

**II. ABDÜLHAMİT DÖNEMİNDE  
KONYA VE KENTİN YAPISAL DEĞİŞİMİ**

**EMRAH YILMAZ**

**(Yüksek Lisans Tezi)**

**Eskişehir, 2015**

## **II. ABDÜLHAMİT DÖNEMİNDE KONYA VE KENTİN YAPISAL DEĞİŞİMİ**

**EMRAH YILMAZ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Tarih Anabilim Dalı**

**Danışman: Yrd. Doç. Dr. Sedat BİNGÖL**

**Eskişehir**

**Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Haziran, 2015**

Bu Tez Çalışması BAP Komisyonunca kabul edilen 1403E061 nolu proje kapsamında desteklenmiştir.

## JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Emrah YILMAZ'ın "II. Abdülhamit Döneminde Konya ve Kentin Yapısal Değişimi" başlıklı tezi 29 Haziran 2015 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca toplanan Tarih Anabilim Dalında, yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Yrd.Doç.Dr.Sedat BİNGÖL

Üye : Doç.Dr.Ayla EFE

Üye : Doç.Dr.Hayrettin PINAR

Prof.Dr.Kemal YILDIRIM  
Anadolu Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü



## Yüksek Lisans Tez Özü

### **II. ABDÜLHAMİT DÖNEMİNDE KONYA VE KENTİN YAPISAL DEĞİŞİMİ**

**Emrah YILMAZ**

**Tarih Anabilim Dalı**

**Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Haziran 2015**

**Danışman: Yrd. Doç. Dr. Sedat BİNGÖL**

Konya'nın 19. yüzyıldaki değişimini konu edindiğimiz çalışmamızda öncelikle kentin II. Abdülhamit dönemindeki genel yapısını açıklamaya çalıştık. Bu amaca ulaşmak için de Konya'nın II. Abdülhamit dönemi, tarım, sanayi, ticaret ve nüfus gibi özelliklerini açıklamaya çalıştık. Bir kırılma noktası olarak gördüğümüz, Anadolu – Bağdat Demiryolu hattının Konya'ya ulaşmasıyla kent yapısında birtakım değişimlerin yaşandığı anlaşılmaktadır. Eskişehir – Konya Demiryolu hattının inşasından önce daha geleneksel bir yapıya sahip olan kentte, demiryolunun gelişiyle birlikte bu geleneksel yapı kırılmaya başlanmış, daha önce var olmayan birtakım mekânlar ortaya çıkmıştır. Bu tür yeni mekânların ve demiryolunun varlığı kentte kültürel bir dışa açılımı getirdiği gibi nüfus hareketliliğine de sebep olmuş ve Konya kent merkezi daha modern bir yapıya sahip olmaya başlamıştır. Konya Demiryollarının Konya'ya gelişiyle birlikte, daha önceden asgari düzeyde gerçekleştirilen tahıl sevkiyatı artış göstermiş ve Konya başkent İstanbul'un tahıl ihtiyacı kısmen karşılamaya başlamıştır. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Konya'da tarımsal üretimi, ürün çeşitliliğini ve ekilebilir alanları arttırmak için giriştiği ve gerçekleştirdiği Konya Ovası Sulama Projesi, Konya ve çevresini Osmanlı İmparatorluğu'nun tarımsal kalkınmadaki öncü yerlerinden biri haline getirmiştir.

Demiryollarının, birçok yerde olduğu gibi Konya'da da gelişime hız kazandırdığı ve kentte önemli değişimlerin yaşandığını söyleyebiliriz.

**Anahtar Kelimeler:** II. Abdülhamit, Anadolu – Bağdat Demiryolu, Anadolu Demiryolu Şirketi, Konya Demiryolları

## Abstract

### **KONYA IN THE PERIOD OF SULTAN ABDÜLHAMİT II. AND THE STRUCTURAL CHANGE OF THE CITY**

**Emrah Yılmaz**

**Department of History**

**Anadolu University Institute of Social Sciences, June 2015**

**Advisor: Assist. Professor Doctor Sedat BİNGÖL**

In our work, in which we treated the change of Konya in the 19th. century, we first explained the general structure of the city in the period of Abdülhamit II. In order to do so, we explained Konya's characteristics like agriculture, industry, commerce and population in the period of Abdülhamit II. It's seen that the reaching of the Anatolia-Baghdad railway line, which we see as a breaking point, brought changes to the structure of the city. In the city, which had a traditional structure before the building of the Eskişehir-Konya railway line, this traditional structure broke with the arrival of the railway and some new localities, which didn't exist before showed up. The existence of this kind of new localities and of the railway brought an opening to abroad and caused a population movement and the city center of Konya started to have a more modern structure. With the arrival of the Konya Railways to Konya, the cereals transport, which was minimal before, showed an increase and Konya began to meet the the cereal demand of the capital Istanbul. The Konya plain irrigation project, started and realized by the Anatolia Railways Company in order to increase the variousity of products and the arable lands, made Konya and its surroundings one of the pioneer places of development of the Ottoman Empire. We can say, that the railway, as in many other cities, sped up the progress in Konya and brought big changes to the city.

**Keywords:** Abdülhamit II., Anatolia-Baghdad Railway, Anatolia Railways Company, Konya Railways

## **Etik İlke Ve Kurallara Uygunluk Beyannamesi**

Bu tez / proje çalışmasının bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmanın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumunda bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi, bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan bilimsel intihal tespit programıyla tarandığını ve hiçbir şekilde intihal içermediğini beyan ederim.

Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Emrah YILMAZ

## Önsöz

Bu araştırmanın gerçekleştirilmesi sürecinde benden desteklerini esirgemeyen ve her zaman her koşulda yanımda olan sevgili annem Şehnaz YILMAZ ve sevgili babam Bilal YILMAZ'a, en içten dileklerle teşekkür ederim. Ayrıca, bu araştırmanın gerçekleştirilmesi aşamasında bana samimi ve içten bir şekilde yol gösteren, yapıcı eleştirilerde bulunan ve destekleyen sayın danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Sedat BİNGÖL'e katkılarından dolayı minnettarım. Tez çalışmamın çeşitli aşamalarında fikir alışverişinde bulunduğum sayın Doç. Dr. Ayla EFE'ye, tez döneminde gösterdiği anlayış ve hoşgörü için bölüm başkanımız sayın Doç. Dr. Hakan SİVAS'a, birlikte aynı mekânı paylaştığım sevgili mesai arkadaşlarım Araş. Gör. Ömer OBUZ'a, ve Araş. Gör. Onur GEZER'e teşekkür ederim.

## İçindekiler

### Sayfa

Jüri ve Enstitü Onayı.....	ii
Öz.....	iii
Abstract.....	iv
Etik İlke ve Kurallara Uygunluk Beyannamesi.....	v
Önsöz.....	vi
Özgeçmiş.....	vii
Tablo Listesi.....	xi
KısaltmalarListesi.....	xiii
Giriş.....	1

## Birinci Bölüm

### Tarihsel Süreç İçerisinde Konya

1. Eski Çağ Konya Tarihi Ve Kentin İsmi.....	5
2. Anadolu Selçuklu Döneminde Konya.....	8
3. Karamanoğulları – Osmanlı Mücadelesi ve Konya.....	13
4. 15. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Kadar Konya.....	14
4.1.Konya'nın İdari Yapısı.....	14
4.1.Konya'nın Nüfusu( 16 -18 YY).....	16
5. 19. Yüzyılda Konya.....	19
5.1.Konya'nın İdari Yapısı.....	19
5.2. Konya'nın Siyasi Tarihinden Bir Kesit: Konya Meydan Muharebes.....	21
5.3.Konya'nın Fiziki Görünümü.....	23



## İkinci Bölüm

### II. Abdülhamit Döneminde Konya

1. 19. Yüzyılda Osmanlı Tarım ve Ekonomisinin Genel Özellikleri.....	26
2. II.Abdülhamit Döneminde Konya’da Tarım ve Tarımsal Gelişmeler.....	29
2.1.Konya’da Yaşanan Kuraklıklar.....	31
2.2. Konya Numune Tarlası.....	36
2.3. Konya Buğday Pazarı.....	39
2.4. Konya’da Kullanılan Zirai Aletler.....	41
3. II. Abdülhamit Döneminde Konya’da Sanayi ve Sanayi Ürünleri.....	45
3.1.Konya Sanayi Mektebi.....	48
3.2. Güherçile Fabrikası.....	52
3.3. Konya’da Halıcılık .....	54
3.3.1. 1901 Tarihli Konya Halı ve Kilim Sergisi.....	57
4. II. Abdülhamit Döneminde Konya’da Nüfus Ve Hane Sayısı.....	63
5. II.Abdülhamit Döneminde Konya’da Ticaret Ve Gelir – Giderler.....	68

## Üçüncü Bölüm

### Anadolu – Bağdat Demiryolu’nun Konya’ya Gelişi ve Kente Etkileri

1. Osmanlı İmparatorluğu’nda İlk Demiryolu Teşebbüsü ve Anadolu Coğrafyasındaki Demiryolları.....	74
1.1. İzmir – Aydın Demiryolu Hattı.....	75
1.2.İzmir – Kasaba Demiryolu Hattı.....	76
1.3. Anadolu Demiryolu Hattı.....	79
2. Konya Demiryolu Hattı İmtiyazı ve Yabancı Devletlerin İmtiyaz Mücadelesi.....	84
2.1.Konya Demiryolu İmtiyaz Sözleşmesi .....	86
2.2. Konya Demiryollarının İnşası.....	89
2.3. Konya Demiryolu – Afyon Karahisar Demiryolu İltisak Hattı.....	92
2.4. Konya Demiryollarının Tarımsal Üretime Etkisi.....	94
2.5. Konya Demiryolları ve Konya Tahılının Sevki.....	97
2.5.1. Konya Demiryollarının Ücret (Navlun) Politikası.....	100

<b>2.6. Konya Demiryollarının Toplumsal Değişime Etkisi.....</b>	<b>103</b>
<b>2.7. Konya Demiryollarının Kültürel Değişime Etkisi.....</b>	<b>105</b>
<b>3. Konya Demiryolları ve Konya Ovası Sulama Projesi.....</b>	<b>108</b>
<b>3.1. Konya Ovası Sulama Projesi Öncesi Girişimler.....</b>	<b>108</b>
<b>3.2. Konya Ovası Sulama Projesinin İhale Süreci ve Projenin Yapımı.....</b>	<b>110</b>
<b>3.3. Konya Ovası Sulama Projesi ve Konya'ya Etkileri.....</b>	<b>113</b>
<b>Sonuç .....</b>	<b>116</b>
<b>Ekler Listesi.....</b>	<b>120</b>
<b>Kaynakça.....</b>	<b>141</b>

## Tablolar Listesi

### Sayfa

<b>Tablo 1. 1700 – 1800 Yılları Arasında Konya’da İkamet Eden Gayri Müslim Nüfusun İkamet Ettiği Mahalleler Ve Hane Sayıları .....</b>	<b>19</b>
<b>Tablo 2. 1876 Yılında Konya’da Yetişen Tarım Ürünleri.....</b>	<b>29</b>
<b>Tablo 3. 1899 Yılında Konya’da Yetişen Tarım Ürünleri .....</b>	<b>30</b>
<b>Tablo 4. 1892 Yılında Konya Merkezi İle Kazalarında Elde Edilen Ürün Miktarları (Ölçü Birimi İstanbul Kilesi).....</b>	<b>30</b>
<b>Tablo 5. Konya’da Halı Üretimi Yapan Önemli Merkezler .....</b>	<b>55</b>
<b>Tablo 6. 1900’lü Yılların Başında Konya ve Çevresinde Tezgâh Sayıları.....</b>	<b>56</b>
<b>Tablo 7. Vital Cünet’e Göre 1890’ların Başında Konya Merkez Kazasının Nüfusu.....</b>	<b>65</b>
<b>Tablo 8. Konya’nın 1899 Yılı Gelir ve Giderleri.....</b>	<b>71</b>
<b>Tablo 9. Konya Demiryolu Güzergâhında Yer Alan Akşehir, Ilgın ve Konya Kazalarının Gelirleri.....</b>	<b>94</b>
<b>Tablo 10. Konya Demiryolu Güzergâhı Üzerinde Yer Almayan Beyşehir, Seydişehir, Bozkır, Karaman, Ereğli, Karapınar ve Koçhisar Kazalarının Gelirleri.....</b>	<b>95</b>
<b>Tablo 11. Eskişehir – Konya Demiryolu Hattında 1896 – 1907 Yılları Arasında Tahıl Nakliyatı.....</b>	<b>95</b>

<b>Tablo 12. Konya Ovası Sulama Projesi Hak Ediş Raporlarının Numara – Tarihi</b>	
<b>İle Ara ve Toplam Ödemeler Listesi .....</b>	<b>112</b>

## Kısaltmalar Listesi

**Bas. Haz:** Basıma Hazırlayan

**BEO:** Bâb- 1 Ali Evrak Odası

**Bkz:** Bakınız

**BOA:** Başbakanlık Osmanlı Arşivi

**CCFC:** Revue Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople

**Çev:** Çeviren

**Der:** Derleyen

**DH. İD:** Dâhiliye Nezareti İdari Kısım

**DH. MKT:** Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemî

**Ed:** Editör

**H:** Hicri

**Haz:** Hazırlayan

**İ. HUS:** İradeler Hususi Evrak

**JCCC:** Le Journal De La Chambre De Commerce De Constantinople

**KVS:** Konya Vilayet Salnamesi

**MF. MKT:** Maarif Nezareti Mektubi Kalemî

**OTAM:** Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi

**PRK. EŞA:** Perakende Evrakı, Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik

**PRK. HH:** Perakende Evrakı, Hazine-i Hassa

**PRK. TNF:** Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia Nezareti

**PRK. UM:** Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrirâtı

**R:** Rumi

**s:** Sayfa

**S.Ü.** Selçuk Üniversitesi

**ŞD:** Şûra-yı Devlet

**Y:** Yıldız

**Y. A. RES:** Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı

**Yay. Haz:** Yayına Hazırlayan

## Giriş

II. Abdülhamit dönemi (1876–1909), Osmanlı coğrafyasında bir yenileşme, sanayileşme ve kalkınma dönemidir. Abdülhamit'in 33 yıllık iktidarında imparatorluk birçok açıdan gelişme göstermiştir. Osmanlı İmparatorluğu bu dönemde Batılı devletlere karşı denge politikası gütmüştür ki, Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'yla ilişkileri de böyle bir tarihsel süreç içerisinde gelişmiş ve Almanya bundan faydalanarak Osmanlı İmparatorluğunda önemli siyasi ve ekonomik nüfuz elde etmiştir.

Çalışmamızın önemli bir sorunsalını, Anadolu – Bağdat Demiryolu hattının Orta Anadolu coğrafyasına gelişi ve bunun yerel düzeyde - Konya'da - nasıl bir etkiye sahip olduğu oluşturmaktadır. Demiryolları, bütün dünyada olduğu gibi Anadolu coğrafyasını da birçok açıdan etkilemiştir. Bu ulaşım aracının gelmesiyle Orta Doğu, o günün koşullarında emperyalist Batılı devletlerin dikkatlerini üzerine çekerek, bir rekabet alanı haline gelmiştir. Osmanlı İmparatorluğunun Anadolu topraklarında, 19. yüzyılın son çeyreğine kadar çok az miktarda demiryolu inşa edilebilmiştir. Bu demiryolları üzerinde ise bir İngiliz hegemonyası söz konusuydu. İngiltere, bu hegemonyasını ticari anlamda önemli gördüğü yerleri demir raylarla birbirine bağlayarak sağlamaktaydı. Bunun en iyi örneğini, Batı Anadolu'da görmekteyiz ki İzmir – Aydın demiryolu böyle bir düşüncenin eseridir. 19. yüzyıl içerisinde Almanya, özellikle 1870'den sonra, gecikmeli de olsa dünyanın paylaşılması konusunda İngiltere ile rekabet etmeye başlamıştır. Bu yüzden ki Almanya, ekonomik, askeri ve stratejik çıkarları gereği Osmanlı Devleti'ne ilgi göstermeye başlamıştır. Bu ilginin doğal sonucu olarak da 1888 yılından itibaren Osmanlı devletinden demiryolları ile ilgili imtiyazlar almaya başlamıştır.

Almanya'nın bu konuda ilk teşebbüsleri, Haydarpaşa – İzmit hattının imtiyazını elde etmesiyle başlamış ve bu hat daha sonraları önce Eskişehir'e, daha sonra Ankara'ya kadar uzatılmıştır. Deutsche Bank'ın önderliğinde İzmit – Ankara Demiryolu hattının inşasını hızlı bir şekilde tamamlayan Anadolu Demiryolu Şirketi bundan böyle Anadolu merkez platosunda önemli demiryolu hatları döşeme girişimlerinde bulunmuştu. II. Abdülhamit, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne İzmit – Ankara hattının hızlı bir şekilde tamamlanmasının memnuniyet ifadesi ve dönemin siyasi konjonktüründen dolayı Eskişehir- Konya Demiryolu hattının yapım ve işletme imtiyazını 15 Şubat 1893 tarihinde vermiştir.

Her ne kadar İngiltere, Fransa ve Rusya gibi devletler, söz konusu imtiyaz sözleşmesine karşı çıkmış olsalar da Almanya'nın izlediği dış politika İngiltere'yi, Almanya'nın Anadolu coğrafyasında demiryolu hatları inşa ve işletmesine karşı olan politikasından vazgeçirdi. Aynı dönemde Konya'ya kadar inşa edilecek bir demiryolu hattına karşı olan Fransa'ya da birtakım ekonomik imtiyazlar verilmiş ve Fransa'nın Eskişehir – Konya Demiryolu hattına karşı olan tutumu değişmiştir.

1893 yılında verilen imtiyaz sözleşmesinden sonra 1894 yılında Eskişehir – Konya Demiryolu hattının inşa faaliyetleri başlamıştır. Demiryolu yapım çalışmaları hızlı bir şekilde ilerlemiş ve 1896 yılında demiryolu Konya'ya ulaşmıştır. Araştırmamızda, önemli bir değişim ve dönüşüm noktası olarak gördüğümüz demiryolu hattının Konya'ya ulaştırılmasının, kentte ne tür değişiklikler getirdiği ve ne tür gelişmelerin yaşanmasına vesile olduğu üzerinde durduk.

II. Abdülhamit döneminde Konya ve kentin yapısal değişimi adlı çalışmamızda Konya Vilayeti'nin merkez sancağı olan Konya'nın demiryolları ile birlikte geçirdiği değişimi anlayabilmek için öncelikle birinci bölümde tarihsel sürekliliği sağlayabilmek adına Konya'nın eski çağlardan 19. yüzyıla kadar olan tarihsel sürecini ana hatlarıyla açıklamaya çalıştık. Yine aynı bölümde, Konya'nın 19. yüzyıldaki fiziksel görünümünü anlayabilmek için bu dönemde Konya'yı ziyaret etmiş yabancı seyyahların verdiği bilgiler ışığında Konya'yı tasvir ettik.

İkinci bölümde, II. Abdülhamit Konya'sında tarım, sanayi, ticaret, nüfus ve hane sayıları gibi istatistiki verilerden yola çıkarak II. Abdülhamit'in saltanatının ilk yıllarından 20. yüzyılın ilk yıllarına kadar Konya'daki gelişmeleri açıkladık. Bundan dolayı, ikinci bölümü çeşitli alt başlıklara ayırarak incelemeyi daha yararlı gördük. Tarımsal gelişmelerden bahsederken, 19. yüzyılda Konya'da yetişen tarım ürünleri, 19. yüzyılın son çeyreğinde yaşanan kuraklıklar, Konya Numune tarlası, Konya Buğday Pazarı ve Konya'da kullanılan zirai aletler bağlamında tarım sektörünü ve Konya'daki tarımsal gelişmeleri açıklamaya çalıştık. İkinci bölümde ayrıca, Konya'da üretilen sanayi mamullerinin neler olduğu, Konya Sanayi Mektebi, Konya Güherçile Fabrikası, Konya halıcılığının gelişimini ve 1901 tarihli Konya Halı ve Kilim Sergisini incelemeye çalıştık. Konunun alt başlıklarından da anlaşılacağı üzere II. Abdülhamit döneminde



Konya’da var olan kurumları ve bunların ne tür faaliyetlerde bulunduğu ve kente olan katkılarını tespiti yöneldik.

Ayrıca, 19. yüzyıl Konya kent tarihi için önemli olan nüfus, hane sayıları ile ticaret ve gelir – giderleri de karşılaştırmalı olarak ikinci bölümde açıklanmaya çalışılmıştır.

Konya’da sosyo – kültürel ve ekonomik değişimin yaşandığını ise araştırmamızın temel noktası olarak gördüğümüz üçüncü bölümde açıklamaya çaba harcadık. Üçüncü bölüm Anadolu – Bağdat Demiryolu’nun Konya’ya gelişi ve kente olan etkisi ismini taşıdığından öncelikle demiryollarının Osmanlı İmparatorluğu’nun Anadolu coğrafyasında nasıl bir süreçten geçtiği ve ilk demiryolları teşebbüsleri ele alındı.

Bu çerçevede Osmanlı İmparatorluğu’nda ilk demiryolları teşebbüsü olarak İngilizlerin Mısır’daki girişimi ele alındı. İngiltere’nin 19. yüzyıldaki dış politikasının bir gereği olarak inşa edilen İskenderiye – Kahire hattından sonra İngiliz müteşebbisler yatırım alanı olarak Batı Anadolu’yu görmüşlerdir. Bundan dolayı da İzmir – Aydın Demiryolları inşa edilmişti. Çalışmamızda demiryolları kilit bir öneme sahip olduğundan İzmir – Aydın, İzmir – Kasaba Demiryolları da ana hatları ve Konya Demiryolları ile olan ilişkisi bağlamında ele alınmıştır. Ayrıca, Eskişehir – Konya Demiryolu yapımını üstlenen ve işleten Anadolu Demiryolları’na da konunun bütünlüğü içerisinde yer verilmiştir. Konya Demiryolları imtiyaz sözleşmesi ve büyük güçlerin bu imtiyaz sözleşmesini elde etmek için verdikleri mücadele ile Eskişehir – Konya demiryolu hattının inşası da üçüncü bölümde incelenen diğer konuları teşkil etmektedir.

Konya Demiryollarının, Konya’da özellikle tarımsal meta üretimi üzerindeki etkisi, tarım ürünlerinin sevki ve bu ürünlerin farklı ücret tarifeleriyle nakledilmelerinin ne gibi sonuçlar doğurduğunu da incelemeye çalıştık. Bu nokta itibarıyla Konya’nın özellikle demiryolu geldikten sonra İstanbul başta olmak üzere İzmir ve Afyon gibi merkezlere tahıl ve birtakım diğer emtia ihraç ettiğini, Konya demiryolları ile birlikte İstanbul’un tahıl tedarikçisi olmasını ve Konya tahılının İstanbul halkının un ve ekmek ihtiyacını kısmen karşıladığını da inceledik.

Anadolu Demiryolları Şirketi’nin Konya’da tarımsal meta üretimini, ürün çeşitliliğini ve ekilebilir alanları arttırmak için giriştiği Konya Ovası Sulama Projesi, sulama projesi öncesi girişimler, projenin ihale ve yapım süreci ve Konya Ovası Sulama Projesi’nin

Konya kentine etkileri gibi alt başlıklarla incelenmiştir. 1913 yılında bitirilen Konya Ovası Sulama Projesi, dünyadaki siyasi ortamın giderek kızışması sonucu meydana gelen I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde bitirildiği için istenilen sonucu verip vermediği üzerinde de durulmuştur.

Araştırmamızın içeriğini bu şekilde geliştirirken karşılaştığımız bazı sınırlamalardan da bahsetmemiz gerekir. Bu sınırlamaların başında mekânsal alan gelmektedir. Araştırmamızı Konya kent merkezi ile sınırlı tutarken, bazı durumlarda bunun dışına da çıkmıştır. Konya Ovası Sulama Projesi gibi geniş kapsamlı bir olay ve bunun dolaylı ve dolaysız sonuçlarını incelemek gerekliliği nedeniyle mekân olarak Konya kent merkezinin dışına da çıkmıştır. Söz konusu proje gereği ovada gösterilen yapım faaliyetleri, sulama projesinin uygulamaları ve beklenen etkileri incelenmiştir. Bahsedilen çerçevede araştırmanın mekânı oluşturulmuştur.

Diğer bir sınırlama ise zaman açısından olmuştur. Araştırmamız II. Abdülhamit döneminde Konya ve kentin değişimi olunca doğal olarak 33 yıllık uzun bir iktidar süresinin ele alındı. Bu tarihsel süreçte, belli yıllardan örneklem seçimi yapıp, karşılaştırmalar yoluyla birtakım verilerin açıklanması ve bunların yorumlanması yoluna gidilmiştir. Yılların seçiminde, belli bir periyodik bir yaklaşım gösterilmemekle beraber belli bir süre aralığına dikkat edilmiş, art arda gelen yılların seçilmemesine gayret edilmiştir.

Araştırmamızda, başta Başbakanlık Osmanlı Arşivi olmak üzere, İstanbul Fransız Ticaret Odası Aylık Dergisi (Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople), İstanbul Ticaret Odası Gazetesi ( Le Journal de la Chambre de Commerce de Constantinople), Konya Vilayet Salnameleri gibi birincil el kaynaklar kullanılmıştır. Ayrıca belirtmek gerekir ki Konya ve kent tarihi hakkında oldukça zengin sayılabilecek bir literatür mevcuttur. Bu zengin literatür de çalışmamızda kullanılmıştır.

## Birinci Bölüm

### Tarihsel Süreç İçerisinde Konya

#### 1. Eski Çağ Konya Tarihi ve Kentin İsmi

Konya ve çevresi tarih öncesi devirlerde bile önemli merkezler arasında kabul edilir. Konya – Ereğli arasında günümüzden yaklaşık 23.000 – 17.000 yıl önce yüksekliği 1004 - 1012 metre arasında değişen, uzunluğu 100 km. 'ye varan ve derinliği 15 metreyi aşan bir göl bulunmaktaydı. Daha sonraları bu göl kurumaya başlamışsa da günümüzden yaklaşık 12.000 – 11.000 yıl önce tekrar yükselmeye başlamış, ancak daha sonra bu göl çekilmeye başlamıştır. Çekilmeye başladığı sıralarda çevresinde de yerleşimler oluşmaya başlamıştır.<sup>1</sup> Konya'nın yerlileri – ki bunlar Konya'nın doğusunda yer alan İsmil Kasabası sakinleridir – Konya'nın bir zamanlar deniz olduğunu sözlü olarak ifade etmişlerdir. Bu da bize Konya ile ilgili olarak süregelen Konya'nın bir zamanlar deniz ya da göl olduğu söyleminin kuşaktan kuşağa aktarıldığını göstermektedir.<sup>2</sup>

Konya'nın güneyinde bulunan Çatalhöyük Neolitik çağın önemli kent yerleşim yerlerinden biri olarak kabul edilmekte ve ortaya çıkan bulgular insanlık tarihi için önemli bilgiler ihtiva etmektedir. Çatalhöyük'le beraber Burdur yakınlarındaki Hacılar, Anadolu'nun en eski kent yerleşimleri olarak bilinmektedir. Çatalhöyükte'ki yerleşimde evler, avlu etrafında kümelenmişti ve bu evlerin bloklar halinde olduğu yine bu blokların dar, fakat düzenli sokaklarla birbirinden ayrıldığı bilinmektedir. Sözü edilen evlerin duvarlarının kerpiçten yapılmış olması ve üstlerinin düz dam biçiminde olması da Anadolu'da binlerce yıllık bir geleneği göstermesi açısından dikkat çekicidir.<sup>3</sup>

Konya'nın bulunduğu coğrafya, - İç Anadolu Bölgesi'nin büyük bir kısmı gibi - uzun süre Hititlerin hâkimiyeti altında kalmış, daha sonra bu bölgenin egemenliği Frikyalılara geçmiştir.<sup>4</sup> Konya, bir süre de Lidya hâkimiyeti altında kaldıktan sonra MÖ IV. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Anadolu'nun büyük kısmıyla beraber İran tarafından istila

---

<sup>1</sup> H. Bahar vd.( 1996). *Eskiçağ Konya araştırmaları I*. İstanbul: Yayınevi yok, s.14.

<sup>2</sup> F.W. Hasluck (1929). *Christianity and Islam under the Sultans*. (Ed. By.Margaret M.Hasluck), Vol.II, Oxford: At the Clarendon Press, s. 366.

<sup>3</sup> M. Tuncel (1981). Tarih boyunca Türkiye'de kent kuruluşları. *Doğumunun 100. yılında Atatürk'e armağan*. İstanbul: İ.Ü Edebiyat Fakültesi, s. 309 – 313.

<sup>4</sup> B. Darkot (1997). Konya. *İslam Ansiklopedisi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Yayınları, C.6, s.842.

edilmiş ve bu bölge imparatorluğa bağlı bir straplık içinde kalmıştır. Lidya Strapı ve II. Darius'un oğlu olan Kurus'un isyanı sırasında "On Binler" ile beraber Konya'dan geçen Xenophon, Konya'yı Friky'a'nın en doğusundaki şehir olarak gösterirse de daha sonraki kaynaklarda Likaonya bölgesi içerisinde gösterilmiştir. Büyük İskender, MÖ IV. yüzyılın ikinci yarısında bu bölgedeki İran hâkimiyetine son vermiş, İskender'in ölümü üzerine Konya bölgesi, Selekilere daha sonra da Bergama krallarının egemenliğine geçmiştir. Bergama kralı III. Attalos'un vefatından sonra, Konya ve çevresi bütün toprakları ile Roma İmparatorluğu tarafından ilhak edilmiştir.<sup>5</sup>

Konya, Hristiyanlık tarihinde de önemli bir yer tutar. Konya ve çevresi, Roma döneminde önem kazanmış buna binaen çok sayıda Yahudi ve Rum'u kendisine çekmiştir. St. Paul, Hristiyanlığı yaymak için Kapadokya'ya gezisi sırasında Konya'ya uğramış ve bu esnada Konya'da bulunan yabancı ve putperestleri dine – Hristiyanlığa - davet etmiştir. Havarilerin hayat hikâyelerine göre, Yahudilerin çıkardığı bir ayaklanma sonucu Pisidya'nın Antiochus şehrinden kovulan St. Paul ve Barnabas (Barnabe), Konya'ya çekilmişler ve burada halkın diliyle – bu dil yerli Rumların konuştuğu Grekçedir - dinlerini telkin etmeye çalışmışlardır. St. Paul ve Barnabas'ın dinlerini telkin etme görevi Likaonya'nın (Lycaonie) diğer şehirlerinde de devam etmiştir. İlk kilise tarihinde önemli bir yer tutan bu olay, Konya'ya çok sayıda Hristiyan'ın gelmesi ile sonuçlanmıştır.<sup>6</sup> Konya, bu Hristiyanlık döneminde patriklik merkezi durumuna gelmiş; bundan dolayı da kent, Likaonya'da bulunan yaklaşık on dört büyük şehre hâkim olmuştur. Günümüzde Hristiyanlık dönemine ait Konya'da herhangi bir yapıya ve esere rastlanmaz. Şehrin tarihi yapıları daha çok Selçuklu döneminden - XIII. yüzyıldan- kalan eser ve yapılardan oluşmaktadır.<sup>7</sup>

Kadim bir tarihe sahip olan Konya'nın, ismi günümüze kadar pek de değişmeden gelmiştir. Kent ismi, hem batı kaynaklarında hem de doğu kaynaklarında geçmektedir. Bozulmaya uğramadan muhafaza edilmiş olan İconium adı, bu şehrin kuruluşuna ait

---

<sup>5</sup> Darkot, (1997). s. 842.

<sup>6</sup> C. Texier (2002). *Küçük Asya, coğrafyası, tarihi ve arkeolojisi*. C.3, (Çev: Ali Suat), Yay. Haz. Kazım Yaşar Koprıman, Musa Yıldız. Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, s. 309; B. Horvath (1997). *Anadolu 1913*. (çev: Tarık Demirkan), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 11; Konya'nın Hristiyanlık tarihindeki yeri için özellikle şu esere bakılabilir; W.M. Ramsay (1907). *The Cities of St. Paul their Influence on his life and thought*, Oxford: The Dale Memorial Lectures in Mansfield College, s. 317 – 382 (IV. Bölüm).

<sup>7</sup> Texier, (2002). s.312.

mitolojik dönemlerine işaret eder.<sup>8</sup> Iconium tasvir ya da kutsal tasvir anlamına gelen İkon sözcüğüne bağlanmaktadır. Kente bu adın verilmesiyle ilgili söylenceler çeşitlilik göstermekle beraber, bunlardan önemli olanı: kente musallat olan ejderi (Gorgo) öldürerek kenti kurtaran Persus'a şükran ifadesi olarak dikilen bir taş ve bunun üzerinde bulunan tasvirden söz edendir. Öte yandan Kentte basılmış sikkelerin üstündeki Perseus ve Gorgo (ejder) resimleri bu söylenceyi doğrulamaktadır.<sup>9</sup>

Iconium adı, Roma döneminin ilk yıllarında aynı isimle, İmparator Cladius döneminde ( MS 41 – 54) imparatorun kendi adını kente vermesi üzerine Claudiconium olmuştur. Kentin ismi daha sonraları da birtakım değişikliklere uğramıştır. İmparator Hadrianus döneminde ( MS 117 – 138) Roma kolonisi haline gelen kent, “Colonia Selie Adrina Augusta İconium” sanıyla anılmaya başlanmıştır. Bizans kaynaklarında “Tokonion” biçimini alan kentın adı, Haçlı kaynaklarında Yconium, Conium, Stancona; diğer yabancı kaynaklarda ise Conia, Cogne, Cogna, Konieh, Konia olarak geçmektedir. Araplar ise kente Kuniya demişlerdi. Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde de kullanılan Konya adı, günümüze dek değişmeden gelmiştir.<sup>10</sup> Konya ismiyle ilgili başka görüşler de ortaya atılmış ve çeşitli şekillerde tartışılmıştır. Bu görüşlerin temelinde, Konya isminin Frig dilindeki Kawania sözcüğünden türediği şeklinde görüş yatmaktadır.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Texier, (2002). s.309.

<sup>9</sup> *Yurt Ansiklopedisi* (1983). Konya, C.7, İstanbul: Anadolu Yayıncılık, s.5116; M. Önder (1989). *Anadolu Kentleri*. Yayın yeri yok: Milliyet Yayınları, s. 323 - 324. Önder, kente musallat olmuş canavarın, adını Medüz olarak verir. Persus'u tanrı Zeus'un kahraman oğlu olarak yorumlayan Önder, Persus'un kenti Medüz canavarından kurtardığı için kent halkı Persus'un (perse'nin) bir heykelini kent meydanına diktiğinde bahseder. Bundan sonrada kentın adı, heykel ya da put demek olan İkonium olmuş demektir.

<sup>10</sup> *Yurt Ansiklopedisi* (1983). s. 5116; H. Aytekin (1994). *İz Bırakan 100 Ünlü Konya Valisi*. Konya: Ülku Basımevi, s.17.

<sup>11</sup> Bkz. T. Baykara (1985). *Türkiye Selçukluları Devrinde Konya*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, s.15.

## 2. Anadolu Selçuklu Döneminde Konya

Anadolu Selçuklu Devleti, Konya'nın siyasi, ekonomik ve kültürel hayatında önemli bir süreci teşkil etmektedir. Bilindiği üzere Konya, Anadolu Selçuklu Devleti'ne başkentlik yapmıştır ki, bu durum bugün bile Konya halkı tarafından çeşitli şekillerde ifade edilmektedir. Anadolu Selçuklu Devleti, 11. Yüzyılda Anadolu'ya akın eden Türk boyları tarafından kurulan bir devlettir, ilk kurucu sultan, I. Rukneddin Süleyman Şah'tır. I. Rukneddin Süleyman Şah (1075 – 1086), Selçuk'un oğlu Arslan Yabgu'nun torunu ve Kutalmış'ın oğludur.<sup>12</sup> Kutalmış oğulları, öncelikle Anadolu coğrafyasında Fırat boylarına ve Urfa civarına yerleşmişler ve bu dönemde Selçuklu hükümdarı Melikşah'a karşı mücadeleye girişmişlerdir. Bu nedendir ki, Melikşah'a karşı Şii Mısır Halifesiyle bağlantı kurmuşlar ancak bu teşebbüslerinde muvaffak olamamışlardır.<sup>13</sup>

Bu dönemde Anadolu içlerine doğru akımlar yapılmıştır.<sup>14</sup> Süleyman Şah'ın devlet merkezi olarak İznik'i seçtiği bilinen bir gerçek olmakla birlikte, bazı tarihçiler tarafından İznik'ten önce Konya'nın başkent (payitaht) yapıldığı dile getirilmektedir. Ancak bu yanlış tahminlere dayanan bir görüştür. İznik'in 1075 yılında fethedilmesi ve Anadolu Selçuklu Devleti'nin bağımsızlığını ilan etmesinin ardından İznik devletin ilk başkenti olmuştu.<sup>15</sup> Süleyman Şah, devletin bağımsızlığını ilan ettikten sonra, Bizans'ın içinde bulunduğu saltanat kavgalarından da faydalanarak, bölgede durumunu güçlendirdi.<sup>16</sup>

Süleyman Şah, 1086 yılında Halep'i kuşattığı zaman Melikşah tarafından üzerine gönderilen orduya yenilerek, hayatını kaybetti. Ölümünden sonra tahta oğlu I. Kılıç Arslan geçti. I. Kılıç Arslan dönemi, Anadolu Selçuklu Devleti'nin kısa sürede toparlandığı ve 11. yüzyılın sonlarında meydana gelen Haçlı Seferlerine karşı önemli rol oynadığı bir süreçti. 1096 yılındaki ilk Haçlı Seferinde İstanbul'a gelen Haçlı birliklerini, Selçuklu kuvvetleri İzmit'e varmadan yok etmişlerdi. Ancak öncü kuvvet niteliğindeki bu orduyu yenilgiye uğratan Selçuklu Ordusu, bu öncülerini izleyen düzenli

---

<sup>12</sup> Bkz. O. Turan (1993). *Selçuklular Zamanında Türkiye*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları, s.45. Anadolu Selçuklu Devleti'nin kuruluşu ile ilgili aynı eserin özellikle 45 – 82 sayfalarına bakılabilir.

<sup>13</sup> Turan, (1993). s. 50.

<sup>14</sup> İ. H. Konyalı (1964). *Abideleri ve Kitabeleri ile Konya Tarihi*. Konya: Yeni Kitap Basımevi, s.39.

<sup>15</sup> Turan, (1993). s.54 – 56. Konya'nın ilk payitaht (başkent) olduğu görüşü de çeşitli yazarlar tarafından dile getirilmektedir. Bkz. Konyalı (1964). s.41.

<sup>16</sup> *Yurt Ansiklopedisi* (1983). s.5123.

Haçlı Orduları karşısında tutunamamışlar ve 1097 yılında İznik Haçlıların eline geçmişti.

I.Kılıç Arslan, İznik'in Haçlı kuvvetlerinin eline geçmesiyle beraber, düşman kuvvetlerini Eskişehir yöresinde karşılamak amacıyla, Anadolu içlerine çekilmişti. Bu bölgede de Haçlı kuvvetlerine karşı koyamayan I. Kılıç Arslan, ikinci kez olarak geri çekilmek zorunda kalmıştı. Bunun üzerine Haçlı kuvvetleri de Bizanslılarla birlikte, Konya üzerine yürümüşlerdi.<sup>17</sup> I. Kılıç Arslan'ın kuvvetleri önce Akşehir ve sonra da Konya'yı boşaltmışlardı. Amacı Haçlıları aç ve susuz bırakmak olan bu girişim I. Kılıç Arslan'ın bütün çabalarına rağmen sonuçsuz kalmıştı. Haçlılar bu sırada ilerlemelerine devam etmiş ve Ereğli onların eline geçmişti. Bu ilk Haçlı birlikleri önce Suriye'ye daha sonra Kudüs'e kadar gitmişler ve orada bir krallık kurmuşlardı.<sup>18</sup>

Anadolu Selçuklu Devleti de bu ilk Haçlı fırtınasını geçirdikten sonra, Konya'yı kendine merkez edinmiş ve devletin çöküşüne kadar da başkent olarak kalmıştır. Bu dönemde Anadolu Selçuklu Devleti'nin, Haçlı kuvvetlerine karşı verdiği mücadele Anadolu coğrafyası için kilit bir rol oynamıştır.<sup>19</sup>

Konya'nın Anadolu Selçuklu Başkenti olmasında, merkezi durumu - ki bu stratejik önemi bugün için de kentin gelişmesinde önemli bir faktör olarak devam etmektedir - kadar kısmen de civarının (Lykaonia) nadir görülen doğal güzelliğinin etkili olduğu söylenebilir.<sup>20</sup> Bunların yanında, bölgenin yani Konya ve İç Anadolu Bölgesinin tabii şartlarının Türklerin yaşayabilecekleri koşullara uygun olması, dört tarafının açık ve geniş sahra olması ve yayla mıntıkasının da yakın olması önemli bir faktördür.

