

OSMANLI İMPARATORLUĞUNUN HAC YOLLARININ GÜVENLİĞİ İÇİN ALDIĞI ÖNLEMLER (XX.Yüzyıl Başları)

Melek ÇOLAK*

ÖZET

Osmanlı İmparatorluğu İslam aleminin temsilcisi olarak hac yollarının güvenliğini sağlamaya büyük özen göstermiştir. XX. yüzyılın başlarında Arap yarımadasında otoritesi iyice zayıflamasına rağmen, hac kabilelerine saldıran bedevilere karşı aldığı önlemler veya dilencilikğin önlenmesi için sarf ettiği çabalar bunun göstergelerinden sadece birkaçıdır. Ayrıca Hicaz demiryolu politikası, Osmanlı otoritesini bu bölgede güçlendirmek gibi bir amaca yönelik olduğundan, bedevilerin etkisini kırıp hacıların güvenliğini sağlamak ile doğrudan ilişkili olmuştur.

Anahtar Kelimeler

Hac, Güvenlik, Bedevi, Dilenci.

I – Hac Yolları¹

Hac, Osmanlı Devleti için en önemli İslam gücü olmanın rolünü her yıl ifade etmenin aracı idi.¹ İslam ülkelerinden her yıl hac ibadetlerini yerine getirmek üzere Müslümanlar kabileler halinde Mekke'ye gelirlerdi.² Geleneksel ulaşım aracı, değişik yerlerden başlayan ve hepsi de Mekke'de son bulan, karadan hareket eden kervanlar şeklinde idi.³ Karayolundan Mekke'ye gelen hacı adaylarının izlediği yedi güzergah şöyle idi: Şam yolu, Mısır yolu, Aden yolu, Amman yolu, Lahsa yolu, Basra ve Bağdat yolu.

Osmanlı İmparatorluğunda her yıl devlet tarafından iki büyük mahmilin hacca gönderilmesi adetti.

* Yard. Doç. Dr., Muğla Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

¹ Andre Raymond, **Osmanlı Döneminde Arap Kentleri**, Çeviri: Ali Berktaş, 2.Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları 22, İstanbul, Ekim 2000, s.21 .

² Gülden Sarıyıldız, **Hicaz Karantina Teşkilatı (1895 – 1914)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1996, s.32.

³ Sinan Kunalalp, “*Osmanlı Yönetimindeki (1837 – 1911) Hicaz'da Hac ve Koler*”, Çeviren: Münir Atalar, **OTAM**, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, A.Ü. Basımevi, Ankara 1997, s498 .

