. Gemideki yolcular muayene edildikten sonra sağlıklı oldukları anlaşılırsa patentlerini alabiliyorlardı<sup>40</sup>.

2. İkinci sınıf gemiler; Basra Körfezi, Arabistan ve Afrika sahillerinden gelen gemilerdir. Bu sınıfa mensup gemiler kolera, veba ve sarıhummadan korunmuş ve herhangi bir hastalık yaşanmamış olsa da şüpheli olarak kabul edilmişlerdir<sup>41</sup>.

3. Üçüncü sınıf gemiler; kolera, veba ve sarıhummaya yakalanmış veya seyir sırasında yolcular arasında sağlık sorunu yaşanmış olan gemilerdi.

Şüpheli<sup>42</sup> limanlardan gelen gemiler, seyahatleri boyunca sıhhiyenin kontrolü altında üç gün, bulaşıcı hastalıkların görüldüğü limanlardan gelen

<sup>35</sup> BOA, Cevdet Bahriye (C.BH), No: 2383.

<sup>36</sup> DMA, BN, No: 114/2705-8.

<sup>37</sup> Karantina hane teşkilatından maksat hastalığın salgının bir iskeleden diğer iskeleye sirayetine engel olmaya çalışmak olsa da iskelelere sıçrayan hastalık nedeniyle gemi kapitanları karantinahaneye gelerek patent alırlardı. BOA, *DH.İ.UM*, No: 3/94, 29 Cemâzi'yel-evvel 1302 [16 Mart 1885].

<sup>38</sup> DMA, BN, No: 114/2705-8.

<sup>39</sup> BOA, *ŞD*, No: 2416/44, 8 Şevval 1295 [5 Ekim 1878].

<sup>40</sup> 1317 Sene-i Hicriyesi Hâcc-ı Şerif Esnasında Düstür'ul Âmel Tutulacak Nizâmnâme-i Mahsûsun Tercümesidir. İstanbul 1315 [1898].

<sup>41</sup> DMA, BN, No: 114/2705-15b, 25 Kanûn-i sâni 1327 [7 Şubat 1912].

<sup>42</sup> Basra'da ortaya çıkan koleradan dolayı bazı tedbirler alınması gerektiğine dair Bunk? Paşa tarafından bir yazı yazılmıştı. Bu yazıda salgının yayıldığı bölgeye giriş çıkışlara karşı kontrollü

gemiler ise 10 gün karantinaya alınmışlardır<sup>43</sup>. 10 gün karantinaya alınan gemiler sağlık şartlarının iyi olması durumunda bu süre 7 güne de indirilebilirdi<sup>44</sup>.

### 1. Huccac Gemilerinin Karantinaya Alınması

Huccac gemileri limanlara girmeden önce, bulaşıcı hastalıkların yayılmasını önlemek amacıyla bir süre bekletilerek kontrol altına alınırlardı. Böylece, huccac gemisinde bulaşıcı hastalıklar var ise enfeksiyonların yayılmasına engel olunmaya çalışılmıştır. Sıhhiye Nezaretinden 5 Şubat 1910 tarihinde limanlara gönderilen; Afrika sahilinde uskuru denilen kayıklarla hacca gelenler her sene olduğu gibi beş on kuruş bir ücretle kayıklarını sahile bırakıp sahili dolduruyorlardı. Sıhhiye idaresinin kayıkları ise sahil kanunlarına uygun olarak Cidde'ye gelmiş olsalar da yer kalmadığı için orada iskân ve işleri mümkün olmuyordu. Afrika sahillerinden sağlık kontrolü yapılmadan gelen kayıklar, sağlık ve asayiş konusunda memleketi tehdit ediyorlardı. Vapurlar hakkındaki sağlık nizamnamesi kayıklar içinde geçerli olmadığından kontrol altına alınamamışlardı<sup>45</sup>. Sıhhiye İdaresi için alınan kararlarda, hacıların sıhhatlerini korumak amacıyla yirmi yıldır devam eden Huccac Nizamnamesinin uygulanmasına dikkat edilmiştir. Afrika'dan gelen kayıklarla yapılan insan sevkıyatı bazı kurallara tabi tutulmuştur. Huccac gemileri, limanlara uğramadan doğrudan Kameran tahaffuzhanesine gönderilmiştir. Avrupa'dan gelen gemilerde, huccac gemileri gibi karantinaya alınmış, Hicaz'a gönderilen ticari eşyada tahaffuzhaneye tabi tutulmuştur. Üç ayların başından sonuna kadar tahaffuzhane, karantina hizmeti için çalışmıştır<sup>46</sup>. Hacıları nakleden sambuk<sup>47</sup> gibi deniz vasıtaları da bu şartlara riayet etmişlerdir. Kızıldeniz'in bir limanından diğer bir limanına seyir edenler