Ayrıca, Selçuklu döneminde rağbet gören İç Anadolu Bölgesi'ndeki – Konya, Aksaray, Karaman/Larende –kentlerinin doğal ve topoğrafik özelliklerinin birbirlerine benzemesi de burasının neden başkent olarak seçildiğini gösterir.<sup>21</sup> Anadolu Selçukluları Konya'yı merkez yaptıktan sonra özellikle Sultan Mesud ( 1116 – 1155) ve II. Kılıç Arslan ( 1155 – 1192) dönemlerinde, daha güçlü bir yapıya kavuşmuşlardı. Bu dönemde diğer Türk

---

<sup>17</sup> *Yurt Ansiklopedisi* (1983). s.5123 – 5124; Konyalı (1964). s.48.

<sup>18</sup> M. Önder (1971). *Mevlana Şehri Konya*. Ankara: Konya Turizm Derneği Yayını, s.19.

<sup>19</sup> Önder (1971). s.19; J. M. Kinneir (1818). *Journey through Asia Minor, Armenia and Koordistan in the years 1813 and 1814*. London. s. 217'de, Konya'nın (Rum) Selçuklu sultanları tarafından 1099 yılında başkent olarak seçildiği ifade eder.

<sup>20</sup> W.M. Ramsay (1961). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*. ( çev: Mihri Pektaş), İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, s.366.

<sup>21</sup> Baykara (1985). s.26.

beylerini itaate almış ve Bizans karşı saldırısını da durdurmuşlardı. Üççeyrek yüzyıl devam eden bu hâkimiyet devletin kökleşmesine neden olmuştur.

Bununla beraber bu dönemde II. Kılıç Arslan ülkenin doğusuna önem vermiş ve bunun bir sonucu da önemli bir yerleşim merkezi olan Aksaray ortaya çıkmıştır. Yine II. Kılıç Arslan döneminde, Konya etrafında önemli bir yol şebekesi ortaya çıkmıştı. Bu yol şebekesi, üzerinde yolcuların hem barınmalarını sağlayacak hem de korunmasına yardımcı olacak yarı han, yarı karakol mahiyetinde “Ribatlar” yapılmaya başlanmıştı. II. Kılıç Arslan’ın, inşa ettirip, önem attığı Aksaray kent yolu üzerinde de bir ribat inşa edilmiş ve bu şekilde Konya’nın etrafında önemli bir ulaşım ağının oluşmasına olumlu bir katkıda bulunulmuştur.<sup>22</sup>

II. Kılıç Arslan, daha sonra hükümdarlığını on iki oğlu<sup>23</sup> arasında paylaşmış ve bunlardan oğlu I. Keyhüsrev’e Konya düşmüştür. I. Keyhüsrev’in kardeşi Rükneddin Süleyman 1196’da kardeşine karşı gelmiş ve 4 ay boyunca da şehri (Konya’yı) kuşatmıştır. Bu kuşatmanın sonucunda, Keyhüsrev maiyeti ile birlikte sürgüne gitmiştir. Keyhüsrev, sürgüne gittiğinde önce Ermeni Kralı Büyük Leo’dan, sonra da Bizans Sarayı’ndan sığınma talep etmiştir. Keyhüsrev’in Bizans’ın önde gelen devlet adamlarından Mafrezum Maurotzes’in kızıyla evlendiği ve Yunan kimliğini önemli derecede önemseyip- benimsediğinden ruhban sınıfı onun Hıristiyan olacağını düşünmüştür. Keyhüsrev, İstanbul’da iken halkının temsilcileri olan üç Türkmen beyi İstanbul’a giderek Keyhüsrev’in geri dönmesini istemişlerdi. Bu teklifi olumlu karşılayan Keyhüsrev, Konya’ya gitmişti.<sup>24</sup> Keyhüsrev’in daha sonra 1211’de meydana gelen Alaşehir Savaşı’nda şehit düşmüştür. Bu dönemde, ülkenin Bizans’la olan sınırında yarım yüzyılı aşan bir barış dönemi yaşanmıştır.<sup>25</sup>

Keyhüsrev’in oğulları döneminde, Selçuklu siyasi gücünün en yüksek seviyesine ulaştığı görülmektedir. I. İzzeddin Keykavus (1211- 1220) ve I. Alâeddin Keykubad (1220 – 1237) dönemlerinde ülkenin dış siyasi güvenliği sağlandığı için ülke içerisinde bilim, sanat ve diğer birçok alanda önemli gelişmeler yaşanmıştır. I. Alâeddin

---

<sup>22</sup> Baykara (1985). s.27.

<sup>23</sup> F. Sarre (1998). *Küçük Asya Seyahati 1895 Yazı*. (çev: Dârâ Çolakoğlu), İstanbul: Pera Yayıncılık, s. 48 – 49’da II. Kılıç Arslan’ın on iki oğlu arasında paylaşıldığını ifade ederken; Önder (1971). s.20’de II. Kılıç Arslan’ın tahtı / hükümdarlığını on bir oğlu arasında paylaştığını kaydeder.

<sup>24</sup> Sarre (1998). s. 48 - 49.

<sup>25</sup> Baykara (1985). s.29.



Keykubad, ilim ve sanatsever kişiliği ile tanınan bir hükümdardı. Onun döneminde Konya’da ve birçok Anadolu şehrinde mescitler, medreseler, hanlar, kervansaray, imaret ve türbeler yapılmıştır. Yine aynı dönemde beliren Moğol akınlarına karşı, başta Konya olmak üzere Sivas, Kayseri, Niğde, Karahisar, Alaiyye (Alanya), Antalya kaleleri yapılmış veya onarılmıştı. Yine I. Alâeddin döneminde, Beyşehir Gölü civarında bulunan Kubâdâbad, Kayseri yakınlarındaki Kubâdiye sarayları yapılmış ayrıca Konya’da mevcut olan II. Kılıç Arslan Köşk’ü de yeni baştan inşa edilmişti.<sup>26</sup>

Ayrıca bu dönemde, başta Şeyh Ömer Sühreverdi, Sultan’ül ülema Bahaddin Veled, oğlu Mevlana Celaleddin-i Rûmi ve Muhyiddin Arabî gibi büyük mutasavvıflar, düşünürler ve şairler Konya’ya gelmiş ve burada yakın ilgi görmüşlerdir. Bu dönemde Sultan’ül ülema Bahaddin Veled ve oğlu Mevlana Celaleddin Rumî’nin I. Alâeddin Keykubat ile yakın ilişkileri olmuştur.<sup>27</sup>

I. Alâeddin Keykubat döneminde, Konya’da bugün Konya Köşkü olarak bilinen ve 19. yüzyılın ilk çeyreğinde mevcut iken daha sonra harabe haline gelmiş güzide yapı, yeniden inşa edilmiştir. Harabe haline gelen yapıların olmasının yanında, en parlak çağ olan XIII – XIV. yüzyıla ait anıtlar, kente ayrı bir tarihsel kimlik vermektedirler. Bu yapıların varlığı, Selçukluların batıya doğru genişlemiş olan hâkimiyet alanları ile bu hâkimiyet sahasında önemli bir mevki işgal eden Konya’nın Selçuklu sanatının merkezi olmasını göstermesi açısından önemlidir.

I. Alâeddin Keykubad ismi Konya’da bugün dahi birçok yerde kendini muhafaza etmektedir. Bunlardan en dikkat çeken de kentin ortasında yer alan ve Alâeddin Tepesi olarak bilinen yükseltidir. Bu hisar tepesinde bugün dahi haşmetini korumakta olan Alâeddin Camii ile buna bağlı çeşitli yapılar bulunmaktadır.<sup>28</sup> İzzeddin Keykavus ve Alâeddin Keykubad dönemlerinde Antalya (1207 – 1216), Alaiyye ( 1223) ve Sinop (1214)’un fethi Selçuklu ülkesindeki iktisadi gelişmeyi de etkilemiş ve ticaretin

---

<sup>26</sup> Önder ( 1971). s.23.

<sup>27</sup> M. A. H. Gökmen (2014). Mevlana Celaleddin-i Rumî’nin Selçuklu Sultanları ile İlişkileri. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*. Sayı:36, s. 115 – 131. Bahaidin Veled’in ölümünden sonra, 24 – 25 yaşlarında bir genç olan Mevlana Celaleddin’in, Sultan I. Alâeddin Keykubad ile yakın bir irtibat söz konusu olmuştur. Bu irtibatı babası döneminde olduğu gibi Bedreddin Gühertaş sağlamıştır. Yine bu dönemde, Mevlana oğulları, Veled ve Alâeddin için büyük ihtimalle Halep’e gitmeden önce Bedreddin Gühertaş Afyonkarahisar kalesinde dizdar iken Sultan Alâeddin Keykubad’ın da katıldığı bir sunnet düğünü yapmıştır. Bkz. Gökmen (2014). s.123.

<sup>28</sup> F. Sarre ( 1989). *Konya Köşkü*. (çev: Şahabeddin Uzlu), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 1 – 5.

artmasına önemli katkıda bulunmuştur. II. Gıyaseddin Keyhüsrev dönemi (1237 – 1246), ülkenin önce iç daha sonra dış tehlikelerle mücadele etmek zorunda kaldığı bir dönemdir. Bu dönemde ortaya çıkan, Baba İshak isyanı bastırılmış ve kısmen de olsa ülkenin güvenliği sağlanmıştı. Ancak 1243'te Selçuklu ordusunun Moğollara yenilmesi ülkenin askeri gücünü kırmış ve ülke II. İzzeddin Keykavus'un bütün çabalarına rağmen, 1260'lardan sonra İlhanlı hâkimiyetine girmeye başlamıştır.<sup>29</sup>

Bu dönemde Selçuklu ülkesinin toprakları, İstanbul (Bizans) sınırına kadar Moğolların kesin kontrolü altına girmişti.<sup>30</sup> Daha sonra Pervane Muineddin Süleyman devrinde, İlhanlılarla işbirliği yapılarak ülke bir süre sükûnet içinde yaşayabilmişti<sup>31</sup> İlhanlılar, Anadolu coğrafyasında hâkim oldukları dönemde, istedikleri kişiyi tahta çıkarma ya da tahttan indirmeye muvaffak oldukları gibi, Anadolu coğrafyasında bulunan halkı da istedikleri gibi sömürme ve onlardan yararlanma hakkını da kendilerinde görmüşlerdir.<sup>32</sup>

İlhanlıların etkisi ve yönetimi altında Selçuklu ülkesi varlığını, 13. yüzyılın sonlarına kadar sürdürdü. Ancak bu dönemde İlhanlı idaresinin yönetimi altında bocalayan Selçuklu sultanlarının askeri güçleri bulunmadığından, Konya bu dönemde Ahi liderlerinin yönetimi altına girmişti. Karamanlılar, zaman zaman bu kontrolü kırma teşebbüslerinde bulunmuşlar ve kısmen bunda başarı da sağlamışlardır.

Konya'daki Selçuklu sülalesinin kesin hâkimiyeti, XIV. yüzyılın başlarında yok oldu.<sup>33</sup> Bununla birlikte bu süreç yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bu dönemde İlhanlı idaresi altında güçlenen beyler, bir süre sonra bağımsızlıklarını kazanmışlardır.<sup>34</sup> Anadolu Selçuklu Devleti'nin batı ucunda varlığını 1299'da kuran ve gelişen beyliklerden biri de Osmanlı Beyliği olmuştur. Osmanlı Beyliği hem manevi yapısı hem de teşkilat yapısı bakımından, Selçukluları birçok konuda örnek almışlardır.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup> Baykara (1985). s.29.

<sup>30</sup> N. Kaymaz (1970). *Pervana Mu'inü'd- din Süleyman*. Ankara: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınları 202, s.94.

<sup>31</sup> Kaymaz (1970). s. 97 – 127. Pervana Mu'inü'd-din Süleyman'ın devlet içinde hâkimiyet kurması ve bu doğrultuda giriştiği teşebbüsler için özellikle aynı eserin, III. bölümüne (s. 92 – 136) bakılabilir.

<sup>32</sup> Kaymaz (1970). s.107.

<sup>33</sup> Konyalı (1964).s. 50'de, Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılmasını 1307 olarak vermektedir. Anadolu Selçuklu Devleti'nin 1308 yılında yıkıldığını ileri süren görüşler için bkz. İ. Kafesoğlu (1992). *Selçuklu Tarihi*. İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, s. 69.

<sup>34</sup> Baykara (1985). s.30.

<sup>35</sup> Kafesoğlu (1992). s.70.

### 3. Karamanoğulları – Osmanlı Mücadelesi ve Konya

Konya, Osmanlı öncesi Karamanoğullarına ait önemli bir merkezdi. Konya, Selçuklu Devleti'nin dağılmasından sonra Karamanoğulları ile Osmanlı Devleti arasında önemli bir rekabetin yaşandığı bir bölge oldu. Osmanlı'nın İstanbul'u 1453 gibi daha erken bir tarihte almasına karşın, Konya Osmanlıların egemenliğine ancak daha sonraki on yıllarda geçmiştir.<sup>36</sup>

Osmanlı – Karaman mücadelesinin önemli kilometre taşlarından biri Tâceddin İbrahim Bey'in ölümü üzerine, Osmanlı nüfuzu ve koruması altında tahta Pir Ahmet'in oturması olmuştur.<sup>37</sup> Pir Ahmet'in Osmanlı'nın nüfuzu altında tahta oturması, bölgeyi kendi nüfuz bölgesi olarak gören Memlûklerin ve Fırat Vadisine doğru topraklarını genişletmek isteyen Akkoyunlu devletini telaşlandırmıştı. Fatih Sultan Mehmet, işbirliği yaptığı ve koruduğu - halasının oğlu- Pir Ahmet'i Memlûklere karşı korumak istemiştir. Pir Ahmet ise zamanla Osmanlı'nın gerçek niyetini anlamış ve Osmanlı nüfuz ve egemenliğinden kurtulmak için Memlûk ve Akkoyunlu Devleti ile işbirliği içinde bulunmuştur. Ayrıca, Osmanlı'nın düşmanı olan Venedik ile işbirliği yapmaktan ve Osmanlı'ya olan karşı duygularını ifade etmekten çekinmemiştir.<sup>38</sup>

Pir Ahmet ile Fatih Sultan Mehmet'in arası bir süre sonra bozulmuş ve Karamanoğulları beyliğine son vermek isteyen Fatih, bu amacını gerçekleştirmek amacıyla bir takım girişimlerde bulunmuş ve seferler tertiplemiştir. Osmanlı ordusu öncelikle 1468 yılının Nisan ayında önce Gevele (kalesi)'yi ardından ise Konya'yı almıştır. Buraya şehzade Mustafa tayin edilmişti.<sup>39</sup> Pir Ahmet, Osmanlılara karşı mücadelesine devam etmiş ve Toroslar bölgesindeki yerleri kendi idaresi altında tutmuştur. Karamanlı kuvvetlerinin karşı saldırıları sonucu da, Osmanlı'dan bazı yerleri geri alabilmeyi başaramışlardır. Ancak Osmanlı kuvvetleri, Akkoyunlu tehditini ortadan kaldırdıktan sonra, Karamanoğullarının elinde kalan dağlık bölgeler, Niğde ve Develi yöresiyle İç –il

---

<sup>36</sup>Horvath (1997).s. 11'de, İstanbul'u 1453'te fetheden Osmanlıların Konya'yı ancak 1466'da ele geçirebilmelerinin son derece ilginç bulduğunu ifade etmektedir. Ancak, Konya'nın tam olarak Osmanlı egemenliğine girmesi konusunda farklı görüşler bulunmaktadır.

<sup>37</sup> R. Boyacıoğlu (2001). *Karamanoğulları Tarihi*. Sivas: Yayınevi yok, s. 118; Şikârî (1946). *Karaman Oğulları Tarihi*. (Der. M. Mesud Koman), Konya: Yeni Kitap Basımevi, s. 192 – 208.

<sup>38</sup> Boyacıoğlu (2001). s.118.

<sup>39</sup> F. Sümer (2001). Karamanoğulları. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. C. 24, İstanbul: İSAM, s.458.

sahillerine yönelik Osmanlı seferi başarıyla sonuçlanmış ve Karamanoğulları Beyliği tam anlamıyla Osmanlı egemenliğine girmiştir.<sup>40</sup>

Osmanlı egemenliğini tanıyan Pir Ahmet'in kardeşi Kasım Bey, bir süre II. Bayezid'e tabi olarak Silifke'de yaşamış ve daha sonra 1483 yılında ölmüştür. Onun ölümü üzerine Karaman ileri gelenleri İbrahim Bey'in torunu Mahmut'u İç – İl'de bey yapmışlarsa da Osmanlı – Memlük savaşında Memlüklerden yana tavır alması nedeniyle üzerine kuvvet gönderilmiş ve Mahmut Bey Halep'e kaçmıştır (1487).<sup>41</sup> Karamanoğullarının ortadan kaldırılması ile burası bir eyalet haline getirilmiş ve tahrire tabi tutulmuştur. Tahrire tabi tutulan Karamanoğulları sipahileri, gelirlerinin azaldığı gerekçesiyle isyan etmişler (1501) ve İran'da yaşayan Kasım Bey'in yeğeni Mustafa'yı bey yapmışlar ancak Mustafa Osmanlı kuvvetleri karşısında duramayarak Mısır'a kaçmış ve 1513 yılında orada ölmüştür. Karamanoğullarına bağlı Turgutlu, Bayburtlu gibi oymaklar İran'da Safevi Devleti'nin kuruluşunda önemli roller oynamışlardır.<sup>42</sup>

#### 4. 15. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Kadar Konya

##### 4.1. Konya'nın İdari Yapısı

Osmanlı döneminde Konya kent tarihi, 15. yüzyıldaki Karamanoğulları ile yapılan mücadele başarıya ulaştıktan sonra farklı bir seyir izlemiştir. Farklı bir seyir izlemesinde Konya'nın 17. ve 18. yüzyıllardaki tarihinin yeterince incelenmemesi; bunun yanında da kentin yapısında değişiklik meydana getirecek önemli gelişmelerin yaşanmaması etkili olmuştur.

Konya'nın içinde bulunduğu bölge Osmanlı klasik döneminde Karaman Eyaleti olarak teşekkül ettirilmiştir. Karaman Eyaleti kuruluş aşamasında Maraş ve Kıbrıs da dâhil

---

<sup>40</sup> Konya'nın Osmanlı topraklarına tam olarak ne zaman katıldığı kesin olarak bilinmemekle beraber farklı görüşler ortaya atılmıştır. Bkz. Sümer (2001). s.459'te Konya'nın Osmanlı egemenliğine girişini, 1474 olarak verirken, Konyalı (1964). s.111'de Konya'nın Osmanlı'ya katılmasını Hicri 872, Miladi 1467 olarak verir. Ayrıca, bkz. M. A. Erdoğan (1992).Karaman Vilayetinin İdari Taksimatı. *Osmanlı Araştırmaları*, Sayı: 12. s.426'da, Konya'nın Osmanlı egemenliğine girişini, 1468, 1470, 1476, 1483 ve 1512 gibi farklı tarihler vererek açıklamaktadır. Ancak, bu bölgede kesin hâkimiyetin 1476 yılından sonra gerçekleştiğini aynı sayfada kaydeder.

<sup>41</sup> Sümer(2001). s.459; Boyacıoğlu (2001). s.130.

<sup>42</sup> Boyacıoğlu (2001). s. 129 – 131; Sümer (2001). s.459; İ. H. Uzunçarşılı (1988). *Osmanlı Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 54 – 58.

olmak üzere oluşturulmuşken, daha sonraki süreçte bu iki yer ayrı birer eyalet yapılmıştır.<sup>43</sup>

Karaman vilayeti oluşturulduktan sonra, buraya çeşitli sancaklar / kazalar bağlanmıştır. 16. Yüzyılın başında (1513'te) Karaman Eyaleti 25 kazadan oluşmaktaydı. Bu kazalar: Konya, Larende (Karaman), Niğde, Ereğli, Kayseri, Karahisar, Aksaray, Koçhisar, Gülnar, Akşehir, İshaklı, Belviran, Beyşehir, Ilgın, Seydişehir, Ermenek, Çemeneli, Mud, Ortaköy, Ürgüp, Karıtaş, Eskiil, Turgutli, Aladağ ve Zengicek'tir.<sup>44</sup> Karaman Eyaletinin sancak ve kazalarının sayısını tam olarak tespit etmek mümkün olamamıştır. Bu konuda, çeşitli varsayımlar öne sürülmüş ve alan yazınında tartışılmaya devam etmektedir. İbrahim Hakkı Konyalı, Konya ile ilgili eserinde Karaman Eyaleti /İlinin, 11 vilayete ve iki nahiyeye ayrıldığını ifade etmektedir.<sup>45</sup>

Evliya Çelebi, seyahatnamesinde Karaman eyaletinde hazine defterdarı, defter kethüdası, defter emini, çavuşlar kethüdası ve çavuşlar olduğunu ifade etmekle beraber eyaletin 7 sancağını bulunduğunu ifade eder. Konya'nın bu dönemde, paşa sancağı olduğunu bunun yanında Kayseri, Niğde, Bey(ğ)şehir, Kırşehir, Akşehir ve Aksaray sancaklarının bulunduğu, ayrıca Karaman Eyaletinde 68 zeamet, 2111 tımar bulunduğunu ifade etmektedir.

Evliya Çelebi, seyahatnamesinde, Karaman defterdarı kethüdasının hâssının 65.000 akçe, Karaman tımar defterdârının hâssı yine 65.000 akçe demektir.<sup>46</sup> Konya, 18. yüzyılda da Karaman Eyaleti'nin merkezi olma statüsünü devam ettirmiştir. 18. Yüzyılın ilk çeyreğinde Karaman Eyaleti'nin 7 livasını bulunmaktaydı. Bunlar: Konya, Kayseri, Niğde, Aksaray, Kırşehir, Beyşehir ve Akşehir'di.<sup>47</sup> Konya'nın içinde bulunduğu Karaman Eyaleti'nin başına Osmanlı şehzadeleri getirilmiştir. Öncelikle, eyaletin başına Fatih Sultan Mehmet'in büyük oğlu şehzade Mustafa, onun ölümünden

---

<sup>43</sup> M. Tuş (2007). *Sosyal ve Ekonomik Açıdan Konya*. Konya: Tablet Yayınları, s. 28.

<sup>44</sup> Erdoğan (1992). s.426 – 427.

<sup>45</sup> Konyalı (1964). s.111'de Karaman İli'ne tabi 11 vilayeti, Konya, Larende, Seydişehir, Bozkır, Beyşehir, Akşehir, Ilgın, Niğde, Şüca-ed-din ve Anduğu, Ürgüp, Ereğli, Aksaray, Koçhisar şeklinde saymaktadır. İki nahiyenin ismini ise şu şekilde vermektedir: Karahisar ve Develi.

<sup>46</sup> S. Ali Kahraman ve Y. Dağlı (2006). *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Konya – Kayseri- Antakya- Şam – Urfa – Maraş- Sivas – Gazze – Sofya – Edirne*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 27.

<sup>47</sup> Y. Küçükdağ (1989). *Lale Devri'nde Konya*. Yayınlanmamış doktora tezi, Konya: Selçuk Üniversitesi, s. 105. Küçükdağ, Konya ile ilgili araştırmasında, Konya Sancağı'nın kaza sayısının 17. Yüzyılda 12 iken, 18. Yüzyılda 14'e çıktığını, bu artışı çeşitli ihtiyaçlardan dolayı yeni kazaların kurulmasıyla açıklanabileceğini ifade etmektedir. s.105 vd.

sonra ise Cem Sultan getirilmiştir. Cem sultan, Konya'da şehzadeliği sırasında Konya halkının ve ileri gelenlerin teveccühünü kazanmış ve bu bölge halkının Osmanlı Devleti ile olan bağlarını kuvvetlendirmiştir.<sup>48</sup>

Cem Sultan'ın, kardeşi II. Bayezid ile taht mücadelesine girişmesi (1481 – 1482), Konya ve Konya halkını olumsuz etkilemiş ve kent bu çatışmadan bir hayli zarar görerak çıkmıştır. II. Bayezid, Cem Sultan'dan sonra Konya'ya önce oğlu Abdullah'ı onun vefatından sonra da Şehinşah'ı, Şehinşah'ın ölümünden sonra da torunu Mehmet'i Konya'ya göndermiştir. 16. yüzyılın ilk yıllarında ise Yavuz Sultan Selim, yeğenini bertaraf ederek buraya Hemdem Paşa'yı buraya tayin etmiştir.

Konya, 16. yüzyıl içerisinde Osmanlı şehzadelerinin mücadelesine sahne olmuştur. Kanuni Sultan Süleyman'ın çocukları Bayezid ile Selim Konya'da sancak beyi olarak görev yapmışlardır. Yüzyılın ortasında Kanuni'nin oğulları şehzade Bayezid ile Selim arasında taht mücadelesi başlamış ve Hicri 966, Miladi 1559 yılında, Konya yakınlarında savaşmışlardır. Bu mücadeleyi Selim kazanmış ve babasının ölümünden sonra Osmanlı tahtına da II. Selim geçmiştir. Konya'nın bundan sonraki tarihi kısmen – 15. yüzyıldaki olaylar silsilesine nispeten - daha sakin geçmiştir. Bu dönemde önemli olaylar cereyan etmemekle beraber, kent yine zaman zaman Celali İsyanlarının hedefinde olmuştur.<sup>49</sup>

#### **4.2. Konya'nın Nüfusu (16 - 18. YY).**

16. yüzyıl Konya'sında bir önceki döneme göre önemli sayılabilecek bir nüfus artışı söz konusu olmuştur. 1584 tarihli Konya mufassal tahrir defterine göre bu dönemde kent içi toplam nüfus 15 bini geçmiştir. Konya ile ilgili araştırmasında Özer Ergenç, Konya nüfusunun 16. yüzyılın sonunda 119 mahallede ikamet ettiğini ve mahallelerde ikamet eden 3654 vergi yükümlüsü erkek bulunduğunu, bu verilerden yola çıkarak da Konya'nın o dönem için toplam nüfusunun 18.491 olarak tespit edildiğini /edilebileceğini belirtir. Bu rakamlar göz önüne alındığında 16. yüzyılda yani tarım dışı üretimin tezgâhlarda üretildiği ve ulaşımın hayvanlarla sağlandığı bir dönemde Konya'nın önemli bir nüfus barındırdığı ortaya çıkmaktadır. Böyle önemli miktarda bir

---

<sup>48</sup> Darkot (1997). Konya. s.849.

<sup>49</sup> T. Baykara (2002). Konya. *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. C.26, Ankara., s.185.

nüfusu barındırmasında, Konya'nın hem yönetim merkezi olması hem de çevresindeki kırsal alan ile ekonomik ilişkileri önemli rol oynamış olmalıdır.<sup>50</sup>

16. yüzyılın ikinci yarısında, ilk yarısına göre daha fazla nüfus artışı söz konusu olmuştur. Bu söz konusu artış Osmanlı ülkesinde hem taşrada hem de kent yerleşimlerinde hissedilmiştir. Kentlerdeki toplam nüfusun artışında, genel nüfus artışının etkili olabileceğini söyleyebiliriz.

Ömer Lütfi Barkan, Osmanlı'nın genel nüfusunun hesaplanmasında vergi yükümlüsü kişileri 5 rakamı ile çarparak, yaklaşık bir nüfusu hesaplamaktadır. Barkan'ın bu hesaplamalarına göre, Konya'nın 1520 öncesi nüfusu tam olarak bilinmemekle beraber, 1520 – 1530 yılları arası Konya nüfusu 6, 127 iken, 1571 – 1580 yılları arası Konya nüfusunun 15.356 olduğu ifade edilmektedir. Verilen rakamlar bize bu dönemde Konya nüfusunun bir buçuk kat arttığını göstermektedir. Ayrıca, Konya'nın dâhil olduğu Karaman Eyaleti'nde – ki buna Konya, Akşehir, Kayseri vb. dâhildi – 1520 – 1530 yılları arasında 117. 863 yerleşik, 25. 654 göçebe Müslüman bulunurken 3.127 Hıristiyan bulunmaktaydı. Buna göre eyaletin toplam nüfusunun 146.644 kişi olduğu söylenebilir.<sup>51</sup>

16. yüzyılın sonuna doğru – 1570 – 1580 yılları arası - Karaman Eyaleti'nin nüfusu, 214. 952 yerleşik, 39. 617 göçebe Müslüman barındırırken Hıristiyan nüfusun 13. 448 kişiye ulaştığı görülür. İlk defa kayıtlarda gözükten Yahudi nüfus ise 11 kişiden ibaretti. Bu dönemde Karaman Eyaletinin toplam nüfusu 268.028 kişiydi. Bu oranlar bize yaklaşık olarak 50 yıllık bir süreçte bölgenin nüfus oranının %82.8 gibi yüksek bir oranda arttığını göstermektedir.<sup>52</sup>

Konya'nın 17. ve 18. yüzyıllardaki nüfusu da çeşitli araştırmalara konu olmuş ve incelenmiştir. Yusuf Küçüdağ, Konya ile ilgili araştırmasında Konya'nın 18. yüzyıldaki

---

<sup>50</sup> Ö. Ergenç (2012). *XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 67- 68; Konyalı (1964). s.252 – 263.

<sup>51</sup> Ö. L. Barkan (1970). Research on the Ottoman fiscal surveys. *Studies in the Economic History of the Middle East*. (Ed. M.A. Cook). s.167 – 168. Barkan, s.168'de, eğer İstanbul ve iki Suriye kenti Şam ve Halep bir tarafa bırakılırsa toplam on iki kent için nüfus artışının yaklaşık % 90 olduğunu, bu artışın Akdeniz sahasında bulunan kentlerde % 84 civarında olduğunu ifade etmektedir.

<sup>52</sup> Barkan (1970). s.169; Ergenç (2012). s.67 – 70.

nüfusu hakkında bize ayrıntılı bilgi verir.<sup>53</sup> Küçükdağ araştırmasında, Konya'da 18. yüzyılda arazi tahriri yapılmadığı için, kentin toplam nüfusunu tespit ederken, avarız hane sayılarından istifade ettiğini ve avarız hane kavramının o dönem için emlak ve arazisi bulunan belirli sayıdaki erkek nüfusu ifade ettiğini belirtmektedir. Bununla birlikte, Lale Devri'nde Konya'da 182 avarız hanesinin mevcut olduğunu, bir avarız hanenin yaklaşık olarak 10 gerçek haneye tekabül ettiğini, buradan yola çıkılarak yapılan kısa bir hesaplama göre Konya'da  $182 \times 10 = 1820$  gerçek hane olduğu tespit edilmiştir.<sup>54</sup> Küçükdağ, daha önce yukarıda belirttiğimiz gibi, Barkan'ın 5 rakamını bir haneyi oluşturan kişi sayısı olarak esas almaktadır. Buradan yola çıkarak Konya'da bulunan 1820 avarız hanenin 5 çarpımıyla ( $1820 \times 5 = 9100$ ) 9100 sayısına ulaştığını ancak bu rakamın Konya'da bulunan vergi mükelleflerini ve onların ailelerinin miktarını gösterdiğini ifade ediyor. Bu dönemdeki toplam kent nüfusunu bulmak içinde Beylerbeyinin kapı halkı ile askerlerin sayısını dâhil etmek gerektiğini bunların yanında Konya'da vergi mükellefiyetinden muaf olan Türbe, Civar, Zincirli Kuyu ve Pir Paşa mahallerinin nüfuslarının, ilmiye sınıfına mensup kişilerin, din görevlilerinin, vakıflarda çalışan kişilerin, medrese öğrencilerinin ve mahkeme görevlilerinin sayısı da hesaba katılarak Konya'nın 18.yüzyılın ilk çeyreğindeki nüfusunun tahmini 22.235 olduğunu ifade etmektedir.<sup>55</sup>

Konya'nın 1700 – 1800 yılları arasındaki Müslim ve gayrimüslim nüfusun münasebetlerini konu edinen bir araştırmada, Konya'da sözü edilen dönemde, gayrimüslimlerin 63 mahallede karışık bir şekilde ve yaklaşık olarak 500 hanede ikamet ettiklerini göstermektedir.<sup>56</sup> On ve daha fazla sayıda gayrimüslim hanenin bulunduğu mahalleler, Konya Şer'iyye Sicillerinin yardımıyla bulunmuştur. Buna göre 1700 –

---

<sup>53</sup> Küçükdağ (1989). s. 73 – 78; Konya'nın 17. yüzyıldaki nüfusu ve şehrin sosyo – ekonomik yapısı için Bkz. Y. Oğuzoğlu (1980). *17. yüzyılın ikinci yarısında Konya şehir müesseseleri ve sosyo – ekonomik yapısı üzerinde araştırma*. Yayınlanmamış doktora tezi, Ankara: Ankara Üniversitesi.

<sup>54</sup> Küçükdağ (1989). s. 75'te, Oğuzoğlu'nun 17. Yüzyılın ikinci yarısında yaptığı tespitler sonucu bir avarız hanenin yaklaşık 10 gerçek haneye tekabül ettiğini, incelenen dönem gereği yakın olan Oğuzoğlu'nun 10 gerçek hane sayısını kendi çalışmasında da esas aldığı dile getirmektedir.

<sup>55</sup> Küçükdağ (1989). s. 75 – 77. Küçükdağ, araştırmasında Konya'da bulunan vergi mükelleflerinin nüfusunu, 9100, beylerbeyi kapı halkı, Levand ve erbab-ı tımar ve züema sayısını 7400, muaf mahallelerin nüfusunu 1560, ilmiye sınıfı, vakıf görevlileri ile öğrencilerin nüfusunu, 3085, Konya'nın toplam nüfusunu da 22. 235 olarak hesaplamıştır.

<sup>56</sup> A. Özgökmen (1996). *Konya Şer'iyye Sicilleri ışığında Müslim- Gayr-i Müslim münasebetleri (1700 – 1800)*. Yayınlanmamış doktora tezi, Konya: Selçuk Üniversitesi, s. 15 – 16.



1800 yılları arasında Konya’da gayrimüslimlerin ikamet ettiği mahalleler ve hane sayıları şöyledir:

Tablo 1. 1700 – 1800 Yılları Arasında Konya’da İkamet Eden Gayrimüslim Nüfusun İkamet Ettiği Mahalleler ve Hane Sayıları.

MAHALLE İSMİ	HANE SAYISI
AKINCI	10
AKLAN	23
AYİNEĐAR	30
BEYHEKİM	21
BİREMANİ	18
ÇİFTE MERĐİVEN	39
EFLATUN	28
İÇKALE	101
İMARET	39
KALECİK	12
MİHMANDAR	13
SİLLE	16
ŞEYH OSMAN NURİ	18
ZEVLE	10 <sup>57</sup>

**Kaynak:** Özgökmen, 1996: 16-19

## 5. 19. Yüzyılda Konya

### 5.1. Konya’nın İdari Yapısı

Konya, 19. yüzyılda da daha önceden bahsedildiği gibi, Karaman Eyaletinin merkezi durumundadır. Tanzimat’la birlikte Osmanlı idari yapısında bir takım değişiklikler meydana gelmiş ve bu değişmelere paralel olarak Konya’nın kapsadığı alanda da değişimler söz konusu olmuştur. Tanzimat’ın getirdiği yeni düzenlemeler kapsamında Konya’da sancak ve kazaların idari, mali, askeri işleri birleştirilmiş ve yönetime İbrahim Paşa tayin edilmiştir.

Konya ismi ilk defa olmak üzere, eyalet ismi olarak 1841 yılından itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönemde Konya’nın yönetimine de Sancakbeyi olarak Mehmet Vecihi

<sup>57</sup> Özgökmen (1996). s. 16 – 19’da Konya’da bulunan gayrimüslimlerin mahalle ve hane sayılarını Konya Şer’iyye Sicillerine dayanarak tespit etmiştir. Yukarıda da görüleceği üzere Konya’da bulunan gayrimüslimlerin uzun yıllar, İçkale başta olmak üzere, Çifte Merdiven, Ayinedar, Eflatun, Aklan ve Beyhekim gibi mahallelerde ikamet etmişlerdir.. C. Arabacı (1996). *1900 – 1924 yılları arası Konya medreseleri*. Yayınlanmamış doktora tezi, Konya: Selçuk Üniversitesi, s.6 – 7’de, Ermenilerin daha çok Çifte Merdiven, Şems, Akıncılar gibi mahallerde Rumların ise Gazi Alemşâh, Altun Çeşme, Arabaoğlu Makası gibi mahallelerde daha sonraki yüzyıllarda da (19. Yüzyılın sonu 20. yüzyılın başı) önemli miktarda nüfusları olduğunu ifade etmektedir.

gelmiştir. Bu dönemde Konya Eyaletini oluşturan sancaklar ise şunlardır: Akşehir, Aksaray, Beyşehir, Teke ( Antalya), Hamit (Isparta), Niğde, İçel, Alaiyye (Alanya).<sup>58</sup> Tanzimat döneminde Konya'nın ilk valisinin El Hac Ali Paşa olduğunu görüyoruz.

El – Hac Ali Paşa'dan sonra 1840 yılında Konya'ya Eyüp Sabri Paşa'nın vali olarak atandığını görmekteyiz.<sup>59</sup> Daha sonraki yıllarda Konya'nın idari taksimatında yine bir takım değişiklikler söz konusu olmuştur. 1848 salnamesine göre Konya Sancağı'nın kazaları şu şekildedir: 1- Konya ma' Sille, 2- Akşehir, 3 – Aladağ, 4 – At çeken, 5 – Beyşehir, 6 – Belviran, 7- Bozkır, 8- Ereğli –i Karaman, 9- Fazıllar, 10- Ilgın, 11- Karış ma' Divle, 12- Karış – özuma'Bayburd, 13- Kır İli, 14 – Kuşaklı, 15- Larende, 16- Mahmudlar, 17 – Pirluganda Hadim, 18- Said İli ma' Ladik, 19- Sarı Keçeli (Aşiret), 20 – Sultaniye, 21- Turgud, 22- İnsuyu, 23- İshaklı olmak üzere 23 kazadan oluşmaktaydı. Yukarıda adı geçen, kazaların bir kısmı 1860'lı yıllarda yapılan düzenlemeler sonucu kaza statüsünü kaybedip nahiye haline getirilmiştir. Nahiye olan bu mahaller uygun bir kazaya bağlanmıştır. Bu uygulamalar sonucu, Konya Sancağı'nın günümüze kadar gelecek bir idari yapıya kavuştuğunu görmekteyiz. Buna göre, XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra Konya'nın kazaları şu şekilde ortaya çıkmıştır: 1- Akşehir, 2- Beyşehir, 3- Bozkır, 4- Ereğli, 5- Esbkeşan, 6- Hadim, 7- Ilgın, 8- Karaman, 9- Karapınar, 10- Seydişehir.<sup>60</sup>

Konya Sancağı'na bakıldığında sancağın merkezi olan Konya kazasının Konya kenti ile ona bağlı nahiyelerden meydana geldiği görülmektedir. Konya kazasına bağlı olan bu nahiyeler uzun yıllar boyunca pek değişmeden kalmışlardır. 1896 tarihli Konya Vilayet salnamesinde bu nahiyeler şu şekilde kaydedilmiştir: 1- Sahra, 2- Sudirhemi, 3- Hatunsaray.<sup>61</sup> Bahsedilen bu nahiyeler Konya'yı iki halkadan oluşmuş bir daire gibi sarmaktaydılar. Konya'nın etrafını çevreleyen bu dairelerin ilk halkasını güney ve güney doğu bölgesinde düz oviden bulunan ve toplam 4 köyü olan Sahra nahiyesi oluşturmaktadır. Bu halkanın ikinci dairesini 14 köyü bulunan Sudirhemi nahiyesi

---

<sup>58</sup> C. Arabacı (1999). *Geçmişten günümüze Konya Ticaret Odası*. Konya: Konya Ticaret Odası Yayınları, s.4 – 5.

<sup>59</sup> AYTEKİN (1994). s. 124'te, El – Hac Ali Paşa'nın vezirlik rütbesini aldıktan sonra 1833'te Konya valisi olduğunu yazmaktadır. Ayrıca, El – Hac Ali Paşa'yı Tanzimat dönemi Konya'sının ilk valisi olarak belirtir. Arabacı (1999). s.4'te 2 Mayıs 1840 tarihli ve Teke Sancağı'na yazılmış bir buyrultudan söz ederek o dönem Konya valisinin Müşir İbrahim Paşa olduğunu ifade etmektedir.

<sup>60</sup> Tuş (2007). s.33.