Bunlar Şam'dan hareket eden Şam, Mısır'dan hareket eden Mısır mahmilleriydi. En büyük ve en önemli kabile Şam mahmili idi.⁴ Bu kervan, Osmanlıların resmi kervanıydı. Sultanların armağanlarını Kabe'ye taşımakta idi. İstanbul'dan , Anadoludan, Balkanlardan ve birkaç İranlının katılmasıyla Kafkaslardan gelen hacılar, sözü edilen yol boyunca yolculuk yapıyorlar, kırk beş günde Mekke'ye ulaşıyorlardı. Yol boyunca da su ve erzak bulunabilen otuz dört merkezde duruyorlardı. İranlı hacılar ise iki güzergah ile yolculuk yapıyorlardı. İlk kervanın başlangıç noktası Bağdat vilayetinde bulunan Meşhed – i Ali idi. Bu kervan sonra Chamar kabilesinin merkezi olan Hail' e ulaşıyor, El Süfeyna'yı geçerek El Kaar'da Şam kervanı ile birleşiyordu. Resmi İran kervanı Necd üzerinden yolculuk yapıyordu. 1870'li yıllardan itibaren İranlılar, Basra'dan Cidde'ye giden deve yolunu kullanmayı tercih etmeye başlamışlardır. Buharlı gemilerin ortaya çıkışı ve Süveyş Kanalı'nın açılışı ile kervanlar, İslam dünyasının kutsal yerlerine en önemli yolculuk aracı olmak şeklindeki önceliklerini yitirmişlerdir. Hacıları deniz yolu ile taşımak, Mısır ve İngiliz gemileri için çok karlı bir ticaret alanı oluşturmuştur. İlk buharlı gemiler Süveyş ile Mekke'nin limanı olan Cidde arasındaki yolculuklarına 1858'de başlamışlardır. Aynı zamanda Malezya takımadalarından yola çıkan hacılar, Süveyş'e deniz yolu ile ulaşıyor, burada Cidde'ye gitmek için gemi değiştiriyorlardı. Cidde aynı zamanda İngiliz yönetimi altında bulunan Kalküta ve Bombay'dan gemiye binmiş Müslümanların karaya çıktıkları limandı. Bu liman Maskat'tan, Basra Körfezinden, Afganistan ve Orta Asyadan gelen hacılar tarafından aynı şekilde kullanılmaktaydı. Süveyş'in yanı sıra Mısır sahilindeki Kusseir, Suakin ve Massawa; Kızıldeniz üzerindeki belli başlı yükleme limanlarını oluşturmakta idi. Cidde'nin güneyinde yedi günlük yürüyüş mesafesinde, küçük bir liman olan Gounfaudah, Habeşistan'lı ve Afrikalı hacılar için karaya çıkma konusunda başka bir alternatif oluşturmaktaydı. Bu hacılar indikten sonra, kuzeye doğru yollarına yaya olarak devam ediyorlardı.⁵ Hicaz demiryolunun açılması ise, hacıları Mekke'ye ulaştırma imkanı sağlayan bir güzergah olacaktı. 1911'de 83.000 hacı deniz yolu ile 12.000 hacı da tren ile yolculuk yapmıştı. Karayolunu kullanan hacıların sayısı ise önem taşımayacak bir düzeyde idi.⁶

On altıncı yüzyıldan beri hac kervanların Mekke' ye güven içinde gidip gelmelerinden, Osmanlı sultanları sorumlu idiler.⁷ Bu yüzden devlet,

⁴ Sarıyıldız, a.g.e., s.32 .

⁵ Kuneralp, a.g.m., s.498 – 500 .

⁶ A.g.m., s.499

⁷ Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, Ekim 2000, s.67 .

hac yollarının düzenlenmesi ve özellikle hacı adaylarının yol güvenliğinin sağlanması için büyük çabalar sarfetmiş⁸ haccı güvence altına almak kaygısını hep taşımışlardır.⁹

II- Hac Yollarının Güvenliği Ve Alınan Önlemler

A – Bedeviler ve Hac Yolları

Arabistan kuramsal olarak XVI. yüzyıldan beri Osmanlı İmparatorluğunu oluşturan ülkelerden biri olmasına rağmen, Osmanlılar hiçbir zaman Arabistan yarımadası üzerinde tam anlamıyla egemenlik kurabilmiş değillerdi. Çölün ağır koşullarına alışkın ve özgürlüklerine düşkün Arap kabilelerini denetim altında tutmak imkansızdı. Arap aşiretlerinden ne vergi ne de asker toplanabiliyordu.¹⁰