---

olunması gerektiği belirtiliyordu. 24 Teşrin-i evvel 1315, BOA, Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT), No: 2277/125, 26 Recep 1317 [30 Kasım 1899].

<sup>43</sup> BOA, Sadaret Mektubi Kalemi Umum Vilayat Evrakı (A.MKT.UM), No: 162/63, 25 Zil-ka'de 1270 [19 Ağustos 1854].

<sup>44</sup> BOA, *DH.İD*, No: 53/10, 5 Zil-hâcce 1328 [8 Aralık 1910].

<sup>45</sup> BOA, Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH.MUİ), No: 60/53, 24 Muharrem 1328 [5 Şubat 1910].

<sup>46</sup> BOA, *DH-MUİ*, No: 60/53, 24 Muharrem 1328 [5 Şubat 1910].

<sup>47</sup> Sambuk: Kızıldeniz'de kullanılan bir çeşit yelkenli tekne.

Ebu Said Tahaffuzhanesinde<sup>48</sup>, doğrudan gelenler ise Kameran Limanında karantinaya alınmışlardır. Kızıldeniz ile Arap sahillerinin diğer limanlarına karantinaya girmeden gelen gemiler limana kabul edilmemişlerdir. Limanlarda bulunan sıhhiye memurları, bu konuda dikkatli hareket ediyorlardı. Sıhhiye memurları, gemiye giriş çıkışlarla yolcuların sağlığına dair gerekli olan ihtiyaç maddeleriyle içilecek suyun miktarını patentte belirtmişlerdir. Geminin uğrayacağı iskelelerdeki sıhhiye memurlarıyla İstanbul Sıhhiye Nezaretine telgrafla durum hakkında bilgi veriliyordu. Sıhhiye Nezareti, memurların görevlerini doğru yapıp yapmadıklarına dikkat etmiştir<sup>49</sup>.

Malezya, Selanik ve Hindistan'da ortaya çıkan salgın hastalıkların etkisiyle çok fazla hacı, yolcu ve tayfası olan gemiler şüpheli gemi olarak adlandırılmıştır<sup>50</sup>. Şüpheli gemiler sıhhiye idaresi için alınan kararlara göre, beş gün karantinaya alınmıştır. Bütün hacılar ve yolcular tahaffuzhaneye gönderilerek kirli çamaşırları, elbiseleri, şüpheli olan eşyaları kontrol altına alınarak gemi tamamen temizlenmiştir. Hacılar ile yolcular arasında aniden kolera, veba ve sarıhumma görülecek olursa bulaşık gemiler hakkındaki özel kurallara tabi tutularak bu gemiler, Kameran'a gönderilmişlerdir<sup>51</sup>.

Karadeniz'in şüpheli veya bulaşık limanlarından gelen, huccac gemileri de tıbbi muayeneye tabi tutularak temizlenmişlerdir. Gemilerin, sıhhi şartlara uygun olup olmadıklarının incelenebilmesi için Sinop tahaffuzhanesinde kontrol altına alınmışlardır. Gemiler, Sinop'ta karantinalarını tamamladıktan sonra Kavak'ta ikinci bir tıbbi muayeneye tabi tutulmuşlardır. Bu tıbbi muayene sonucunda sorunsuz olduğuna karar verilen gemilerin boğazlardan geçerek Hicaz veya Suriye limanlarına gitmelerine müsaade edilmiştir. Bu gemilerde sağlık görevlilerinin bulunması zorunlu tutulmuştur. Gemi, uğradığı limanlarda sağlık memurlarının kontrolü altında yolcu, erzak, su ve kömür

---

<sup>48</sup> Ebu Said Tahaffuzhanesi: Hicaz yolunda kolera salgınlarının artması üzerine tesis edilen bir kuruluştur. Tahaffuzhanede yolcuların hastalık taşıyıp taşımadıkları incelenerek kontrol altına alınmışlardır.