<sup>61</sup> *Konya Vilayet-i Salnamesi Hicri 1314*. s.254. Konya Vilayet Salnameleri bundan sonra KVS kısaltması ile verilecektir.

tamamlamaktaydı. Ayrıca, Konya'nın güney ve güneybatı bölgesinde 22 köyü ile Hatunsaray nahiyesi yer almaktaydı.<sup>62</sup>

Konya, bugün olduğu gibi geçmişte de önemli bir yüz ölçümüne sahipti. Konya 19. yüzyılda Anadolu coğrafyasında bulunan en geniş vilayetti. 1899 yılında Konya Vilayeti, kuzey ve güneydoğu yönünden Ankara Vilayeti, kuzeybatı yönünden Hüdavendigâr Vilayeti, batıdan Aydın Vilayeti, doğudan Adana Vilayeti ve Adana Vilayetine bağlı İçel Sancağı ile Akdeniz ile çevriliydi.<sup>63</sup> Konya, bu konumu 20. yüzyılda da sürdürmüştür. 20. Yüzyılın ilk yıllarında – tam olarak 6 Ocak 1903'te - Konya'ya vali olarak atanan Mehmet Tevfik Bey (Biren) hatıratında Konya Vilayeti'nin o dönem için 100. 000 kilometre kare genişliğinde olduğunu ve merkez ile beraber beş sancaktan oluştuğunu ifade etmektedir. Tevfik Bey, vilayeti oluşturan sancakları şu şekilde vermektedir: 1- Konya, 2- Niğde, 3- Hamidabad, 4- Burdur, 5- Teke sancakları idi.<sup>64</sup> Konya'nın vilayet genişliği - bugüne kadar da devam eden bir şekilde - daha sonraki dönemlerde de sürmüştür. Örnek olması açısından 1906 yılında Konya, Bayern Krallığı ile Baden Büyükdükaliği toplamından daha büyük ve toplam kapladığı alan ise 91. 950 kilometre kareydi.<sup>65</sup>

## **5.2. Konya'nın Siyasi Tarihinden Bir Kesit: Konya Meydan Muharebesi**

Konya'nın 19. yüzyıldaki önemli siyasi gelişmelerinde biri hiç şüphesiz Osmanlı tarihinde Konya Muharebesi olarak bilinen olaydır. Bilindiği üzere Kavalalı Mehmet Ali Paşa Osmanlı Devleti'ne yerine getirmesi için birtakım isteklerde bulunmuştu. Bu istekler Mehmet Ali Paşa'nın Osmanlı'ya Mora isyanlarındaki yardımına binaen Girit, Suriye ve Trablus – Şam valiliğinin verilmesiydi.

Mehmet Ali Paşa, Edirne antlaşmasından sonra daha önceden kendisine vaad edilmiş olan, bu bölgelerin kendisine verilmesini istedi. Ancak II. Mahmut, 1828 – 1829 Osmanlı – Rus Savaşı'nda Rusya'ya karşı kendisini tutmadığı için Mehmet Ali Paşa'yı

---

<sup>62</sup> Tuş (2007). s.34; Arabacı (1999). s.5.

<sup>63</sup> F. Çolak (2014). *Almanların Konya ve çevresindeki faaliyetleri (19. yüzyılın sonu – 20. yüzyılın başı)*, Konya: Çizgi Kitabevi, s. 90.

<sup>64</sup> “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey'in (Biren) II. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke devri Hatıraları I (1993). (Yay. Haz. F. Rezan Hürmen), İstanbul: Arma Yayınları, s. 222. Tevfik Bey hatıratlarında, Konya Sancağı'nın Konya kazası ile Akşehir, Beyşehir, Seydişehir, Ilgın, Bozkır, Karaman, Hadim, Ereğli, Karapınar ve Koçhisar'dan meydana geldiğini ifade etmektedir. Bkz. Çolak (2014). s.90'da, Konya Vilayeti'nin genişliğinin 1899 yılında 102.000 km<sup>2</sup> bulunduğunu ifade etmektedir.

<sup>65</sup> Arabacı (1999). s.5'te, bu bilgiyi Berlin Bundesarşiv, R 901, N.6705 numaralı belgeden istifa ederek yazmış.

kabahatli görmüş ve bundan dolayı da Mehmet Ali Paşa'nın adı geçen bölgelerdeki valiliğine onay vermemiştir.<sup>66</sup> Kavalalı Mehmet Ali Paşa, adı geçen bölgelerdeki valiliklerin kendisine verilmemesi üzerine, oğlu İbrahim Paşa komutasındaki bir orduyu Suriye üzerinden Anadolu'ya sevk etmişti. İbrahim Paşa bu ilerleyişi sırasında, önce Beylan'ı ele geçirmiş daha sonra Adana, Urfa ve Maraş dolaylarını zapt ederek, Anadolu'da bulunan – özellikle güney yönündeki – yolların kontrolünü eline almış ve Konya'ya doğru yürümüştü.<sup>67</sup>

İbrahim Paşa komutasındaki Mısır ordusu, Anadolu'da hızlı bir şekilde ilerlerken Osmanlı ordusunun başına o sıralarda Rumeli Serdarı Ekremi, Reşit Mehmet Paşa başkomutan olarak getirilmiştir. Hazırlanan Osmanlı ordusu, önce Karahisar'a ulaşmış, burada toplanan Osmanlı ordusuna Reşit Mehmet Paşa, Konya'ya yürüme emrini vermiştir. Trabzon ve Sivas valilerinin katılmasıyla Osmanlı ordusunun mevcudu 65 bin kişiyi bulmuştur. Bu mevcudun önemli bir ekseriyeti Arnavut ve Boşnak askerlerden oluşmaktaydı.<sup>68</sup>

Reşit Mehmet Paşa, ordusunu öncelikle Akşehir'e yürütmüş, buradan 10 Aralık 1832 pazartesi günü orduya Konya'ya doğru yürüme emri vermişti. Osmanlı ordusu Akşehir üzerinden Konya'ya gelirken, Akşehir, Argıthanı, Ilgın, Kadınhanı ve Lâdik yol güzergâhını takip etmiş bu güzergâhı takip ettikten sonra ordugâhını Konya'nın batısında bulunan Takkelidağ civarına kurmuştu. Osmanlı öncü birlikleri ile Mısır kuvvetleri arasında önce ufak çarpışmalar meydana gelmiştir ( 18 Aralık 1832). Bu denli küçük çarpışmalar olmasına rağmen Osmanlı öncü birlikleri, yaklaşık olarak 500 Arnavut askerini kaybetmiştir.<sup>69</sup>

Bu olaydan sonra Osmanlı ordusu ile Mısır ordusu savaş düzenine geçerek savaşa başlamışlardır. 21 Aralık 1832 Cuma günü sabah saatlerinde başlayan savaş, Osmanlılar aleyhinde gelişmiş ve Mehmet Reşit Paşa esir düşmüştür. Bu savaş sonucu, 30 bin kişi ölmüş ve savaş sonrasında Mısır ordusu Konya'ya girmiş ve karargâhını Konya'da kurmuştur.<sup>70</sup> Bundan sonra olaylar, uluslararası bir sorun haline gelmiş ve İbrahim Paşa

---

<sup>66</sup>E. Z. Karal (2011). *Osmanlı Tarihi*. C. 5, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 128 – 129.

<sup>67</sup> Önder (1971). s.41.

<sup>68</sup> S. Kış (2004). *Kavalalı Mehmed Ali Paşa hadisesinde Konya Muharebesi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Konya: Selçuk Üniversitesi, s. 52 vd.

<sup>69</sup> Kış (2004). s. 53 – 55; Önder (1971). s.42.

<sup>70</sup> Karal (2011). s. 131; Önder (1971). s.42; Kış (2004). s. 55 – 56.

Kütahya'ya kadar ilerleyince yabancı devletler olaya müdahale etmiş ve Osmanlılar ile Mısır Valisi arasında Kütahya antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma sonucu da Mısır kuvvetleri Konya'yı terk ederek Toroslara gerisine çekilmiştir.<sup>71</sup>

### 5. 3. Konya'nın Fiziki Görünümü

Konya'nın 19. yüzyıldaki konumu, vilayetin görünümü hakkındaki önemli bilgileri 19. yüzyılın çeşitli yıllarında Konya'yı ziyaret etmiş yabancı seyyahlardan öğreniyoruz. Bunların başında Konya'yı 1813 yılında ziyaret eden John. Macdonald Kinneir gelmektedir. Kinneir, 19. yüzyılın başındaki bu seyahatinde Konya'yı, bir zamanların görkemli camilerinin, medreselerinin ve diğer sanat eserlerinin- ki bunlar Alaeddin Tepesindeki saray ve tepedeki kilise olmalı – ve binalarının artık harabeye döndüğünü, aynı zamanda bu dönemde Konya'da ikamet eden halkın, evleri kerpiçten yapılmış, damları kamışla örtülü kulübelerde oturduğunu anlatmaktadır.<sup>72</sup>

Konya'nın -diğer Osmanlı şehirlerinde olduğu gibi- 19. yüzyıldaki durumunu anlatan bir diğer seyyahımızda Kinner'den yaklaşık 13 yıl sonra Konya'ya gelen Léon de Laborde'dir. Laborde, 1826 yılında Konya'ya geldiğinde, Kinneir'in ifade ettiğinden daha perişan bir Konya tasvir etmektedir. Laborde, Konya'yı bir devin yatağına yatmış bir cüce olarak betimlerken, Konya surlarının resimlerini çizmiştir.<sup>73</sup>

Konya'yı 1838 yılında ziyaret eden bir diğer gözlemci Mareşal Helmuth Von Moltke de Konya'nın içinde bulunduğu durumu acıklı bir dille ifade etmiştir. Moltke, Aksaray'dan Konya'ya olan yolculuğu sırasında bu bölgenin karadan ziyade denize benzediğini, yaklaşık 30 saatlik yolculuk esnasında, tek bir ağacın, tek bir çalının ve millerce uzaklıkta bir köy veya tarla görünmediğini ifade eder. Bu bölgeyi gördüğü en düz ova olarak betimler. Ayrıca yaz aylarında görülen serap olayına rastlayan Moltke, bu durumu uzaktaki nesnelere –seraptan dolayı- büyütüldüğü ve yükseldiği gibi yorumlar.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> Darkot (1997). s. 850; Karal (2011). s.131; Önder (1971). s. 42.

<sup>72</sup> Kinneir (1818). s. 218.

<sup>73</sup> L. de Laborde (1838). *Voyage de l'Asie Mineure*. Paris: (Basım yeri yok), s. 116 – 119; Önder (1971). s.42.

<sup>74</sup> *Moltke'nin Türkiye Mektupları* (1969). (Çev: Hayrullah Örs), İstanbul: Remzi Kitabevi, s. 220. Moltke, Aksaray'dan Konya'ya giderken, burayı denize benzetmekle haklıydı. Çünkü bahsedilen bölge günümüzden yaklaşık olarak 23.000 – 17. 000 yıl önce yüksekliği 1000 metre, uzunluğu 100 km. ve derinliği 15 metreyi aşan bir deniz tarafından çevriliydi. Bkz. Bahar (1996). s.14.

Moltke, Türk şehirlerinin genelde harap bir görünüşlerinin olduğunu ancak hiçbirinin Konya kadar harap olmadığından bahsetmektedir. Konya'yı zamanın yıpratıcı etkisinden çok insanların harap ettiğini söyler. Konya'da her yüzyılın kendinden öncekinin yıkıntılarından anıtlar oluşturduğunu yani önceden var olan sanat eserleri, yapılardan yararlandığını ve bu şekilde yeni bir kent oluşturulmaya çalışıldığını ifade eden Moltke, oluşturulan bu yapıların ise bugün var olmadığını dile getirir. Moltke de Konya'yı betimlerken, o dönemin Konya'sında yaşayanların kerpiç kulübeler ve bir kışla dışında pek bir şey yapmadıklarını ifade etmiştir.<sup>75</sup>

19. Yüzyıl boyunca Konya'yı gezen ve eserlerinde Konya ile ayrıntılı bilgiler veren önemli seyyahlardan Charles Texier ve P. de Tchihatcheff'den bahsetmek gereklidir. Ünlü Fransız arkeolog ve seyyah Texier, ilki 1833 yılında olmak üzere Anadolu'ya iki gezi düzenlemiş ve bu geziler yıllarca sürmüştür. Bu gezileri sırasında kaleme aldığı eserinde Konya'nın harabeye döndüğünü ve kentin sanayi ürünleri olarak bir şey meydana getiremediği ve bunun sonucu da sefalet düşmesinin muhtemel olacağını ifade etmiştir.<sup>76</sup>

1853 yılında Konya'ya yaptığı seyahat sırasında Tchihatcheff, Konya'da yaklaşık 4500 ev olduğunu ve bunlardan 300 kadar evin gayrimüslimlere ait olduğunu kaydeder. 19. yüzyılın ortasında Konya'nın nüfusu Tchihatcheff'in verdiği bilgiler esas alınırca yaklaşık 20 – 25 bin olduğunu ifade edilebilir.<sup>77</sup> Üzerinde durulması gereken bir diğer seyyah ise Clément Îmbault Huart'tır. 1891 yılının 13 Mayıs günü İstanbul'dan vapurla Mudanya'ya hareket eden Fransız seyyah Huart, Mudanya'dan atlı araba ile Bursa'ya varmış daha sonrada at sırtında Bilecik, Söğüt, İnönü, Eskişehir, Kütahya, Çavdarhisar, Afyon, Çay, Akşehir üzerinden nihayet 28 Mayıs'ta Konya'ya varmıştır. Huart da Konya'nın fiziki durumu hakkında bize ayrıntılı bilgiler vermektedir.<sup>78</sup>

Huart, Konya'da kaldığı süre boyunca kentin değişik noktalarını gezmiş ve bunların durumu hakkında ayrıntılı bilgi toplamıştır. Konya'nın şehre girmeden önce bir çanağın ortasında bulunan Meram ve Sille mülhakatı ile uzaktan görüldüğünü kaydeden Huart,

---

<sup>75</sup> Moltke'nin *Türkiye Mektupları* (1969). s.222.

<sup>76</sup> Texier (2002). s. 313 – 314.

<sup>77</sup> Önder (1971). s. 42. Bilindiği üzere, Osmanlı genel nüfusu hesaplanırken vergi yükümlüsü kişileri 5 rakamı ile çarpıp yaklaşık bir nüfus miktarı bulunabileceği Barkan tarafından ifade edilmiştir. Bkz. Ö. L. Barkan (1970). s. 163 – 171; P. Tchihatcheff (1867). *Asie Mineure*. Paris.

<sup>78</sup> M. C. Huart (1978). *Mevleviler Beldesi Konya*. (Çev: Nezih Uzel), İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser.

bu çanağın boş ve bir çölden ibaret olduğunu bununla birlikte, buranın bir zamanlar deniz olduğunu ancak sonrasında kurduğunu dile getirir.<sup>79</sup> 19. yüzyılın sonları itibariyle Konya'nın fiziki görünümü hakkında Huart şu çarpıcı görüşleri belirtmekteydi:

Ne olursa olsun, insan bu Konya şehrinin varlığına hayret ediyor, bundan daha acayip bir iş düşünülemez. Şehir adeta dünyadan ayrılmıştır, çölün ortasında bir vaha gibidir. Bu tabiat olayını herhalde Meram suları meydana getirmiş olmalıdır. Dağdan inerek ovada kaybolan küçük küçük dereler şehrin tek varoluş sebebidir. Meram dereleri, çevredeki tüm bahçeleri sular. Sulak bölgenin dışında, geride dağ, ileride çöl vardır, dağ ve çöl arası iki günlük yoldur. Kuzeyden gelen büyük yoldan şehre yaklaşırken evlerin düz beyaz damlarının ortasında bir yükseklik dikkati çekiyordu, belki de insan eli ile yükseltilmiş olan bu tepe, düzlüğün içinde tek kalmıştı. Tepe üzerinde birbirinden geniş aralıklarla ayrılmış dört büyük abide yer alıyordu. Eserler, kuzeyden güneye sıralanmıştı: Selçuk sarayının kalıntıları, sekiz dilimli mahrutî kubbesi ile tanınan Alaeddin Keykubad Camii, bir Hıristiyan kilisesinde kalmış saat kulesi ve nihayet Rum ve Ermenilere ait çifte kilise.<sup>80</sup>

Üzerinde duracağımız bir diğer seyyah ise Vital Cuinet'tir. Cuinet, *La Turquie d'Asie* adlı eserinde, Konya'da yüzyılın sonlarına doğru önemli miktarda gayrimüslim nüfus bulunduğunu söyler. Cuinet, Konya'daki Müslüman ve gayrimüslimlerin sayılarını: 39. 300 Müslüman, 1500 Rum Ortodoks, 3000 Gregoryen Ermeni, 50 kadar Protestan ve 150 kadar da Katolik olarak vermektedir. Cuinet, Konya merkez sancağının toplam nüfusunu da 44. 000 olarak belirtir ki, bu da kentin yüzyılın sonuna doğru önemli bir nüfus artışı sağladığını göstermektedir.<sup>81</sup>

---

<sup>79</sup> Huart (1978). s.91.

<sup>80</sup> Huart (1978). s. 91 – 100'de başta Alaeddin Tepesi ve Selçuklu Sarayını olmak üzere ayrıntılı bir şekilde betimleyen Huart, gayrimüslimlere ve Grek ile Roma döneminde kalan eserlere özel bir alaka göstermiştir ki yukarıda, “ nihayet Rum ve Ermenilere ait çifte kilise” cümlesi batılı bir şarkiyatçının – her ne kadar en az tarafgir bir tutum takınsa da - düşüncelerini aksettirmesi açısından kayda değerdir.

<sup>81</sup> V. Cuinet (1892). *La Turquie d'Asie*. Paris, s. 818.

## İkinci Bölüm

### II. Abdülhamit Döneminde Konya

#### 1. 19. Yüzyıl Osmanlı Tarım ve Ekonomisinin Genel Özellikleri

II. Abdülhamit döneminde Konya'daki gelişmelere göz atmadan önce Osmanlı'nın 19. yüzyıldaki tarımsal yapısına ve genel ekonomik yapısına bakmakta fayda görüyoruz. Osmanlı Devleti, coğrafi durumu, iklimin çeşitliliği, toprağın genişliği ve zenginliği, halkının geleneklerine bağlılığıyla bir ziraat memleketi olma özelliği gösteriyordu. Ayrıca, çok geniş bir coğrafyaya yayılan imparatorluk, hem Asya hem Afrika hem de Avrupa topraklarında oldukça zengin kaynaklara sahipti.<sup>82</sup>

19. yüzyılın ortalarında zengin bir coğrafi potansiyele sahip olan Osmanlı topraklarında Avrupa ve Afrika'da yetişen hemen hemen her ürün yetişiyordu. Osmanlı 19. yüzyılın ikinci yarısında bir tarım memleketi olma özelliğini sürdürüyordu.<sup>83</sup> On dokuzuncu yüzyıl Osmanlı tarımının nihai özelliği, geçimlik bir ekonomik tarzın benimsenmiş olmasıdır. Geçimlik bir ekonomik tarzın yaygın olmasında – bunu Anadolu coğrafyası için özellikle belirtebiliriz - küçük üreticinin bu üretim tarzında daha çok hane içi tüketime yönelik bir üretim süreci izlemesinin yanında, zirai fazla üretme kapasitesinin sınırlılığı da bu çeşit bir ekonomik aktivitenin benimsenmesine neden olmuştur.<sup>84</sup>

Geçimlik ekonomik sisteminin benimsenmesinde taşıma ücretlerinin yüksek olmasıyla karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığının sınırlılığı da üreticiyi bu tarz üretime yönlendiren itici bir rol oynamıştır. Bununla birlikte, merkezi otoritenin köylülüğü vergilendirmesi ve 19. yüzyıl boyunca tarımsal artığa el koyması da üreticinin bu nispette bir üretim yapmasına neden olmuştur.<sup>85</sup>

Bunun yanında, 19. yüzyılda Avrupa'da görülen değişimlere ve teknik ilerlemeye rağmen Osmanlı tarımı bundan yeteri kadar yararlanamamış, ayrıca tarım kesiminde babadan oğula süregelen eski alışkanlıklar devam etmiştir. Çift sürme işi çeşitli ağaçlardan yapılmış ilkel sabanlarla devam ettirilmiştir. Bahsedilen dönemde Osmanlı

---

<sup>82</sup> M. A. Ubıcmı.( tarihsiz). *Türkiye 1850 Maliye – ordu – Millet.* ( Çev. Cemal Karaağaçlı), İstanbul: Yayın yeri yok, s. 323'te, coğrafi etkenlerin yanında Türk milletinin kendine has karakterinden ve adetlerinden dolayı tarıma meyilli olduğu kaydediliyor.

<sup>83</sup> A. Atalay (2010). *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Konya'da şirketleşme ve milli bankacılık faaliyetleri.* Yayınlanmamış doktora tezi, Konya: Selçuk Üniversitesi, s. 1.

<sup>84</sup> T. Güran (1998). *19. yüzyıl Osmanlı tarımı.* İstanbul: Eren Yayıncılık, s. 56 – 57.

<sup>85</sup> Atalay (2010).s. 1; H. Kazgan (1999). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e şirketleşme.* İstanbul: Creative Yayıncılık, s. 42; Ş. Pamuk (1984). *Osmanlı ekonomisi ve Dünya kapitalizmi ( 1820 – 1913).* Ankara: Yurt Yayınevi, s. 86.



çiftçisi, gübreleme konusunda bilgi sahibi olmadığı gibi değişik bitkilerin yetiştirilmesi konusunda da bilgi sahibi değildi. Bundan dolayıdır ki aynı mahsulü birkaç yıl arka arkaya ekmiş daha sonra da toprağı nadasa bırakmıştır. Tarımı hava koşullarına bağılı olarak sürdüren Osmanlı köylüsü, elde ettiği ürünü satamayarak zor koşullar altında yaşamını devam ettirmek zorunda kalmıştır.<sup>86</sup>

Ayrıca, on dokuzuncu yüzyıldaki toprak faktörünün nisbi bolluğı ile emek kıtlığı Osmanlı çiftçisini zor şartlar altında bırakmıştır. Emek kıtlığından dolayı, Osmanlı köylüsü işgücünü tarımda sektöründe tutmuş ve bu durum Osmanlı sanayisinin gelişmesini de olumsuz etkileyen faktörlerden biri olmuştur. Dönem içerisinde bazı tarımsal kökenli ürünlere dış talep arttığından tarımda ek iş gücü gereksinimi doğmuş ve Batı'daki gelişimin aksine şehirleşme ve bunun doğal sonucu olarak da sanayide emeğin ucuzlaması, Osmanlı'da her ne kadar devlet adamları başta olmak üzere istenilen ve beklenen bir durum olsa da gerçekleşmemiştir.<sup>87</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu bu geri kalmışlığın çeşitli nedenleri bulunmaktaydı. Bu geriliğin en önemli nedeni, salt bir ekonomik durgunluktu.<sup>88</sup> Osmanlı İmparatorluğundaki stabil siyasi yapı, toplum nezdindeki süregiden eğitimsizlik ve bilgisizliğin yanında ulaşım teknolojisindeki yoksunluk ile uluslararası piyasalardaki tahıl fiyatlarının düşmesi, ülkenin tahıl ihracatına köstek olmuş ve ülkenin ileri bir tarım teknolojisi kullanmasına engel teşkil etmiştir. Tahıl fiyatlarının düşüşü, sadece Osmanlı pazarına özgü bir durum olmayıp, aynı zamanda bütün Avrupa ülkelerini de etkilemiştir. Tahıl fiyatlarındaki bu düşüş sanayileşmiş ülkeler için pozitif bir etki yaratmışken, Osmanlı İmparatorluğunun da içinde bulunduğu tahıl ihraç eden ülkelere büyük zarar vermiştir.

Bu koşullar altında Osmanlı İmparatorluğu gibi tahıl üretimi sınırlı olan ve bunun sonucu olarak tahıl ihracı da çok ilkel düzeyde gerçekleşen bir ülkede tarımın gelişmesi beklenemeyeceğı gibi, zengin bir tüccar grubunun oluşumu ve büyük bir sermaye birikimi de söz konusu olmamıştır.<sup>89</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, 19. yüzyılda İngiltere'nin dünya egemenliğini sağlamış olduğu dönemde kapitalist dünya sistemi içerisine entegre edilmeye çalışılmıştır. İngiltere'nin

---

<sup>86</sup> Ubicim ( tarihsiz). s. 340.

<sup>87</sup> Atalay (2010). s.2; Güran (1998). s. 57; Kazgan (1999). s.41 – 42.

<sup>88</sup> P. Efendi (1977). *Türkiye'nin mali tutsaklığı*. (çev: Muammer Sencer), İstanbul: May Yayınları, s. 139; Atalay (2010). s. 2.

<sup>89</sup> P. Efendi (1977). s. 139 – 140.

bu girişimi kısmen 19. yüzyılın üçüncü çeyreğine kadar devam ettirilmiştir. Bu dönemde, Osmanlı'nın dünya kapitalist sisteminin içine alınması ihracat ve ithalat değerlerinde önemli değişikliklere neden olmuştur.

Osmanlı'nın dünya kapitalist sisteminin içine alınması, 1850 ve 1860'lı yıllarda Osmanlı ihracatını arttırırken aynı zamanda imparatorlukta pek de görülmeyen bir durum olarak 1851, 1852 ve 1862 yıllarında ihracat toplamı ithalat toplam değerini aşmıştır.<sup>90</sup> Ancak, dünya piyasalarında Amerikan tahılının 1870'lerin ortalarından itibaren aranan başlıca ürün olması ve Amerika'nın ucuz buğdayının giderek artan miktarlarda Avrupa kıtasına akması dünya un fiyatlarında 1890'lı yıllara kadar devam eden önemli düşüşlerin yaşanmasına sebep olmuştur.<sup>91</sup> Amerikan buğdayının bu şekilde yer kürede serbest dolaşım sağlayabilmiş olması ve Amerikan tahılının aranan özellikler taşıması nedeniyle, Osmanlı tahıl ihracatı sekteye uğramış ve dünya genelinde hissedilen ekonomik buhran (1873–96) Osmanlı tarımını dolayısıyla da Osmanlı ekonomisini olumsuz etkilemiştir.<sup>92</sup>

II. Abdülhamit, döneminin büyük bir kısmında Osmanlı tahılının fiyatlarının düştüğü görülmektedir. Bu düşüşle birlikte İstanbul'daki tahıl fiyatlarının Avrupa'daki fiyat değişim miktarıyla orantılı olduğu görülmekteydi yani fiyatların düştüğü anlaşılmaktadır. Osmanlı tarımını yüzyılın sonunda etkileyen önemli bir gelişme yaşandı. 1890'ların başından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu merkez platosuna demiryolu hattı döşenmeye başlandı. Demiryolları, öncelikle ülkenin iç kesimleriyle başkentin bağlantısını kurmak ve merkezi platodan limanlara rahat ve güvenli bir şekilde ulaşmayı amaçlıyordu.

1892 Kasım ayında Ankara'ya ulaşan Anadolu Demiryolu hattı, bu bölgedeki tarımsal üretimi arttırdığı gibi, bölgenin tahılı artık mahalli olmaktan öte uluslararası koşullara yanıt verir hale gelmişti. Benzer bir durum Konya'da da yaşandı. Konya'yı Eskişehir üzerinden İzmit'e bağlayan demiryolu 1896 yılının Temmuz ayında Konya'ya ulaştı ve

---

<sup>90</sup> R. Kasaba (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya ekonomisi*. (Çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul: Belge Yayınları, s. 44 – 45.

<sup>91</sup> M. Rothstein (1960). America in the international rivalry for the British wheat market 1860 – 1914. *The Mississippi Valley Historical Review*, Sayı: 47, s. 401 – 418; D. Quataert (2008). *Anadolu'da Osmanlı reformu ve tarım 1876 – 1908*. (çev: Nilay Özok Gündoğan, Azat Zana Gündoğan), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s. 160

<sup>92</sup> Quataert (2008). s.160 – 161; Ş. Pamuk ve Z. Toprak (1988). *Türkiye'de Tarımsal Yapılar*. Ankara: Yurt Yayınevi, s. 19 – 21.

bundan sonra Konya’da tahıl üretiminin arttığı görüldü. Konya’da tahıl üretimin artması ve demiryollarının Konya’daki etkisi daha sonra üzerinde durulacak bir konudur.<sup>93</sup>

## 2. II. Abdülhamit Döneminde Konya’da Tarım ve Tarımsal Gelişmeler

II. Abdülhamit döneminde Konya’daki tarımsal gelişmelerden bahsederken, Konya’daki tarımın niteliği ile 19. yüzyıl Konya’sında nasıl bir tarımsal yapının olduğu ve kentte meydana gelen tarımsal gelişmelerden söz edilecektir. Konya bölgesi içinde bulunduğu coğrafi konum itibariyle karasal iklim kuşağı içerisinde yer almaktadır. Karasal iklimin hüküm sürdüğü bölgede bu durum toprak verimi azalttığı gibi bununla birlikte de ürün çeşitliliğini de olumsuz yönde etkilemiştir. Bundan dolayıdır ki, Konya ve çevresinde hububat tarımı zorunlu hale gelmiştir diyebiliriz.<sup>94</sup>

Konya’nın tarımsal ürün çeşitliliğine dair çok sayıda istatistik mevcuttur. II. Abdülhamit’in tahta geçtiği ilk yıl olan Hicri 1293 ( 1876) yılında Konya’da üretilen tarımsal ürünlere baktığımızda şu ürünlerle karşılaşmaktayız:

Tablo 2. 1876 Yılında Konya’da Yetişen Tarım Ürünleri

Buğday (Hinta)	8- Güherçile	15- Mercimek
Arpa (Şair)	9- Kökboya	16- Çörek otu
Burçak	10 - Cehri	17- Kişniş
Yulaf (ulaf)	11- Haşhaş	18 – Kırmızı boya
Çavdar	12- Finek	19 – Divlek (bir çeşit âlâ kavun)
Zeyrek	13- Fasulye	20 – Kuru üzüm
Afyon	14- Nohut	21 – Karabakla <sup>95</sup>

**Kaynak:** KVS H. 1293: 110.

Konya’nın tarımsal üretiminde hububatın önemi kendisini daha sonraki yıllarda da göstermiştir. Hicri 1317 (1899) tarihli Konya vilayet salnamesinde daha önceden bahsedilen salnameden farklı zirai ürünlerin varlığı gözükse de hububat ürünleri önemini korumuştur. Farklı ürünlerin yetiştirilmesi, Konya’da ihracata yönelik tarımsal

<sup>93</sup> Quataert (2008). s. 159 – 164.

<sup>94</sup> O. Kızılkaya ve T. Akay (2014). II. Abdülhamit’in Tarımsal Kalkınma Hamlesi (Konya Ovası Sulama Projesi). Ankara: Sonçağ Yayınları, s. 9 -10.

<sup>95</sup> KVS H. 1293, s.110.

üretimin varlığını da göstermektedir. Hicri 1317 (1899) salnamesinde Konya’da yetişen ürünler şu şekilde belirtilmiştir:

Tablo 3. 1899 Yılında Konya’da Yetişen Tarım Ürünleri

Çavdar	7- Patates	13 - Kitre
Arpa	8- Mercimek	14 – Cehri
Nohut	9- Yulaf	15 – Kök boya
Mısır	10- Bakla	16 - Domalan <sup>96</sup>
Fasulye	11- Darı	15 -Afyon
Susam	12- Tütün	16 - Haşhaş <sup>97</sup>

**Kaynak:** KVS H. 1317: 70.

Konya’da yetişen hububat ürünlerinin çeşitliliği gösterildikten sonra Konya’da yetişen hububat ürünlerinden ne kadar verim elde edildiği çeşitli istatistiklerden derlenen bilgilerle verilmeye çalışılacaktır. Buna göre Hicri 1310 (1892) tarihli Konya vilayet salnamesinde Konya merkezi ile kazalarında elde edilen ürünlerin miktarları şu şekilde verilmiştir:

Tablo 4. 1892 Yılında Konya Merkezi İle Kazalarında Elde Edilen Ürün Miktarları (Ölçü Birimi İstanbul Kilesi).<sup>98</sup>

Mevki	Buğday	Arpa	Melez	Darı	Mısır	Yulaf	Çavdar	Nohut	Mercimek
Konya	1.329.500	53.000		40.000	10.000	30.000	50.000	30.000	1.0000
Seydişehir	200.000	100.000	12.500	1.000		1.000	1.000	10.000	200
Beyşehir	500.000	125.000	25.000		100	15.000	2.000	500	300
Ereğli	160.000	45.000	2.500	2.000	1500	200	12000	8000	50

<sup>96</sup> Askılı mantarlardan, toprak içinde yumru biçiminde yetişen, yenilebilen bir bitki, yer mantarı. Domalan, Konya ile çevresinde oldukça sık tüketilen ve yemeği yapılan bir bitkidir. Yazarın kendisi de çocukluk döneminde bahar aylarında domalan toplamaya kırlara gitmiştir.

<sup>97</sup> KVS H. 1317. s. 70.

<sup>98</sup> Kile, hububat ölçüğü olarak kullanılan bir tabirdir. İstanbul kilesi, zahirenin cinsine göre 18 – 20 Okka, ortalama 25 kilogramdır. Kilenin küsuratı “Kutu” dur. Sekiz kutu, bir İstanbul kilesini teşkil etmektedir. Bkz. M. Z. Pakalın (1993). *Osmanlı tarih deyimleri ve terimleri sözlüğü*. C.2, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, s. 281.

Hadim	1200	4.500	13.600	1.600			700	50	25
İlgin	250.000	150.500	5.300	5.300		10.000		2000	1.500 <sup>99</sup>

**Kaynak:** Büyüksarıkulak 1988: 36.

Konya’da yetişen tarım ürünlerini ve 1892 yılında tarım ürünlerinden elde edilen miktarı İstanbul Kilesi olarak saptadıktan sonra Konya’da incelenen dönem içerisinde tarımı olumsuz yönde etkileyen gelişmelere bakabiliriz.

## 2.1. Konya’da Yaşanan Kuraklıklar

Konya, Türkiye’nin en kurak bölgesi olduğundan ve yağış rejimi de düzensiz olduğundan bu bölgede yakın geçmişe kadar kuraklık önemli bir sorun olmuş ve kuraklık kendisiyle beraber ciddi problemleri getirmiştir. 19. yüzyıl Konya’sı da o dönemin teknolojik gelişimi ve ulaşım araçlarının eksikliği gibi konular düşünüldüğünde kuraklığı ve buna bağlı olarak meydana çıkan kıtlık gibi olumsuz olaylardan önemli ölçüde olumsuz etkilenmiştir.

Konya Ovasında 19. yüzyılda yaşanan kuraklıklar bölge halkının hafızalarında uzun yıllar yer etmiş ve derin yaralar bırakmıştır. Bu dönemde yaşanan kuraklıklar, büyük kıtlıklara neden olmuş bunun sonucu olarak da bölge ahalsinin başka bölgelere göç etmesine sebep olmuştur. Ayrıca bu dönemde yaşanan kuraklık ve kıtlık gibi olumsuz gelişmeler Konyalı ozanların dizelerinde kendilerine yer bulmuştur. Bunlardan biri de Konyalı âşıklardan Âşık Matlubi’dir. Âşık Matlubi, 1290 (1873) yılında meydana gelen kıtlığı acıklı bir şekilde ifade etmiştir.<sup>100</sup> Âşık Matlubi, Hicri 1290 ( 1873) yaşanan kuraklığı ve bunun sonucu meydana gelen kıtlığın feci sonuçlarını ve toplum nezdindeki etkilerini:

### Destan

Bin iki yüz doksan gelmedi bahâr

Kullar kusûrunu çekecek zahâr

Niyâzım Hakkadır hem leyl ü nehâr

Sâ’ir yıla nişân oldu bu sene

<sup>99</sup> T. Büyüksarıkulak (1988). *II. Abdülhamit dönemi salnamelerine göre Konya vilayeti merkez sancağının iktisadi durumu*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Konya: Selçuk Üniversitesi, s. 36’da, ölçü birimi olarak hububat ürünlerinde İstanbul kilesinin kullanıldığını ifade etmektedir.

<sup>100</sup> Kızılkaya ve Akay (2014). s. 12.

Yaz geldi inzâl olmadı hem rahmet  
Yeryüzünde bitmedi türlü ni'met  
Günahkâr kullar çok çekerler zahmet  
Saçılan tohumlar kaldı bu sene  
.....

Emriyle devr eder şems ile kamer  
Evvelâ îmandır sâniyen amel  
Mahlâsım Matlûbî ismimiz Ömer  
Destâmı şâyeste oldu bu sene

dizeleriyle dile getirmiştir.<sup>101</sup> Yine aynı dönemde yaşamış ve Konya'nın meşhur âlimlerinden Hacı Adil Efendi'nin oğlu olan Zâri de Hicri 1290 (1873) tarihli kuraklığı ve o dönem yaşanan sıkıntıları acıklı bir dille ifade etmiştir. Zâri'nin dizeleri bize dönemin sosyo – ekonomik yapısını anlamak ve kuraklığın ne tür sonuçlar doğurduğunu yansıtması açısından önemli bilgiler vermektedir.<sup>102</sup>

1873 (1290) kıtlığının bahar aylarından itibaren daha yoğun hissedilmeye başlandığı anlaşılmaktadır. Kıtlığın şiddetini arttırması nedeniyle İç Anadolu Bölgesi'nde bulunan Ankara ve Konya gibi kentlerde Komisyon-u Mahsus adı verilen komisyonların kurulduğu ve kıtlığa karşı önlemler almaya başladığı anlaşılmaktadır. Komisyonlar, kuraklıkla nasıl başa çıkılabileceği konusunda çözüm önerileri sunmuşlardır. Bu dönemde Konya Valisi olan Esad Paşa'nın, Hamid, Teke ve Burdur sancaklarını bizzat tahkik etmeye gittiği anlaşılmaktadır. Bu sancaklardaki ziraatın duruma göre Konya'nın iaşesi sağlanmaya çalışılacaktı.<sup>103</sup> Bu yıllarda yaşanan kuraklığın kıtlığa dönüşmesinde yerel yöneticilerin olumsuz tutumları ve şahsi menfaatlerine düşkünlüğü de önemli rol oynamıştır. 1875 yılında Mersin'e giden Edwin John Davis adlı bir İngiliz seyyah, 18 Nisan tarihinde Mersin'deki İngiliz konsolos vekili ( Vice – Consul)'nin evine davet edildiğini, burada konsolos vekilinin yerel yöneticilerin çok keyfi şekilde hareket

---

<sup>101</sup> E. Yeniterzi (2001). Tanzimattan Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar Konyalı şair ve yazarlar. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*. Sayı: 10, s.116; Kızılkaya ve Akay (2014).s.12. Yeniterzi, s.116'da, Âşık Matlubî'nin, Konya'nın Zincirlikuyu Mahallesi Çelebi Sokağı'nda dünyaya geldiğini, fakir ve kalender bir kişilik olduğunu ifade eder. Asıl isminin Ömer olduğu ve destan ve koşmalarla etrafındakileri eğlendirdiğini ve 1888 – 9 yıllarında vefat ettiğini ifade etmektedir.

<sup>102</sup> Yeniterzi (2001). s.153 – 154; Kızılkaya ve Akay (2014). s.12 – 14.

<sup>103</sup> Y. Bayar (2013). *1873 – 1875 Orta Anadolu kıtlığı*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi, s. 45 – 48.

ettiğinden bahsettiğini eserinde ayrıntılarıyla açıklamaktadır. Konsolos vekili, yerel yöneticilerin kişisel menfaatleri için yaptıklarını bir anekdot şeklinde Davis'e anlatmıştır. Bu anlatımda, Mersin kaymakamının Konya ve iç bölgelerde kuraklıktan etkilenen insanlar için Kıbrıs'tan ithal edilen buğdayı zimmetine geçirdiğini ve bir Ermeni tüccara sattığı ifade edilmektedir.<sup>104</sup> 1873 yılında kıtlığın yaygınlaşmasının bir başka nedeni de fiyat artışıydı. Aynı yıl Karaman buğdayının kilesi 400 kuruşa kadar yükselmiş ve Konya başta olmak üzere vilayet genelinde, açlık baş göstermişti. Bu feci açlıktan dolayı da birçok insanın Konya Vilayeti sınırları dâhilinde yolda, platoda vb. yerlerde hayatını kaybettiğini görüyoruz.<sup>105</sup>

1290 kuraklığından ve kıtlığından yaklaşık on üç yıl sonra Konya Ovasında ikinci bir kuraklık yaşanmıştır. Bu kuraklık Rumi takvimde 1303 (1887/8) yılında meydana geldiği için halk arasında 1303 (1887) kıtlığı olarak bilinmiş ve nesilden nesile aktarılmıştır. Bu kuraklık sonucu Osmanlı arşiv belgelerinde “1303 kahtı” olarak geçen olaylar silsilesi yaşanmıştır.

1303 kuraklığının yaşanmasının ana nedeni Konya'da belli periyodik aralıklarla meydana gelen kurak dönemlerdir. Konya ve çevresinde 1886 – 1887 kış mevsiminin kurak geçmesi muhtemeldir ki böyle bir durumla karşılaşmış olmalıdır. Bu kuraklığın farkında olan dönemin Konya valisi Mehmet Said Paşa 2 Nisan 1887 tarihinde Dâhiliye Nezaretine telgrafla Konya ve civarında yağmurun yağmakta ve ziraatın kuraklık tehlikesinden kurtulmakta olduğunu arz etmiştir. Nitekim daha sonra gelişen olaylar, Mehmet Said Paşa'nın ifade ettiği gibi gerçekleşmemiş ve kuraklık sadece Konya havalisiyle sınırlı kalmamış aynı zamanda Adana, Ankara ve Kastamonu vilayetlerini de içine alan geniş bir alana yayılmıştır.<sup>106</sup>

1303 kıtlığının yayıldığı alan göz önüne alınırsa Anadolu coğrafyasının çok önemli bir bölümünde etkili olduğu sonucu çıkarılabilir. 1303 kıtlığının kendisi kadar bu kıtlığın zararlarını en asgari düzeye indirmek için alınan önlemlerin içeriği de dikkat çekicidir. Bunlardan ilki vali Mehmet Said Paşa'nın Mayıs 1887 başlarında ihtiyat tedbiri olarak Dâhiliye Nezaretine başvurarak kuraklığın daha az görüldüğü Burdur, Hamid ve Teke

---

<sup>104</sup> E.J.Davis (1879). *Life in Asiatic Turkey. A journal of the travel in Cilicia (Pedia and Trach(ea), Isauria and parts of Lycaonia and Cappodocia*. Londra: Basım yeri yok, s.18 – 19; Bayar (2013). s. 12 – 13.