Arabistan I. Dünya Savaşı arifesinde duygu ve dil açısından bir birlik içerisinde olmakla birlikte siyasi yönden sadece gruplara ayrılmakla kalmamış, aynı zamanda birbirlerine muhalif kabileler arasında mücadele alanı haline de gelmiştir.¹¹ Devletin deyimi ile “*Şımarık göçebe Araplar*”, eskiden beri eşkıyalık yaparak geçinmekte, hac mevsimi hacıyı gasp ve yağma etmektedir. Hatta şehir dışında köylerde bahçe ve evlere saldırmaktadırlar.¹² Osmanlı yanlısı Arap düşünürü Şekip Arslan’ın İçişleri Bakanlığına yazdığı mektup, bu tür hareketlerin boyutlarını göstermektedir. Şekip Arslan mektubunda, Mekke’den Kahire’ye dönen müslüman hacıların Mekke – Medine arasındaki Araplar tarafından rahatsız edildiğini, Mekke – Medine arasındaki Arapların rahatsızlık ve yağmalarının önüne geçilmesini, Kahire istasyonundan veya Maan kazasından Akabe kazasına Hicaz hattından bir şube ayrılmasıyla sınır çizilmesini, Akabe ile Cidde arasında dört beş adet deniz vapuru tahsisıyla Müslüman hacıların mal ve canlarının korunmasını ve suretle hacı sayısının artacağını açıklamaktadır.¹³ 1909 yılında Hac yolu ile Hicaz yolundaki güvenliğin iyi olduğu ve hacıların endişe edecekleri bir durum olmadığı¹⁴ ve kabilelerin Medine’ye gidip

⁸ Sarıyıldız, s.39 .

⁹ Özyüksel, a.g.e., s.68, Raymond, s.21

¹⁰ Özyüksel, s.71

¹¹ Metin Hülagu, “*İngilizlerin Hicaz İsyanına Maddi Yardımları*” , OTAM, Ankara Üniversitesi, Osmanlı Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, A.Ü. Basımevi, Ankara 1995, s.139 .

¹² DH.MUİ, (Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Kalem), Dosya: 34 – 1, No:51, Lef : 7, 28 Ekim 1911

¹³ DH.KMS, (Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti), Dosya: 63, No:53, Lef : 3, 4 Aralık 1913.

¹⁴ DH.MUİ, Dosya : 25-1, No: 67, Lef : 2, 25 Ekim 1909

gelmeleri için gerek Cidde ve Mekke gerek Mekke ve Medine yollarının güvenli hale getirilmiş olduğu bildirilmesine rağmen,¹⁵ eşkıyalık olayları Osmanlı Devletini uzun süre uğraştırmıştır.¹⁶

Osmanlı Devleti Kahire ve Şam'dan başlayan yollar üzerinde kervanları koruyan karakol sistemini iyileştirmek ve gerekli su noktalarını sağlamak konusunda sürekli çaba sarfetmiştir.¹⁷ Cidde – Mekke, Mekke – Medine güzergahında zaptiye kuvvetleriyle hacıları bedevilerin saldırılarından korumaya çalışmıştır.¹⁸ Eşkıyanın yağma ve hücumları sonucu boşalan yerel yönetim hazinesine rağmen neferlerin maaşlarını ödemeye özen göstermiş¹⁹, hacı kabilelerine eşlik edecek askeri kuvveti sağlamaya çalışmıştır.²⁰ Gönderilen bu askerlerin harcamalarının binlerce lira zarara yol açması ve hazineye zarar vermesine rağmen güvenli bir şekilde yerlerine ulaşmaları ve önemli giysi ve eşyaların da hazineye fuzuli zarar vereceğinin düşünülmesine rağmen hacıların zarar görmesinin engellenmesi için, konunun önemi nedeniyle Cidde yolu ile Mekke'ye ulaşacak kuvvetleri taşıyan deve masraflarının indirilmesi için ferman gönderilmiştir.²¹ Hicaz Vilayeti Vekaletine gerekli önlemlerin alınması bildirilmiştir.²² Fakat mevcut jandarma kuvvetlerinin yetersizliği baştan beri sorun olmuştur.²³ Jandarmanın bütçe ile karşılaştırılan genel kuvvet miktarı özellikle süvari tertibi her vilayet için yetersizdir.²⁴ İçişleri Bakanlığından

Konyalı iki hacının Beyrut'yan Konya'daki akrabalarına çektikleri telgraf üzerine hacıların zorluklar ve güçlükler yüzünden gidememiş olduğu ve gidememelerinin sebebi anlaşılamamış olduğundan, hacıların isteklerine engel bir durum olup olmadığı Valilik tarafından İçişleri Bakanlığına sorulmakta, alınan cevapta güvenliğin iyi olduğu belirtilmektedir.