<sup>49</sup> BOA, ŞD, No: 2416/44, 8 Şevval 1295 [5 Ekim 1878].

<sup>50</sup> *Patent muamelesinin derûn-i sefinede icrâ olunmasını arzu eden kapûdan Kala-i Sultaniyeye vürûdunda sefinenin ön direğine iki metre tûlunda ve bir metre arzunda her sarı zemin üzerine on santimetre genişlikte olmak ve köşelerden beden ile birbirine mevâzı beş kırmızı şeridden mürekkebe olmuş bir sancak güşide ederek sefinesini n'ara karantinahanesine mümkün mertebeye yaklaştıracaktır*, BOA, İrade Sıhhiye (İ.SH), No: 1/15, 27 Zil-hâcce 1310 [12 Temmuz 1893].

<sup>51</sup> BOA, DH-MUİ, No: 60/53, 24 Muharrem 1328 [5 Şubat 1910].

alabiliyordu. Yolcuların sağlığına aykırı olmamak şartıyla ticari mal, eşya da nakledilmiştir<sup>52</sup>.

Beyrut'a giden gemilerdeki hacılar, şehrin tahaffuzhanesinde karantinaya alındıktan sonra diğer devletlere ait limanlara gidebilmişlerdir. Hacıların beraberinde getirdikleri elbise ve diğer eşyalar da sağlık kontrolüne tabi tutulmuştur. Bu tedbirlerin yapıldığı gemilere limanda sıhhiye patentı veya bu patente bağlı bir şehâdetnâme verilmiştir. Kaptan, her limanda sıhhiye memurlarının kontrolü altında gemiye yolcu, erzak, su, kömür alınmasından, yolcuların rahatına engel olmamak şartıyla ticari malları alıp yüklenmesinden sorumlu olmuştur. Sıhhiye memurları<sup>53</sup>, gemi kaptanları ve zabıtların malların yüklenmesi sırasında ihmalleri olursa mahalli hükümete durum şikâyet edilebilirdi. Eđer mahalli hükümet bu şikâyet karşısında ilgisiz davranırsa Sıhhiye Nezaretine başvurulmalıydı. Sıhhiye Müdüriyetinden gardiyan, hademe ve görevliler de hizmetlerini doğru olarak yapmazlarsa onlar da mahalli hükümet yetkililerine şikâyet edilebilirdi. Bundan da bir sonuç elde edilemezse Sıhhiye İdaresine durum bildirilebilirdi. Sıhhiye memurları, hacıların sağlık konularında eğer ihtiyaç duyarlarsa yabacı devletlerin konsoloslarına başvuruyorlardı<sup>54</sup>.

Mısır limanlarında huccac nakli sırasında yaşanan sorunlarda İdare-i Hidiviyyeye müracaat edilmiştir. Mısır sıhhiye memurları, yolcuların defterlerini inceledikten sonra, gemiden çıkan veya giren yolcuların isimlerini işaretliyordular. Memurlar, patentlere gemilerde ve iskelelerde meydana gelen bütün olayları kaydetmişlerdir. Patent gereğince gemilerin nizam ve hareketleri hakkında kontrollü davranılmasına dikkat edilmiştir. Cidde'de Ebu Said Tahaffuzhanesi, bütün sene açık kalmış ve sıhhi kontroller yapılmıştır.

<sup>52</sup> BOA, *DH.İD*, No: 53/10, 5 Zil-hicce 1328 [8 Aralık 1910].