<sup>105</sup> Davis (1879). s. 186, 228 – 229.

<sup>106</sup> M. Yılmaz (1998). Konya ve havalisinde 1303 (1887) kıtlığı ve alınan bazı tedbirler. (Ed: Yusuf Küçükdağ), *Yeni İpek Yolu Dergisi Konya I Kitabı Özel Sayısı*, s. 137.

sancaklarından dışarıya zahire çıkarılmasının yasaklanmasını istemesi olmuştur. Bunun yanında, 3 Temmuz 1887'de Konya Meclis-i Umumisi toplanmış ve şu kararlar alınmıştır: 1- Konya'da bulunan her haneden iki Mecidiye toplanması ve bununla bir kıtlık fonunun oluşturulması, 2- bu kıtlık fonu oluşturulurken adı geçen ikişer Mecidiye'yi veremeyecek mükelleflerin daha sonra geri ödemek üzere servet sahiplerine borçlanmaları, 3- Konya'da bulunan, menafi sandıkları ile Maarif sandıklarının parası ile Osmanlı Bankası'nın Teke ve Konya şubelerinde tutulan paranın, oluşturulan bu fona aktarılması, 4- Kıtlık komisyonuna teslim edilecek bu fon ile içeriden ve dışarıdan un ve zahire satın alınması ve son olarak da Konya Meclis-i Umumi'sinde (Genel Meclis) alınan bu kararların emsal kabul edilerek uygulanabilmesi için mutasarrıflara bilgi verilmesi kararlaştırılmıştır.

Oluşturulan bu fona bizzat Sultan II. Abdülhamit nakdi yardımda bulunmuştu. Ayrıca, merkezi hükümetçe oluşturulan iane biletleri İstanbul başta olmak üzere her vilayete maddi gelirleri oranında dağıtılmıştı. Bu iane biletlerinden elde edilen gelirden toplam 38. 371 Lira Konya'nın hissesine düşmüştür.

Konya'da bulunan halkın un ve zahire ihtiyacını karşılamak için tüccarlarla anlaşma yapılmış ve bu anlaşma sonunda tahıl tüccarları Suriye'nin Havran bölgesinden zahire tedarik etmişlerdir. Tahıl tüccarları, 1887 Ekim ayının ortalarından itibaren bu zahireyi peyderpey Mersin Limanı'na getirmişler ve aynı ayın sonlarına doğru da 500 bin kile zahirenin teslimatı gerçekleştirilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu içinde bulunduğu ekonomik dar boğaza rağmen Anadolu halkının yanında olmuş ve bu feci olayın sonuçları Konya'da minimize edilmeye çalışılmıştır.<sup>107</sup>

1290 ve 1303 kıtlıkları her ne kadar dönemin toplumu üzerinde derin yaralar bıraksa da daha sonraki yıllarda kuraklık ve kıtlık daha önceki yıllardaki gibi yıkıcı bir etkiye sahip olmamıştır. Kuraklığın etkilerinin silinmeye başladığı ve hava şartlarının çiftçilerin lehine olduğu 1892 yılında hububat rekoltesi tekrardan yükselmiştir. Bu tarihte İstanbul kilesiyle Konya'da, 1. 239. 500 kile buğday, 53, 000 kile arpa 40. 000 kile darı, 10.000 kile mısır buğdayı, 50. 000 kile çavdar, 30. 000 kile yulaf ve 30. 000 kile nohut üretilmiştir.<sup>108</sup>

<sup>107</sup> Kızılkaya ve Akay (2014). s. 15 – 16; Yılmaz (1998). s. 138 – 139.

<sup>108</sup> *KVS. H. 1310*, s. 278 -279; Atalay (2010). s.13'te İstanbul kilosunu kullanmıştır, herhalde bu yukarıda da izah edildiği gibi İstanbul Kilesi olmalıdır.



Bununla beraber Konya 1897 yılında, Avrupa'nın birçok yerinde buğday üretimi yeterli olmadığı için ve fiyatlar da buna nispeten yüksek olduğundan Avrupalı tüccarların buğday satın almaya geldikleri merkezlerden birisi olmuştur. Bu durum bize Konya'nın tarımsal üretiminin 1303 kuraklığından yaklaşık on yıl sonra kendisine yettiği gibi dışarıya da ithal edebilecek kapasiteye eriştiğini göstermektedir.<sup>109</sup>

Yukarıda izah edilen olumlu gelişmelere rağmen bölgedeki karasal iklim nedeniyle kuraklık tekrar baş göstermiş ve 1898 kuraklığı yaşanmıştır. Bu dönemde Konya valisi olan Avlonyalı Ferit Paşa, Konya'daki çiftçilerin zor durumda kaldığını görerek İstanbul'a Meclis-i Vükela toplantısında Dâhiliye Nazırı'nın gündeme aldığı bir telgraf yollamıştır. Bu telgrafta Konya ve civarındaki Karaman, Karapınar ve Hadim gibi kazalarda çiftçilerin ihtiyaç duyduğu tohumluk zahirelerin satın alınması için gereken 1.200. 000 kuruşun içinde bulunulan durum nedeniyle üç yıl süreyle ve 3 taksit şeklinde geri ödenmesini istemiştir. Vali Ferit Bey'in, çiftçiler için istediği bu kredinin tamamının tedarikinin mümkün olmadığı kanısına varan nazırlar, bunun yerine Konya ambarlarında bulunan zahirenin halka verilmesini önermiştir. Meclis-i Vükela bu kararında çözüm yolunu:

Mevcut olduğu anlaşılan 500.000 kuruşluk zehairin Rusya tazminat-ı harbiyesi karşılığı olduğu malum ise de ahali-i merkumenin temin-i maişet ve ziraati için şimdilik başka çare bulunamadığı cihetle, ileride tahsil olundukça yine yerine konulmak üzere, zehair-i mezkurenin dahi ahali-i merkumeye ta'vizan verilmesi şeklinde açıklamıştır.<sup>110</sup>

Buradan da anlaşılacağı üzere kuraklık ve kıtlık 20. yüzyılın başına kadar Konya ve ahalisini etkilemiştir. Bölgedeki kuraklık yerel yöneticilerin gayretleri ile silinmeye çalışılmıştır.

20. yüzyılın başında kuraklık kadar olmasa da bölgedeki tarım ve hayvancılığı etkileyen bir diğer önemli faktör ise kitlesel hayvan ölümleridir. 22 Mart 1907 tarihli Orman, Maâdin ve Ziraat Nezaretine gönderilen bir tezkirede Konya vilâyeti dâhilinde meydana gelen hayvan hastalığı yüzünden hayvanların kitlesel bir şekilde öldükleri, hasta hayvanların bu hastalığı sağlam hayvanlara bulaştırdıkları, ölen hayvanlar ortada bırakıldığı için de hastalığın günden güne yayıldığı ifade edilmiş ve bu hastalığın

<sup>109</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi [BOA]. Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler [Y.PRK. UM], 07.RA. 1315, 39 /64.

<sup>110</sup> A. Kırmızı (2014). *Avlonyalı Ferit Paşa bir ömür devlet*. İstanbul: Klasik Yayınları, s. 104 – 105.

önlenmesi için Konya'ya acilen bir baytarın gönderilmesi istenmişti. Dönemin sıhhi koşullarını yansımasıyla beraber böyle istenmeyen bir durum hiç şüphesiz Konya'daki çiftçiler ile hayvancılıkla uğraşanlara büyük zararlar vermiş ve ciddi ekonomik kayıpları da beraberinde getirmiştir.<sup>111</sup>

Konya gibi küçükbaş hayvancılığın merkezi konumundaki bir mahalde hayvan hastalıkları uzun yıllar boyu devam etmiş ve Konya halkının ekonomik sıkıntılara düşmesine neden olmuştur.

## 2.2. Konya Numune Tarlası

Osmanlı İmparatorluğu, modern tarım metotlarının çiftçiye daha etkili ve ucuz bir şekilde getirilmesini sağlamak için imparatorluk sathında numune tarlaları ağı kurmak teşebbüsünde bulunmuştur. Osmanlı İmparatorluğu, numune tarlaların kurulmasıyla beraber, Osmanlı tarım ürünü çeşidinin genişleyeceğini, tarım ürünlerinin kalitesinin artacağını ve bunların sonucu olarak da Osmanlı tarım ürünlerinin Avrupa piyasalarında önemli bir talep yaratacağını düşünüyordu. Bu doğrultuda Osmanlı devleti, 11 Ekim 1888 tarihli bir iradede Anadolu'nun Adana, Sivas, Konya, İzmit sancağında ayrıca Suriye, Halep ve Manastır gibi vilayetlerde numune tarlalarının açılmasını onaylamış ve daha sonraki süreçte de tarımsal açıdan önemli olan merkezlerde numune tarlalarının kurulacağı belirtilmişti. Kurulması istenen tarlaların, mümkün olduğu kadarıyla daha çok çiftçinin görebileceği vilayet merkezleri civarıyla genelde nüfus yoğunluğunun fazla olduğu yerlerde kurulması isteniyordu. Bu şekilde şehir pazarlarına gelen birçok çiftçi tarafından numune tarlaları rahatlıkla görülebilecekti.<sup>112</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu'da kurulmasını istediği numune tarlalarından Konya numune tarlası 11 Ekim 1888 tarihli iradeden yaklaşık bir yıl sonra 1889 yılında kurulmuştur. 1899 (Hicri 1317) tarihli Konya Vilayet Salnamesinde, Konya numune tarlası ile ilgili bilgilere rastlamaktayız. Bu bilgilerde, Konya numune tarlasının, H. 1305 (1889) senesinde 805 hektar arazi üzerine kurulduğu daha sonra 1312 senesinde tarla binasının eksiklikleri tamamlandığı ifade edilmektedir. Numune tarlası için aynı yıl 11 hektar arazi daha satın alınarak toplam 816 hektarlık bir alanda faaliyet gösterdiği ifade edilmektedir. Konya numune tarlasında, çiftlik hayvanatı olarak bir çift at ile bir mandanın kullanıldığı aynı tarihli salnamede belirtilmektedir. Bunun yanında tarlada

<sup>111</sup> BOA. Bâb-ı Ali Evrak Odası [BEO], 07. S. 1325, 3018 / 226281.

<sup>112</sup> Quataert (2008). s. 108.

çeşitli tarım araç ve gereçleri de kullanılmıştır. Tarlada kullanılan araç ve gereç sayıları ise şöyledir: Muhtelif cins ve büyüklükte pulluklar, ziraat makinası, çayır biçme makinaları ile çayır tırnığı, harman makinası, muhtelif kalbur makinaları gibi bu ölçekteki bir numune tarlasında bulunması gereken yeni tarım araç ve gereçleri diye belirtilmektedir. Ziraatı ise başlıca yerli hububat olmak üzere çeşitli yabancı memleketlerden getirilen tohumlardan ibarettir denilmektedir.<sup>113</sup>

Konya numune tarlası tarafından yerli hayvan cinslerinin ıslahı için İsviçre'den bir boğa getirilmişse de ölmesinden dolayı boğadan istifade edilememiştir. Bu olaydan dolayıdır ki Konya numune tarlasına Orman, Maadin ve Ziraat Nezaretince daha fazla önem atfedilmiş ve Halep'ten iyi cins dört aygır getirilmiştir. Bununla beraber, Edirne ve Selanik illerinden de istenilen boğaların yakında Konya'ya geleceği belirtilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli yerlerinde kurulan okul- çiftlik komplekslerinin aksine numune tarlalarında iki ya da üç kişinin görevli çalıştığı bilinmektedir.<sup>114</sup> Konya numune tarlasında da bir müdür ile müdür muavini bulunduğunu görmekteyiz. Müdür, müdür muavini, amele ücretleri ile saireye mahsus olmak üzere numune tarlasının yıllık masrafının ise 28. 800 kuruştan ibaret olduğu tespit edilmiştir.<sup>115</sup>

Numune tarlasının müdürü, günlük faaliyetleri idare etmekle yükümlü olmakla beraber zirai hastalıklarla ne şekilde mücadele edileceğini gösterir, yeni tohum çeşitlerinden yararlanır, çiftlik hayvanlarını ıslah ederdi ki – Konya numune tarlasında da bu amaç doğrultusunda İsviçre'den bir boğa getirilmiş ancak hayvanın telef olmasından dolayı istenilen sonuç alınamamıştı – bu vazifelerin çoğunda da kendisine bir muavin yardımcı olurdu. Bunun yanında bazı yıllarda ziraat müfettişine sunulmak üzere harcama ve gelirlerin detaylı kaydını tutmakla görevli bir kâtip de görev yapardı.<sup>116</sup>

Konya numune tarlasının kendisine has bir takım sorunları vardı. Numune tarlasının belki de en önemli sorunlarından biri, şehirde bulunan çeşmelerden elle taşınan suya ihtiyaç duymasıydı. Bu sorun Ziraat Nezareti tarafından ele alınmış ve 1898 yılında numune tarlasının sulanması için bir sulama projesi geliştirilmiş ve bu sistem için de ödenek talep edilmiştir. Ziraat Nezareti'nin bu sulama sistemini gerçekleştirmek adına ödenek talep etmesi, Şura-yı Devleti harekete geçirmiş ve Şura-yı Devlet tarlanın

---

<sup>113</sup> *KVS H. 1317*. s. 73.

<sup>114</sup> Quataert (2008). s. 110.

<sup>115</sup> *KVS H. 1317*. s. 73.

<sup>116</sup> Quataert (2008). s. 110.

kuruluşundan bu yana geçen yaklaşık on yıl içerisinde hiçbir olumlu gelişmenin kaydedilmediği şeklinde bir suçlamada bulunmuştur.<sup>117</sup>

Konya numune tarlasının bir diğer dezavantajı ise tarlanın içinde bulunduğu mahaldi. Konya valisi olan Mehmet Tevfik (Biren) Bey, Havzan bölgesindeki tarlanın arazi seçiminin yanlışlığını ve bu bölgenin tarıma uygun olmayan bir mahal olduğunu hatıratında ifade eder.<sup>118</sup> Mehmet Tevfik Bey, numune tarlasının bulunduğu bölgenin tamamen susuz olduğunu ve adeta iyi bir ziraat yapmak için değil de ziraatı imkânsız kılmanın yolunu göstermek için seçildiğini ifade eder.<sup>119</sup> Ayrıca Konya numune tarlasının bulunduğu mahallin nasıl olup da devlete satıldığını araştıran vali Mehmet Tevfik Bey olayı gerçek manasıyla açıklığa kavuşturmuştur. Vali Bey, burasının daha önceden şehrin yerlilerinden birisinin olduğunu tespit etmiş ve bu zatın da bu toprağın işe yaramaz olduğunu bildiği için devlete sattığını yani bir noktada devletin bu tarlayı satın almakla zarara uğratıldığını dile getirmiştir.<sup>120</sup>

1897 yılının Temmuz ve Ağustos aylarını Konya’da geçiren tarihçi Ahmet Tevhid Bey, Konya’da bulunduğu süre içerisinde gözlemlerini kısa fakat faydalı bir şekilde kaleme almıştı. Konya’ya yaptığı bu gezisi sırasında Konya numune çiftliğini de ziyaret eden Ahmet Tevhid Bey, çiftliğin o dönem içinde bulunduğu durumu: “ Nümune çiftliğini gördüm. Böyle nümuneler olmasın. Nümunelik bir hâl yok” sözleriyle ifade etmiştir.<sup>121</sup> Konya numune tarlasının varlığını II. Meşrutiyet’ten hemen önce de devam ettirdiğini görmekteyiz. 3 Mart 1908 tarihli Orman, Maadin ve Ziraat Nezareti tarafından Şura-yı Devlete havale olunan tezkirede Konya numune tarlası binalarının tamirâtı için gerekli olan 14. 000 kuruşun temin edilmesi istenmiştir.<sup>122</sup> Osmanlı İmparatorluğu’nun, tarımsal reform uygulamalarından biri olan numune tarlalar ne yazık ki istenilen başarıyı gösterememişlerdir. Varlığını saptayabildiğimiz kadarıyla 19 yıl sürdüren Konya numune tarlası, her ne kadar birtakım kısmi tarımsal gelişmelere öncülük etmişse de ülkenin içinde bulunduğu sosyo – ekonomik durumdan ve mahalli yöneticilerin keyfi uygulamalarından olumsuz yönde etkilenmiştir. Konya gibi ekilebilir tarım alanları diğer vilayetlere göre fazla olan bir bölgede başarısızlığa mahkûm olan

---

<sup>117</sup> Quataert ( 2008). s. 114.

<sup>118</sup> “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey’in (Biren) (1993). s. 225.

<sup>119</sup> Atalay ( 2010). s.17.

<sup>120</sup> “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey’in (Biren) (1993). s. 225.

<sup>121</sup> S. Ünver (1967). Yetmiş Yıl Önce Konya. *BELLETTEN*, Sayı: 31, s. 220.

<sup>122</sup> BOA. Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı [Y.A. RES], 29.M. 1326, 153 / 109.

Konya numune tarlası ile birlikte diğer vilayetlerde kurulan ve başarısız sonuçlar elde edilen numune tarlaları, Osmanlı yöneticilerinde tarımsal reformun kolay bir şekilde gerçekleştirilemeyeceğini göstermesi açısından da önemlidir.<sup>123</sup>

### 2.3. Konya Buğday Pazarı

Osmanlı İmparatorluğu'nda tarımda ticarileşme yani piyasaya yönelik bir üretimde bulunma durumu zaman içinde önemli değişikliklere uğradı. Ülkede, yerli ve yabancı tüketicilere satılmak üzere ticari tarım yapan insanların sayısı fazlaştı. 18. yüzyılda başlayan bu eğilim 19. yüzyılda bir önceki yüzyıldan daha önemli bir seviyedeydi. Böyle bir eğilimini doğuran birtakım mekanizmalar söz konusudur. Bu mekanizmalardan birisi hem uluslararası ve hem de yurt içindeki taleptir. Yurt dışında özellikle 1840'lı yıllardan itibaren Avrupa'da yaşayan halkların yaşam kaliteleri arttığı gibi satın alma güçleri de bu oran da artmıştı. Bunun doğal sonucu olarak da bu insanlar çok daha fazla ve çeşitli miktarda ürün satın almaya başladılar.

Osmanlı İmparatorluğu'nda da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kentleşmenin artması ile kişisel tüketim artmış ve iç pazarlar da önem kazanmaya başlamışlardı.<sup>124</sup> Konya'da 1901 yılında dönemin valisi Avlonyalı Ferit Paşa tarafından açılan buğday pazarı da yukarıda açıklamaya çalıştığımız iç pazarın bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.<sup>125</sup>

Konya'ya 1896 yılında demiryollarının gelmesiyle birlikte kent tarımında önemli gelişmeler yaşanmıştı. Demiryollarının neden olduğu gelişmelerle birlikte imparatorluk çapında ekonomik bütünleşme ortaya çıkmaya başladı. Ayrıca, bu yıllarda mahalli üretimin hızlı bir şekilde başka bölgelere sevk edilebilmesinde demiryollarının önemi kayda değerdir. Dönemin valisi Ferit Paşa ile iyi ilişkiler geliştiren İsviçreli hukukçu Lui Ramber, 1895 Kasım'ından 1905 Mart'ına kadar tuttuğu ve daha sonra Gizli Notlar adıyla yayınlanan günlüklerinde Konya'da bulunduğu süre içerisinde, hem Osmanlı hükümetin hem de kendilerinin – kendisi Türkiye'de mali ilgileri olan bazı

---

<sup>123</sup> Quataert (2008). s. 108 – 119; “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey'in (Biren) (1993). s. 224 – 226; Atalay (2010). s. 16 – 17.

<sup>124</sup> D.Quataert (2005). *Osmanlı İmparatorluğu 1700 – 1922*. (Çev: Ayşe Berktaş), İstanbul: İletişim Yayınları, s. 196 – 197.

<sup>125</sup> H. AYTEKİN (2003). *Tarihi Konya rehberi 2003'ten kuruluşuna Konya belediye başkanları*. Konya: Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, s. 193'te, 1897 – 1905 yılları arasında Konya Belediye başkanlığı yapmış Burhanzade Seyit Rifat Efendi'nin Karaman Caddesi Amele Pazarı yakınında Buğday pazarını inşa ettirdiğini ifade etmektedir.

müesseselerce İstanbul'a gönderilmişti -<sup>126</sup> gelirlerinin arttığından söz etmektedir.<sup>127</sup> Bunda kuşkusuz artan tarımsal üretimin önemli bir etkisi olmuştur. Tarımın ticarileşmesi sonucu eli para gören çiftçi ve köylüler de verimliliklerini artırma yolunu tutmuşlar ve emek yoğun üretim sürecini terk etmeye başlamışlardı.<sup>128</sup>

Demiryollarının Anadolu'da ve Konya'da tarımsal üretimi artırma çabaları zaman içinde olumlu gelişmelere neden oldu. Anadolu Demiryolu Şirketi, köylülere ileri tarım metotlarını öğretmek için tarım şubesi kurmuş ayrıca fidanlıklar ve deneme istasyonları da açmıştı.<sup>129</sup> Konya'da demiryollarının ve ileri tarım metotlarının kullanılması sonucu oluşan üretim fazlası Konya Buğday Pazarı'nda çiftçiler tarafından satılmaktaydı.<sup>130</sup> 1901'de yaptırılan Konya Buğday Pazarı'nın kapısı üzerinde bulunan kitabede, Sultan Abdülhamid Han-ı Sâni devr-i saltanatlarında ve Vali-i vilayet devletlü Ferid Paşa hazretlerinin semere-i himmet-i umrânperverâneleri olarak Hicri 1319 senesinde inşa edildiği yazmaktadır.

Konya Buğday pazarı açıldıktan sonra birtakım sorunlarla karşılaşmıştır. Bunlardan biri buğday pazarının inşasında kullanılan ve Ilgın ormanlarından getirilen kerestenin vergi meselesidir. Ilgın ormanlarından getirilen kerestelerin vergiden muaf tutulması hakkında hazırlanan mazbata 4 Aralık 1901 tarihinde Dâhiliye Nezaretine gönderilmiş oradan da sadarete havale edilmiştir. Sadaretten, Şura-yı Devlete gönderilen mazbata neticesinde Şura-yı Devlet Vali Ferit Paşa'dan olayla ilgili açıklama istemiştir. Konya Buğday Pazarı'na getirilen ürünlerden Konya Belediyesi adına vergi alınmaktayken; devlet bütçesindeki açıktan dolayı diğer birtakım vergilerle birlikte bunun da devlet hazinesine aktarılması kararlaştırılmıştı. Ancak daha sonra yapılan müracaatlar neticesinde bu verginin yarısının hazineye diğer yarısının da belediyeye terk olunacağı kararlaştırılmıştır. Bununla beraber Konya Belediyesi'nin o günün koşullarında önemli sayılabilecek bir vergiden kısmen mahrum bırakıldığı ve gelirlerinin bundan dolayı azaldığı söylenebilir.<sup>131</sup>

---

<sup>126</sup> L. Ramber (tarihsiz). *Gizli notlar*. (Bas. Haz. Niyazi Ahmet Banoğlu), Yer yok: Tercüman, s. 9.

<sup>127</sup> B. Dalkılıç (2003). Lui Ramber'in "Gizli Notlar"ında Konya. (Ed: Caner Arabacı ). *Yeni İpek Yolu Dergisi Konya Kitabı VI Özel Sayısı*, s. 39 – 46; Ramber (tarihsiz). s. 99 – 102.

<sup>128</sup> Atalay (2010). s.14.

<sup>129</sup> E. M. Earle ( 1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*. (Çev. Kasım Yargıcı), İstanbul: Milliyet Yayınları, s. 250 – 252.

<sup>130</sup> Bkz. Ek, 9 ve 10.

<sup>131</sup> Kırmızı (2014). s.169 – 170.

Konya Buğday Pazarı, ahalinin ve kısmen Konya Belediyesi'nin yardımıyla oluşturulmuştu. Pazar içinde yapılan çok sayıda dükkânların kira bedelleri belediye tarafından yararlanmaya başlanmış olmakla beraber, belediyenin harcadığı masraf ve fedakârlığa nispetle bu kira bedellerinin çok düşük olduğu anlaşılmaktadır. Pazarın inşasındaki asıl amaç ise belediyeye gelir getirmekten ziyade tahıl ticaretini kolaylaştırmak olmuştur. Bununla beraber belediye gelirleri ne kadar artarsa memleketin ma'muriyeti o nispette artacağından bunun Konya'nın ve bölgenin faydasına olacağı belirtilmiştir.<sup>132</sup>

Son olarak Konya Buğday Pazarı'nın fiziki durumunda bahsetmek yerinde olacaktır. Buğday Pazarı Karaman Caddesi Amele Pazarı yanında bulunmaktaydı. Pazar, geniş bir avlu içinde ve etrafını çevreleyen çok sayıdaki dükkânla 20. yüzyıl Konya'sında modern bir görünüme sahip bir mekânlar arasındaydı. Bu özelliklerinin yanında içinde bulunduğu mahal etrafına önemli miktarda nüfus topluyordu. Bunun yanında Buğday Pazarı ile Borsa hizmet binası, daha sonraki yıllarda ve Cumhuriyet döneminde de Konyalılara hizmet etmiş ve uzun yıllar Konya ekonomisinde faal bir rol oynamıştır.<sup>133</sup>

#### **2.4. Konya'da Kullanılan Zirai Makineler**

Anadolu coğrafyasında zirai makinelerin kullanımının teşviki her ne kadar geç başlamışsa da zirai makinelerin kullanımı, Anadolu'daki tarım alanlarının hasılatının artırılması yönündeki hükümet programlarının bir parçasını teşkil ediyordu. Anadolu tarımının dönüştürülmesi mevcut tarım ürünlerinin kalitesi ve yeni emtianın tanıtılmasının yanı sıra zirai üretimin artacağı düşüncesini de beraberinde getirmişti. Anadolu coğrafyası, 19. yüzyılın ilk yarısında ve hatta ikinci yarısında bile tarım teknolojisinin ilkel bir biçimini kullanıyordu.<sup>134</sup>

II. Abdülhamit dönemi, bu açıdan bir değişimin yaşanmaya başladığı ve modern zirai alet ve makinelerin benimsenmesi açısından önemli gelişmelerin yaşandığı bir dönem oldu. Bu dönemde başta Ziraat Nezareti olmak üzere birçok kurum ve yabancı müteşebbis, Anadolu üretici sınıfının çoğunluğuna hitap edecek ve teknolojik açıdan uygun bulunan zirai makineler ile tarım modeli geliştirmeye çalıştı. Yabancı

<sup>132</sup> Kırmızı (2014). s. 170.

<sup>133</sup> H. Karpuz (1998). *Fotoğraflarla geçmişte Konya*. İstanbul: Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, s. 100 – 101; Aytakin (2003). s. 193; Ek 9 ve 10.

<sup>134</sup> Quataert (2008). s.139 – 140.

müteşebbislerden özellikle Alman ve Amerikalıların mevcut zirai makineleri / teçhizatı yerel koşullara göre uyarlamaya önem verdikleri görülmektedir. Bunlar, buldukları bölgedeki koşullara göre pullukları yeniden tasarlamış ve bunun yerli hayvanlar tarafından çekilmesini kolaylaştırmakla pullukların kullanım alanını genişletmişlerdir. Ayrıca Anadolu Demiryolu Şirketi de en az bir Avrupalı imalatçının acentesi olarak görev görmüş; şirket acente olmanın yanında sattığı pullukları tamir ettirmek için dükkânlar kurmuş ve modern aletlerin halk arasında kullanımını özendirmek ve satmak adına özel personel istihdam ettirmiştir.<sup>135</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu topraklarında modern aletlerin benimsenmesinde İzmir ve Adana gibi kıyı kentleri ön planda yer alıyorlardı. Bahsedilen kentlerde modern zirai aletlerin benimsenmesine etki eden birçok faktör vardı. Bunlar kolay deniz ulaşımı, geniş ve ekilebilir topraklar ve büyük toprak sahipliği şeklinde kendisini göstermekteydi. Bununla beraber Konya gibi merkez platoda yer alan bir kent, modern zirai aletlerinde benimsenip yaygınlaşmasında ikincil bir öneme sahipti.<sup>136</sup> Konya gibi iç bölgelerdeki kentlerin modern zirai aletleri kolayca benimsemesine engel teşkil eden birtakım faktörler bulunmaktaydı. Bunlardan en önemlilerinden biri hiç şüphesiz kalifiye eleman eksikliğiydi. Konya'da hasat mevsimi yaz başlangıcı olan Haziran ayının ortalarında başlamakta – bugün dahi hemen hemen aynı dönemde hasat mevsimi başlamaktadır- Eylül ayına ve bazen de Ekim ayının (Teşrin-i Evvel Evasıtına) ortalarına kadar devam etmekteydi. Yani hasat mevsimi yaklaşık olarak 3, 3.5 ay sürmekteydi. Bu dönemde harman makinelerinin kullanımı ürünün kalitesi için oldukça önemli olduğundan makinaların kullanımının işin ehli kişiler tarafından yapılması önem arz etmekteydi. Konya tarım üreticileri de bunun farkında olduğundan Konya Sanay-i Mektebi talebesinden birkaç öğrencinin hasat mevsiminde harman bölgelerine gelerek harman makinelerinin kullanımını göstermelerini istemişlerdir.<sup>137</sup>

Modern zirai aletlerin kullanımını kısıtlayan veya engel teşkil eden bir başka etken ise bu araçların kullanımı için gerekli olan işletme masrafiydi. 19 Eylül 1907 tarihli tezkirede, Konya vilayetine gönderilen harman makinalarının işletme masrafı olan on beş bin kuruşun çekirge mesarif-ı itlafiyesinde bulunan kırk dört bin kûsur kuruştan temin edilmesi Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından Orman, Maadin ve Ziraat Nezareti'nden

---

<sup>135</sup> Quataert (2008). s.139 – 140.

<sup>136</sup> Quataert (2008). s. 150 – 151.

<sup>137</sup> BOA. BEO, 16. S. 1320, 1853 /138927.



istenmişti. Bu durum bize vilayetin ekonomik gelişimi hakkında bilgi vermekle beraber, tarımsal reformun bir ikilemini de ortaya koymaktadır. Bir yandan tarımsal reformlar yapılmaya çalışılırken diğer yandan ekonomik dar boğaz kendisini hem vilayet hem de merkezde hissettiriyordu.<sup>138</sup>

Yukarıda izah etmeye çalıştığımız durumun yanında Konya ve çevresinde modern zirai aletlerin kullanımı yaygınlaşmasını sağlayan çeşitli etkenler de bulunmaktaydı ki bunlar bir kısım bölgeler hariç tutulursa bütün imparatorluk topraklarında görülen bir sorundu: Emek kıtlığı. Emek kıtlığı, bütün yüzyıl boyunca hem Osmanlı idaresini hem de tarım üreticilerini zor durumda bırakmıştır. 7 Ağustos 1901 tarihli Ticaret, Nafia, Orman ve Maadin ve Ziraat Nezaretine yazılan tezkirede, 1901 yılında Konya ve Ankara civarında mahsulatın fevkalade bereketli geçtiği ancak mahsulatın biçilmesi ve harman edilmesi için yeterli miktarda rençperin bulunmadığı ifade edilmekte ve civar mahallerden Konya'ya rençper gönderilmesi hususu maliye nezaretine bildirilmekteydi. Maliye Nezareti bu durumda Konya'nın hangi bölgelerinde mahsulatın bereketli olduğunu, ne kadar rençper gerektiğini ve rençperlere ne kadar yevmiye verilebileceğini Konya vilayetinden sormuştur.<sup>139</sup> Konya Vilayet Meclisi'nden alınan mazbatada, hasat mevsiminin bereketli ve fiyatlarının iyi olduğu belirtilmekle, dışarıdan amele getirilmesinin hasat mevsiminde oldukça güç olduğu ayrıca dışarıdan getirilecek amelelere de isteyecekleri kadar ücret ve yevmiye verilemeyeceği ifade edilmişti. Bunun yerine mahsulatın bir an evvel kaldırılması lüzumuna binaen her kaza için yeter sayıda harman makinalarının gönderilmesini talep etmişlerdir.<sup>140</sup>

Konya ve çevresine gönderilen zirai aletlerin – pulluk, orak ve harman makinası gibi - ne kadar başarılı oldukları ya da eğer bir başarı söz konusu ise bunun ne derece gerçekleştiği üzerinde durulması gereken noktalardan biridir. Zirai aletlerin satılmasında ve Orta Anadolu platosu için tedarik edilmesinde başta Almanya olmak üzere Amerika, Fransa ve İngiltere gibi ülkeler öncüydüler. Bunlardan Almanya, Konya ve çevresine önemli miktarda pulluk satmış olmakla beraber 1905 yılında Konya'da bulunan Alman konsolosu, satışların başarısızlığa uğradığını ifade etmiştir.<sup>141</sup> Alman konsolos, bu başarısızlığın nedenlerini ise Almanya tarafından üretilen Eckser pulluklarının Konya

<sup>138</sup> BOA. BEO, 11.Ş. 1325, 3149/ 236127.

<sup>139</sup> BOA. Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi [DH. MKT], 21. R. 1319, 2519/103.

<sup>140</sup> BOA. DH. MKT, 21. R. 1319, 2519 / 103.

<sup>141</sup> Quataert ( 2008). s. 151.

ovasının ince taneli toprağı için çok ağır geldiğini dile getirmiştir. Bunun yanında yabancı bir teşebbüs olarak Anadolu Demiryolları Şirketi'nin ticari başarı sağlamak için elzem olan kişisel ilişkileri kurmakta yetersiz kaldığını dile getirmiş; Alman zirai aletlerin Konya ve çevresinde yaygınlaşmasını sağlamak için yörede sergi salonları kurulmasını ve Konya'da bulunan üreticilerin bizzat bulunup yeni zirai aletlerin bunlara gösterilmesini önermiştir.<sup>142</sup>

Modern zirai aletlerin Konya'da istenilen başarıyı gösteremediğini, Avlonyalı Ferit Paşa'dan sonra 1903 yılında Konya'ya vali olan Mehmet Tevfik Bey hatıratında açıklamıştır. Tevfik Bey, imparatorluk sathında memleketin gelişmesi ve ilerlemesi için alınan tedbirlerin ekserinin boş yere para harcamak şeklinde yorumlamış, ziraat makinalarının kullanımının yaygın hale getirilmesi için girişilen teşebbüsleri de boş işler olarak yorumlamıştır. Tevfik Bey, Konya'ya yaptığı gezi sırasında bazı yerlerde etrafa atılan zirai aletleri gördüğünü, bu aletler için o dönem önemli miktarda para sarf edildiği ve köylülerin bu zirai aletleri kullanması için teşvik edildiğini ve hatta bazen bu makinaların kullanımı için cebri uygulamalarda bile bulunulduğunu dile getirmiştir. Tevfik Bey, bu çeşit başarısızlığın nedeni olarak da köylülerin alışmış oldukları ekim tarzından ayrılmak istememelerini göstermiştir. Tevfik Bey, zirai aletlerden istenilen faydanın görülmemesini ve bundan kaynaklı zararların dahi oluştuğunu :“ (...) kişilerin sırf icraat göstermek telaş ve gayretiyle ehil, muktedir ve becerikli olanlardan malumat sormayarak indi, yani kendi inanış ve görüşlerine göre hareket etmeleri” ni göstermektedir.<sup>143</sup>

Her ne kadar Konya'da yeni zirai aletlerin miktarı toplam nüfusa göre az olsa ve 1905 gibi daha geç bir tarihte bile Konyalı üreticilerin % 75'inin ilkel aletler kullanmaya devam ettiği gözlenirse de Konya ve civarında tarımın teknik /teknolojik boyutunda bir gelişmenin olduğu göze çarpan olan bir husustur. Buna ilaveten, eğer yerel üreticiye kendi mali olanakları dâhilinde fırsat verilirse üreticinin yeniliklere açık olduğu ve bu yenilikleri kullanmaya meyilli olduğu ortaya çıkan bir realitedir.<sup>144</sup>

---

<sup>142</sup> Quataert ( 2008). s. 152 vd.

<sup>143</sup> “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey'in (Biren) (1993). s. 224 – 225.

<sup>144</sup> Quataert ( 2008). s. 152.

### 3. II. Abdülhamit Döneminde Konya'da Sanayi ve Sanayi Ürünleri

Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu ve Balkanlardaki en büyük vilayeti olan Konya, 19. yüzyılın üçüncü çeyreğinde bile halen geleneksel bir sanayi yapısına sahipti. Konya'nın bu dönemdeki sanayi ürünlerine baktığımızda bunların daha çok tarım ve hayvancılığa dayalı yarı mamul ürünler olduğu göze çarpmaktadır. Konya'nın Hicri 1298 (1881) yılındaki vilayet salnamesinde Konya'nın sanayi ürünleri (mahsulat-ı sınaïyye) olarak şunlar kaydedilmiştir: Keçe, keten bezi, iplikten dokunmuş alaca, ayakkabıcılık, deri ve deri ürünlerinde ibaret olup aynı zamanda bezir, haşhaş ve susam yağı çıkarıldığı ifade edilmekle beraber, buna ilaveten, külliyyetli tiftik ve yapağının da üretildiği ve diğer mahallere gönderilerek satıldığı belirtilmektedir.<sup>145</sup>

Konya'nın daha sonraki dönemlerinde de sanayi ürünlerinde pek bir değişikliğin olmadığı görülmektedir. Bu değişikliğin olmamasının nedenlerinden biri Konya'nın içinde bulunduğu bölgenin ulaşım, teknolojik alt yapı yetersizliği gibi teknik konular yanında pazar gibi üretilen ürünleri satacak mekânların bulunmamasıydı. Konya'nın Hicri 1301 (1883/4) tarihli vilayet salnamesine baktığımızda, Konya'da sanayi ürünleri olarak, halı ve kilim, keçe, yünden mamul aba, keten bezi, ayakkabıcılık, deri ve deri ürünleri, saraçlık ve yine bezir, susam, haşhaş yağlarının çıkarımının yapıldığını görmekteyiz. Daha önceden olduğu gibi yüklü miktarda tiftik ve yapağının üretildiği ve diğer mahallere gönderilerek satıldığı da kaydedilmiştir.<sup>146</sup> Sanayi ürünlerindeki bu tek tiplik uzun yıllar sürmüştür. Bu tek tip sanayi üretiminin değişime uğraması 19. yüzyılın sonlarında meydana gelmeye başlamıştır.

Konya'nın Hicri 1317 (1899) tarihli salnamesinde sanayi ürünleri olarak daha öncekilerden farklı ürünlerin olduğu bunun yanında da farklı meslek dallarının geliştiği görülmektedir. Buna göre 1899 Konya'sında üretilen sanayi ürünlerinin, gömleklik ve çarşaflik bez, seccade, kilim, çorap, keçe, yünden başörtüsü, pişkir, yün ve tiftikten mamul bir nev'i fanila, aba, tuğla, kiremit, haffalık, saraçlık, demircilik, arabacılık ve benzeri mamullerden oluştuğu görülmektedir.<sup>147</sup> Bu değişimin yaşanmasında 1896 yılının Temmuz'unda Konya'ya ulaşan Anadolu – Bağdat Demiryolunun büyük bir etkisi olduğu göz ardı edilemez. Aynı salnamede belirtilen arabacılık mesleği de demiryolu istasyonunun kurulmasından sonra ortaya çıkmış bir meslek olmakla birlikte

<sup>145</sup> KVS H. 1298, s. 59 – 60.

<sup>146</sup> KVS H. 1301, s. 49 - 51.