¹⁵ **DH.MUİ**, Dosya: 34-1, No: 51, Lef: 7, 10 Kasım 1909 .

¹⁶ **DH.MUİ**, Dosya : 34-1, No:51, Lef: 7, 28 Ekim 1911 ; Lef 13, 4 Mart 1912; **DH.KMS**, Dosya: 63, No: 53, Lef : 3, 4 Aralık 1913 .

¹⁷ Raymond, s.21 .

¹⁸ Sarıyıldız, s.38 .

¹⁹ **DH.MUİ**, Dosya : 34-1, No: 51, Lef: 2, 31 Ekim 1909 .

²⁰ **DH.MUİ**, Dosya: 22-2, No: 45, Lef: 6, 14 Kasım 1909; Dosya: 34-1, No: 6, Lef: 3, 12 Kasım 1909; Dosya: 34-1, No: 51, Lef: 3, 7 Aralık 1909 .

²¹ **DH.MUİ**, Dosya: 34-1, No: 6, Lef: 2, 31 Ekim 1909 .

²² **DH.MUİ**, Dosya: 34-1, No: 51, Lef: 7, 10 Kasım 1909 .

²³ **DH.MUİ**, Dosya: 34-1, No: 51, Lef: 7, 28 Ekim 1911; Dosya: 34-1, No: 6, Lef: 6, 12 Mart 1912; Dosya: 34-1, No:51, Lef: 13, 4 Mart 1912; Lef: 6, 25 Ekim 1911; **DH-İD**, (**Dahiliye Nezareti İdare Kısmı Evrakı**), Dosya: 69-2, No:13, Lef:4, 3 Mart 1912 .

²⁴ **DH.MUİ**, Dosya: 34-1, No:51, Lef:5, 18 Ekim 1911 .

vilayetlere gönderilen telgrafa göre jandarma kadrolarının henüz sağlanmasının yeterli derecede olmadığı, bir çok vilayetin eksikliğinin giderilemediği ve eksiği giderilse bile eşit derecede yeterli olmadığı açıklanmaktadır. Gene de Bakanlık her vilayetten jandarma miktarını ve eksikleri sormuştur.²⁵ Vilayetlerden gelen cevaplar pek iç açıcı değildir. İstekler jandarmanın eksikliğinden dolayı güvenliğinin sağlanmasında zorluk çekildiği ve sayının artırılması yönündendir.²⁶ Örneğin Diyarbakır vilayeti jandarma kadrosu yirmi dördü süvari olmak üzere 454 asker eksiktir. Vilayetin güvenliğini tamamıyla sağlamak için jandarmanın, vilayetin liva, kaza ve nahiyelerinde de artırılması gereklidir.²⁷ Ayrıca Midyat kazası dahilinde eskiden beri devam eden eşkıyalık edenler için bir yer olan ve Midyat yolu çevresinde bulunan mağaralar civarında hem takviye ile zaptına neden olmak hem de her sene kışlatmak için buraya getirilen hayvanlarının güvenliğini sağlamak için karakolhaneler yapılması önemli ve gerekli görülmektedir. Çölün dört noktasında yapılması gerekli olan karakolhanelere yerleştirilmek üzere kırk er piyade, seksen er süvari jandarma sağlanması gerekli görülmektedir.²⁸ Karakollarda buradaki er miktarını gösteren cetvelde yeniden karakol yapılmasına ve bu karakollara alınacak kuvvete ne kadar ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır.²⁹ Durum böyle iken, Hac bölgesinde de farklı değildir. Eşkıyalık yapan göçebe Arapların yakalanmamasının nedeni jandarma azlığı ve karakolsuzluktur. Nizamiye kıtası jandarma gibi kullanılmadığı ve bunlar karakollara dağıtılmış olduğundan, asıl görevlerini yapmamaktadırlar. Örneğin Suriye’de Nizamiye zabıtine ihtiyaç duyulmaktadır.³⁰