<sup>53</sup> Tıp Fakültesi mezunlarının yanında sivil sağlıkçılar da donanmada tabip olarak kabul edilirdi. Donanmada tabip olmak isteyenler bir sınava tabi tutuluyorlardı. Sınava kabul edileceklerde aranılan şartlar; Osmanlı vatandaşı, Tıp eğitimi aldıklarına dair şehâdetnâme, 28 yaşını geçmemiş, Osmanlı Tıp Fakülteleri, sıhhiye müesseseleriyle hastanelerinde veya her hangi bir hastanede bir sene görev almış olmalıydı. Bir yıllık görevi sırasında hiçbir sorun yaşanmadığına dair hastane ser-tabibinin bir şehâdetnâmesine sahip olup sıhhiye dairesinin tıbbi muayene şubesinde sağlık kontrolü yapılarak sağlıklı ve bedenlen bahriyede hizmet etmeye elverişli olduğunu kanıtlamalıydı. Bu şartlara sahip olanlar Bahriye Merkez Hastanesinden teşkil edilecek bir imtihan heyeti huzurunda fenni tabâbet ile Fransız, Alman veya İngiliz lisanlarından birine yeteri kadar vakıf olduklarına dair imtihana tabi tutulmuşlardır. *Düstür, Altuncı Tertip, Sıhhiye-i Bahriye Nizâmnamesi*, No: 67, Matbaa-i Bahriye, 24 Zil-hicce 1332, 14 Zil-hicce 1331 [13 Kasım 1914, 14 Kasım 1913].

<sup>54</sup> BOA, *DH.İD*, No: 53/10, 5 Zil-hicce 1328 [8 Aralık 1910].

Ayrıca, buradaki tahaffuzhane senenin her zaman faaliyet gösteriyordu<sup>55</sup>. Kızıldeniz'in bir limanından diğer bir limana seyir eden gemilerde, Ebu Said tahaffuzhanesinde karantinaya tabi tutulmuşlardır. Doğrudan gelen gemiler ise Kamerun Limanına gitmek zorundalardı. Kızıldeniz'in Arap sahillerindeki diğer limanlarına kabul edilmiyorlardı. Gemiler, İngiltere'nin kontrolündeki Hindistan limanlarına ve belirli limanlara gelmeden önce Aden'e uğramalı, hükümetin verdiği kararlara, nizam ve kaidelere de uygun bir halde olmalıydı. Bu kurallara riayet edip etmedikleri incelenerek, Kızıldeniz'den Hindistan'ın sahiline çıkan gemiler kontrol altına alınıyordu<sup>56</sup>.

## 2. Huccac Gemilerinin Geri Dönüşlerinde Yapılan Kontroller

Hicaz'a deniz yoluyla giden hacılar sıhhiye tarafından iskele ve uygun mevkilerde muayene ediliyor, tedaviye muhtaç olanlar hastaneye gönderiliyordu. Hacılar, muayene sırasında sıhhiye tabibinin kontrolüne alınarak daha önceden hazırlanmış olunan odalara yerleştirilmişlerdir. Hacıların istirahatleri temin edildikten sonra tekrar muayeneleri yapılarak hasta olanlar hastaneye nakledilmişlerdir. Huccac gemileri, İstanbul'a geri dönüşlerinde yine sıhhiye tarafından kontrole tabi tutulmuşlardır. Hacıların, iskele ve limanlarda sıhhiye memurları tarafından muayeneleri yapılarak yolculuk sırasında yaşanan zorluklara ve sıkıntılara tahammül edemeyecek durumda olanlar hastaneye sevk edilmişlerdir. Bu gibi hastaların vapurlara alınmaması için sıhhiye memurları tarafından dikkatli bir inceleme yapılıyordu<sup>57</sup>. Hacılar, dört saat kadar devam eden sağlık kontrolüne tabi tutulduktan sonra limana girmelerine izin verilmiştir<sup>58</sup>.