<sup>147</sup> KVS H. 1317. s. 71; Atalay (2010). s.17 – 21.

bu mesleği icra edenlerin daha çok göçmeler/muhacirler olduğu anlaşılmaktadır. Demiryolunun 1896 Temmuz ayında fiilen çalışmaya başlaması, kent merkezi ile istasyon arasındaki mesafenin o dönem için oldukça uzun mesafede olması arabacılık mesleğinin yanında başka bir ulaşım aracını da gündeme getirmiştir. Bu ulaşım aracı Atlı tramvay idi.<sup>148</sup>

Konya kent merkezi ile demiryolu istasyonu arasındaki mesafeden dolayı zamanla at arabalarının ihtiyacı karşılamadığı görülmüştü. Bunun üzerine çözüm olarak o dönem Selanik'te elektrikli tramvayın kullanılmasından dolayı daha önce kullanılan atlı tramvaylar eski Konya valisi Avlonyalı Ferit Paşa aracılığıyla 1906 yılında, özel bir şirket tarafından çalıştırılmak üzere Konya'ya nakledilmiştir. Atlı tramvay Türbe Önü ile İstasyon arasında çalışmaktaydı. Türbe Önü'nde bulunan Amil Çelebi'nin evinin önünden hareket eden tramvay, Eski Türbe caddesinden İstanbul Caddesi'ne geçiyor oradan bugün Fatih Çarşısı olarak bilinen mahalden geçip Kayalı Park'a varıyordu. Kayalı Park'tan Yusuf Şar'ın eski konağına yani eski belediye binasına oradan da sola saparak Araboğlu Makası'na giren<sup>149</sup> tramvay sonra Katolik Kilisesi ile Doktor Dat'ın Hastanesi'nin önünden Arapoğlu Kosti'nin konağına varıyordu.<sup>150</sup>

Konya'da arabacılık gibi yeni mesleklerin yanında daha önceden var olan sanayi tesislerinin de zaman içinde gelişme gösterdiği anlaşılmaktadır. 19. yüzyılın sonunda Konya'da bulunan değirmen sayısında önemli bir artış olduğu gözlenmektedir ve sayıları 29'a kadar yükselmiştir. Daha sonra 1922 yılında bile değirmen sayısı 22 ile sınırlı kalmıştır. 19. yüzyılın sonundaki değirmen sayısındaki artış, bu dönemde tarımsal üretimde önemli bir gelişmenin yaşandığını göstermektedir.<sup>151</sup> 1876 (1293) tarihli vilayet salnamesinde iki olan buzhane<sup>152</sup> (soğuk hava deposu) sayısının, 1899 yılında sayılarının 3'e yükseldiği görülmektedir. Ayrıca önemli sayıda da debbağhane (tabakhane) bulunmaktaydı. Bununla beraber, 1899 yılında 2 tane petrol tesisinin varlığı da önemlidir. Bu dönemde de gömleklik yün kaban, yünden başörtüsü, tiftikten

---

<sup>148</sup> A. S. Odabaşı (1998). *20. yüzyıl başlarında Konya'nın görünümü*. Konya: Konya Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, s. 147.

<sup>149</sup> Bkz. Ek, 6.

<sup>150</sup> Odabaşı (1998). s. 147 – 148.

<sup>151</sup> D. Nazmi (2009). *Türkiye'nin sıhhi-i – ictimai coğrafyası Konya Vilâyeti*. (Yay. Haz. M. Karayaman), Konya: Çizgi Kitabevi, s.19.

<sup>152</sup> *KVS H. 1294*, s. 108 – 109.

üretilmiş her türlü fanila, aba, kuşak, toprak testi ve çömlek üretimi gibi ürünler ile daha önceden isimleri geçen birçok imalathane ve tesis üretime devam etmekteydi.<sup>153</sup>

Konya'daki sanayi ürünlerinin bir kısmının zaman içinde yurt dışına ihraç edildiği tespit edilmiştir. Bu sanayi ürünlerinden bazıları Amerika Birleşik Devletleri'ne ihraç ediliyordu. Konya'dan Amerika'ya siyah sahtiyan, kaba gömleklik ve manifatura, halı, deri, yün, yapağı, tiftik, çeşitli hayvan derileri, kök boya, cehri, gibi ürünlerin ihraç edildiği görülmektedir. Bu da bize Konyalı esnaf ve tüccarların zaman içinde dış ticaret ilişkileri geliştirdiği ve yerel tüccarların uluslararası pazara yöneldiklerini göstermektedir.<sup>154</sup>

Konya sanayisinde, 1906 yılında da birtakım önemli gelişmelerin yaşandığı anlaşılmaktadır. Konya'da her ne kadar üretimi önceden yapıyorsa da bazı ürünlerin şehir dışına satış yapılacak seviyeye ulaştıkları ve bu sanayi ürünlerini imal eden kuruluşların Konya sanayisinde boy göstermeye başladıkları görülmektedir. Konya'da bu tarihte boy göstermeye başlayan sanayi kuruluşları ve sanayi ürünleri: rakı imali ve satımı, tütün, kayısı çekirdeği, süt ve süt ürünleri üreten tesislerdi.<sup>155</sup>

Konya'da tarihi çok eskilere dayanan bazı mesleklerin ve sanayi ürünlerinin mevcut olduğu bilinmektedir. Bunlardan biri de deri işçiliğidir (debbağcılık). Konya'da deri işlemeciliğin geçmişi, Konya Şer'iyye Sicilleri kayıtlarına göre 17. yüzyıla kadar gitmektedir. 1672 tarihli Konya Şer'iyye Sicilinde Konya debbağ ile saraçlarının ortak bir iş yaptıkları ancak yaptıkları iş sonucu mahkemeye başvurdıklarını öğrenmekteyiz. Deri işlemeciliği, tarihi geçmişi kadar her dönem Konya ve mülhakatında gözde bir meslek olarak da varlığını sürdürmesi açısından önemlidir. Konya kent merkezinde bulunan debbağ hanelerin Sırçalı Mahallesinde kuruldukları bilinmektedir.<sup>156</sup>

Konya'da üretilen sanayi ürünleri hakkında bilgi verdikten sonra Konya çarşısı ve çarşı kültürü hakkında bilgi vermenin de yerinde olacağı kanısındayız. Osmanlının son dönemine doğru Konya Çarşısı, Hükümet binası – Kapı Camii, Aziziye Camii çevresiyle Sultan Selim Camii arasındaki alanda hayat buluyordu. Yusuf Ağa kütüphanesinin karşısındaki deri işleme yeri ile eski buğday pazarının güneyindeki ahır ve samanlıklar ile nalbant dükkânları da bu dönemde Konya Çarşısı içinde yer alıyordu.

---

<sup>153</sup> KVS. H. 1317, s. 61; Atalay (2010). s. 19; Cuinet (1892). s. 824.

<sup>154</sup> M. Erol (tarihsiz). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Amerika Birleşik Devletleriyle yaptığı ticaret antlaşmaları*. Konya: Yayınevi yok, s. 32 – 44.

<sup>155</sup> Atalay (2010). s. 20.

<sup>156</sup> Önder (1971). s. 419.

Bu çarşıdaki dükkânların hemen hepsi ahşaptan yapılmıştı. Üzerleri ise kara örtü denilen toprak damla örtülüydü.<sup>157</sup>

Konya'da bulunan çarşı ve esnafın durumunu Konya'yı 1913 yılında ziyaret eden Macar seyyah Bela Horvath çok açık ifadelerle izah etmiştir. Horvath, Konya'nın kalabalık çarşısında her türlü konservenin yanında, farklı türdeki Amerikan kompostaları, Alman Sauerkraut'ını ve çeşitli et ürünlerini Konya çarşısında bulmanın mümkün olduğunu dile getirmiştir. Türk usulü çarşı denildiğinde düzensiz baraka topluluğunun akla gelmesi gerektiğini kaydeden yazar, tahtadan yapılmış bu barakaların arka kısmında değerli eşyalar için genellikle tuğladan inşa edilmiş bir kilerin bulunduğunu ve aynı meslekten olanların, aynı sokakta yer aldıklarını belirtmiştir. Örneğin Kunduracılar Caddesinin, ayakkabıcılar, yemeniciler, çizmeciler, terlikçiler ve dericilerden meydana geldiği ifade edilmiştir.<sup>158</sup>

Konyalı esnafın ticaret ahlakı ve müşterilere karşı tutumu da üzerinde durulması gereken bir noktadır. Konya'daki esnafların ticari ahlakları ve müşterilere karşı yaklaşımlarını daha çok batılı seyyahların gözlemlerinden öğreniyoruz. Batılı seyyahlar, Konya'daki esnafların müşteri olmadığı zaman birbirleriyle sohbet ettiklerini, tabakalardan birbirlerine tütün ikramında bulduklarını ve müşteri geldiğinde asla vakarını bozup bağırarak müşteriye kendi dükkânına çekme teşebbüslerinde bulunmadığını dile getirmişlerdir.<sup>159</sup> Konya Çarşısı'nda ve esnaflarında Türk – İslâm ahlakı ve edebi önemli bir rol oynamaktadır ki geçmişte de bu doğrultuda hareket edildiği yukarıdaki açıklamalardan anlaşılmaktadır. Bu özellikleri ile bugün Konya, Türkiye'nin en önemli sanayi, ticaret ve eğitim merkezlerinden biri haline gelmiştir. Gelecekte de bu doğrultu da ilerleyeceğine hiç şüphe yoktur.

### **3.1. Konya Sanayi Mektebi**

II. Abdülhamit döneminin önemli icraatlarından biri de hiç şüphesiz Konya'da bir sanayi mektebinin açılmış olmasıdır. Tanzimat dönemiyle birlikte başlatılan reform hareketlerinin sonucu olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda teknik eleman yetiştirmek için açılan ilk sanat okulu Zeytinburnu'nda 1848 yılında açılan sanayi mektebi olmuştur. Bu girişim çeşitli nedenlerle başarısızlığa uğrayınca, Mithat Paşa'nın Tuna Valiliği

<sup>157</sup> Arabacı (1999). s. 51 vd.

<sup>158</sup> Horvath (1997).s. 17 – 18.

<sup>159</sup> Arabacı (1999). s.51 – 52; Horvath (1997).s. 17 – 18.

sırasında Müslim ve gayrimüslim kimsesiz çocukların barınmaları ve sanat öğrenmeleri için açtığı İslahhâneler ülkede teknik eleman yetiştiren kurumlar haline gelmişlerdir. Konya’da da teknik eleman yetiştirilmesi ve sanat mesleklerinin öğretildiği bir okul açma fikri ilk defa Konya Valisi Ahmet Tevfik Paşa zamanında, 1871 yılında söz konusu olmuştu. Bu dönemde, Konya’da sanâyhane adı verilen bir sanayi kompleksinin yapılması ve bu kompleks içerisinde de bir okulun inşa edilerek memleketin ihtiyaç duyduğu terzilik, kunduracılık, saraçlık, debbağlık, abacılık, demircilik, marangozluk gibi sanatların öğretilmesi amaçlanmıştı. Ancak sanayihane kapsamında inşaata başlandığı ve dükkân ve mağazalar tamamlandığı halde içerisinde bir okulun meydana getirilmediği anlaşılmaktadır. Konya’da bir sanayi mektebinin açılması yaklaşık olarak aradan 30 yıl geçtikten sonra mümkün olmuştur.<sup>160</sup>

5 Ekim 1901 tarihinde Konya Vilayetinden Bâb-ı Ali’ye yazılan mazbatada Konya merkezinde bir sanayi mektebinin gayretli ve azimli bir şekilde inşa edildiği ve okulun padişahın tahta oturduğu günün merasiminde (cülus-u hümâyun) açılacağı ifade edilmektedir.<sup>161</sup> Dönemin Konya valisi Avlonyalı Ferit Paşa, Konya Sanayi Mektebi’nin vücuda getirilmesi için çalışmalarına 1898– 1899 kışında başlamış aynı zamanda okulun inşası için halktan iane suretiyle yardım toplanmış ve yaklaşık iki aylık bir süreçte 18 bin kuruşun toplandığı anlaşılmaktadır.<sup>162</sup>

1901 yılında Ferit Paşa tarafından açılan Konya Sanayi Mektebi, Şems Mahallesi’nde, güneyinde Şerafettin Caddesi ile hükümet konağı, kuzeyinde Seyyah Ziya Sokak, doğusunda Ceviz İmam Sokak ile batısı ise hazine arsası ile çevrili 6925 m<sup>2</sup> alan üzerine kuruluydu.<sup>163</sup> Bugün İl Özel İdaresi olarak kullanılan Konya Sanayi Mektebinin inşa edildiği alan Kanuni Sultan Süleyman döneminde 1538 yılında yaptırılmış olan dokuz kubbeli Süleymaniye Bedesteninin olduğu mahaldi.<sup>164</sup> Konya Sanayi Mektebi, bahsedilen bedesten ile birlikte kiralanan Süleymaniye Tavaslı Hoca Medresesi ile 1842

---

<sup>160</sup> K. Sarıçelik (2009). *Osmanlı Devri Konyası’nda modern eğitim – öğretim (1869 – 1919)*. Yayınlanmamış doktora tezi, Konya: Selçuk Üniversitesi, s. 210 – 212.

<sup>161</sup> BOA. Maarif Nezareti Mektubi Kalemi [MF. MKT], 21.C. 1319, 583/35.

<sup>162</sup> Sarıçelik (2009). s. 212.

<sup>163</sup> Y. Semiz ve R. Kuş (2002). Konya Sanayi Mektebi (1901 – 1960). (Ed. Yusuf Küçükdağ), *İpek Yolu Dergisi Konya Kitabı V Özel sayısı*, s. 103.

<sup>164</sup> Bkz. Ek 5.

yılında inşa edilmiş olan Süleymaniye Çeşmesi'nin bir kısmı ile etraftaki toprak evlerin istimlak edilerek yıktırılmasından sonra inşa edilmiştir.<sup>165</sup>

Konya Sanayi Mektebi'nin 1901 yılında açılışından sonra okula tahsis edilmiş herhangi bir geliri yoktu. 1901 yazında inşaatı biten okulda o yıl düzenlenen halı ve kilim sergisinden elde edilen gelir ve halktan toplanan yardımlar ile okulun ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmıştır. Bunun yanında Konya Umumi Meclisi'nin öğrenci sayısındaki artış hakkında aldığı karara binaen, mülhakat belediyelerinin (sancak, kaza ve nahiye) gelirlerinden %5 oranında kesintiye gidilmiş ve bu kaynak da okula aktarılmıştır.<sup>166</sup>

Konya Sanayi Mektebi'nin masrafları 1902 yılından 1904'e kadar olan dönemde düzenlenen 100 bin kuruşluk piyangodan elde edilen gelir, doğum varakası bedelleri ve son olarak da okula dışarıdan verilen siparişlerden karşılanmaktaydı. 1904 yılında okula sürekli bir gelir sağlamak amacıyla bir kiremit ve tuğla fabrikası ile iki dükkân yaptırılmıştı.<sup>167</sup> Yine 1904 yılında, Konya Sanayi Mektebine ait bir dakik (un) fabrikasının varlığına rastlıyoruz. Sanayi Mektebi'ne ait olan bu dakik fabrikasının ikmal ve yeni ihtiyaçlarının temini için Ziraat Bankası'ndan 1000 lira istenmektedir.<sup>168</sup>

Bu da bize Sanayi mektebinin gelir sağlamak için tuğla, kiremit fabrikalarından tutun da un fabrikasına kadar geniş bir yelpazede kendisine akar sağladığını göstermektedir. Sanayi mektebi için oluşturulan bu kaynakların okulun ihtiyaçlarını karşılamaya yeterli gelmediği anlaşılmaktadır. 24 Mayıs 1906 tarihli tahriratta, Konya Sanayi Mektebi için gerekli olan bir kısım eşyanın nakline sanayi mektebinin bütçesinin yetmediği bildirilmiş ve bu nedenle de demiryolu ile Konya'ya gönderilecek eşya ve ihtiyaç maddeleri için %50 oranında bir tenzilatın Anadolu Demiryolu Şirketi'nin de onayı alınarak gerçekleştirilmesi istenmiştir.<sup>169</sup>

Konya Sanayi Mektebi'ne gelir sağlamak için daha sonraki yıllarda da çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. 1907 yılında, sanayi mektebine gelir sağlamak amacıyla, ağıl sahiplerinden alınan kira bedelleri ile vilayet matbaasının fazla geliri de kaynak

---

<sup>165</sup> Semiz ve Kuş (2002). s.104. Konya Sanayi Mektebi, komisyon üyeleri ve heyet idare üyeleri için bkz. *KVS. R. 1322*, s. 39.

<sup>166</sup> Sarıçelik (2009). s.214.

<sup>167</sup> Semiz, Kuş (2002). s.105.

<sup>168</sup> BOA. BEO, 12.S. 1322, 2321/ 174060.

<sup>169</sup> BOA. BEO, 30.RA. 1324, 2813/210940.



olarak aktarılmıştı. Bu şekilde okulun akarlardan sağladığı maddi gelir ile siparişlerden sağladığı kazanç yıllık 2.900 Lira gibi bir miktara ulaşıyordu.<sup>170</sup>

Konya Sanayi Mektebi'nin daha sonraki yıllarda da önemli bir bütçeye sahip olduğu anlaşılmaktadır. Konya Vilayeti 1915 yılı bütçesinden sanayi mektebine, önemli miktarda tahsisat ayrıldığını kaydedilmiştir. Konya Vilayeti 1915 yılı bütçesinin giderler kalemi Umûr-ı zira'ıye ve baytariye ve sînâ'ıye adındaki dördüncü kısmında ve 17. fasılda yer alan bütçede okulda görevli müdür, öğretmen, hizmetliler için 274.400 kuruş, okulun çeşitli masrafları için 275.900 kuruş ve ham eşya bedeli içinde 50.000 kuruş ve toplamda da 600. 340 kuruşluk bir bütçe ayrıldığı ayrıntılarıyla görülmektedir.<sup>171</sup> Bu bütçe rakamları bize, her ne kadar ülkenin savaş ortamında bulunsa da devletin teknik eğitime verdiği desteğin sürekli olmasını göstermesi açısından kayda değerdir.

Okulun eğitim süresi de yıllar içinde farklılık göstermiştir. Konya Sanayi Mektebi'nin eğitim süresi 1912 yılına kadar üç, 1912 yılından 1926'ya kadar olan süreçte ise 4 yıl olarak sürdürüldüğü gözlenmektedir. Okul Eylül 1901 yılında eğitim ve öğretime başladığında 17 öğrencisi ile 3 öğretmeni vardı. Sanayi mektebinin eğitim düzeyi ise rüşdiyenin üzerinde bir eğitimi kapsıyordu. Bu dönemde sanayi mektebi, -1901 yılından 1912 yılına kadar- 3 bölümden yani tesviyecilik, demircilik ve marangozluktan oluşuyordu.<sup>172</sup>

Konya Sanayi Mektebi için 27 Temmuz 1907 tarihli Konya Vilayetinden Orman, Maadin ve Ziraat Nezaretine takdim kılınan tahriratta, İstanbul'da bulunan mekteb-i sanayi şahane mezunlarından bir tesviyeci ile bir demirci ustasının aylık 300 kuruş maaşla Konya Sanayi Mektebi'ne gönderilmesi talep edilmiştir. Bu da bize Konya Sanayi Mektebi'nde kalifiye eleman eksikliğiyle beraber bunların yetiştirilemediğini göstermektedir.<sup>173</sup> 1901 yılından 1912 yılına kadar 3 bölüm şeklinde eğitim veren Konya Sanayi Mektebinde öğrenciler günde 2 saat teorik eğitim ve 6 saat da uygulamalı ders alıyorlardı. Okulun kuruluşundan 1912 yılına kadar uygulamalı derslerle birlikte

---

<sup>170</sup> Sarıçelik (2009). s. 215.

<sup>171</sup> Y. Küçükdağ, C. Arabacı (2002). Konya Vilayeti 1915 yılı bütçesi. (Ed. Yusuf Küçükdağ), *Yeni İpek Yolu Dergisi Konya Kitabı IV Özel Sayısı*. s. 19 – 32.

<sup>172</sup> Semiz ve Kuş (2002). s.110.

<sup>173</sup> BOA. BEO, 16.C.1325, 3110 /233206.

okutulan teorik dersler: Kur'ân-ı Kerim, Ulûm-ı Diniye, Hüsn-i Hat, İmlâ, Kırâat, Tarih, coğrafya, Hesap ve Hendese gibi derslerden müteşekkildi.<sup>174</sup>

Konya Sanayi Mektebi'nin Konya'nın sanayi ve tarımının gelişmesine katkıları olduğu şüphesizdir. Bu katkılar her ne kadar istenilen düzeyde olamadıysa da tarımda bir ilerleme ve sanayide de üretim artışı sağladığı yadsınamaz. Bu katkılardan biri de Konya Sanayi Mektebi öğrencilerinin hasat zamanlarında harman mahallerine gönderilmesi ve bu şekilde Konyalı köylünün tarımsal üretiminin heba olmasına engel teşkil etmek için görevlendirilmeleri idi.<sup>175</sup> Ayrıca, Konya Sanayi mektebi, ilkel düzeyde de olsa zirai aletleri – pulluk gibi – üreterek Konyalı üreticinin bundan hem faydalanmasını sağlamış hem de sipariş alarak bölgeye uygun zirai aletlerin üretimine katkıda bulunmuştur. Yukarıda da vurgulandığı gibi gelir de elde etmiştir.

### 3.2. Konya Güherçile Fabrikası

Konya, karasal iklimin hâkim olduğu bir bölgede yer aldığından dolayı toprakları yarı çorak bir özellik göstermektedir. Bu türden geniş topraklara sahip olan kent, yüzyıllar boyu Osmanlı ordu ve donanmasının barut ihtiyacını karşılamış ve barutun ham maddesi olan güherçile de Konya'da bulunan ve kalhane adı verilen fabrikalardan sağlanmıştır.<sup>176</sup>

Konya'yı 1838 yılında ziyaret eden Mareşal Helmuth Von Moltke, Aksaray'dan Konya'ya kadar yayılan ovada toprakların güherçile ve tuz ile doygun olduğunu ifade etmiştir. Bu durum bize Konya'daki güherçile sanayisinin neden gelişme gösterdiğini açıklar niteliktedir.<sup>177</sup>

Konya'da ilk güherçile fabrikasının ne zaman kurulduğu tam olarak bilinmemekle beraber, 15. yüzyıldan sonra Konya ve çevresinde barutun yapıldığı sanılmaktadır. Hicri 1116 tarihli (1704 /5) Konya Şer'iyye Sicil kaydında Konya baruthanesinden İstanbul'a güherçile sevki yapıldığı belirtilmiştir. Yine Konya ve çevresinde 18. yüzyılın sonlarına doğru (1768 -1170) Ilgın ve Karaman'ın köylerinde güherçile kalhanelerinin bulunduğu

---

<sup>174</sup> Semiz ve Kuş (2002). s.110.

<sup>175</sup> BOA. BEO, 16.S.1320, 1853/138927.

<sup>176</sup> Önder (1971). s.420.

<sup>177</sup> *Moltke'nin Türkiye Mektupları* (1969). s.220.

ve buralardaki güherçilenin mültezimler tarafından toplanarak İstanbul'a gönderildiği anlaşılmaktadır.<sup>178</sup>

Konya Güherçile Fabrikası, Konya'da Baruthane adıyla bilinen semtte bulunmaktaydı ve II. Mahmut döneminde (1834) bu fabrikanın genişletildiği bilinmektedir. Güherçile Fabrikası daha sonra 1880 yılında yanmış ve 3 yıl sonra 1883 yılında (H. 1301) II. Abdülhamit'in emriyle yeniden inşa edilmiştir.<sup>179</sup>

Konya Güherçile Fabrikası'nın 1900'lerin başında Tophane-i Amire'ye bağlı olduğu, hiçbir kanun ve denetime tabii olmadığı ayrıca askeri bir kişi (binbaşı) tarafından yönetildiği anlaşılmaktadır. Bu durumdan rahatsız olan dönemin Konya Valisi Avlonyalı Ferit Paşa, ürünleri Tophane'ye gönderilip savaş mühimmatı hazırlanan Konya Güherçile Fabrikası'nın daha verimli bir şekilde yönetilmesi için bir nizamname hazırlamış bu nizamnameyle birlikte Konya İdare Meclisi kararını 21 Nisan 1900'de Dâhiliye Nezareti'ne göndermiştir. Vali Ferit Bey, Nisan 1900'de gönderilen idare meclis kararının 1 yıldan fazla bir süre geçmiş olmasına karşı herhangi bir cevap alamadığından 20 Ocak 1902 tarihinde sadarete sitemkâr bir yazı göndermiş bu yazısında fabrika-i hümayunun hiçbir denetime tabii olmadan yönetilmesini eleştirmiştir. Ferit Paşa'nın getirdiği bir diğer eleştiri de fabrikanın teknolojik geriliği nedeniyle yüksek maliyette üretime yol açmasıydı ki o dönem Hindistan'da veya İngiltere'de bulunan bir fabrika, güherçileyi Konya'daki fabrikanın yarı fiyatına satıyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nda sanayileşmenin önündeki en büyük noksanlıklardan biri olan teknolojik alt yapı yetersizliği Konya Güherçile Fabrikası'nı da verimsiz bir hale getirmiş ve yerel yöneticiler ile merkezi idare arasında bir dönem hem yönetimi hem de üretim yapısı nedeniyle tartışmaların yaşanmasına neden olduğu anlaşılmaktadır.<sup>180</sup>

Bir kalhane, yedi güherçile kazan ocağı, dört soğutma ve iki taban havuzu ve altı büyük süzgeçten ibaret olan fabrikaya daha sonra 1918 yılında siyah barut yapım ünitesi de eklenmiş ve askeri idareye bağlanmıştı. Konya Güherçile Fabrikası, cumhuriyetten sonra kapatılmış ve fabrikanın bulunduğu bina da 1958 yılında yıktırılmıştır.<sup>181</sup>

---

<sup>178</sup> Önder (1971). s.420.

<sup>179</sup> Arabacı (1999). s.49; Önder (1971).s.420.

<sup>180</sup> Kırmızı (2014). s.171.

<sup>181</sup> Önder (1971). s.421.

Konya Güherçile fabrikası, Osmanlı İmparatorluğu'nda ordu ve donanmanın ihtiyacını karşılayan ender fabrikalardan biriydi. Böyle olmakla beraber zaman içinde teknolojik yeniliklere ayak uyduramadığı anlaşılan fabrikanın, bunun zaruri sonucu olarak üretim maliyeti artmış ve bu da zamanla fabrikanın işlevsiz hale gelmesine neden olmuştur. Yukarıda da izah edildiği gibi, yerel yöneticiler ile merkezi idare arasında da fabrikanın yönetimi sorun teşkil etmiştir. Bu merkezi yapının, sanayinin gelişmesini engelleyen önemli kilometre taşlarından biri olduğu yadsınamaz bir gerçek olarak ortaya çıkmakta ve bunun taşrada yansımaları da hissedilmektedir.

### 3.3. Konya'da Halıcılık

Halı üretimi kuşkusuz Osmanlı İmparatorluğunda önemli bir yere sahipti. Bununla birlikte, Şark Halıları olarak da bilinen Osmanlı halıları, 19.yüzyılın sonlarından itibaren seri yoğun (kitle) üretim şeklinde imal edilmeye başlanmıştı.<sup>182</sup> Osmanlı coğrafyasında halıcılık merkezi olarak Anadolu'nun üstünlüğü bilinmektedir. Anadolu'da halı dokuma kültürünün genellikle erken tarihlerde Anadolu'ya yerleşen göçer aşiretler ile ortaya çıktığı kabul edilmektedir. Bunlardan Kaçar Aşireti Uşak'a yerleşerek bu mahalde halıcılığın ve dokumacılığın gelişmesine ve Uşak'ın önemli bir halıcılık ve dokumacılık merkezi haline gelmesinde önemli rol oynamıştır. Anadolu coğrafyasında halı üretimi 19. yüzyılın ilk yarısında belli merkezlerde toplanmıştı, ancak yüzyılın sonuna doğru halıcılığın, belli merkezlerden Batı, Orta ve Doğu Anadolu'da bulunan yüzlerce yerleşim yerine yayıldığı anlaşılmaktadır.<sup>183</sup>

Halıcılığın Orta Anadolu'daki önemli merkezlerinden biri de –Sivas ile birlikte - Konya'ydı. Konya'da 20. yüzyılın başında hane ve atölye tarzı halı üretimin yaygınlaştığı gözlenmekle beraber, bu dönemde Konyalı kadın halı üreticilerinin varlığına da şahit oluyoruz. Bu dönemde Konyalı kadınlar tezgâhlarda halı – kilimin yanında, alaca kumaş, battaniye, beyaz pamuklu kumaş dokumakta bu ürünleri boyamakta ve bu mamuller için ipler eğirmekteydiler. Konyalı kadın üreticiler, aynı zamanda seccade, çarşaf, sofrta takımları, keten peşkirler, gömleklik kumaşlar, değişik renk ve desende bezler de dokumaktaydılar. Konyalı kadınların atölyelerde halı üretimine başlamaları sosyal hayatlarında birtakım değişikliklerin ve farklılıkların da

<sup>182</sup> D. Quataert (1999). *Sanayi Devrimi çağında Osmanlı imalat sektörü*. (Çev: Tansel Güney), İstanbul: İletişim Yayınları, s.239.

<sup>183</sup> Quataert (1999). s.241 - 266.

yaşanmasına neden olduğu söylenebilir. Kadınlar, artık evden dışarı çıkıp belli saatlerde atölyelerde çalışmakta böyle bir aktivitede kendi başına hem ekonomik bir katkı sağlamakta hem de toplumsal bir değişim ve dönüşümün yaşanmasında bu kişilere önemli roller vermektedir.<sup>184</sup>

Konya ve çevresinde halıcılığın gelişme nedenleri arasında doğal olarak yetişen ve Cehri adı verilen kök boya ile Konya'nın önemli gelir kaynakları arasında yer alan küçükbaş hayvancılıktan elde edilen yünün / yapağının önemli katkısı olmuştur. Cehri diye tabir olunan kök boya ile yapağı Konya'nın dış ticaretinde de önemli bir rol oynamış ve uzun yıllar hem yurt dışına hem de İstanbul'da bulunan fabrika-i hümayunlara ihraç edilmiştir.<sup>185</sup>

Konya ve mülhakatında dokunan halıların belli özellikleri bulunmaktaydı. Dokunan halıların dokuma tarzlarında eğri, doğru ilme, baskılı, baskısız ilme hâkimdir. Renk, desen ve kalite gibi özelliklerinde farklılık arz eden bu halılar birbirinden kolayca ayırt edilebilmekteydi. Konya halılarında genellikle nebati (kök boya) kullanılmıştır<sup>186</sup> ki bu da halıların dayanıklılığını arttırdığı gibi renklerinin solmasını da engellemiştir. Konya ve çevresinde dokunan halıların sağlamlık ve rengini kaybetmeme konusunda şöhrete sahip oldukları bilinmektedir.<sup>187</sup>

Konya'daki önemli halı merkezleri şunlardır:

Tablo 5. *Konya'da Halı Üretimi Yapan Önemli Merkezler*

1- Sille	5- Keçimuhsine	9-İnlince
2 - Akşehir	6- Lâdik	10-Saray <sup>188</sup>
3 - Karaman (Kızıllar)	7- Obruk	
4 - Kavak	8- Karapınar	

**Kaynak:** Önder 1971: 421; Arabacı 1999: 48.; Büyüksarıkulak 1988:46 ; Quataert 1999: 269 – 271.

<sup>184</sup> Atalay (2010). s. 19.

<sup>185</sup> BOA. BEO, 16. B. 1325. 3131/ 234768. 25 Ağustos 1907 tarihli bu belgede, İstanbul'da bulunan fabrika-i hümayunlar için Konya'dan bu sefer 22. 097 kilogram yapağının iki vagonla Haydarpaşa'ya gönderildiği (isal olunduğu) ifade edilmektedir. Ayrıca bkz., Büyüksarıkulak (1988). s.46.

<sup>186</sup> Quataert (1999). s.259'da, Konyalı halı üreticilerinin 1903 yılında daha önceden kullandıkları anilin (kimyevi boya) bırakıp bitki boyalarına (nebati) döndüklerini ancak daha sonra kimyevi boya kullanmaya başladıklarını belirtir. Konyalı halı üreticilerinin kimyevi boya kullanmasında bitki boyalarının emek yoğun bir süreçten geçerek elde edildiği gerçeği ile o dönem bütün imparatorlukta yaşanan emek kıtlığının etkili olduğu söylenebilir. Bundan dolayı, var olan işçilerin istihdamının bitki boyalarının elde edilmesinden ziyade halı üretimine kaydırıldığı söylenebilir.

<sup>187</sup> Büyüksarıkulak (1988). s.46.; Önder (1971). s. 421.; Arabacı (1999). s. 48.; Atalay (2010). s.19.

<sup>188</sup> Önder (1971). s. 421; Arabacı (1999). s.48.; Büyüksarıkulak (1988). s.46.; Quataert (1999). s.269 – 271.

Konya ve çevresinde bulunan köy ve kasabalarda 1900’lü yılların başında bulunan tezgâh sayısı şu şekilde idi:

Tablo 6. 1900’lü Yılların Başında Konya ve Çevresinde Tezgâh Sayıları

MEVKİ	TEZGÂH SAYISI (ADET)
Sarayönü	60
Lâdik	60 – 80
Sille	350 – 400
Kavak	20- 25
Bilecik	20 – 25
Sızma	18 – 20
Zıvarık	15 – 18
Cihanbeyli Köyleri	120 – 200
Karaman Kızıllar Köyü	50 – 70 <sup>189</sup>

**Kaynak:** Büyüksarıkulak 1988: 47.

Yukarıda verilen tablodan da anlaşılacağı üzere Konya ve çevresinde 20. yüzyılın başında en iyi ihtimalle 838, en kötü ihtimalle de 731 halı dokuma tezgâhı bulunmaktaydı. Bu da bize bölgede halı dokumacılığının önemli bir gelişme kaydettiğini gösterir.

Konya’daki halı üretiminin zamanla daha fazla önem kazandığı ortaya çıkmaktadır. Konya’daki halı üretiminin artmasında İstanbul tüccarlarının önemli etkisi olmuştur. Kentte 1887’den beri Osmanlı Bankası temsilcisi olarak görev yapan Keun adlı bir Avrupalı, halı üretiminin artışında kilit bir rol oynamıştır.<sup>190</sup> Keun, 1897’de İngiliz konsolos yardımcısı olmuş ve yörede halıcılığı geliştirme faaliyetlerine girişmişti. Konya’da halıcılığın ana merkezi Sille Köyü’ydü ve Keun adlı bu Avrupalı tacir bu Rum köyünde<sup>191</sup> bir halı atölyesi açarak 1900 yılında Sille ile birlikte diğer mahallerde bulunan halı tezgâhlarıyla 2.2 milyon kuruş değerinde ve 20.000 m. halı ürettiği görülmektedir.<sup>192</sup>

<sup>189</sup> Büyüksarıkulak (1988). s.47’de bulunan bilgilerden derlenmiştir.

<sup>190</sup> Quataert (1999). s.270.

<sup>191</sup> Hasluck (1929). s. 374 ve birinci dipnotta, Sille’nin Konya yakınlarında yer alan bir Rum köyü olduğunu belirtiyor; *KVS. H.1309*, s. 69’da Sudirhemi Nahiyesi’nin bir diğer ismini Sille olarak veriyor. Bilindiği üzere Sudirhemi Nahiyesi uzun yıllar Konya’ya bağlı bir nahiyeydi.

<sup>192</sup> Quataert (1999). s.270.

Konya’da halıcılığın gelişimi daha sonra da hız kazanarak devam etmiştir. Halıcılığın Konya’daki gelişim sürecine baktığımızda Konya Vilayeti’nde 1906 yılı itibariyle şu rakamlarla karşılaşmaktayız: Konya Vilayeti bu dönemde genel olarak 5 milyon kuruşluk halı üretimi gerçekleşmiş, yine aynı yıl Sille’de 600, Akşehir’de 150, Konya merkezinde ise 100 işçinin çalıştığı anlaşılmaktadır.

Bu dönemde Sille, Akşehir ve Konya merkezinde toplam 198 tezgâhın dokuma faaliyetlerini sürdürdüğü kaydedilmektedir. Aynı dönem içerisinde Konya Vilayeti’nde toplam 5.000 halı dokuyucusu, 1.200 tezgâhta halı dokuyordu. Verilen rakamlardan da anlaşılacağı üzere gelişme sürekli olmuş ve bu alanda önemli gelişmeler yaşanmıştır.<sup>193</sup>

Zamanla uluslararası sermayenin de dikkatini çeken halı dokumacılığı İzmirli tüccarlar ile İstanbullu tüccarlar arasında önemli bir rekabetin yaşanmasına neden olmuştu. İzmirli halı tüccarları piyasadaki yerlerini koruyup genişletmek için adına Şark Halı İmalatçıları adını verdikleri şirketi kurmuşlardır. Bir kartel oluşturan şirket Konya’da İstanbul şirketlerine karşı önemli ve büyük bir zafer elde etmişti. Konya’daki halı dokumacılığının gelişimi I. Dünya Savaşı’nın öncesinde de devam etti ve 1912 yılında Konya Vilayeti’nde toplam 4000 tezgâhla beraber bu tezgâhlarda çalışan 15. 000 ile 20. 000 arasında değişen sayıda genç kız / kadın halı dokumaktaydı.<sup>194</sup>

### **3.3.1. 1901 Tarihli Konya Halı ve Kilim Sergisi**

Konya’da halıcılığın gelişimi ve önemi hakkında bilgi verdikten sonra 20.yüzyılın başında 1901 yılında bugünkü Türkiye topraklarında açılan ilk halı ve kilim sergisi olan Konya Halı ve Kilim Sergisi hakkında bilgi vermek istiyoruz.

Dönemin Konya Valisi Avlonyalı Ferit Paşa, Konya’da üretilen halıların İngiltere başta olmak üzere yurt dışında talep edildiğini gözlemlemiş ancak vergilerin ağırlığı nedeniyle halıların ihracı konusunda bir takım sıkıntıların yaşandığını görmüştü. Ferit Paşa, bu tür sorunların Konya’daki halı üretimini olumsuz yönde etkileyeceğini bildiğinden durumu çeşitli tarihlerde ve Konya’dan yazılan tahriratlarla İstanbul’a bildirmiş ve bölge ahalisinin vergi yükünün hafifletilmesini istemiştir. Bölge ahalisinin vergi yükünün hafifletilmesiyle birlikte yurt dışında Konya halılarının revacını

---

<sup>193</sup> Quataert (1999). s.247’de Tablo 5.7. Anadolu’daki halıcılığın gelişimi ve profili hakkında ayrıntılı rakamlar vermektedir.

<sup>194</sup> Quataert (1999). s.270 – 272.

artacağını ve böyle bir teşebbüsün yerli sanayinin de gelişmesine önemli katkı sağlayacağı üzerinde özellikle durmuştur.<sup>195</sup>

Ferit Paşa, Konya’da halıcılığının gelişmesine katkı sağlamak için bir serginin açılmasını 1899 yılından itibaren İstanbul’a tahriratlar göndererek bildirmiş ve bu doğrultuda da serginin açılmasına izin verilmesini istemiştir.<sup>196</sup>

Sanayi-i dâhiliyenin teşvik ve terakkisi maksadıyla açılması planlanan sergiye, İstanbul’un uzun süre ilgisiz kaldığı gözükmemektedir ki Rumi 16 Haziran 1315 tarihinde (28 Haziran 1899) Ferit Paşa tarafından gönderilen tahrirata uzun süre cevap verilmemiştir.<sup>197</sup> Konya’da açılması planlanan serginin Rumi 21 Nisan 1316 ( 4 Mayıs 1900) tarihinden aynı yılın Mayıs ayının sonuna (nihayetine) kadar devam edeceği ve serginin Konya merkezinde açılacağı ifade ediliyorken, serginin bundan yaklaşık bir yıl sonra açıldığı anlaşılmaktadır. Serginin bir yılı aşkın sürede neden açılmadığı/açılmadığı tespit edilememiştir. Ayrıca sergide teşhir edilecek mensûcatın çeşit ve şekilleri, bunlardan alınacak teşhir ücreti ve duhuliye miktarı ile verilecek mükâfatların ne kadar olduğu ve ne şekilde karşılanacağı da Ferit Paşa ile ilgili kurumlar arasında yapılan yazışmalarda Ferit Paşa’dan özellikle sorulmaktaydı.<sup>198</sup>

Ferit Paşa ile Dâhiliye Nezareti, Sadaret ve diğer ilgili kurumlar arasında süren uzun yazışmalarda dikkati çeken bir nokta, devletin serginin açılmasına yardım edecek herhangi bir girişimde bulunmadığı gibi sergi masraflarının ne şekilde karşılanacağını özellikle Konya Vilayeti’nden sorması olmuştur.<sup>199</sup> İki yıla yakın bir süre zarfından sonra açılması kararlaştırılan Konya Halı ve Kilim Sergisi için yaklaşık olarak 12. 600 kuruşluk gibi bir meblağın harcanacağı, bu masrafın ise Konya belediyesi ile sergi hasılatından temin edileceği vurgulanmıştır. Bundan dolayı da halı ve kilim sergisi için hazine-i celileye herhangi bir masrafın tahmil edilmeyeceği ilgili yazışmalarda özellikle belirtilmiştir.<sup>200</sup>

Ferit Paşa, Konya Halı ve Kilim Sergisinin açılışını: “pek çok mensucat-ı nefise-i mahalliye ile donatılmış ve temin-i intizamına sarf-ı mesai edilmiş olan Halı sergisinin

---

<sup>195</sup> H. Muşmal (2007). 1901 yılında Konya’da açılan halı ve kilim sergisi ve 1899 tarihli sergi talimatnamesi. *I. Uluslararası Türk El Dokumaları Kongresi Bildirileri*. (Ed. A. Aytaç), Konya: Selçuk Üniversitesi Selçuklu Araştırmaları Merkezi Başkanlığı Yayınları, s.241.