Medine Şehri Muhafaza ve Kumandanı Erkan-ı Harbiye Miralay tarafından, Jandarma Genel Kumandanına yazılan 27 Kasım 1911 tarihli tahriratta durum şöyledir:

Jandarma merkezindeki hazır kuvveti değil, taburun genel kuvvetinin Medine’ye getirilmesi ve merkezine verilmiş olsa bile yetmeyeceği açıktır. Beldenin güvenliği ve idaresi için taburun hazır kuvvetine 415 kuvvet eklenmesiyle taburun toplam kuvveti 725 olacaktır ki

²⁵ **DH.MUİ**, Dosya34-1, No: 51, Lef: 6, 25 Ekim 1911

²⁶ **DH.İD**, Dosya 69-2, No: 13, Lef: 4, 3 Mart 1912; Lef: 2, 2 Kasım 1911; **DH.MUİ**, Dosya: 34-1, No:6, Lef: 10, 13 Kasım 1911; Dosya: 34-1, No:51, Lef: 9, 13 Kasım 1911; Lef: 10, 13 Aralık 1911 .

²⁷ **DH.İD**, Dosya 69-2, No: 13, Lef: 2, 2 Kasım 1911 .

²⁸ **DH.İD**, Dosya 69-2, No: 13, Lef: 4, 3 Mart 1912; Lef: 3, 6 Şubat 1912 .

²⁹ **DH.MUİ**, Dosya34-1, No: 51, Lef: 8, 3 Kasım 1911; **DH.İD**, Dosya 69-2, No: 13, Lef: 5, 13 Mart 1912

³⁰ **DH.MUİ**, Dosya34-1, No: 51, Lef: 7, 28 Ekim 1911 .

bunlardan 300'ü süvari, 425'i piyade olması gerekmektedir. Bununla beraber jandarmaya kayıt olunacaklara gelince; Hicazda bulunanların hizmet ve güvenlik görevinden başka yerlere tahsisi olmayıp, sağlık ve yaşam yönünden ayrıca dikkat edilmesi gerekmektedir. Yaz aylarında havanın ısınması nedeniyle görev yapılması zorlaşmaktadır. Bundan dolayı ikinci sınıf ve hatta birinci sınıf jandarma kaydına istekli yoktur. Ayrıca bölüklerin maaşları azdır.³¹ Hac mevsiminde güvenliğin sağlanması jandarma kuvvetinin artırılmasına bağlıdır.³² Ayrıca karakollar inşası ve asker maaşlarının iyileştirilmesi³³, ikinci sınıf jandarma maaşlarına bir misli zam yapılması gerekmektedir.³⁴

Harbiye Nezareti ise halkın jandarma kaydına ilgi göstermemesinin her tarafta bilinen durumlardan dolayı olduğunu, fakat Medine'de İslam alemi üzerinde etkisi olması nedeniyle daha çok dikkat çektiğini, buranın jandarma miktarının artırılmasının bütçeyle gösterilmiş olan jandarma sınırlarına tecavüz olacağından ve jandarma erleri maaşlarının bütçe kanunu ile belirlenmiş olduğundan bildirilen ücreti kabul etmemekte; askerin artırılmasından önce hazır olan mevcudun tamamlanması yani halkın jandarmaya kayıt olmaya rağbet ettirilmesi ve jandarma olarak görev yapanların istifa etmelerinin önüne geçilmesini istemektedir.³⁵ İçişleri Bakanlığı da jandarma maaşlarının arttırılması gerekliliği ve Medine şehrinin korunmasını Jandarma Komutanlığına bildirmiştir.³⁶

Osmanlı Devleti bedevilerin saldırılarını, askeri önlemlerle engelleyemeyince³⁷, hacı kabilelerine saldırılarını engellemek amacıyla yolları üzerinde bulunan bazı kabilelere de *urban suresi* adıyla her yıl belirli bir miktar para ile zahire vermiştir. Bu para kabilelerin hac kabilelerini yağmalamamaları ve hac yolunun güvenliğini sağlamaları için gönderilmiştir. Devlet, geleneklere uyarak maliyenin en bunalımlı dönemleri dahil olmak üzere, her sene kutsal kentlere surreyi düzenli olarak yollamayı ihmal etmemiştir.³⁸

³¹ DH.MUİ, Dosya34-1, No: 6 , Lef: 5, 27 Kasım 1911 .