Hacıları İstanbul'a getirecek olan vapurlar, sağlık kontrollerinin tamamlanmasına kadar liman dairesinden gönderilen bir sandal tarafından takip edilmişlerdir. Sağlık kontrolü bitene kadar başka kayık ve sandalların vapurlara yaklaşmasına izin verilmemiştir. Hacılar, dört saat kadar vapurda bekletilmelerine itiraz etseler de sağlık kontrolü için bunun zorunlu olduğu anlatılarak, gemiden çıkmalarına müsaade edilmemiştir. Sadece, yolcuların zorluk çekmemesi için sağlık kontrolünün hızlı yapılmasına çalışılmıştır. Bir

<sup>55</sup> BOA, *DH.MUI*, No: 60/53, 24 Muharrem 1328 [5 Şubat 1910].

<sup>56</sup> BOA, *DH.MUI*, No: 60/53, 24 Muharrem 1328 [5 Şubat 1910].

<sup>57</sup> Hicaz Sıhhiye İdaresi, Senevi Rapor, Muharremi: Hicaz Sıhhiye Müdür-i Umumi Doktor Kasım İzzeddin, Matbaa-i Amire, İstanbul 1330 [1912], s. 24.

<sup>58</sup> DMA, Mektubi (MKT), No: 334/57.

süre sonra, huccac gemileri için yapılan bu usulün posta vapurları için de uygulanması gerektiğine karar verilerek sağlık kontrolüne tabi tutulmaya başlamışlardır<sup>59</sup>.

### **Sonuç**

Dünyada yeni yolların keşfedilmesi ile Osmanlı Devleti'nin elindeki ipek ve baharat yolları önemini kaybetmiştir. Ancak, hacıların nakledilebilmesi için deniz taşımacılığı önemini muhafaza etmeye devam etmiştir. Gemilerle yapılan hac yolculuğu, kara yolculuğuna göre daha hızlı olup toplu taşımacılık yapılabildiğinden oldukça rağbet görmüştür. Gemilerde görevli asker ve memurların ihtiyaçları devlet hazinesinden karşılanmıştır. Hac yolculuğunda gemilerin hem askeri hem de sıhhi güvenliklerinin sağlanmasına dikkat edilmiştir. Ancak, huccac gemilerinde kalabalık ortamlardan kaynaklanan salgın hastalıklardan çok fazla hacı yollarda hayatını kaybetmiştir. 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra özellikle batı ülkelerinin sistemli sağlık hizmetleri verdiği görülmektedir. Avrupalı devletlerin, salgın hastalıkların yayılması tehlikesine karşı Osmanlı Devleti'ne müdahale etmeleri üzerine huccac gemileri limanlarda kontrol altına alınarak hacıların nakline dikkat edilmeye çalışılmıştır. Salgın hastalıkların yaşandığı yerlerden gelen hacılar, Hicaz'a geldiklerinde iskele ve limanlarda sıhhiye tarafından tek tek muayene olmuşlardır. Kolera, veba ve diğer salgın hastalıklara yakalanmış olanlar hemen kontrol altına alınmışlardır. Hacılar karantina altına alınarak sağlık kontrolleri yapılmıştır. Günümüzde hac yolculuğu ulaşım araçlarının gelişmesiyle birlikte birkaç saat süren bir yolculuktur. Osmanlı Devleti'nde ise hac yolculuğu ulaşım yollarının ve teknolojisinin yetersizliği sebebiyle oldukça zor şartlarda ve uzun bir sürede gerçekleştirilmiştir. Ancak, İslam dünyası için hac, sosyal ve zorunlu bir ibadet olduğundan bütün zorluklarına rağmen bu vazifeyi ifa edebilmek için Kâbe'ye akın etmeye devam etmişlerdir.

---

<sup>59</sup> DMA, *MKT*, No: 334/57, 1 Kanûn-i sâni, 1296 [13 Ocak 1881].

## KAYNAKÇA

### a. Arşiv Belgeleri

#### Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Babıali Evrak Odası (BEO), 3792/284371.

Cevdet Bahriye (C.BH), 2383.