<sup>196</sup> BOA. Şûra-yı Devlet [ŞD], 24.Ş.1317, 1740/5; Muşmal (2007). s. 241 – 243.

<sup>197</sup> BOA. ŞD, 24.Ş.1317, 1740/5, 1.

<sup>198</sup> BOA. ŞD, 24.Ş.1317, 1740/5, 2 -3, 7, 11.

<sup>199</sup> BOA. ŞD, 24.Ş.1317, 1740/5, 4 – 5.

<sup>200</sup> BOA. ŞD, 24.Ş.1317, 1740/5, 5, 11.



resm-i küşadı bu gün (5 Mayıs 1901 Cumartesi) saat dört raddelerinde... bir suret-i mutantanda (gösterişli) icra” sözleriyle müjdelemiştir.<sup>201</sup> Ferit Paşa’nın gösterişli bir şekilde açıldığını ifade ettiği sergiye hükümet memurları, askeri ve mülki erkân, ilmiye mensup zevat, Konya’nın ileri gelenleri, okul öğrencileri ve kalabalık bir hak kitlesinin katıldığı anlaşılmaktadır.<sup>202</sup>

Konya’da açılan serginin daha sonra imparatorluk sathında açılan diğer birçok sergiye de esas teşkil ettiği ve Konya’da hazırlanan talimatın diğer sergiler için de kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bu da bize Konya Halı ve Kilim Sergisi’nin başarılı bir şekilde organize edildiğini ve Ferit Paşa’nın üstün gayret ve çabasının boşa gitmediğini ve bu serginin Ferit Paşa’nın hanesine bir artı olarak kaydedildiğini göstermektedir.<sup>203</sup>

Sergide teşhir edilen en ilginç objelerden biri Konya Sanayi Mektebi’nin ana kapısının sağ tarafında Akşehir halı tezgâhlarında dokunan ve Konya başlığını taşıyan halıydı. Günümüzde Konya Etnografya Müzesi Halı Bölümü’nde sergilenen bu halının baş tarafında birinci defa çıkarılıyor ifadesi yer alıyordu, bu da halıyı dokuyanların espri anlayışını yansıtmaya açısından kayda değerdir.<sup>204</sup> Serginin aşağıda verilecek talimatnamesi gereği, sergi sonunda değerlendirmelerde bulunmuş ve çeşitli mensûcat ürünleri arasından ödüller verilmiştir. Buna göre Sivas Halı Fabrikasının kurucusu Mircan Efendi birinci olmuş (4000 kuruş)<sup>205</sup>, Sille halı tezgâhları sahibi ve aynı zamanda İzmirli tüccarlardan İtalyan Custinyaniye ikinci (3000 kuruş), Ispartalı Bodos Efendi ise (2000 kuruş) aynı kategori içerisinde üçüncü olmuştur.<sup>206</sup>

Konya Valisi Ferit Paşa’nın, Konya’da yapılması düşünülen halı ve kilim sergisinin talimatnamesini Hicri 1317 (1899) tarihli vilayet salnamesinde - belki de bir duyuru mahiyetinde - yayımlattığı görülmekle beraber bu vaziyet serginin, Ferit Paşa tarafından oldukça önemsendiğini göstermektedir.<sup>207</sup> Türkiye topraklarında açılan ilk sergi olan Konya Halı ve Kilim Sergisine ait talimat aşağıdaki gibidir:<sup>208</sup>

---

<sup>201</sup> Kırmızı (2014). s.167 – 168.

<sup>202</sup> Muşmal (2007). s. 245.

<sup>203</sup> BOA. BEO, 28.M.1321, 2055/154079; Muşmal (2007). s. 246 – 248.

<sup>204</sup> Kırmızı (2014). s.168.

<sup>205</sup> Ramber (tarihsiz). s. 100 – 101’de, Sivas mamulatından olan halının birincilik kazandığını ve bu halıyı kendisinin aldığını ifade etmektedir. Halının şekilleri itibariyle oldukça güzel, dokuma tarzının ise çok mükemmel olduğunu belirtir.

<sup>206</sup> Muşmal (2007). s. 246.

<sup>207</sup> *KVS. H. 1317*, s. 97 – 101.

<sup>208</sup> BOA. BEO, 28.M.1321, 2055 /154079, 2- 3; *KVS. H. 1317*, s. 97 – 101; Muşmal (2007). s. 249.

*Konya Vilayeti Merkezinde küşadı tasavvur olunan Halı ve Kilim Sergisine Mahsus Talimat Suretidir.*

**Birinci Madde:**

Gelecek üç yüz on yedi senesi Nisanının yirmi birinci gününden Mayıs nihayetine kadar devam etmek üzere Konya'da bi'l-hassa Vali-i vilayetin taht-ı nezaretinde olmak üzere bir halı ve kilim sergisi küşâd edilecektir.

**İkinci Madde:**

İş bu sergi yün ve ipek ve pamuktan veya karışık olarak imal olunan her nev'i halı ve seccade ve kilim ve perde ve sicim ve yasdık ve sandalye yüzü gibi döşemeye müte'allik eşya ve terlik ve resmin ve sair bu gibi halı ve kilime müte'allik her nev'i mensucat ve tezbinat ve mamulat kabul olunacağından teşhir etmek isteyen a'mil veya sahibleri sene-i merkûme Nisanının nihayet onuna kadar mahsusan teşkil olunan sergi komisyonuna veya sene-i mezbûre Martı nihayetine kadar mülhakat-ı vilayetde belediye rü'esâsına müracaatla teşhir edeceği eşyayı makbuz-ı resmi mukâbilinde teslim ve malumat-ı muktezayayı ita eyleyeceklerdir. Ma'lumât-ı matlube ber - vech-i âtidir:

- 1- Teşhir olunacak eşya mümkün ise nerede ve ne vakit ve kimin tarafından i'mal olunduğu
- 2 – Teşhir edeceği eşyayı satmak arzu edenler mallarının fi' maktu'unu mübeyyin bir varaka-i mahtume i'ta eylemelidir.
- 3- A'mil ve sahiblerin isimleri teşhir olunan eşyâ üzerine arzularına talikan yazılacağından isimlerini teşhir etmek isteyip istemedikleri.
- 4- Sahib veya a'millerin sahih olarak adresleri

**Üçüncü Madde:**

Ücret-i teşhirreye veya sair nam ile sergide teşhir olunacak mensucatdan hiçbir şey alınmaz yalnız vuk'u bulacak satışlardan guruşda bir para ahz olunacaktır. Sergi dâhiline girebilmek için duhûliye namına yirmi guruş vererek bir bilet almak elzemdir.

**Dördüncü Madde:**

Serginin derûnunda bulunan eşyadan birinin veya birkaçının fotoğrafını, resmini almak isteyenlere komisyon-ı mahsusunun tensibiyle bir bedel mukabilinde müsa'ade olunur.

Beşinci Madde:

Halı ve Seccade ve Kilim ve sair bu kabil eşyaya müte'allik her nev'i resimler, modeller ve fotoğraflar kabul ve teşhir olunur ve bunlardan ücret-i teşhiriye alınmamakla beraber icabında takdirname dâhi verilebilir.

Altıncı Madde:

Teşhir olunacak eşyanın izahat-ı lâzımevi hâvi matbu' defteri sergi mahalliyle sair icab eden yerlerde bir bedel-i mu'tedil mukabilinde satılacaktır.

Yedinci Madde:

Sergi mahalline girmek isteyen kadın ve erkekler için ayrı ayrı günler ta'yin kılınacaktır.

Sekizinci Madde:

Sergi mahalliyle derûnundaki eşyâ devamı müddetçe sigortalı bulunacaktır.

Dokuzuncu Madde:

Sergide teşhir olunacak her nev'i mensucat-ı haririye ve Kutniye(?) ve (...) için iki nev'i mükâfat tayin olunmuştur. Birinci nev'i üç derece olup halı ve kilim ve seccâde ve döşeme gibi büyük parçalara aiddir. Mezkûr üç derece sırasıyla dört ve üç ve iki bin guruşdur. İkinci nev'i kezâ üç derece olup terlik ve resimlik ve sair bu gibi küçük parçalara aiddir. Mezkûr üç derece sırasıyla beş ve üç ve iki yüz guruşdur.

Onuncu Madde:

Mükâfat ahzına kesb-i istihkak edenlerle saireye derece derece matbû' ve mahtum takdirnameler ve şehâdetnameler dahi verilebilecektir.

On Birinci Madde:

Mükâfat takdir ve ta'yininde nesc ve i'mal ve nakuş ve eşgal ve boya ve saire nazar-ı dikkate alınacak ve Avrupakârî'i imalat ve nesciyatdan ziyade şark usul nesc ve şekil ve levnine dikkat ve i'tina edenler tercih kalacaktır.

On İkinci Madde:

Sergi komisyonu vilayetçe tensib ve tayin kılınacak dört zâtdan mürekkebi olup takdir-i mükâfat için inde'l-lüzûm ehl-i hibreye dahi müraca'atla vereceği kararı meclis-i idare-i vilayete tasdik ettirdikten sonra icra edecektir. Mülhakât-ı belediye rü'esası iş bu komisyonun mahallerinde birer me'muru nazırıyla bakılacağından mensûcatını teşhir etmek isteyenlerden eşyayı ahz- ü teslimle mukabilinde bir makbuz i'ta ve eşya-i mezkureyi vesait-i emine ile ve masrafsızca komisyona irsâl eyleyecektir.

On Üçüncü Madde:

Eşyanın ziyânına ve bozulmasına sebebiyet verenler mes'ûl ve zamin olacaktır.

On dördüncü Madde:

Serginin hitâmında mahallerine ve ashâbına iadesi iktizâ eden eşya ile satılanların bedelleri ve nukûd ve evrak-ı mükâfât komisyon ve mülhakâtında bulunan me'murların maarifetiyle teslim olunacak ve teslim olduğuna dair alınacak makbûzlar musaddak olarak komisyonca tedkîk kılınacaktır.

On Beşinci Madde:

Ücûrat-ı teşhiriye eşyanın hın-i tesliminde ahz ve eşya ile beraber gönderilecektir.

On Altıncı Madde:

Hâric-i vilayetten sergiye eşya göndermek isteyenlerin eşyası dahi kabul olunur.

On Yedinci Madde:

Sergi komisyonu iş bu talimatın icrâsına me'mur olup bu babda vilayet her nev'i teshilat-ı irâde ve icra eyler.

On Sekizinci Madde:

Komisyonun göstereceği lüzum üzerine meclis-i idare-i vilâyet kararı ile iş bu talimatın ahkâmının bazı mevadd ta'dil veya tağbir olunabilir.

Konya Halı ve Kilim Sergisi hakkındaki belge ve ilgili dönemdeki vilayet salnamelerine bakıldığında serginin o dönemde gerçekten önemsendiği ve serginin açılışı içinde özel bir gayret ve çaba gösterildiği anlaşılmaktadır. Konya ve Türkiye topraklarında açılan ilk sergi olmanın yanında, Konya Halı ve Kilim Sergisi kendisinden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda açılan birçok sergiye de örnek teşkil etmiştir. Serginin açılmasında dönemin Konya Valisi Ferit Paşa'nın üstün gayretleri söz konusudur. Ferit Paşa, Konya'ya vali olduğu 1898 Mart ayından<sup>209</sup> itibaren Konya'da halıcılığın gelişmesine önem atfetmiş ve bu doğrultu da 1899 yılından itibaren İstanbul'a tahriratlar göndermiştir.

Gönderilen bu tahriratlara uzun zaman cevap verilmemiş olmakla birlikte Ferit Paşa yeni girişimlerde bulunmaya devam etmiş ve açılacak olan serginin hazineye herhangi bir yük getirmeyeceğini üzerinde ısrarla durarak anlatmıştır.<sup>210</sup> Sanayi-i dâhiliyenin teşvik ve terakkisi maksadıyla açılan sergi, o dönem Konya'sında halıcılığın geliştiğini, bununla beraber yaygınlaştığını da göstermektedir.

<sup>209</sup> Kırmızı (2014). s. 95 – 104.

<sup>210</sup> Muşmal (2007). s. 247.

İmparatorluk topraklarında bu denli önemli bir sergi ile birlikte Anadolu'nun birçok kentinden gönderilen halılar, Osmanlı imalat sektöründe halı dokumacılığının önemli bir gelişme ivmesi kazandığını göstermekle birlikte sürekli olarak vurgulanan gerileme paradigmasının da varlığını tekrardan sorgulamak ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır.

#### 4. II. Abdülhamit Döneminde Konya'da Nüfus ve Hane Sayısı

İncelediğimiz dönemde Konya'da ne tür nüfus hareketlerinin olduğu ve nüfusun genel yapısının kimlerden meydana geldiği incelenmeye çalışılacaktır. Konya'nın II. Abdülhamit'in tahta geçmesinden yaklaşık bir yıl sonra yayınlanan Hicri 1294 (1877) tarihli vilayet salnamesinde Konya'nın 20.178 kişilik bir nüfusa sahip olduğu aynı zamanda, Konya'nın, 8287 haneye ve 8016 köye (karye) sahip olduğu ifade edilmektedir.<sup>211</sup> Aynı salnamede Konya kazasına bağlı Sudirhemi nahiyesinde 6013, Hatun Saray nahiyesinde 5514 ve Saidili (Kadınhanı) nahiyesinde 7052 kişinin yaşadığı belirtilmiştir. Bu verilerden yola çıkılarak, Konya ve bağlı nahiyelerin toplam nüfusunu 38.757 olarak tespit edilmiştir. Bu dönemde Konya'ya bağlı olan Akşehir, Ilgın, Larende, Seydişehir, Ereğli, Karapınar, Beyşehir, Bozkır, Hadim, Esbkeşan gibi kazalarla birlikte toplam nüfusun 142.270 gibi bir sayıya ulaştığı görülmektedir. Yine Konya'ya bağlı kaza, nahiyelerde 44.292 hane ve Konya toplamında 8605 köyün olduğu kaydedilmiştir.<sup>212</sup>

Kemal Karpat'ın aynı yılları (1877/8) ele alan araştırmasında Konya'nın toplam nüfusu 149. 280 olarak verilirken, Konya'ya bağlı bir kaza merkezi olarak Yenişehir gösterilmektedir. Ancak Yenişehir adında bir kazanın ne Konya merkez Sancağı'nda ne de Konya Vilayeti dâhilindeki Hamid, Burdur, Teke ve Niğde Sancaklarında varlığına rastlanılmıştır.<sup>213</sup>

Aynı çalışmada Konya merkez ile bağlı kazalardaki ev sayılarının 50.321 olduğu belirtilmiştir. Bu sayılarla yukarıda adı geçen salnamedeki bilgiler karşılaştırıldığında yaklaşık 6 bin hanelik bir farkın olduğu görülür ki bu oldukça önemli bir nüfusu barındırabilecek bir mekânsal alan demektir. Bununla birlikte, salnamelerde verilen 142. 270 nüfus ile Karpat'ın tespit ettiği 149.280 sayısı arasında da yaklaşık olarak 7 bin kişilik bir fark bulunmaktadır. Konya'nın merkez kazasında nüfusunun bu dönemde

<sup>211</sup> *KVS H. 1294*, s. 152 – 153.

<sup>212</sup> *KVS H. 1294*, s. 156.

<sup>213</sup> *KVS H. 1295*, s. 110 – 141.

20. 178 kişiden oluştuğu düşünülürse 7 bin kişilik bir nüfus farkının önemi daha iyi anlaşılır. Biz salnamelerdeki bilgilerin doğruya daha yakın olduğu görüşündeyiz.<sup>214</sup>

Konya'nın yukarıda ifade edilen Hicri 1294 yılı salnamesinden yaklaşık 7 yıl sonra Hicri 1301 (1883/4) yılında yayınlanan vilayet salnamesinde Konya merkezinin nüfusu 17.649 kişi olarak belirtilmiştir.<sup>215</sup> Bu salnamede verilen sayılar bize 7 yıl içerisinde Konya merkez kaza nüfusunun azaldığını göstermektedir. Salnamelerden öğrenebildiğimiz kadarıyla Konya'ya bağlı nahiyelerin sayısında herhangi bir azalma olmadığı görülmektedir. Bu durum, Konya'da hem nüfus artış hızının düşük olduğunu hem de dışarıdan kentin nüfus yapısını etkileyecek bir göç olmadığını gösterir. Aynı dönemde kazalarla birlikte toplam nüfusun 148. 152 kişi olduğu tespit edilmiştir.<sup>216</sup> Verilen sayılar bize 7 yıl gibi bir süre aralığında toplam Konya ve kazalarında nüfusun yaklaşık 6 bin kişi arttığı göstermektedir. Karpat, 1881/82 – 1893 yıllarında yapılan Osmanlı genel nüfus sayımına dayanarak, Konya merkez kazasının nüfusunu 46.348'si kadın 46.468'i erkek Müslüman, 2.150'si kadın, 1.866'sı erkek Rum, 760'sı kadın, 806'sı erkek Ermeni ve 37 Katolik olmak üzere toplam 98.435 kişiden oluştuğunu ifade etmiştir.

Yine aynı araştırmada, 1881/82 – 1893 genel nüfus sayımında, Konya Sancağına bağlı Akşehir, Ilgın, Seydişehir, Bozkır, Hadim, Beyşehir, Karaman, Ereğli, Karapınar, Koçhisar kazaları ile birlikte Konya Sancağı'nın toplam nüfusunun 370. 343 olduğu belirtilmektedir.<sup>217</sup> Karpat'ın verdiği rakamlar ile Hicri 1310 (1892/3) tarihli Konya Vilayet Salnamesi karşılaştırıldığında ortaya bariz bir nüfus farkı çıkmaktadır. Hicri 1310 tarihli salnamede, Konya'nın toplam nüfusu 44. 799 olarak verilmiştir. Aynı salnamede, nüfusun cinsiyet dağılımı: 20.909'u erkek, 21.459'u kadın Müslüman, 426'sı erkek, 452'si kadın Rum, 806'sı erkek, 760'ı kadın olmak üzere Ermeni ve 37 Katolik'ten oluşmaktaydı.<sup>218</sup>

1892/3 tarihinde Konya merkez kazası 147 mahalle ve 3 köyden oluşmaktaydı. Bu dönemde Konya'daki hane sayısı ise 9.205 idi. Burada verilen hane sayısından yola çıkarak ve her hanede yaklaşık 5 kişinin yaşadığını varsayarsak Konya'nın 1890'ların

---

<sup>214</sup> K.H. Karpat (2003). *Osmanlı Nüfusu (1830 – 1914) demografik ve sosyal özellikleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 159.; *KVS H. 1294*, s. 156.

<sup>215</sup> *KVS H. 1301*, s. 180 – 186.

<sup>216</sup> *KVS H. 1301*, s. 186.

<sup>217</sup> Karpat (2003). s.182.

<sup>218</sup> *KVS H. 1310*, s. 248.

başında nüfusunun 46 bin kişiye yakın olduğu ortaya çıkar. Bu sayılar araştırma konusu yıllardaki Konya nüfusu hakkında bize daha doğru bilgiler vermektedir.<sup>219</sup>

Karpat'ın 1881/2 – 1893 yılları Osmanlı genel nüfus sayımında Konya merkez kazasının nüfusunu 98 bin gibi oldukça yüksek bir miktarda göstermesi yanıltıcıdır. Bu görüşümüzü Konya merkez kazasını aynı yıllarda ziyaret eden Vital Cuinet de desteklemektedir. Cuinet, 1890'ların başındaki Konya nüfusunu şu şekilde vermektedir.

Tablo 7. *Vital Cuinet'e Göre 1890'ların Başında Konya Merkez Kazasının Nüfusu*

AHALİ	MİKTAR
Müslüman	39.300
Ortodoks Grekler	1.500
Ermeni Gregoryenler	3.000
Protestanlar	50
Katolik Kıptiler	150
TOPLAM	44.000 <sup>220</sup>

**Kaynak:** Cuinet 1892: 818.

Cuinet, yukarıdaki ismi geçen salnamelerden yararlanılarak ifade ettiğimiz 44.799 sayısına çok yakın bir nüfusun Konya merkez kazasında yaşadığını ifade etmiştir. Bu karşılaştırmalı verilerden de anlaşılacağı üzere kentin nüfusu incelenen dönemde 45 – 46 bin arasında değişmektedir. Cuinet eserinde, Konya'ya bağlı kaza, nahiye nüfuslarını ile Konya Sancağı'na bağlı köy sayılarını da vermiştir. Buna göre bu dönemde Konya merkez kazası ile beraber Konya'nın 11 kazası, Konya merkez kazasına bağlı Hatunsaray, Saidili ve Sudirhemi başta olmak üzere 10 nahiyesi ve sancağa bağlı toplam 707 köyün var olduğu belirtilmiştir.<sup>221</sup>

Konya'nın nüfusu 1892 tarihinden sonra yavaş da olsa artmaya başlamıştır. Hicri 1314 tarihli (1896/7) Konya Vilayet Salnamesinde Konya merkez kazasının toplam nüfusu 45.773 olarak verilmiştir. Bu nüfusun 20.681'i erkek, 22. 372'si kadın Müslüman nüfustan oluşmaktayken, Rum nüfus 937, Ermeni nüfusu ise toplam 1. 783 kişiden meydana geliyordu. Gayrimüslim nüfusta kadın – erkek nüfus oranlarının Müslüman nüfusa oranla daha dengeli olduğu görülmektedir.

<sup>219</sup> *KVS H. 1310*, s. 248 – 249.

<sup>220</sup> Cuinet (1892). s. 818.

<sup>221</sup> Cuinet (1892). s. 818 – 819.

1896/7 yılında Konya merkez kazasında yine 147 mahalle bulunmaktaydı. Bu yıldaki toplam hane sayısı ise 9220'dir. 1892 yılıyla kıyaslandığında - 4 yıllık süre zarfında - toplam nüfusun yaklaşık olarak 1000 kişi arttığı, mahalle sayısında değişiklik olmadığı, hane sayısında ise kısmen bir artış olduğu gözlemlenmektedir.<sup>222</sup>

1897 yılında Konya Vilayeti'nin toplam nüfusu ise 1.022.834 kişiden ibaret olduğu kaydedilmiştir. Bu dönemde vilayette kilometre başına 6.44 kişi düşmekteydi. 1.022.834 kişiden oluşan genel nüfusun cinsiyetlere göre dağılımı ise 514.605 erkek, 508.229 kadından oluşuyordu. Konya Vilayeti'nin toplam nüfusunda Rumlar 68.101 nüfus itibarıyla en kalabalık gayrimüslim topluluğunu oluştururken onları 10.587 kişi ile Ermeni cemaati izlemekteydi. Bunun yanında Konya'da Katolik, Yahudi, Protestan, Kıpti gayrimüslim de bulunmaktaydı.<sup>223</sup>

Konya'nın 1899 (H.1317) yılındaki nüfusu sancaklarıyla birlikte verilmiş ve toplam nüfusun 1.047.236 kişi olduğu belirtilmiştir. 1899 yılında kilometre kareye Konya'da 11-12 kişi arasında bir nüfus düşmekteydi. Yukarıda verilen nüfusun 483.524'ü erkek 484.082'si kadın toplam 967.606'sı Müslüman, 22.769 erkek, 35.067'si kadın toplam 67.836'sı Rum, 5.499 erkek, 5497 kadın toplam 10.996'sı Ermeni, 31 erkek, 9 kadın toplam 40 Katolik (Marunî), 30'u erkek, 12'si kadın toplam 42'si Protestan, 134 erkek, 137 kadın toplam 271'i Yahudi, 243 erkek, 202 kadın toplam 445'i Kıpti'lerden oluşmaktaydı. Ayrıca, toplam nüfusun, 522.230'u erkek, 525.006'sı kadınlardan oluşmaktaydı.<sup>224</sup> 1897 ile 1899 yıllarındaki sayısal veriler değerlendirmeye tabi tutulduğunda Konya Vilayeti'nde genel nüfusun 24.402 kişi arttığı, bu artışta Müslüman nüfusun önemli bir artış sağladığı kaydedilmekle beraber bu süre zarfında Ermeni nüfusunda da artış yaşanmıştır. Konya Vilayeti'nde gayrimüslimlerin daha önce verilen sayılardan anlaşılacağı üzere nüfuslarını muhafaza ettikleri gibi kısmen de nüfus artışı sağladıkları görülmektedir. Konya'da Ermeni nüfusunda diğer topluluklara nazaran önemli bir artış olmuştur. Bu dönemde her ne kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda Hıristiyan topluluklarının nüfusu azalsa da bu azalma daha çok imparatorluğun Avrupa'da bulunan kentlerinde yaşanmış, Orta, Doğu Anadolu gibi bölgelerde

---

<sup>222</sup> KVS H. 1314, s.234.

<sup>223</sup> T. Güran (1997). *Osmanlı Devleti'nin ilk istatistik yıllığı 1897*. C.5, Ankara: T.C Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları, s. 19 – 25.

<sup>224</sup> KVS H. 1317, s.60 – 61.



gayrimüslimlerin nüfusu, bazı istisnai bölgeler hariç artmıştır.<sup>225</sup> Konya’da Ermeni nüfusunun önemli merkezlerinden biri de Akşehir’di. Akşehir 1899 yılında Konya Sancağı’na bağlı bir kazaydı.<sup>226</sup> Akşehir’de 1885 yılında toplam 3134 Gregoryen Ermeni bulunurken bu sayının 1914 yılında 4890’a yükseldiği görünmektedir. Konya Vilayeti genelinde de Ermeni nüfusu artmıştır. Konya Vilayetinde 1885 yılında toplam 9813 Ortodoks Ermeni bulunurken bu sayı 1914 yılında 12871’e kadar yükselmiştir.<sup>227</sup> 1900 yılında Konya merkez kazasının nüfusunun önceki yıllar esas alındığında önemli bir gelişme kaydetmediği fark edilmektedir. 1900 yılında Konya merkez kazasında toplam 44. 766 kişinin yaşadığı anlaşılmaktadır.<sup>228</sup>

Konya’nın Rumi 1322 tarihli (1906/7) salnamesinde hem Konya Vilayeti hem de Konya merkez kazası hakkında ayrıntılı bilgi verilmiştir. 1906 yılında Konya Vilayeti’nin toplam nüfusu, 608.902’ si erkek, 628. 568’i kadın olmak üzere 1.237. 470’tir.<sup>229</sup> Konya merkez kazasının nüfusu ise, 26. 023’ü erkek, 26. 141’i kadın olmak üzere 52.164’tür. Aynı salnamede Konya’ya bağlı nahiyelerin de nüfusları da ayrıntılı bir şekilde verilmiştir. Buna göre, Konya merkez kazası ile nahiyelerinin toplam nüfusu 136. 243’tür. Bu yıllarda Konya’ya bağlı nahiyelerin toplam nüfusu ise 84. 079’dur. Konya’ya bağlı nahiyelerde 1782’si erkek, 1922’si kadın olmak üzere toplam 3704 gayrimüslim yaşamaktaydı.<sup>230</sup>

Karpat, çalışmasında Konya Vilayeti’nin toplam nüfusunu 1906/7 nüfus sayımına dayandırarak 691.308’i erkek, 651.470’i kadın olmak üzere toplam 1.342.778 olarak vermektedir.<sup>231</sup> İncelediğimiz dönemde, Konya Vilayeti’nin nüfusunun Karpat’ın ifade ettiği sayıya hiçbir zaman ulaşmadığını belirtebiliriz. Daha önceki yılların verilen istatistiklerine bakılırsa, bu düşüncemizin doğruluğu ortaya çıkar. Ayrıca yukarıda ifade edilen görüşümüzü destekleyen çeşitli araştırmalar da mevcuttur. Tevfik Güran’ın Osmanlı Tarımı üzerine kaleme aldığı çalışmasında 1907 yılı için Konya Vilayeti toplam nüfusunu 1.249.800 kişi olarak verir. Kilometre kareye düşen kişi sayısı da aynı

---

<sup>225</sup> S. J. Shaw (1980). Ottoman population movements during the last years of the empire, 1854 – 1914: *Some preliminary remarks. The Journal Of Ottoman Studies I.* s. 191 – 205.

<sup>226</sup> *KVS H. 1317*, s. 126.

<sup>227</sup> Shaw (1980). s. 198 – 205.

<sup>228</sup> Atalay (2010). s.10.

<sup>229</sup> *KVS R. 1322*, s. 265.

<sup>230</sup> *KVS R. 1322*, s. 68.

<sup>231</sup> Karpat (2003). s. 202 – 203.

çalışmada 13.6 olarak belirtilmiştir. Açıklanan bu sayısal veriler, 1906/7 yılları için verdiğimiz nüfus oranlarının doğruluğunu pekiştirmektedir.<sup>232</sup>

## 5. II. Abdülhamit Döneminde Konya’da Ticaret ve Gelir –Giderler

Osmanlı İmparatorluğu’nun bütününde olduğu gibi Konya’da da 19. Yüzyıl boyunca ticaret istenilen seviyelere ulaşamamıştı. 19. yüzyılın ortalarından 1890’lı yıllara kadar, imparatorluk genelinde olduğu gibi Konya’da da ticaret deve kervanlarıyla yapılmakta idi. Bu tür bir taşımacılık çok düşük bir kâr payı /marjı bıraktığı gibi zaman ve mekân bakımından da büyük fiyat farklarının doğmasına neden oluyordu.

Bu türden bir taşımacılık faaliyetinde deve 230 – 250 kg. arasında değişen bir yük ile saatte 2- 3 km. ve günde ortalama 25 – 30 km. yol alıyordu. Deve ile yapılan taşımının değeri ise çeşitli faktörlere göre değişiyordu. Bunlar yol koşulları, bölgelerdeki geleneklere, arz ve talep durumuna göre farklılık gösteriyordu. 19. yüzyılda Anadolu’da yapılan kervan ticaretinde, bir ton yük / mal, bir kilometre mesafeye 6,6 kuruş ile 20 kuruş arasında değişen bir ücretle taşınmaktaydı.<sup>233</sup>

Deve ile taşımacılık, diğer ulaşım türleri göz önüne alındığında oldukça pahalıya mal oluyordu. Yapılan hesaplamalara göre, deve taşımacılığının demiryolu ile yapılan oranla 7 kat; deniz ve nehir yolu ile yapılan oranla 24 kat daha pahalı olduğu tespit edilmiştir. Aynı dönemde, buğday ve arpa gibi hacimli tarımsal ürünlerin 15 – 18 saat uzaklıktaki bir yere at veya deve kervanları ile taşınması durumunda üründen elde edilecek satış fiyatı taşıma ücretini ancak karşılayabiliyordu. Bu türden bir taşımacılık faaliyeti, bir üretim bölgesinin alanını 75 ile 100 km. ile sınırladığından değil ülke genelinde aynı bölgede bile bir pazar bütünleşmesi sağlanamıyordu.<sup>234</sup>

Bu dönemde, Konya’dan genellikle kıyı sahillerine deve kervanlarıyla ticaret yapılmaktaydı. Bu ticaret sırasında kervan sahipleri, genelde para yerine ayniyat alırlardı ki bu oran Konya’dan sahil iskelesine kadar 1000 kile buğday için deve sürücüsüne 40 kile buğday verilmesi şeklindeydi. Deve sürücüleri bir kentten başka bir kente gittiklerinde, şehre girişte %02 oranında bir ayakbastı parası öderlerdi. Buna karşılık iki gün boyunca hanlarda ücretsiz olarak kalan deve sürücülerinin, aynı handa

<sup>232</sup> Güran (1998). s.65.

<sup>233</sup> A.D. Novıçev (1979). *Osmanlı İmparatorluğu’nun yarı sömürgeleşmesi*. Ankara: Onur Yayınları, s. 12 – 13; Güran (1998). s.69 – 73.

<sup>234</sup> Güran (1998). s.71.

kalma süresi uzarsa, devecilere bekleme süresi ödettirilirdi. Yukarıda açıklanan taşıma şartlarından dolayı Konya’da üretilen ürünler, şehir dışına satılmadığı gibi yabancı ülkelere ihracı da pek sınırlı kalıyordu. Ancak 1890’lardan itibaren Konya ticaretinde bir canlanma görülür. Bu yıllarda büyük oranda İzmir, Mersin ve Silifke limanlarından olmak üzere önemli miktarda tarım ürünleri ile yarı mamul sanayi ürünlerinin ihraç edildiği görülmektedir. Tarım ürünlerini daha çok buğday, arpa ve kuru üzüm oluştururken, yarı mamul sanayi ürünlerini, yünlü kumaş, keçi kılı, tiftik, afyon, haşhaş, keten tohumu, deri, cehri boyası, kök boya, küçük ve büyük ebatta halılar oluşturmakta ve bunlar ihraç edilmekteydi.<sup>235</sup>

Konya’da 1892 (H. 1310) yılı itibariyle çeşitli tarımsal ürünlerin yetiştirildiğini görmekteyiz. 1892’de Konya’da, 960.000 İstanbul kilesi buğday, 300.000 kile Arpa, 24.000 kile darı, 18.000 mısır buğdayı, 30.000 kile yulaf, 50.000 kile çavdar, 30.000 kile ise nohut yetiştirildiği görülmektedir. Ayrıca, mercimek, fasulye, burçak yetiştirildiği de vilayet salnamesinde kaydedilmiştir. Yukarıda verilen rakamlardan da anlaşılacağı üzere Konya’da önemli bir tarımsal üretim söz konusu olmuştu. Ancak, bu ürünlerin ne kadarının iç piyasada ve ne kadarının ise dış pazarlara satıldığı veya satılıp satılmadığı ile ilgili herhangi bir kayda rastlanılmamıştır.<sup>236</sup>

1892 yılı için Konya’nın vilayet gelirleri, tuz, müskirat (içki), pul, harir ve Düyûn-u Umumiye gelirleri de dâhil olmak üzere, 8. 485. 337 kuruştur. Verilen rakamlardan yola çıkarak, Konya’nın önemli bir gelire sahip olduğunu söyleyebiliriz. Bununla birlikte Konya gibi geniş bir vilayetin kendine has giderlerinin olması muhtemeldir.<sup>237</sup> 19. yüzyıl Konya’sında, ulaşım olanaklarının yetersizliği ve yoksunluğu önemli bir sorun olmakla beraber, Konya’nın diğer Anadolu kentleri ile ticaret yaptığı, ayrıca yabancı ülkelere de Konya’ya ticari malların gönderildiği bilinmektedir.<sup>238</sup>

Konya’nın Anadolu coğrafyasındaki konumundan dolayı, kent her zaman ticari ilişkiler geliştirebilmiştir. Konya’dan bu dönemde geçen ana ticaret yolları: İran’dan gelen Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri üzerinden Konya’ya ulaşan doğu yolu, Bağdat, Şam, Halep, Humus ve Hama gibi Ortadoğu kentlerinden başlayan ve Adana üzerinden Konya’ya varan güney yolu; yine güneyden deniz bağlantılı olarak Kıbrıs’tan Alanya

---

<sup>235</sup> Atalay (2010). s. 21.

<sup>236</sup> KVS. H. 1310, s. 278 – 280.

<sup>237</sup> KVS. H. 1310, s. 258; Atalay (2010). s. 21 – 24.

<sup>238</sup> Tuş (2007).s.218 – 225.

İskelesine ve Toros tünellerinden Konya'ya varan yol ile Kuzeyden Trabzon ve Samsun iskelelerinden Amasya, Tokat üzerinden gelen kuzey yoludur.

19. Yüzyılda Konya'ya İngiltere, Fransa, Ceneviz, Frenk, Hindistan, İran, Yemen gibi ülkelerden mallar geliyordu. Bunların hacimleri tam olarak bilinmese de Konya'nın bu yüzyılda doğu ile batı arasındaki önemini koruduğu anlaşılmaktadır.<sup>239</sup>

Ticari yaşamın gereği olarak meydana gelen birtakım olaylarda her yerde olduğu gibi Konya'da da vuku bulmuştur. 18. Yüzyıl Konya'sında Müslim ve gayrimüslim münasebetlerini konu edinen bir çalışmada, ticari yaşamın gereği olan borç para almak, tazminat ödemek, senet vermek, iflas etmek, faiz almak, kefil olmak, icara mal vermek, zimmetine para geçirmek gibi hususların varlığı tespit edilmiştir. Bunların, incelenen dönemde de varlığına rastlanmıştır.<sup>240</sup>

Konya'da ticaret yaşamını etkileyen en önemli faktör, daha öncede belirtildiği gibi, ulaşım yetersizliğiydi. 1890'ların başında demiryolu eksikliği kentin ticari yaşamını olumsuz etkilemiş, çiftçiler ürünlerin heba olup gitmesine demiryolu eksikliğini göstermişlerdir. Bununla birlikte, üretilen tarım ürünlerinin ulaşım yetersizliği nedeniyle çok ucuza satıldığı ve böyle bir durumun sermaye birikimine engel teşkil ettiği söylenebilir.<sup>241</sup> Konya, yüzyılın sonuna doğru 1896 Temmuz'unda Anadolu – Bağdat Demiryolu hattının geçtiği merkezlerden biri olmuştur. Demiryollarının, Konya'ya ulaşmasıyla beraber, kentte önemli değişikliklerin yaşandığı gözlemlenmektedir. 445 kilometre uzunluğundaki bu demiryolu hattı, Konya'yı İstanbul'a bağlamaktaydı.<sup>242</sup> Konya'ya demiryolunun ulaşması ile İç Anadolu'dan İstanbul ve Avrupa pazarlarına buğday ve arpa ihracatı hızla genişlemiştir. Konya, zamanla gelişen bu ticaret ağı sayesinde başkent önemli bir tahıl ihracatçısı olmuş ve daha önceden Rusya, Bulgaristan'dan ithal edilen buğdaya önemli bir rakip olarak ortaya çıkmıştır.<sup>243</sup>

Demiryolunun doğrudan bir katkısının olup olmadığı bilinemese de, demiryolunun Konya'ya ulaşmasından bir yıl sonraki 1897 istatistiklerinde, Konya'nın gelirinin önemli ölçüde arttığı yayınlanan istatistiklerden anlaşılmaktadır. Buna göre vilayetin

---

<sup>239</sup> Tuş (2007).s.218 – 224.

<sup>240</sup> Özgökmen (1996). 57 – 60.

<sup>241</sup> Atalay (2010).s. 22.

<sup>242</sup> Yurt Ansiklopedisi (1983). s.5134 – 5135.

<sup>243</sup> Ş. Pamuk (1995). *19. yüzyılda Osmanlı dış ticareti*. C.1, Ankara: T.C Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, s.32 – 33.

gelirleri çeşitli içkilerden 30. 265 kuruş, maden ve tuzdan 8. 834.178 kuruş, harirden (ipek) 795 kuruş, tütünden 78.232 kuruş olmak üzere toplam 8.943. 470 kuruştur.<sup>244</sup>

1899 (H. 1317) yılında Konya'nın ithalat ve ihracatta önemli gelişme kaydettiği anlaşılmaktadır. Aynı yılda yayınlanan vilayet salnamesinde Konya'nın bir yıllık ithalatı, 46 milyon, ihracatının ise 85 milyon kuruş olduğu belirtilmiştir. Bu yıl Konya'dan ihraç edilen ürünlerin; buğday, arpa, yapağı, tiftik, afyon, darı, güherçile, karasığır, manda, koyun, keçi, bal mumu, mısır, nohut, çavdar, cehri, kitre, palamut, kuru üzüm ile diğer bazı hayvansal ürünlerle birlikte tilki, sansar, tavşan, kurt, çakal derileri ve halı, kilim, seccade, kuru bağırsak, kuru meyve gibi ürünlerden meydana geldiği görülmektedir.<sup>245</sup> Konya'nın ithalatında ise, şeker, petrol, kahve, sabun, pirinç, zeytinyağı, ispirto, attariye, manifatura ve zirai aletlerin önemli bir payı olduğu söylenebilir. 1899 yılında Konya'nın gelir- giderlerinin daha iyi anlaşılması için bunları bir tablo halinde veriyoruz:

Tablo 8. *Konya'nın 1899 Yılı Gelir ve Giderleri*

GELİR (VARİDAT)	Kuruş	GİDER (MESARİF)	Kuruş
Emlâk ve Akar Vergisi	9.870.000	Dâhiliye Memurları Tahsisatı	1.570.000
Temettü Vergisi	2.800.000	Şer'iyye Memurları "	547.000
Bedel-i Askeriye	1.600.000	Adliye Memurları "	1.200.000
Ağnam Resmi	15.000.000	Maliye Memurları "	6.000.000
Âşar Bedelâtı	27.500.000	Orman Memurları "	42.000
Varidat-ı Mütferrika-i Saire	5.000.000	Maaşat-ı Zatiye	670.000
Düyun-ı Umumiye-i Osmaniye	12.000.000	Esham-ı Mütenevvi ve Evkaf-ı Kurra Bedelâtı	1.435.000
Duhan Varidatı	8.000.000	Jandarma tahsisatı	3.733.000
Rüsumat	10.000.000	Polis "	41.000
Telgraf ve Posta	1.002.000	Düyün-ı Umumiye Memurları	1.452.000
YEKÜN (TOPLAM)	92.772.000	Posta ve Telgraf	589.579
		YEKÜN (TOPLAM)	17.279.579 <sup>246</sup>

**Kaynak:** KVS. H. 1317: 72.

<sup>244</sup> Güran (1997). s.221 – 23; Atalay (2010). s. 23.