³² DH.MUİ, Dosya34-1, No: 6 , Lef: 5, 27 Kasım 1911; Dosya34-1, No: 51, Lef: 11, 15 Ocak 1912; Lef: 12, 3 Şubat 1912 .

³³ DH.MUİ, Dosya34-1, No: 51, Lef: 11, 15 Ocak 1912 .

³⁴ DH.MUİ, Dosya34-1, No: 51, Lef: 13, 4 Mart 1912 .

³⁵ DH.MUİ, Dosya34-1, No: 51, Lef: 14, 9 Mart 1912 .

³⁶ DH.MUİ, Dosya34-1, No: 6, Lef: 6, 12 Mart 1912; No:51, Lef:15, 18 Mart 1912

³⁷ Özyüksel,s.66

³⁸ Özyüksel, s.45 - 46 .

Hicaz demir yolunun yapılış amaçlarından biri de buna yöneliktir. Yani hacılara büyük kolaylık ve rahatlık sağlayacak olması³⁹, bölgede Osmanlı otoritesinin artmasıyla bedevi aşiretlerinin denetim altına alınarak hac kervanlarını yağmalamalarının engellenebileceği idi.⁴⁰ Böylece sefer süresi çok kısılacak, iklim koşullarına ve coğrafi yapıya bağlı ağır koşullar ortadan kalkacak, bedevilerin saldırılarına karşı güvenlik sağlanmış olacaktır.⁴¹ Hicaz demiryolunun açılmasına rağmen hacıların çektikleri sıkıntı ve tehlikeler bütünüyle ortadan kaldırılamamıştır.⁴² Bedevi Kabileleri Hicaz demiryoluna karşı birlikte direnmeye başlamışlardır. Bedevi direnişinin bu düzeye çıkması, öncelikle ekonomik kaygılara dayanıyordu. Hicaz demiryolu ulaşımına açılırsa bütün gelir kaynaklarını kaybedeceklerinden korkuyorlardı.⁴³ Hacılara deve kiralayarak ve yiyecek içecek gibi çeşitli gereksinimleri sağlayarak önemli bir gelir elde ediyorlardı. Ekonomik nedenlerin yanı sıra bedeviler bölgedeki demiryolunun Osmanlı egemenliğini güçlendireceğini görüyorlardı. Bölgelerinde devlet otoritesinin güçlenmesi askerlik, vergi gibi yeni yükümlülükler getirilebilir, alışık oldukları başına buyruk yaşam tarzına son verebilirdi.⁴⁴ Bu yüzden bedevi saldırıları ve sabotajları 1909 yılında artarak devam etmiştir.⁴⁵ 1910'da Hicaz demiryolundaki bir istasyonu yerle bir etmişlerdir.⁴⁶ Şekip Arslan İçişleri Bakanlığı Müsteşarı Ali Münif beye yazdığı mektupta önlem olarak bu saldırılara karşı hacıların güvenliği için Hicaz hattının uzatılması zorunluluğunu dile getirmiştir.⁴⁷

B- Dilencilik ve Önlenmesi :

Hac döneminde her sene Afrika'dan gelen binlerce fakir, hactan sonra memleketlerine dönmeyip etrafa dağılarak dilencilik etmekte, bunların her yıl sayısı artmaktadır. Bu kişiler tuvalet ihtiyaçlarını bile nezaketsizce geceleri sokak aralarında ve Kabe etrafında toprak üzerinde gidermektedirler. Böyle bir durumda aralarında çıkan bazı hastalıklar genel

³⁹ Sarıyıldız, s.129 - 129

⁴⁰ Özyüksel, s.264 .