Dâhiliye (DH), 75/1, Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD), 53/10, Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH.MUİ), 60/53, Dahiliye Nezareti Mektubi (DH.MKT), 2277/125, Dâhiliye Nezareti İdare-i Umumiye (DH.İ.UM), 3/94.

Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO), 66/1.

İrade Hususi (İ.HUS), 103/5, İrade Sıhhiye (İ.SH), 1/15.

Meclis-i Vükela (MV), 233/155-01-01, 233/155-02-01, 233/155-03-01.

Sadaret Mektubi Kalemî Umum Vilayet (A.MKT.UM), 162/63.

Şurayı Devlet (ŞD), 2416/44.

Yıldız Perakende Evrakı Elçilik ve Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA), 9/31-1-3.

#### Deniz Müzesi Arşivi (DMA)

Bahriye Nezareti (BN), 114/2705-15, 114/2705-8.

Mektubi (MKT), 334/57, 632/165, 632/184, 632/185.

### b. Resmi Yayınlar

Düstûr, Altıncı Tertip, *Sıhhiye-i Bahriye Nizâmnâmesi*, Numara: 67, Matbaa-i Bahriye, 24 Zil-hâcce 1332, 14 Zil-hâcce 1331.

Hicaz Sıhhiye Müdür-i Umumisi Doktor Kasım İzzeddin, *Hicaz Sıhhiye İdaresi*, Senevi Rapor, Matbaa-i Amire, İstanbul 1330.

### c. Kitaplar ve Kaynak Eserler

Faroqhi, Suraiya, *Hacılar ve Sultanlar, Osmanlı Öncesinde Hac (1517-1638)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.

Faroqhi, Suraiya, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu, Türk Vakfı Yurt Yayınları, 3. Baskı, İstanbul 2000.

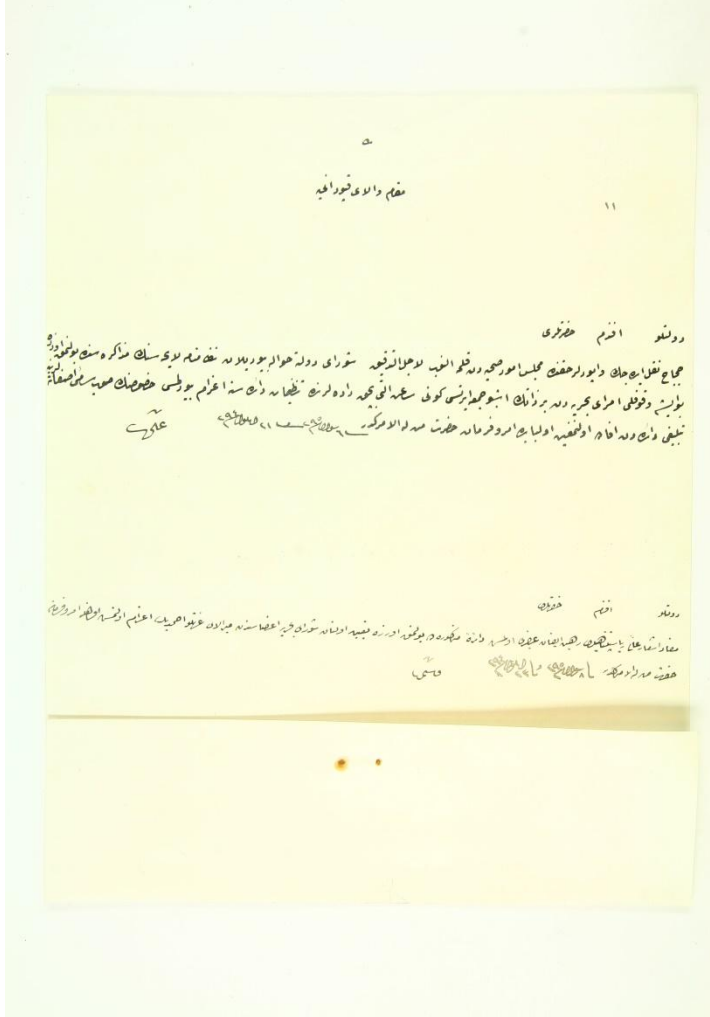
Kerrâre, Abbas, *Mekke-Medine Tarihi ve Hac*, (Çev.) Abdullah Öz İstanbul 1982.