<sup>245</sup> KVS. H. 1317, s. 71 - 72.

<sup>246</sup> KVS. H. 1317, s. 72'de hesaplamada yanlışlık yapılmış ve genel toplam giderler 13.279.579 olarak hesaplanmıştır. Oysaki verilen sayılar dikkatlice incelendiğinde toplam giderlerin, 17.279.579 olduğu görülür. Atalay (2010). s.342 Tablo 7'de, hesaplamada aynı yanlışlığı yapmıştır.

Konya'daki ticari eğilimlerin zamanla farklılık gösterdiği de görülmektedir. 1900'lü yılların başında Konya'ya gelen Amerikalı coğrafyacılar ülkelerine döndüklerinde Konya'nın demiryolunun gelmesi ile birlikte önem kazandığını, halıcılık ve dericilik gibi gelişmiş sanayi kollarının olduğunu, yün ve yapağı üretiminin de göz ardı edilemeyecek kadar önemli olduğunu ifade etmişlerdir.<sup>247</sup> Amerika'nın Konya'ya ilgisi sonucunda, Konya'dan 1900'lü yılların başından itibaren Amerika'ya çeşitli ürünlerin ihraç edildiği görülmektedir. Bu ürünler, genellikle yarı mamul ürünlerdi. Bunlar arasında, manifatura, çeşitli renklerde sahtiyan ve çeşitli tarım ürünleri ile birlikte tilki, kurt, sansar derilerinin ihraç edildiği fark edilmektedir.<sup>248</sup>

Konya bölgesinde ticari açıdan önem taşıyan ve gelir getiren bir diğer unsur ise madenlerdi. 1900'ün Konya'sında yöredeki madenlerin 1/4'ünün kömür, 2/4'ünün kromdan geri kalan bölümünün altın, simli kurşun, kehribar, bakır, cıva, arsenik, antimuan, zımpara taşı ve demirden oluştuğu gözlenmektedir. Konya ve çevresindeki krom madeni genellikle, manganez, gümüş bakır, arsenik cıva, kehribar kömür, antimuan ve krom ile karışık olarak çıkarılmaktaydı.<sup>249</sup> Bu maden ocaklarında toplam 7378 işçi çalışmakta, aynı zamanda bu madenlerden 1.500.000 kuruş değerinde maden cevheri çıkarılmaktaydı. Madenlerden alınan temettü vergisi ise 400.000 kuruş civarındaydı.<sup>250</sup> 1897 yılı ile karşılaştırıldığında 1900 yılında, Konya Vilayeti'nde maden üretiminin yaklaşık, 400.000 kuruş arttığı görülmektedir.<sup>251</sup> Maden üretiminin artması kentteki tüketimi karşıladığı gibi ihraç edilmesine de olanak sağlamıştır. 1900 yılında Konya'nın yıllık ihracat değeri 25.000.000 Frank, yıllık ithalat değeri ise yaklaşık 12.000.000 Frank idi. Aynı yıllarda kahve, konfeksiyon malları ve petrol gibi ürünler önemli ithal mallar arasındaydı. Konya'nın ihraç ettiği ürünlerin %46'sını tahıllar, %20'sini susam ve %17'sini de kereste oluşturuyordu. Söz konusu dönemde yapılan ihracat genellikle Antalya Limanı üzerinden gerçekleştiriliyor ve bu ticaretten yıllık değeri 1.500.000 Osmanlı Lirası olan bir kazanç elde ediliyordu.<sup>252</sup>

Konya'nın 20. yüzyıl başındaki ticari canlılığının bir şahidi olarak 1902 yılında Konya'ya vali olarak atanan Mehmet Tevfik Bey'i gösterebiliriz. Vali Tevfik Bey,

---

<sup>247</sup> Atalay (2010). s. 23.

<sup>248</sup> Erol (tarihsiz). s. 32 – 44.

<sup>249</sup> *Yurt Ansiklopedisi (1983)*. s.5134.

<sup>250</sup> Atalay (2010). s. 23.

<sup>251</sup> Güran (1997). s.229.

<sup>252</sup> *Yurt Ansiklopedisi (1983)*. s.5134.

demiryollarının aşar ve ağnam vergisi üzerinde ne gibi bir etkiye sahip olduğunu merak etmiş ve sonrasında bu etkiyi anlayabilmek için bir istatistik hazırlamıştır. İstatistikte, Anadolu demiryolunun geçtiği saha 1. derecen mıntıka, Anadolu Demiryolu hattının geçmediği saha ise 2. derecen mıntıka olarak belirtilmiştir. Vali Tevfik Bey, aşar ve ağnam vergisindeki artışı anlamak için 1894 (1312) yılı ile 1902 yıllarını seçmiş ve bu yıllardaki gelirleri karşılaştırmıştır. Bunlardan 1892 yılı demiryolunun Konya'ya gelmediği bir yıldır, 1902 yılı ise demiryolunun Konya'ya ulaştığı bir tarihe rastlar. Tevfik Bey'in, yaptığı araştırmaya neticesinde, 1. derecen mıntıkada, aşar vergisinin %131.5, ağnam vergisinin ise %42.9 artış gösterdiğini hesaplamıştır. İkinci derece mıntıkada da aşar ve ağnam vergileri sırasıyla %53.8 ve %29 oranında artış göstermişlerdi. Buradan yola çıkılarak, demiryollarının ticareti ve bölge tarımını olumlu yönde etkilediği söylenebilir. Ayrıca, daha sonra Anadolu Demiryolları Karaman, Ereğli'ye uzatıldığı için vilayetin ticaretinde önemli bir gelişmenin olduğu ifade edilmektedir.<sup>253</sup>

Konya'nın ticaret hacminin 1905 ve 1906 yılında da önemli bir artış sağladığını saptamış bulunuyoruz. 1905 (R.1321) yılında, Konya'dan 40.000 İstanbul kilesi kayısı çekirdeği, 1000 adet tilki derisi, 100 adet kurt derisi, 2000 adet tavşan derisi, 50 adet porsuk derisi, 250 adet sansar derisi, 6000 adet keçi derisi, 7.300 kıyye yün, 122. 623 kıyye tiftik ve 2.000.000 kıyye yumurta demiryolları ile şehir dışına ihraç edilmiştir.<sup>254</sup> 1906 yılında Konya'nın ipek öşrü, pul, müskirat (içki) gibi çeşitli gelirler ile tuzlalardan elde edilen gelirin toplamı, 13.905.000 kuruş'tur. Aynı yıl Düyûn-ı Umumiye idaresinin Konya'da bulunan Karapınar, Koçhisar, Hacı Bektaş, Tepesi Delik tuzlalarından ve Antalya müdüriyetinden toplam geliri 11.847.000 kuruş olmuştur. Bu tuzlalardan özellikle Karapınar ve Koçhisar önemlidir. Bilindiği üzere, Düyun-ı Umumiye'nin en önemli gelir kaynaklarından biri de tuzlardı. Konya'da da işletilen ve önemli miktarda tuz üreten mahaller mevcuttu.<sup>255</sup> Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin 1900 yılında 875.000 Lira gelir elde ettiği düşünülürse, Konya ve çevresindeki tuzlalardan elde ettiği gelir daha iyi anlaşılabilir.<sup>256</sup>

---

<sup>253</sup> "Bir devlet adamının" Mehmet Tevfik Bey'in (Biren) (1993). s. 222.

<sup>254</sup> KVS. R. 1322, s. 73 – 74.

<sup>255</sup> KVS. R. 1322, s. 74; Atalay (2010). s. 22 – 23.

<sup>256</sup> D. C. Blaisdell (2008). *Düyûn-ı Umumiyye Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa mali denetimi.* (Çev: Ali İhsan Dalgıç), İstanbul: Nesnel Yayınları, s.122 – 123.

## Üçüncü Bölüm

### Anadolu – Bağdat Demiryolu'nun Konya'ya Gelişi ve Kente Etkileri

#### 1. Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu Teşebbüsü ve Anadolu Coğrafyasındaki Demiryolları

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları konusu, 19. yüzyıl iktisat tarihi, ulaşım, ekonomi ve kent tarihi çalışanların ilgisini çekmiş ve bu konuda nicelik ve nitelik bakımından önemli araştırmalar yapılmıştır. Bu bölümde Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryollarını, demiryollarının gelişimi ve ilk teşebbüsler üzerinde duracağız.

Sanayi devriminin, fabrikalardan sonra en büyük simgelerinden birisini demiryolları sembolize eder. Osmanlı İmparatorluğu, birçok yeniliğe göre, demiryollarını çok daha kısa bir sürede uygulamaya sokmuştu. Osmanlı İmparatorluğu'nda 1830'lu yıllar gibi erken bir tarihte demiryolları yapım projeleri gündeme gelmiştir.<sup>257</sup> Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bu ilk demiryolları teşebbüslerinin, yabancı devletler tarafından özellikle de İngiltere tarafından gündeme getirilmiştir. İngiltere, 19. yüzyılın ilk yarısında dünya egemenliğini pekiştirmek, Hindistan'a giden yolları kontrol edebilmek, Hindistan'a giden en kısa yolu bulmak adına Fırat Vadisi – Basra Körfezi hattı üzerinde nakliyat yapabilmek için Osmanlı Devleti'nden izin alma girişimlerinde bulunmuştur. İngilizler, Fırat Vadisi – Basra Körfezi üzerinde gemi işletmeyi düşünmüşler ve bu nakliyat sayesinde gelen malları Birecik ile İskenderun arasında yapılacak demiryolu ile Akdeniz'e ulaştırmak istemişlerdi. Ancak İngilizler, bu teşebbüslerinde başarılı olamamışlardır. Daha sonra İngiltere, Hindistan yolunu kısaltma girişimini, Akdeniz'den Kızıldeniz'e geçerek ve oradan Hindistan'a varma şeklinde gerçekleştirmek istemiştir. Bu amaç doğrultusunda da Mısır'da Abbas Paşa, 1851 yılında İskenderiye'den Kahire'ye kadar olan bir demiryolu hattı yapma imtiyazını İngilizlere vermiş, hat 1856 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır. İskenderiye – Kahire demiryolu hattı, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde yapılan ilk demiryolu olmuştur. İnşa edildiği tarihlerde önemli stratejik ve ekonomik değere sahip olduğu halde daha sonra 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla önemini kaybetmiştir.<sup>258</sup>

<sup>257</sup> D. Quataert (1985). 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*. C.6, İstanbul: İletişim Yayınları, s. 1630.

<sup>258</sup> V. Engin (1993). *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren Yayıncılık, s. 34 – 37; A. Akyıldız (1992). Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği). *Yeni Toplum*. Sayı: 1, s. 114 – 115.



## 1.1. İzmir – Aydın Demiryolu Hattı

İngilizler'in, Osmanlı coğrafyasında demiryolu yapma istek ve teşebbüsleri sadece Mısır ile sınırlı kalmamıştır. İngilizler, Osmanlı İmparatorluğu'nda, demiryolları yapımı konusunda 19. yüzyılın ikinci yarısında ve özellikle de Paris Antlaşmasından sonra daha istekli davrandılar. 1856 yılında yayınlanan Islahat Fermanı yabancı sermayeye imkân tanıdığından Avrupalı müteşebbisler, Anadolu coğrafyasında da demiryolu imtiyazı koparma gayreti içinde olmuşlardır.<sup>259</sup> Aynı yıl içerisinde İngilizlerin, İzmir – Aydın demiryolu imtiyazını 23 Eylül 1856 'da aldıklarını görülmektedir.<sup>260</sup>

Anadolu'da inşa edilen ilk demiryolu olan İzmir – Aydın demiryolu, bir İngiliz şirketi tarafından ve iki şehir arasındaki 130 kilometrelik bir mesafede inşa edilecekti.<sup>261</sup> Osmanlı hükümeti, bu demiryolu hattının inşaatında kullanılacak sermaye için imtiyaz sahiplerine %6 gibi bir faiz garanti etmişti.<sup>262</sup> Bununla birlikte, hattın Aydın'dan İzmir'e kadar olan emtia /mal nakliyatının 117. 000 tonu bulacağı, İzmir'den Aydın'a kadar da 6.000 ton emtia nakliyatı yapabileceği tahmin ediliyordu. İzmir – Aydın demiryolu hattının yapımı, ilk işe başlandığı zaman her ne kadar iyi gitmişse de daha sonraları birtakım problemler baş göstermiş ve hattın planlanan tarih 1860 yılının bahar aylarında bitirilemeyeceği öngörülmüştü. 1860 yılında, yüklenici (müteahhit) ile hattı inşa eden şirket yöneticileri arasında birtakım sorunlar yaşanmış ve bu hattın inşası askıya alınmıştı.<sup>263</sup>

Birkaç yıl geçtikten sonra, 1863 yılında, demiryolu hattı ile ilgili finansal düzenlemeler yapılmış ve hat nihayet 1866 yılında bitirilmiş ve Anadolu'da işletmeye açılan ilk demiryolu hattı olmuştur.<sup>264</sup> İzmir – Aydın demiryolu hattının açılması ile Ege bölgesinde ticari tarımın ve tarımsal meta ihracatında önemli ölçüde artış

---

<sup>259</sup> A. Tabakoğlu (1998). *Türk iktisat tarihi*. İstanbul: Dergâh Yayınları, s. 235.

<sup>260</sup> Y. N. Karkar (1972). *Railway development in the Ottoman Empire 1856 – 1914*. New York: Vantage Press, s. 64.

<sup>261</sup> C. Issawi (1980). *The economic history of Turkey 1800 – 1914*. Chicago: The University of Chicago Press, s. 183; Karkar (1972). s.65; Engin (1993). s.39.

<sup>262</sup> A. D. Velay (1978). *Türkiye maliye tarihi*. Yer yok: Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı No: 178, s. 399; Karkar (1972). s.66'da bu hat için herhangi bir kilometre garantisi verilmediği belirtmektedir. Issawi (1980). s.183'te, Osmanlı hükümeti'nin, sermaye için %6 bir faiz garanti ettiğini kaydeder.

<sup>263</sup> Issawi (1980). s.183.

<sup>264</sup> Velay (1978). s. 399; Issawi (1980). s.183.

gözlemlenmiştir. Ayrıca, hattın bitirilmesiyle birlikte İzmir ve Aydın arasındaki deve taşımacılığının eski önemini kaybettiğini de belirtmek gerekir.<sup>265</sup>

İzmir – Aydın demiryolu, denize dikey şekilde inen iki verimli nehir vadisi boyunca ilerlemiş ve bu bölgedeki tarımsal ürünler ile madeni zenginlikleri İzmir Limanı'na getirmeye başlamıştı. Aydın demiryolu hattının uzanışı, bölge ile bütünleşmeyi sağlamak açısından önemlidir. İzmir'den başlayan bu hat, önce Küçük sonra Büyük Menderes vadilerinin içine girecek şekilde ikiye ayrılarak, bu vadileri takip etmiştir. Bu geniş vadilerin içinde de tarımsal ürünlerin toplandığı merkezler bulunmaktaydı. Bu merkezler, Tire, Bayındır, Seferihisar, Çivril gibi yerleşim yerleriydi. Demiryolu şirketi, bu merkezlere kadar tali yollar uzatarak bölgedeki tarımsal ürünlerin İzmir'e ulaşmasını sağlamıştır. Kısaca demiryolları, Ege bölgesinin iki önemli kenti arasında dikkate değer bir gelişme kaydetmiş ve bu kentlerin 19. yüzyılda hızla ilerleme ve gelişmesine vesile olmuştur.<sup>266</sup>

Ayrıca, İngiltere bu dönemde İzmir- Aydın demiryollarına önemli miktarda yatırım yapmıştır. İngiltere'nin 1. Dünya Savaşı'na kadarki zaman diliminde İzmir- Aydın demiryoluna yaklaşık 50.000.000 dolarlık bir yatırım yaptığını diğer bir deyişle bu miktarın, İngiltere'nin Türkiye'deki tüm yatırımlarının 3'te 1'ine tekabül ettiğini söyleyebiliriz.<sup>267</sup>

## 1.2. İzmir – Kasaba Demiryolu Hattı

İngiltere'nin, Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu coğrafyasında demiryolu imtiyazı aldığı ikinci bir hat da İzmir – Kasaba (Turgutlu) Demiryolu olmuştur. Bu imtiyaz, 4 Temmuz 1863 yılında İngiliz Edward Price tarafından alınmış, daha sonra bir İngiliz kuruluşu olan İzmir – Kasaba Demiryolu Şirketi kurulmasıyla imtiyaz bu şirkete devredilmişti.<sup>268</sup>

---

<sup>265</sup> M. B. Kıray (1972). *Örgütlemeyen kent İzmir'de iş hayatının yapısı ve yerleşme düzeni*. Ankara: Sosyal Bilimler Derneği Yayınları. s.12 – 18; O. Kurmuş (1974). *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi*. İstanbul: Bilim Yayınları, s.71'de, Kuşadası Körfezi ile Aydın ve Nazilli arasında yarıyol olan Ortakçı köyü arasında kalan ve Aydın Bölgesi olarak tanımlanan yörede bu dönemde ulaşımı sağlamak için 10.000 kadar deve ve 500 kadar katır kullanıldığını tahmin edildiğini belirtmektedir. Demiryollarının döşenmesi ile birlikte, kervan sahipleri demiryolları ile uyum göstererek farklı bir şekilde kendilerini kanallandırmışlardır.

<sup>266</sup> Kıray (1972). s. 13 – 18.

<sup>267</sup> Karkar (1972). s.66.

<sup>268</sup> Karkar (1972). s.66; Engin (1993). s.39.

Bu demiryolu hattının yapım çalışmalarına, İzmir – Kasaba Demiryolu Şirketi, 1864 yılında başlamıştır. İzmir – Kasaba arasındaki demiryolunun uzunluğu 93 kilometreydi. Daha sonra İzmir – Kasaba Demiryolu hattının uzatıldığını görmekteyiz. Bu hattın uzatılması girişiminde, öncelikle demiryollarının Kasaba'dan Alaşehir'e kadar uzatılması imtiyazı Osmanlı hükümeti tarafından 1872 yılında aynı şirkete verilmiştir. Kasaba–Alaşehir arasındaki demiryollarının uzunluğu 75 kilometreydi.

Osmanlı hükümeti, yeni imtiyaz fermanında 1 Mart 1891 tarihinden itibaren bütün şebekeyi satın alma hakkını muhafaza etmekteydi. Kasaba- Alaşehir imtiyazının verilmesinden yaklaşık 13 yıl sonra 1885 yılında, hükümetle aynı şirket arasında yeni bir mukavele imzalanmıştı. Bu mukavele gereğince, Osmanlı hükümeti İzmir – Kasaba – Alaşehir hattının işletilmesini ve hattın gayrisafi hasılasının %50'sini şirkete devretmiştir. Aynı zamanda hasılatın %50'si de şirketin Osmanlı hükümetine verdiği, 500.000 Sterlinlik avansın faiz ödemesini garanti etmek üzere şirkete bırakılmıştı. Aynı imtiyaz mukavelesinde Osmanlı Devleti, hattı daha sonra satın alma hakkını muhafaza ediyordu.

1885 yılındaki imtiyaz mukavelesinden 3 yıl sonra 1888'de aynı şirket Manisa'dan başlayıp Soma'da son bulan 99 kilometrelik bir demiryolu hattının inşa imtiyazını üzerine almıştı.<sup>269</sup> Bu demiryolu hattının yapım çalışmalarına Kasım 1888 tarihinde başlanmış ve hat Ocak 1890 tarihinde işletmeye açılmıştır. Osmanlı hükümeti, yukarıda da belirtildiği üzere, 1 Mart 1891 tarihinde hattı satın almak istemiştir; ancak İngiliz şirketiyle Osmanlı hükümeti arasında devam eden sorunlar nedeniyle hattın satın alınması 1893 yılına kalmıştır. 22 Şubat 1893 tarihinde Osmanlı hükümeti, M. Nagelmackers'le bir anlaşma imzalanmış ve bu anlaşma gereğince, 266 kilometre uzunluğunda olan hatların işletilmesi bu kişiye verilmiştir. Nagelmackers, Fransız ve Belçika şirketleri adına hareket eden bir iş adamıydı. Aynı anlaşmada yine 99 senelik bir müddet zarfında Alaşehir'den Afyon Karahisar'a kadar uzanan ve yaklaşık 250 kilometrelik bir hattın uzatılması ve bu hatların işletilmesi imtiyazı Nagelmackers'e verilmiştir. Bu hat için Osmanlı hükümeti, şirkete 18. 900 Franklık bir gayrisafi hasılat garanti etmiştir.<sup>270</sup>

Bu hattın geçtiği mahallerin aşar vergisi, hattın kilometre garanti karşılığı olarak gösterilmiştir. Alaşehir'den Afyon Karahisar'a kadar uzanacak olan demiryolu hattında,

<sup>269</sup> Velay (1978). s. 386; Karkar (1972). s.66; Issawi (1980). s.185 – 188.

<sup>270</sup> Issawi (1980). s.186; Velay (1978). s. 386 -387; Karkar (1972). s.66.

Aydın, Manisa ve Denizli bulunmaktaydı. Adı geçen üç ilin aşar gelirlerinin toplanması işi ise Düyun-ı Umumiye idaresine bırakılmıştı. Aşar vergisinin yanında, Aydın'ın incir, zeytin, palamut, meyankökü ve birtakım diğer vergileri de bu hattın kilometre garantisi<sup>271</sup> için temin edilmişti.

Alaşehir – Afyon Karahisar hattının yapımına, 1894 yılının sonlarında başlanmış ve hat hızlı bir şekilde ilerleyerek 1897 yılının Aralık ayında işletmeye açılmıştı. Hattın toplam uzunluğu 517 kilometreyi bulmaktaydı.1899 yılında da Alaşehir- Afyon Karahisar demiryolu şirketi ile Anadolu Demiryolları Şirketi arasında Afyon'da bulunan iki hattın birbirine bağlanması için bir anlaşmaya varılmış ancak bu anlaşma 1905 yılına kadar yürürlüğe girememiştir. Böyle uyuşmaz bir tutumun sergilenmesinde Anadolu Demiryolu Şirketi'nin o dönemki politikası önemli rol oynamıştır.<sup>272</sup>

İzmir – Kasaba hattı ve bu hattın uzantısı olan Alaşehir- Afyon Karahisar hattının, Ege bölgesinin tarımsal meta üretiminin artış göstermesinde önemli bir etkide bulunduğu kaydedilmektedir. İngilizlerin, Ege bölgesinin önemli tarım merkezlerini birbirine bağlama politikasının bir sonucu olarak gelişen bu demiryolları, ağaç örüntüsündeki yapılarıyla koloni ülkelerindeki demiryollarından farklılık göstermektedir. Ağaç örüntüsündeki bu demiryolu hatları, İzmir ve çevresini başta İngiltere olmak üzere dünya ekonomisiyle bütünleştirmek gibi bir amaca hizmet etmiştir.<sup>273</sup>

---

<sup>271</sup>Velay (1978). s. 363 – 366'da, kilometre garantisi olarak bilinen uygulamanın Osmanlı Bankası tarafından bulunduğunu ifade etmektedir. Kilometre garantisi, her kilometre başına asgari gayrisafi hasılatın devlet tarafından demiryolu şirketine garanti edilmesi anlamı taşımaktadır. Kilometre başına gayri safi hasılat da her hat için farklılık göstermekteydi. Bunun nedeni ise demiryolu inşaatında karşılaşılan zorluklardı. Hattın net geliri ile garanti edilen geliri arasındaki fark ise demiryolu hattının geçtiği sancakların aşar gelirlerinden karşılanacaktı.

<sup>272</sup> Issawi (1980). s.186; Velay (1978). s. 387; Karkar (1972). s.66 – 67.

<sup>273</sup> M. Kaynak (1984). Osmanlı demiryollarına bir bakış. *Yapıt Toplumsal Araştırmalar Dergisi*. Sayı: 5, s.73.

### 1.3. Anadolu Demiryolu Hattı

Osmanlı İmparatorluğu'nda Ege Bölgesi ve Batı Anadolu bölgeleri dışındaki en önemli hat, Anadolu Demiryolu olarak bilinen ve imparatorluk sathında önemli gelişmelerin yaşanmasına vesile olan demiryolu hattıdır. Anadolu Demiryolu hattı, 1888'de II. Wilhelm'in tahta çıkmasıyla Almanya'nın dünya siyasetinde daha önce izlediği dış politikanın değişimi sonucu, Osmanlı'da inşa edilmeye başlanmıştır.<sup>274</sup>

II. Abdülhamit, imparatorluk sathında demiryollarının döşenmesi için, yabancı devletlerden sürekli imtiyaz taleplerinin geldiğini ve bu imtiyaz taleplerini II. Abdülhamit'e ileten paşaların, bu aracılıktan istifade ettiğini belirtmektedir. II. Abdülhamit ayrıca, imparatorluğun demiryollarına gerçek manada ihtiyaç olduğunu, yeni demiryolu hatlarının vilayetlere yeni yollar açacağını belirtmekte bu vesileyle de halkın zenginleşeceğini ve ülkenin kalkınacağını düşünmekteydi. Ancak, Sultan Abdülhamit'i, demiryolları imtiyazı konusunda ihtiyatlı davranmaya iten nedenler bulunmaktaydı ki bunların başında Osmanlı İmparatorluğu'nun başka ülkeler tarafından – özellikle Rusya – istila edilebilme tehlikesi geliyordu. II. Abdülhamit, bu nedenlerle demiryolları meselesinde büyük devletlerarasında en çok Almanya'ya güvenebileceğini, Almanya için önemli olanın işin iktisadi yönü olduğunu vurgulamaktaydı.<sup>275</sup>

Böylesi siyasi bir ortamda Almanya, demiryolu yatırımlarına rahatlıkla başlayabilirdi. Daha önceden Osmanlı ile ilişkilerini Rusya ile olan ilişkilerine göre düzenleyen Almanya, kendi endüstriyel gelişimi için yeni hayat alanlarına ihtiyaç duymuş ve İngiltere gibi güçlü bir deniz filosuna sahip olmadığından kıtasal bir genişleme ihtiyacı hissetmiştir.<sup>276</sup>

Böyle siyasi bir ortamda, Osmanlı yöneticileri demiryolu inşa etmek için güvendikleri Alman finans çevreleriyle bağlantıya geçmeye başlamışlardı. İlk bağlantı 1887 yılında Württembergische Vereinsbank'ın, yöneticisi olan M. Alfred Kaulla ile kuruldu.<sup>277</sup> Bu dönemde Kaulla, İstanbul'da Mauser silah fabrikası için karlı siparişler almış ve Osmanlı hükümetiyle de sıkı ilişkiler geliştirmişti.

<sup>274</sup> R. Önsoy (1982). *Türk – Alman iktisadi münasebetleri (1871 – 1914)*. İstanbul: Enderun Kitabevi, s. 15.

<sup>275</sup> Sultan Abdülhamit (1987). *Siyasi hatıratım*. İstanbul: Dergâh Yayınları, s. 138 – 139.

<sup>276</sup> Kaynak (1984). s.76.

<sup>277</sup> A. Efe (1998). *Eskişehir Demiryolu*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, s.18.

II. Abdülhamit ve yakın kurmayları, Württembergische Vereinsbank'ın tek başına Anadolu demiryolu projesini gerçekleştirecek sermaye gücünden yoksun olduğunu bilincinde olmakla beraber, Kaulla aracılığıyla yüksek Alman finans çevreleriyle bağlantıya geçebileceklerini düşünüyorlardı. Bu girişim Alfred Kaulla tarafından yerine getirilmiş ve Kaulla Deutsche Bank ile bağlantıya geçmiş ve Deutsche Bank'a demiryolunu inşa etme teklifinde bulunmuştu.<sup>278</sup>

Deutsche Bank, Osmanlı – Alman iktisadi ilişkilerine damgasını vurmuş olması açısından önemli bir yer tutmaktadır. Deutsche Bank, 1870 yılında Almanya'nın, önde gelen iş adamlarından Ludwig Bamberg'in önderliğinde 21 büyük Alman banka ve işletmesi tarafından kurulmuştur. Bankanın kuruluş döneminde ilk plandaki amacı ve yüklendiği görev, Almanya'nın yabancı ülkelerdeki ticaretini geliştirmek ve Alman dış ticaretini Avrupa'da ve denizaşırı ülkelerde İngiliz bankalarına olan bağımlılıktan kurtarmaktı. Deutsche Bank'ın, 1881'de sermayesi 3.25, 1888'de 4.06 ve 1897 yılında 8.35 milyon Osmanlı Lirasıydı. Verilen rakamlardan da anlaşılacağı üzere, banka kuruluşundan itibaren sürekli olarak büyümüş ve Alman iktisadi yayılmasının en önemli araçlarından biri haline gelmiştir.<sup>279</sup>

Deutsche Bank, Alman iktisadi yayılmasının önemli araçlarından biri olarak Anadolu'da Alfred Kaulla tarafından teklif edilen demiryolu inşa fikrini bir süre için ihtiyatla karşılamıştır. Deutsche Bank'ın bu şekilde hareket etmesinde, Osmanlı'nın iç sorunları, devletin en üst kademelerinde bile rüşvetin alıp yürümesi, Osmanlı'nın içinde bulunduğu ekonomik durgunluk ile İngiliz ve Fransız sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki güçlü yapısının etkili olduğu kaydedilmektedir. Deutsche Bank'ın Anadolu'da demiryolu yapma teşebbüsünde tereddüt ettiği, bankanın Osmanlı devleti'ne anlaşmaya hazır olduğunu bildirdikten sonra bile sözleşmeye imza atmadan önce Deutsche Bank'ın iki genel müdürünün 15 Ağustos 1888'de bu iş için Alman hükümetinin onayını talep etmelerinden anlaşılmaktadır.<sup>280</sup>

Deutsche Bank, Anadolu Demiryolu hattının inşa edilmesinde İngiliz sermayesine ihtiyaç duymuş ve İngiliz mali çevrelerine bu iş için teklifte bulunmuştu. Çünkü böyle önemli miktarda sermaye gerektiren bir teşebbüsün kolay bir şekilde finanse

<sup>278</sup> L. Rathmann (1982). *Berlin – Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*. (Haz. Ragıp Zarakolu), İstanbul: Belge Yayınları, s. 38.

<sup>279</sup> Önsoy (1982). s.54; Rathmann (1982). s.38.

<sup>280</sup> Rathmann (1982). s.39.

edilemeyeceği banka tarafından anlaşılmıştı. İngilizler de kendi imtiyaz taleplerinin o dönemin siyasi konjonktürü gereği Osmanlı devleti tarafından hoş karşılanmayacağını bildiğinden Deutsche Bank'ın bu teklifini olumlu karşılamış ve bankaya dolaylı destek vermişlerdir. Deutsche Bank, İngiliz grubuyla anlaştıktan sonra Osmanlı hükümetine 1.500.000 Osmanlı Lirası değerinde bir istikrazda bulunmuştur. Bu şekilde de Fransızların mali denetimindeki Osmanlı Bankası'nın, Osmanlı devletine karşı mali boykota başvurması da engellenmişti.<sup>281</sup>

Osmanlı hükümeti ile Deutsche Bank arasında, 4 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz sözleşmesi imzalandı. Böylece Alman sermayesi, önemli bir hamlede bulunarak çok önemli gelişmeleri beraberinde getiren bir yola koyuldu.<sup>282</sup> Bu imtiyaz anlaşması ile birlikte Deutsche Bank, daha önceden işletmeye açılan 93 kilometre uzunluğundaki Haydarpaşa – İzmit hattının mülkiyetini 6 milyon Franklık bir ödeme karşılığında satın almıştı. Ayrıca Deutsche Bank, kilometre garantisi olarak yılda 15.000 Frank verilmesi karşılığında, demiryolunun Eskişehir üzerinden Ankara'ya kadar olan 486 kilometrelik hattın 99 yıllık işletme ve yapım hakkını da elde etmişti.<sup>283</sup> Bu hat için verilen yapım süresi ise 3 yıl olarak belirlenmişti.<sup>284</sup>

Deutsche Bank, İzmit'ten Ankara'ya kadar olan hat, eğer 3 yıl üst üste 15.000 Frank'ın üzerinde bir gelire sahip olursa demiryolu hattını Sivas'a kadar uzatmayı da taahhüt etmişti.<sup>285</sup> Deutsche Bank ayrıca, Üsküdar'a kadar olan bir yan hat ile Bursa ve Kütahya bağlantı hatlarının yapımı için de ruhsat elde etmişti. Buna ilaveten, Deutsche Bank'a İzmit – Ankara hattı boyunca 20 kilometrelik bir alan içinde yer altı zenginliklerinin çıkarılması ve ağaç kesme hakkı da verilmişti.<sup>286</sup>

Ayrıca Banka'ya, demiryolu yapımı için gerekli olan ve Avrupa'dan satın alınan malzemeler için de gümrük muafiyeti tanınmıştı.<sup>287</sup>

İzmit- Ankara hattı kilometre garantisi ödemeleri için, hatların geçeceği İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara sancaklarının âşâr gelirleri karşılık gösterilmiştir. Söz

---

<sup>281</sup> Rathmann (1982). s.39 – 41.

<sup>282</sup> P. Imbert (tarihsiz). *Osmanlı İmparatorluğu'nda yenileşme hareketleri*. (Çev: Adnan Cemgil), İstanbul: Engin Yayıncılık, s. 21.

<sup>283</sup> İ. Ortaylı (2006). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu*. İstanbul: Alkım Yayınevi, s. 118 – 119; S. Kocabaş (1988). *Tarihte Türkler ve Almanlar*. İstanbul: Vatan Yayınları, s. 74 – 75; Rathmann (1982). s.41; Imbert (tarihsiz). s.21 – 23; Önsoy (1982). s.54.

<sup>284</sup> M. Özyüksel (1988). *Osmanlı – Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba Yayınları, s. 66.

<sup>285</sup> Issawı (1980). s.188.

<sup>286</sup> Rathmann (1982). s.41.

<sup>287</sup> Efe (1998). s. 22.

konusu bu vergilerin toplanmasına ve demiryolu idaresine ulaştırılmasında Düyun-ı Umumiye idaresi aracılık yapacaktı.<sup>288</sup> Osmanlı hükümeti, İzmit – Ankara demiryolu hattını, 30 yıl sonra satın alma hakkını muhafaza ediyordu.<sup>289</sup>

Deutsche Bank, İzmit – Ankara demiryolu hattının imtiyazını aldıktan sonra, demiryolu yapım çalışmalarına başlamak istemişti. Ancak bu esnada İngilizlerden projenin finansmanı için kaynak istendiğinde İngilizler, Deutsche Bank’a imtiyazı elde etme sürecindeki desteklerini sürdürmeye yanaşmamışlardı. Alman müteşebbisler Alfred Kaulla ile George von Siemens Anadolu Demiryolunun finansmanına yabancı sermaye katılımını sağlamak için yoğun çaba sarf etmişler ancak bu tür girişimlerden bir sonuç alamamışlardı. Son bir teşebbüs olarak Fransızların denetimindeki Osmanlı Bankası’na başvuran Alman müteşebbisler, Osmanlı Bankası’ndan da olumsuz yönde bir cevap alınca, Deutsche Bank’ın inşaatı sadece Alman sermayesi ile tamamlamak zorunda olduğu anlaşılmıştı. İzmit- Ankara hattının yapımı üstlenen şirketler birliğinde (konsorsiyum) Deutsche Bank dışında, Frankfurt merkezli Deutsche Vereinsbank ve Württembergische Vereinsbank bulunmaktaydı.<sup>290</sup> Anadolu Demiryollarının inşasının gerçekleştirilmesi için, 23 Mart 1889 tarihinde, La Societe du Chemin de fer Ottoman d’Anatolie (Anadolu Demiryolu Şirketi) adlı bir anonim şirket kuruldu.<sup>291</sup> Anadolu Demiryolu Şirketi’nin başına, Otto von Kühlmann getirildi. Otto von Kühlmann, Rumeli Demiryollarında işletme müdürlüğü yapmış ve Osmanlı hükümetinin güvenini kazanmış bir yöneticiydi. Anadolu Demiryolu’nun inşaatı için Fransız Graf Vitali şirketiyle Alman Philipp Holzmann şirketi birlikte hareket etmişlerdi. Anadolu Demiryolu Şirketi’nin, demiryolu yapım çalışmaları o zamana kadar görülmemiş bir hızla devam etmiş ve 2 Haziran 1890’da 40 kilometrelik İzmit- Adapazarı hattı döşenmişti.<sup>292</sup> Hat, daha sonra da hızlı bir şekilde ilerlemiş ve Anadolu Demiryolu Şirketi’nin ilk treni, 27 Kasım 1892 tarihinde Ankara’ya ulaşmıştı.<sup>293</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi, Ankara’ya kadar olan mesafeyi kat edebilmek için, 16 tünel, birçok köprü inşa etmiş aynı zamanda 180 kilometreye ulaşan tepeleri yararak

---

<sup>288</sup> Özyüksel (1988). s.66; Ortaylı (2006). s. 119.

<sup>289</sup> Issawı (1980). s.188.

<sup>290</sup> Özyüksel (1988). s.66 – 67 .

<sup>291</sup> Earle ( 1972). s. 42; Ortaylı (2006). s.120; Özyüksel (1988). s.67; Issawı (1980). s.188; Karkar (1972). s.71 – 72; Rathmann (1982). s.41’de şirketin kuruluşunu 24 Mart 1889 olarak belirtiyor.

<sup>292</sup> Ortaylı (2006). s.120; Özyüksel (1988). s.67; Issawı (1980). s. 188.

<sup>293</sup> Özyüksel (1988). s.76; Karkar (1972). s. 72; Ortaylı (2006). s.120’de, hattın Ocak 1893 tarihinde Ankara’ya ulaştığını ifade etmektedir. Kanaatimizce, Özyüksel’in belirttiği tarih daha doğrudur.



hedeflenen zaman dilimi içerisinde hattı Ankara'ya ulaştırmıştı.<sup>294</sup> Anadolu Demiryolu hattının, Kasım 1892 tarihinde Ankara'da bitiyor olması kente yeni yaşam alışkanlıkları getirdiği gibi birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu sorunlardan biri, Ankara'nın, hinterlandı ve doğusunda bulunan Anadolu toprakları üzerindeki kontrolcü bir merkez olma şansını yitirmiş olmasıdır.<sup>295</sup>

Bu dönemde Ankara Vilayeti'ne bağlı birer sancak olan Kırşehir ve Kayseri gibi merkezlerle bile deve taşımacılığı şeklinde bağlantı kuruluyordu. Ankara hattının, güneyde Çukurova kuzeyde ise Samsunla bir bağlantısının olmaması Ankara'nın önemli bir merkez olmaktan çok bir toplama merkezi görevi üstlenmesine neden olmuştur. Demiryolunun Orta Anadolu'daki ucunda bulunan Ankara'nın, demiryolu vasıtasıyla yeni iş olanaklarının kurulması, sanayinin gelişmesinden çok, ihraç edilen tek tip hammadde miktarında bir artış söz konusu olmuştu. Bu durumun ortaya çıkmasında uygulanan demiryolu teknolojisinin de önemli bir payı vardı. Her ne kadar Anadolu Demiryolu, Anadolu'da daha önce İngiliz ve Fransızlarca inşa edilen demiryollarına göre daha üstün bir teknolojiye sahip ve daha etkin bir sürat sağlamışsa da – ki bu da bir başarı olarak addediliyordu – bunun 19. yüzyılın en modern teknolojisi olduğu ve en yüksek standartlardaki demiryolu sistemini getirdiği söylenemezdi.<sup>296</sup>

Ayrıca, bu hattın birtakım diğer dezavantajları da bulunmaktaydı. Ankara'da son bulan bu demiryolu hattına, ana yolla bağlantıyı sağlayacak tali yollar inşa etmek uygun değildi. Anadolu Demiryollarının eskimeye başlayan bir teknoloji kullanması ile uyguladığı tarife sistemi de taşıma kapasitesini sınırlı tutmuş ve daha sonraki süreçte artan malzeme ihtiyacını karşılamada sorun yaşanmıştır.<sup>297</sup>

Ankara hattının, açılmasından sonra bu hattın uzatılması için yeni bir imtiyaz antlaşması gerekmişti. Bu imtiyaz antlaşmasında, hattın Kayseri, Diyarbakır, Musul üzerinden Bağdat'a ulaştırılması düşünülmüştü. Ancak, Rusya'nın bu hattın yapımına karşı

---

<sup>294</sup> Ortaylı (2006). s.120; Özyüksel (1988). s.76.

<sup>295</sup> İ. Ortaylı (2000). 19. yüzyıl Ankara'sına demiryolunun gelişi ve bölgedeki üretim eylemlerinin değişimi. *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, s. 110.

<sup>296</sup> Ortaylı (2004). s.110; BOA. Yıldız Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia nezareti [Y.PRK. TNF], 10. L. 1319, 7/19'da, Alaşehir – Afyon Karahisar hattının saatte ortalama 35 km. kat edebildiğini, inşa edilecek Bağdat hattının ise saatte 75 km. kat edilecek seviyede inşa edileceği kaydedilmektedir. Bu bilgilerden yola çıkarak kullanılan teknolojinin eskimeye başladığını ve en üst standartlardaki demiryolu sistemi olmadığı sonucu çıkarabilir.