⁴¹ Sarıyıldız, s.129 .

⁴² Özyüksel, s.229 .

⁴³ Özyüksel, s.186; Hasan Kayalı, Jön Türkler ve Araplar, Osmanlılık, Erken Arap Milliyetçiliği ve İslamcılık (1908- 1918), Çeviren: Türkan Yöney, Tarih Vakfı Yurt Yayınları 61, Ağustos 1998, s.122

⁴⁴ Özyüksel, s.270 .

⁴⁵ Özyüksel, s.194 .

⁴⁶ Kayalı, a.g.e., s.122 .

⁴⁷ DH.KMS, Dosya: 63, No:53, Lef: 2, 30 Kasım 1913 .

sağlığını tehdit etmektedir.⁴⁸ Bu konuda Valilik dilencilik amacıyla gelen ve fakir durumda oldukları anlaşılan bu tür kişilerin Hicaz sahillerine çıkmalarının önlenmesi için yapılacak olanları İçişleri Bakanlığına sormuştur.⁴⁹ İçişleri Bakanlığı ise fakirlerin Hicaz sahiline çıkmalarının yasaklanmasının caiz olmayacağını, bunlar hacca geldiklerinde dilencilğe devam ederlerse dilencilüğün yasaklanması kanunu gereğince memleketlerine gönderilmesi gerektiğinden ona göre işlem yapılmasını istemiştir.⁵⁰ Bu tür hacıların çoğu pasaportsuz gelmektedir.⁵¹ Yaptıklarından dolayı bunların memleketlerine geri gönderilmeleri için girişimlerde bulunulmuş fakat pasaportsuz olduklarından dolayı konsolosluklarca memleketlerine dönmelerine gereken önem verilmemiştir. Böyle kişileri devletin geri göndermesi hazineye bir yük getirmiştir. Her ne taraftan gelirse gelsin Hicaz sahiline çıkacak olan kişilerin, Osmanlı devletinin her tarafında olduğu gibi teskere ve pasaport getirmeleri pasaport kanunu gereğince. Bu kanun gereğince Hicaz Valiliğinin, Hicaza gelecek olanların pasaport getirmedikleri halde, Hicaz'a girmelerine izin verilmemesi; bu gibilerin bağlı oldukları devlet konsolosluğu tarafından kimlik ve bağlılıklarının onaylanması gibi önerilere ve dilencilerin yarattığı ortamdan şikayet ettiğine bakılırsa bu tür olayların devam ettiği söylenebilir.⁵²

ABSTRACT

As a representative of the islamic world the Ottoman Empire gave great emphasis on securing the pilgrimage routes. At the beginnigs of 20 th century, although its authority weakend in the Arabian peninsula , the measura taken againts the attacks of Bedevis on pilgrimage excusions and the efforts to prevent begging are several examples of proving this phenomenon. Also since the policy of Hicaz railway Project aimed at strengthening the Ottoman authority in this region, this is connected to maintain protection of pilgrims by breaking apart the influence of Bedevis.

Keywords

Pilgrimage, Security, Bedevi, Beggar.

⁴⁸ DH.MUI, Dosya: 22-2, No: 45, Lef: 2, 10 Mart 1909, Lef: 5, 12 Ağustos 1909 .

⁴⁹ DH.MUI, Dosya: 22-2, No: 45, Lef: 2, 10 Mart 1909 .

⁵⁰ DH.MUI, Dosya: 22-2, No: 45, Lef: 3, 10 Nisan 1909 .

⁵¹ DH.KMS, Dosya: 63, No:53, Lef: 1, 27 Ekim 1909 .

⁵² DH.MUI, Dosya: 22-2, No: 45, Lef: 5, 12 Ağustos 1909 .