## Osmanlı Devleti'nde Hacıların Gemilerle Nakledilmesi Sırasında Alınan Önlemler



Belge 3: BOA, Ş.D, 24/6.

Makam-ı Valayı Kapudaniye

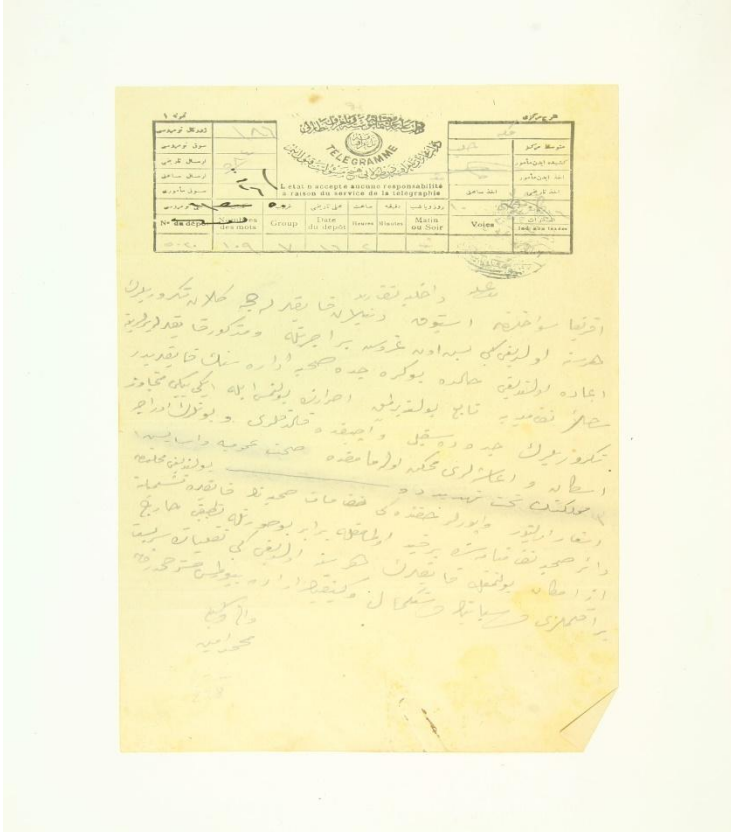
Devletlü Efendüm Hazretleri

Huccac nakl edecek vapurlar hakkında meclis-i umur sıhhiyeden kaleme alınub lieclil tedkik şura-yı devlete havale buyrulan nizamname layihasının müzakeresinde bulunmak üzere bu işe vukufli umera-yı bahriyeden bir zatın işbu cumaertesi günü saat altı buçuk raddelerinde






Derya Geçili



Belge 4: BOA, DH-İD, 20/53, 5 Zilhicce 1328.

Osmanlı Devleti'nde Hacıların Gemilerle Nakledilmesi Sırasında Alınan Önlemler

**TELEGRAMME**  **تلفرافنامه**

دولت علیہ شہانہ تلفراف ادارہ سی  
**ADMINISTRATION DES TELEGRAPHES DE L'EMPIRE OTTOMAN**  
L'Etat n'accepte aucune responsabilité à raison de service de la télégraphie  
دولت ہرگز ہر سبب سے ذمہ داری نہ قبول کرتی ہے

DISTRIBUTION DE LA RESPONSABILITÉ		RECEPTION	
نمبر ذمہ داری	تاریخ	تاریخ	نمبر ذمہ داری
1	2	3	4

De: \_\_\_\_\_ Pour: \_\_\_\_\_


N°: \_\_\_\_\_ Mots: \_\_\_\_\_

Voie: \_\_\_\_\_ Indica. Eventuelles: \_\_\_\_\_

دہلی

۱۹۰۱

DH SFR 459/L/1



**Belge 5:** BOA, DH.ŞFR, 459/1, 19 Kanun-i Sani 1330.