<sup>297</sup> Ortaylı (2004). s.110. Ayrıca bkz. Z. Gürel (2011). *Kurtuluş Savaşı'nda demiryolculuk*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

çıkması sonucu bu güzergâhtan vazgeçilmiş ve hattın yönü Konya'ya çevrilmiştir. Bundan dolayı, Konya Demiryolları için ilk teşebbüsler ortaya çıkmaya başlamıştı.<sup>298</sup>

## 2. Konya Demiryolu Hattı İmtiyazı ve Yabancı Devletlerin İmtiyaz Mücadelesi

Konya demiryolu hattının imtiyaz sözleşmesi, daha önce inşa edilen İzmit – Ankara hattında olduğu gibi büyük devletlerarasında birtakım ihtilafların yaşanmasına neden oldu. Deutsche Bank'ın önderliğinde Anadolu'da hızla ilerleyen Anadolu Demiryolları Şirketi'nin Eskişehir- Konya demiryolu hattı imtiyazını almak istemesi, Fransız ve İngilizlerin yoğun engelleme çabalarını beraberinde getirmişti. Bu engelleme çabalarının temel nedeni, Deutsche Bank aracılığıyla ilerleyen Alman sermayesinin kazandıkları etkinliği daha da arttırarak, Osmanlı'da en büyük güç olma yolunda ilerleme kaydetmeleriydi. İngilizlerin, demiryolunun Konya'ya kadar uzatılmasına karşı çıkmasında kendi açısından haklı gerekçeleri vardı. Öncelikle, Konya ve çevresi İzmir – Aydın demiryolu hattının hinterlandı durumundaydı.<sup>299</sup> Aynı durum, Fransızların kontrolündeki İzmir- Kasaba Demiryolları içinde geçerliydi. Her iki demiryolu şirketi de eğer Konya hattı Deutsche Bank tarafından döşenirse Konya ve çevresinin nüfuz alanları olmaktan çıkacağını düşünüyorlardı.<sup>300</sup>

Fransızlar, bir yandan İstanbul'daki büyükelçi P. Chambon<sup>301</sup> aracılığıyla İzmir- Kasaba Demiryolu'nu, Konya'ya kadar uzatma imtiyazı elde etmeye çalışırken diğer yandan da Berlin'de Osmanlı Bankası aracılığıyla Anadolu Demiryolu Şirketi'ne iştirak etmek için çeşitli görüşmeler yapıyorlardı. Bunun yanında, Konya Demiryolu imtiyazının Deutsche Bank'a verilmemesi için de Yıldız Sarayı'nda çeşitli entrikalar çevriliyordu.<sup>302</sup>

Almanya, İngiltere'yi Deutsche Bank'ın, planladığı Konya hattı karşısında gösterdiği dirençten vazgeçmezse İngiltere'nin Mısır'da uyguladığı sömürge siyasetine verilen Alman desteğini çekmekle tehdit etmiş ve Alman diplomasinin, bu siyaseti başarılı

---

<sup>298</sup> Kocabaş (1988). s. 79.

<sup>299</sup> Kurmuş (1974). s. 51 – 75.

<sup>300</sup> B. S. Baykal (1935). *Das Bagdad – Bahn – Problem 1890 – 1903*. Freiburg im Breisgau: Druck von Rudolf Goldschagg, s. 30 – 31; Özyüksel (1988). s. 80; Rathmann (1982). s.46 – 47.

<sup>301</sup> BOA, Y.PRK. TNF, 29. Z. 1312, 4/28. Bu belgede, Fransa'nın İstanbul'daki büyükelçisi P. Chambon'un, Crédit Lyonnais Bankası'nın müdürünü, büyükelçiliğe getirterek banka müdürüne, Deutsche Bank tarafından Eskişehir – Konya Demiryolu'na sarf edilmek üzere piyasaya çıkarılan tahvilatlara bankanın iştirak etmemesi ve bu tür bir hareketin Alman menfaatlerine yarar sağlayacağı ifade edilmiştir. Buradan yola çıkarak, Fransa'nın demiryolu inşa edilirken bile muhalif tutumunu sürdürdüğü söylenebilir.

<sup>302</sup> Özyüksel (1988). s. 81.

olmuştur. İngiliz başbakanının yaptığı kişisel müdahale ile İngiliz büyükelçisi bu hattın imtiyazından ve Almanya'ya karşı olma politikasından vazgeçmiştir.<sup>303</sup>

Fransa'nın tutumu ise zamanla kendisine verilen çeşitli ekonomik teşebbüsler sayesinde değişime uğramıştır. Fransa'nın, Konya Demiryolu hattına karşı gösterdiği direnç, Osmanlı İmparatorluğu'nun, Konya Demiryollarına karşılık Anadolu Demiryolu Şirketi'nin de onayını alınarak, Fransa'nın denetimindeki İzmir – Kasaba Demiryollarına verdiği Alaşehir – Afyon hattı imtiyazı sonucu kırılmıştır. Ayrıca, Deutsche Bank'ın, Konya Demiryolu imtiyazını almasından kısa bir süre sonra, Fransızların, Beyrut–Şam – Halep Demiryolu imtiyazını elde ettiklerini anlaşılmaktadır. İngiliz ve Fransızlardan sonra Konya Demiryolu hattı imtiyazına tepki gösteren bir diğer devlet ise Rusya olmuştur. Ruslar, Berlin Antlaşması gereği kendilerine savaş tazminatı olarak verilen Konya aşar gelirlerinin<sup>304</sup> Konya Demiryolu kilometre garanti ödemelerine karşılık gösterileceği kaygısı taşıdıklarını belirtmekteydiler.<sup>305</sup> Ancak, daha sonra da görüleceği üzere Rusya'nın bu endişesi tamamen yersiz kalmıştı. Çünkü Konya Demiryolu hattı kilometre garantisi için Trabzon ve Gümüşhane sancaklarının aşar gelirleri gösterilmişti.<sup>306</sup>

Rusya'nın asıl sorunu İngiltere ve Fransa gibi demiryolunun Almanya tarafından yapılması değildi. Rusya için önemli olan, Anadolu'da inşa edilecek demiryolunun Osmanlı İmparatorluğu'nu güçlendirmesiydi. Bu gelişme de Rusya'nın o dönemki politikasıyla ters düşüyordu. Rusya, Osmanlı devletinin güç kazanmasını, Rusların imparatorluğu parçalamasına yönelik politikalarına ters düştüğünün bilincindeydi.<sup>307</sup>

II. Abdülhamit, Rusların Osmanlı İmparatorluk topraklarını parçalamak istediklerinin farkındaydı. Bundan dolayıdır ki Erzurum ve Karadeniz kıyılarında yapılacak demiryolu imtiyazının Ruslardan başkasına vermemeyi taahhüt ederek, ülkeyi tehlikeli bir duruma düşürdüğünü ifade etmiştir.<sup>308</sup>

---

<sup>303</sup> Rathmann (1982). s.47; Baykal (1935). s. 32 – 35.

<sup>304</sup> BOA. Y.PRK. UM, 21. Ş. 1317, 49/30.

<sup>305</sup> Özyüksel (1988). s. 82.

<sup>306</sup> Issawı (1980). s.189; Özyüksel (1988). s. 87 – 91; Baykal (1935). s. 31.

<sup>307</sup> Özyüksel (1988). s. 82.

<sup>308</sup> Sultan Abdülhamit (1987). s.139; Imbert (tarihsiz). s. 22–23. Rusya, Almanya'nın Anadolu coğrafyasında demiryolu inşa etmesini hoş görmüyordu. Rusya, Almanya'nın bu ilerleyişini engellemek ve Alman tehlikesini uzaklaştırmak için sindirme politikasına başvurmuştur. Rusya'nın İstanbul'daki büyükelçisi Zinovief, 1900 Nisan'ında Bab-ı Ali'den, Berlin Antlaşmasıyla saptanan 57 milyon Franklık savaş tazminatının gecikmiş olan taksitlerinin hemen ödenmesini istemiş ve bu isteğinden de padişahın bir irade-i seniyye koparınca kadar vazgeçmemiştir. Bu irade-i seniyyede, Ruslara, Karadeniz

İngiltere, Fransa ve Rusya gibi ülkelerden gelen baskılar II. Abdülhamit'i etkilediği gibi O'nun üzerinde olumsuz bir tesir de bırakmıştı. Hatta II. Abdülhamit, İstanbul'daki Alman büyükelçisi Radolin'e bu baskılar yüzünden geceleri gözüne uyku girmediğini söylemiştir. Gerçekten de II. Abdülhamit, Deutsche Bank yetkililerine söz verdiği halde, çeşitli bahanelerle imtiyaz sözleşmesini tüm 1893 Ocak ayı boyunca ve hatta Şubat ayı ortalarına kadar ertelemiştir. II. Abdülhamit'in, demiryolu imtiyazı meselesini bu şekilde sürüncemede bırakmasında, gelen tepkilerden duyduğu endişe kadar, güçlü rakipleri birbirlerine karşı oynayarak en iyi koşulları yaratma düşüncesi önemli rol oynamış olabilir.<sup>309</sup>

II. Abdülhamit, her ne kadar rakipleri birbirine karşı oynayarak en iyi koşulları yaratmaya çalışsa da Konya Demiryolu imtiyazının İzmir – Aydın Demiryolu Şirketi'ne ve buna bağlı İngiliz sermayesine verilmeyeceğini o dönem Osmanlı dış siyasetini takip edenler çok açık bir şekilde biliyorlardı. Konya Demiryolu hattının, İngilizlere verilmeyeceğini İngiliz Standard gazetesinin İstanbul muhabiri bile dile getirmişti.<sup>310</sup>

## 2.1. Konya Demiryolu İmtiyaz Sözleşmesi

Osmanlı devleti, daha önceden de belirtildiği üzere Anadolu'nun merkez platosuna doğru bir demiryolu hattı yapım çalışmasında ülke olarak en çok Almanya'ya güveniyordu. Osmanlı devleti ayrıca Almanya'nın Anadolu'da hızlı bir şekilde demiryolu hatlarını döşemesinden de oldukça memnun olmuştu. Bu memnuniyetin bir ifadesi olarak Konya Demiryolu hattı yapım ve işletme imtiyazı, 15 Şubat 1893 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verildi.<sup>311</sup>

Bu imtiyaz sözleşmesi, Ankara'dan Kayseri'ye kadar olan bir hat ile 445 km'lik Eskişehir – Konya demiryolu hattı imtiyazını kapsıyordu. Sözleşmede ayrıca İzmit Körfezi'ndeki Derince'de bir rıhtım ve antrepo inşa edilmesi de kararlaştırılmıştı.<sup>312</sup>

---

havzasında her türlü ulaşım yolunun yapımı ve işletilmesi konusunda Bağdat Demiryolları ile aynı koşullarda ve bu bölgede daha önce verilmiş imtiyazlar saklı olmak koşuluyla tercih hakkı verilmişti.

<sup>309</sup> Özyüksel (1988). s. 82; Baykal (1935). s. 31 – 32.

<sup>310</sup> BOA. Yıldız Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik. [Y.PRK. EŞA], 06.B.1310, 16/82.

<sup>311</sup> E. M. Earle (1924). *Turkey, The Great Powers and The Bagdad railway*. New York: The Macmillan Company, s. 33; Karkar (1972). s.72; Özyüksel (1988). s. 83; Ortaylı (2006). s.120; Issawı (1980). s.188'de, demiryolu imtiyaz tarihini, 13 Şubat 1893; M. Albayrak (1995). Osmanlı – Alman ilişkilerinin gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun yapımı. *OTAM*, Sayı: 6, s.16'da, imtiyaz tarihini sehven 16 Şubat 1892 olarak veriyor.

<sup>312</sup> Issawı (1980). s.188; Karkar (1972). s.72.

Ankara'dan Kayseri'ye kadar olan hat için A. Kaulla tarafından 18.000 Frank kilometre garantisinin istenildiği anlaşılmaktadır. Ancak, bu hat için istenilen kilometre garantisinin, (gayri safi hasılatın) Kaulla tarafından yapılacak kesin keşif işlemleri, harita ve profillerin incelenmesinden sonra karara bağlanacağı belirtilmiştir.<sup>313</sup>

Eskişehir – Konya Demiryolları için, Kaulla tarafından keşif, harita ve profiller hazırlamak gibi teknik konular yapılmadıysa, aynı demiryolu hattı üzerinde daha önceden Asya Osmanlı Demiryolları genel müdürü W. Pressel<sup>314</sup> tarafından hazırlanan haritaların kullanılması ve bu hat için her kilometre için ne kadar masrafa ihtiyaç duyulacağı ve kilometre başına ne kadar gayri safi hasılatın temin edileceğinin bildirilmesi istenmiştir.<sup>315</sup> Bu imtiyaz sözleşmesinde, demiryolu için gerekli olan malzemelerin, gerek Osmanlı devletinden gerekse dışarıdan temin edilebileceği bunun yanında, kereste, demir, maden kömürü ile her türlü makine, araba, vagon ve sair alet ve edevatın her türlü dâhili ve gümrük vergisinden muaf tutulacağı kaydedilmişti.<sup>316</sup>

İmtiyaz sözleşmesi imzalandıktan sonra, Düyun-ı Umumiye idaresindeki İngiliz, Fransız ve Rus delegelerin Konya Demiryolu hattının inşası hususunda, Osmanlı devletine sorun çıkardıkları anlaşılmaktadır. Söz konusu devletlerin üyeleri, Düyun-ı Umumiye idaresinin Anadolu Demiryolu Şirketi adına vergi toplama görevini üstlenmesine karşı çıkmışlardı.<sup>317</sup>

Düyun-ı Umumiye'nin önemi bilindiği üzere Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryolu hatları için kilometre garantisi olarak gösterilen vergilerin toplanmasından geliyordu.<sup>318</sup> Düyun-ı Umumiye idaresi ayrıca demiryolu hatlarının geçtiği bölgelerde vergi toplama yöntemlerini daha etkin bir hale getirmiş ve vergi toplama usullerine de düzen vermişti.<sup>319</sup>

Konya Demiryolları için, Trabzon ve Gümüşhane sancaklarının aşar vergisi kilometre garantisi olarak gösterilmiş ve bahsi geçen verginin toplanması işi de Düyun-ı

---

<sup>313</sup> BOA, Y.A.RES, 29. C. 1310, 62/53.

<sup>314</sup> A. Efe (2005). Almanya'ya verilen ikinci demiryolu imtiyazı: Hububat hattı. *OTAM*, Sayı: 18, s. 97 – 98. Ayrıca bkz. Novıçev (1979). s. 22 – 23'de, W. Pressel'in 1872'de Osmanlı hükümetinin kendi imkânlarıyla demiryolu inşa etme arzusu göstermesi üzerine davet Osmanlı devletine davet edildiğini ifade etmektedir. Pressel'in projesi, İstanbul Boğazi'nde başlayıp Basra Körfezi'ne kadar uzanan, birçok kolları olan ve yaklaşık 4. 670 km. bir hattın yapımını öngörüyordu.

<sup>315</sup> BOA, Y.A.RES, 29.C. 1310, 62/53.

<sup>316</sup> BOA, Y.A.RES, 29.C. 1310, 62/53.

<sup>317</sup> Özyüksel (1988). s. 82.

<sup>318</sup> Blaisdell (2008). s. 138 – 146.

<sup>319</sup> D.Quataert (1987). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa iktisadi yayılımı ve direniş (1881 – 1908)*. Ankara: Yurt Yayınları, s.69.

Umumiye idaresine bırakılmıştı.<sup>320</sup> Düyun-ı Umumiye idaresinin Konya Demiryolu hattının inşası hususunda sergilediği olumsuz tutum, Osmanlı devlet adamlarını ve Sultan II. Abdülhamit'i harekete geçirdi. Bunun üzerine Düyun-ı Umumiye idaresinin Osmanlı komiseri Mehmet Murat Bey ile II. Abdülhamit konu hakkında görüşüp, alınabilecek önlemler hakkında müzakerelerde bulunmuşlardı. Düyun-ı Umumiye idaresinin, demiryolu hattı için aracılık görevini kabullenip kabullenmeyeceği konusunda yapılacak oylamada İngiliz, Fransız ve Osmanlı Bankası delegelerin ret oyu kullanacakları, Alman, Avusturya ve İtalyan delegelerin ise kabul oyu kullanacakları beklenmekteydi. Bu durumda, ret ve kabul oyları birbirine eşit duruma geliyordu. Burada Osmanlı devleti temsilcisi Hamdi Bey'in oyu belirleyici olacaktı. Düyun-ı Umumiye idaresindeki Osmanlı komiseri Mehmet Murat Bey, II. Abdülhamit'in istekleri doğrultusunda hareket ettiği için Osmanlı devlet temsilcisi Hamdi Bey'i, oylamaya katılması için tehdit etmiş ve Hamdi Bey de bu tehdit sonucu oylamaya katılmıştı. Bu oylama sonucu Eskişehir – Konya hattının yapım çalışmalarına engel teşkil eden son bir sorun da ortadan kaldırılmış oluyordu.<sup>321</sup>

A. Kaulla tarafından kilometre garantisi olarak, 14.000 Franklık bir miktar talep edilmişti. Ancak, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından oluşturulan fen heyetince yapılan inceleme ve değerlendirme sonucu 14.000 Franklık meblağın çok yüksek olduğu ifade edilmiştir. Fen komisyonun Meclis-i Nafia'ya sunduğu raporda, işletme masrafı 5.000 Frank olmak üzere toplam 12. 848<sup>322</sup> Franklık kilometre garantisinin yeterli olacağı belirtilmiştir. Ticaret ve Nafia Nezaretince yapılan görüşmelerde 1.000 Franklık işletme masrafı da 12. 848 Franklık gayri safi hasılatı dâhil edilmiş ve Kaulla'nın daha önceden kilometre garantisi olarak talep ettiği 14.000 Franklık miktara yaklaşıldığı anlaşılmaktadır. Kaulla'nın gayri safi hasıladan 250 Frank indirim yapmayı beyan etmesi üzerine 13. 750 Frank gayri safi hâsıla kabul edilmiştir.<sup>323</sup>

Daha sonra, Ticaret ve Nafia Nazırı Mahmut Celaleddin Paşa ile Dr. Kurt Zander arasında 15 Mart 1893 tarihinde yapılan son görüşmeden sonra Anadolu Demiryolu Şirketi, Osmanlı maliyesinin içinde bulunduğu durumu göz önüne alarak kilometre

<sup>320</sup> Issawı (1980). s.189; Özyüksel (1988). s. 84 – 85; Karkar (1972). s. 72.

<sup>321</sup> Özyüksel (1988). s. 84.

<sup>322</sup> A. Gavriyel (H. 1327). *Anadolu Osmanlı demiryolu ve Bağdat demiryolu şirket-i Osmaniyesi İdaresinin içyüzü*. Dersaadet: Mahmut Bey Matbaası, s. 13'te imtiyaz sözleşmesinin 30. Maddesince Eskişehir- Konya Demiryolu hattı için kilometre garantisi olarak 604 Osmanlı Lirası yani 13.727. Frank'ın öngörüldüğü ifade edilmektedir.

<sup>323</sup> Efe (2005). s. 102 – 103.

garantisinin 5. 000 Frank'ı aşan kısmından vazgeçmişti.<sup>324</sup> Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından Eskişehir – Konya Demiryolu hattı için kilometre garantisi olarak 5.000 Franklık bir meblağın belirtilmesinin manidar olduğu anlaşılmaktadır.<sup>325</sup>

Aynı imtiyaz sözleşmesinde yer alan Ankara – Kayseri hattı Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından pek makul bir hat olarak görünmüyordu. Çünkü Almanlar daha çok, yapım maliyetleri yüksek olmayan hatları inşa etmek istiyorlardı. Bununla beraber, yapılacak hatların piyasaya sürülecek tahvillerin faiz ve amortisman bedellerini birkaç yıl içerisinde karşılamaları da beklenmekteydi. Alfred Kaulla'nın da Ankara – Kayseri hattına pek sıcak bakmadığını, Osmanlı devletinden bu hattın inşası için kilometre garantisi olarak yüksek meblağlar talep etmesinden anlaşılmaktadır.<sup>326</sup>

## 2.2 Konya Demiryollarının İnşası

Anadolu Demiryolu Şirketi, 15 Şubat 1893 tarihli Konya Demiryolları imtiyaz sözleşmesini imzaladıktan sonra, finansman sorununu çözümlenerek inşa faaliyetine girişti. Şirketin, kuruluş sermayesi 45 milyon Franktan 60 milyon Frank'a yükseltildi. Şirket, aynı zamanda faiz oranı %5 olan 80 milyon Franklık 2. Seri tahvilleri piyasaya sürmüştü. Eskişehir – Konya Demiryolu hattını döşeyecek inşaat şirketi, oluşumunun bir süreliğine de olsa sorun teşkil ettiği anlaşılmaktadır. İzmit – Ankara hattının yapımı sırasında birlikte hareket eden Anadolu Demiryolu Şirketi ile Anadolu Demiryolları İnşaat Şirketi arasında birtakım sorunlar baş göstermişti.<sup>327</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi müdürü Otto von Kühlmann,<sup>328</sup> Deutsche Bank genel müdürü George von Siemens'e artık G. Vitali'nin,<sup>329</sup> Fransız yapım şirketi ile çalışmayacağını bildirmişti. Frankfurt merkezli Philipp Holzmann yapım şirketi, İzmit – Ankara Demiryolu hattının yapımına katılmış ve Vitali'nin yapım şirketiyle birlikte

<sup>324</sup> Efe (2005). s. 103; Issawı (1980). s.188 – 189; Karkar (1972). s. 72; Özyüksel (1988). s. 87.

<sup>325</sup> Gavriyel (H. 1327). s. 15'te, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Eskişehir – Konya Demiryolu hattında, 1906 yılında 6.156, 1907 yılında 6.981, 1908 yılında 5.816, 1909 yılında ise 4.673 Franklık gayri safi hasılat elde ettiğini belirtmektedir. Dört yılın ortalama gayri safi hasılatı 5. 906 franktır.

<sup>326</sup> BOA, Y.A.RES, 29.C.1310, 62/53.

<sup>327</sup> Özyüksel (1988). s. 88.

<sup>328</sup> P. Hertner (2008). The Balkan Railways, international capital and banking from the end of the nineteenth century until the outbreak of the first World war. *Finance and modernization: A transnational and transcontinental perspective for the nineteenth and twentieth centuries*. (Ed: Gerald D. Feldman and Peter Hertner), s. 142'de, Kühlmann'ın Baron Hirsch tarafından 5 Ocak 1870 tarihinde kurulan Rumeli Demiryolları Şirketi'nde müdür olarak görev aldığı belirtiliyor. Daha sonra Kühlmann, Anadolu Demiryolları genel müdürü (director general) olarak görevlendirilmiştir. Bkz. Engin (1993). s. 61 – 62.

<sup>329</sup> Özyüksel (1988). s. 88'de, Regie Generale des Chemins de fer adlı Fransız yapım şirketinin başında Vitali'nin bulunduğunu kaydetmektedir.

demiryolu hattını Ankara'ya kadar uzatmışlardı. Bu demiryolu hattının yapımına iştirak ederek Philip Holzmann'ın demiryolu yapımı konusunda tecrübe sahibi olduğu söylenebilir. Philipp Holzmann yapım şirketi, bu tecrübelerine güvenerek Vitali'nin Fransız yapım şirketiyle yollarını ayırmıştı.

İmtiyazın verilmesinden yaklaşık bir yıl geçtikten ve uzun tartışmalardan sonra Konya Demiryolu hattını döşeyecek, Eskişehir – Konya Demiryolu Şirketi 1894 yılının Mart ayında kuruldu. Konya Demiryolu hattının yapımı için Frankfurt merkezli Philipp Holzmann Şirketi görevlendirildi. Konya Demiryolu hattının inşasında, daha önce İzmit – Ankara hattının yapımını üstlenen Vitali'nin Fransız demiryolu yapım şirketi artık yer almıyordu.<sup>330</sup> Anadolu Demiryolu Şirketi, bundan sonra hızlı bir şekilde demiryolu hattının yapım çalışmalarına başlamıştır. Anadolu Demiryolu Şirketi, hattı döşerken yaklaşık 445 km. 443 metrelik bir mesafeyi kat etmiştir.<sup>331</sup> Eskişehir – Konya Demiryolu hattının yapım hızı, İzmit – Ankara hattında olduğu gibi dikkate değerdi. Ancak, Eskişehir – Konya Demiryolu hattının inşası devam ederken Eylül 1893 tarihinde Eskişehir ve çevresinde kolera salgını baş göstermiş ve kısa zamanda ölümle sonuçlanan hadiseler meydana gelmişti.<sup>332</sup>

Kolera salgınının Eskişehir'den çevre illere yani Kütahya ve Konya'ya yayılmasını engellemek amacıyla Konya'nın Akşehir kazasında<sup>333</sup> bir tane tahaffuzhane meydana getirilmişti. Aynı dönemde Kolera salgınına karşı kordon oluşturmak için Konya Vilayeti'nden 30.000 kuruş masraf ayrıldığı anlaşılmaktadır. 1893 sonbaharında Eskişehir'den Kütahya'ya doğru demiryolu inşaatı devam ettirilmekteydi. Bu demiryolu hattında çalışan 900 işçi arasında da Koleranın yayılması üzerine yerel makamlar ile Anadolu Demiryolu Şirketi arasında demiryolu inşaatının kolera salgını geçinceye kadar

<sup>330</sup> Rathmann (1982). s. 47 – 48; Özyüksel (1988). s. 88.

<sup>331</sup> Gavriyel (H. 1327). s. 13'te, Eskişehir – Konya hattının uzunluğunu, 445 kilometre, 443 metre ve 25 santim olarak vermektedir.

<sup>332</sup> S. Albek (1991). *Dorylaion'dan Eskişehir'e*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırmalar Çalışmaları Vakfı Yayınları No: 89, s. 154 – 155'te, Eskişehir'de Kolera salgınının 1893 Ağustos ayında patlak verdiğini ve Koleranın, karantinaya rağmen Eskişehir'e Sivrihisar'dan geldiğini ifade etmektedir. Ayrıca, Eskişehir'de bulunan Alman kolonisinden sadece bir kişinin öldüğünü ve hem Müslüman hem de Hıristiyan halkın Kolerayı savmak için kurbanlar kesip, kestikleri kurbanların kanlarını her sokağa serptiklerini kaydetmektedir.

<sup>333</sup> BOA. Dâhiliye Nezareti İdari Kısım [DH. İD], 05. Z. 1328, 50 -1/ 21. Bu belgeden anlaşıldığı üzere, 1910 yılında Akşehir'de kolera salgını baş göstermiştir. Ayrıca belgede, Anadolu Demiryolları Şirketi'nden Eskişehir ve Konya istasyonlarından Çay mevkiine gidecek iki tabip için paso istenildiği ve Anadolu Demiryollarının pasoları vermediği anlaşılmaktadır. Bu hoş olmayan durumdan demiryolları şirketinin de olumsuz yönde etkileneceği Meclis-i Tıbbiye-i Mülkiye ve Sıhhiye Umumiye reisi tarafından Dâhiliye Nezareti'ne acıklı bir dille anlatıldığı görülmektedir.



durdurulması konusunda sorun yaşanmıştı. Yaşanan anlaşmazlık, koleranın demiryolu işçileri ile Kütahya'ya yayılması üzerine Meclis-i Sıhhiye tarafından alınan işçilerin bir süre karantinaya alınması ve sonra da memleketlerine gönderilmesi şeklindeki kararlar sonuçlanmıştır.<sup>334</sup>

Bu olumsuz gelişmelere karşın Eskişehir – Konya Demiryolu hattı inşaatı hızlı bir şekilde devam etmiş, Eskişehir – Konya Demiryolu'nun birinci kısmı olan Eskişehir – Kütahya arasındaki 77 kilometrelik güzergâh, demiryolları idaresi müdürü Hayri Bey'in önderliğinde oluşturulan komisyonun bölgeye varması ve gerekli kontrolleri yapması üzerine işletmeye açılmıştır. Daha sonra Kütahya – Afyon arasındaki yaklaşık 95 km. (59 mil) hat, Ağustos 1894'te, Afyon'dan Akşehir'e kadar olan yaklaşık 98 km. (61 mil) hat da 1894 yılının sonunda tamamlanarak trafiğe açılmıştır.<sup>335</sup> Afyon – Akşehir hattından sonra 9 Mayıs 1896 ( 26. Za. 1313) tarihinde, Eskişehir - Konya Demiryolu hattının Ilgın – Akşehir arasındaki yaklaşık 58 km'lik kısmının Osmanlı demiryolları iradesi müdürü Hayri Bey'in, önderliğinde bölgeye gönderilen fen komisyonunca açılmasının uygun bulunduğu Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından Sadarete bildirilmişti.<sup>336</sup>

İşletmeye açılan Akşehir – Ilgın demiryolu hattından sonra Konya kent merkezine doğru demiryolunun inşası hızla devam etmiş ve demiryolu hattı 29 Temmuz 1896 tarihinde Konya istasyonuna ulaştırılmıştır. Böylece demiryolu inşası için verilen tarih bir kez daha aşılmamış oluyor ve Almanların bu şekilde hızla demiryolları inşa etmeleri, Almanya'ya muhalif ülkeleri bile şaşkına çeviriyordu.<sup>337</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilen İzmit- Ankara ve Eskişehir – Konya Demiryollarının toplam maliyeti 880 milyon kuruşu bulmuştu.<sup>338</sup> Eskişehir – Konya Demiryolu hattının toplam maliyeti ise 445 milyon kuruş olmuştur.<sup>339</sup>

---

<sup>334</sup> A. Efe ( 1998a). Eskişehir'de 1893 Kolera salgını. *Tarihte Eskişehir Sempozyumu I*, s. 264 – 268.

<sup>335</sup> Efe (2005). s. 108.

<sup>336</sup> BOA. Y.PRK. TNF, 26. ZA. 1313, 4/43.

<sup>337</sup> Özyüksel (1988). s. 90. Demiryolu'nun Konya'ya ulaşması hakkında çeşitli görüşler mevcuttur. Bkz. Efe (2005). s. 108 ve 50. dipnottaki kaynaklar ve Albayrak (1995). s.16 – 18.

<sup>338</sup> V.Eldem (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi şartları hakkında bir tetkik*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, s. 99'da, Anadolu Demiryolları Şirketi unvanıyla teşkil edilen şirketin trafiği arttırmak için gerek zirai alanda gerek demiryolunun bir kısmını tamamlayan yol ve liman inşaatında çok gayret sarf ettiğini ve bunun sonucunda Haydarpaşa – Ankara hattında 1889 – 1909 yılları arasında yolcu nakliyatının %269 oranında artış gösterirken yük miktarının da 10 misli bir artış gösterdiğini ifade eder. Aynı yazar, Eskişehir – Konya hattının da benzer neticeler almaya muvaffak olduğunu belirtmektedir.

<sup>339</sup> Efe (2005). s. 108.

Anadolu – Bağdat Demiryolu hattının, Anadolu’daki en önemli kavşak noktalarından biri olan Konya’ya varması ile İstanbul’a bundan böyle çok daha kısa sürede ulaşmak mümkün hale gelmişti. İstanbul’dan Selçukluların eski başkenti Konya’ya demiryolu ile 2 gün içerisinde ulaşılabilirdi. Konya Demiryolları ile artık İstanbul’dan Anadolu’nun iç kısımlarına ve güney bölgelere doğru ticari bir hareket başlamış ve bu ticari hareket beraberinde birçok değişikliği de getirmişti.<sup>340</sup>

Konya Demiryolları için inşa edilen Konya istasyonunun, kente hayli uzak bir mevkide inşa edildiği anlaşılmaktadır. İstasyonun uzak olmasından dolayı da demiryollarından ilk zamanlar istenildiği gibi istifade edilemediği görülmektedir. Avlonyalı Ferit Paşa’dan sonra, Konya’ya 1902 yılında vali olarak tayin edilen Mehmet Tevfik Bey, İstanbul’dan Konya’ya demiryolu ile geldiği sırada demiryolu taşımacılığı ile ilgili bir incelemede bulunmuştu. Bu inceleme sonucu Mehmet Tevfik Bey, İstanbul’dan Konya’ya gelen eşyanın, Konya istasyonundan Konya kent merkezine kadar olan nakil ücretinin, Haydarpaşa Garı’ndan, Konya istasyonuna gelen taşıma ücretinden fazla olduğunu tespit etmişti.<sup>341</sup>

### **2.3. Konya Demiryolu – Afyon Karahisar Demiryolu İltisak Hattı**

Konya Demiryolu hattının, çeşitli tarihlerde İzmir – Kasaba Demiryolu hattı ile birleştirilmek istendiğini görmekteyiz. Ancak, bu teşebbüsün hemen gerçekleşmediği de bilinmektedir. Bunun en önemli nedeni, İstanbul – Afyon arası mesafenin İzmir – Afyon arası mesafeden 66 km. daha fazla olmasıydı ki bu durum da Anadolu Demiryolu Şirketi aleyhine bir gelişme doğurmaktaydı. Çünkü bu durumda İzmir – Kasaba Demiryolu hattı, İç Anadolu Bölgesi’nden yurt dışına ihraç edilecek veya iç piyasaya sürülecek mallar için daha uygun bir demiryolu hattı olma özelliği gösteriyor, İzmir Limanı da aynı şekilde ihraç edilecek mal ve emtia için önemli ve uygun bir liman olma özelliği taşıyordu. Anadolu Demiryolu Şirketi, İç Anadolu Bölgesi’ndeki trafiğin İzmir’e kaymasını önlemek amacıyla, İstanbul’a daha ucuz tarifelerle mal taşımaya başlamıştı. Bu durum üzerine Anadolu Demiryolu Şirketi ile İzmir – Kasaba Demiryolu Şirketi arasında ciddi bir ücret savaşı baş göstermişti.<sup>342</sup> Bu yüzden iki şirket, hatlarını Afyon’da birleştirmeye yanaşmadı. Bu durum hem İzmirli tüccarlar hem de İç Anadolu

<sup>340</sup> Earle (1924). s. 33; Özyüksel (1988). s. 88.

<sup>341</sup> “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey’in (Biren) (1993). s. 220.

<sup>342</sup> Earle (1972). s.45 ve 1. dipnot.

Bölgesi'ndeki tüccarlar için sorun yaratıyordu. İzmirli tüccarlar, 21 Ocak 1898 tarihinde İzmir – Kasaba Demiryolu hattı, Afyon'a kadar uzatıldığı için Anadolu Demiryolu Şirketi hattı ile İzmir – Kasaba hattının iltisak etmesini Kasaba Demiryolu Meclis-i İdare reisi aracılığıyla Osmanlı devletinden rica etmişlerdi. Aynı tarihli belgede, bugüne değin hattın iltisak etmesine muhalefet eden Anadolu Demiryolu Şirketi'nin de bugün itibarıyla hattın birleştirilmesine onay verdiğini ifade ediyordu.<sup>343</sup> Ancak daha sonra, 21 Mayıs 1898 tarihli Ticaret ve Nafia Nazırı tarafından yazılan tezkirede bahsedilen iki hattın birleştirilmediği anlaşılmaktadır.

Konya ve Afyon arasındaki demiryolu hattının birleştirilmemesi ticari hayatı etkilediği gibi, askeri nakliyat da önemli sorunların yaşanmasına neden olmaktadır. İzmir'den gönderilen askerlerin, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne ait hatta aktarılması gerektiği için, izdihamın meydana geldiği ifade edilmiştir. Ayrıca, bu tür engellerin ortadan kaldırılması maksadıyla rakip iki demiryolu şirketinin anlaşması ve demiryolu hatlarının iltisak ettirilmesi gerektiği fikri dile getirilmiştir.<sup>344</sup>

Konya Demiryolları ile Afyon Karahisar arasındaki iltisak hattının bir müddet daha, birleştirilmediği anlaşılmaktadır. Ancak, 1905 yılında iki şirket arasında yapılan bir anlaşma ile memleketin ticari ve iktisadi hayatını olumsuz yönde etkileyen bu engele son verilmiştir. Fransa'nın Konya'da bulunan, ticari temsilcisi Agop Chiknagour, 31 Ocak 1906 tarihli ve Konya'dan İstanbul Fransız Ticaret Odası'na gönderdiği mektupta, Konya Demiryolu hattı ile İzmir – Kasaba Demiryolu hattının Afyon'da iltisak etmesinin toplum adına çok yararlı olduğunu bunun yanında İzmir ve Haydarpaşa İstasyonlarının depo ve ambar inşa etme gibi verdikleri birtakım taahhütleri yerine getireceğini beklediğini belirtmektedir. Ayrıca rakip iki şirketin, Konya bölgesinden İzmir'e nakliyat çabalarını desteklemesini umduğunu da ifade etmiştir.<sup>345</sup>

---

<sup>343</sup> BOA, Y. PRK. TNF, 27.Ş. 1315, 5/73.

<sup>344</sup> BOA, Y.PRK. TNF, 29. Z.1315, 5/85.

<sup>345</sup> *Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople* (31 Ocak 1906). Lettre De Koniah. s. 105 – 106. Dergi bundan sonra, dipnotlarda CCFC kısaltması ile verilecektir. Ayrıca bkz. Earle (1972). s.45'te, Anadolu Demiryolu Şirketi ile İzmir – Kasaba Demiryolu Şirketi'nin hatlarını 1899 yılında yapılan bir anlaşma ile birleştirdiklerini ifade eder. Ayrıca, Imbert ( tarihsiz). s. 29'da, İzmir – Kasaba Demiryolu ile Anadolu Demiryolları Şirketi'nin 1909 yılında hatlarını birleştirdiklerini ve 1909 yılına değin, birleştirme hattı bulunduğu halde bir rayın istenerek çıkarılması yüzünden bağlantının kurulamadığını ifade eder. Ayrıca bkz. Earle (1924). s.33 – 34; Quataert ( 2008). s. 175'teki 67.dipnot; Quataert ( 2008). s. 182'deki 84.dipnot.

## 2.4. Konya Demiryollarının Tarımsal Üretime Etkisi

Demiryollarının tarımsal üretimi ne şekilde etkilediği üzerinde durulması gereken önemli konulardan biridir. Osmanlı İmparatorluğu'nda tarımsal üretimin artışında İzmit – Ankara Demiryolu hattı ile 15 Şubat 1893 tarihinde imtiyazı verilen ve Temmuz 1896 tarihinde yapımı tamamlanıp işletmeye açılan Eskişehir – Konya Demiryolu hattının önemli bir payı olmuştur. İzmit – Ankara Demiryolu hattının Kasım 1892'de, Ankara'ya ulaşmasıyla Ankara'da üretimin yapısında değişiklik meydana gelmiştir. Demiryolunun gelişi ile birlikte, Ankara'da buğday üreticilerinin her zamankinden daha fazla bir alanı işlettikleri görülmüş aynı zamanda ihracatta da önemli bir artış söz konusu olmuştur. Demiryolunun Ankara'nın, tarımsal üretiminin artışında sağladığı önemli katkılardan biri, şehirdeki tahıl fiyatlarının, 1887 – 1893 yılları arasında, kile başına 6.50 kuruştan 14.25 kuruşa kadar artışında fark edilebilmektedir. Aynı zaman dilimi içerisinde bölgedeki tahılın bölgesel olmaktan çok uluslararası piyasalara yanıt verdiği ayrıca demiryollarının bölgedeki tahıl üretimini %50 oranında arttırdığını görmekteyiz.<sup>346</sup>

Ankara'da yaşanan gelişmelerin benzerleri, demiryolunun Temmuz 1896 tarihinde Konya'ya ulaşmasıyla burada da yaşandığı görülmektedir. Konya'nın öşür gelirleri, demiryolu öncesinde artış gösterme eğilimi taşıyordu. Demiryolunun Konya'ya ulaşmasıyla birlikte, öşür gelirleri daha yüksek seviyelere çıktı. Konya demiryolları güzergâhı üzerinde yer alan Akşehir, Ilgın ve Konya kazalarının demiryolu inşa edilmeden önceki H. 1312 (1894-5) yılı ile demiryolu Konya'ya ulaştıktan sonraki H. 1318 (1900-1) yılındaki gelirleri şu şekildedir:

Tablo 9. *Konya Demiryolu Güzergâhında Yer Alan Akşehir, Ilgın ve Konya Kazalarının Gelirleri*

Yıllar	Ağnam Vergisi	Aşâr Vergisi	Diğer Gelirler	Toplam
1312 (1894-5)	3.486.044	2.147.317	3.027.808	8.661.169
1318 (1900-1)	4.982.563	4.969.950	2.813.801	12.766.314
% Artış	% 42.9	% 131.5	% -7	% 47.8 <sup>347</sup>

**Kaynak:** “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey'in (Biren) 1993: 222.

<sup>346</sup> Quataert (2008), s. 162.

<sup>347</sup> “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey'in (Biren) (1993), s. 222.

Demiryollarının tarımsal üretime katkısını göstermesi ve bir mukayese yapılabilmesi için Konya Demiryolu güzergâhının üzerinde yer almayan Beyşehir, Seydişehir, Bozkır, Karaman, Ereğli, Karapınar ve Koçhisar kazalarının H. 1312 (1894-5) ile H. 1318 (1900-1) yılları arasındaki gelirleri aşağıdaki gibidir:

Tablo 10. *Konya Demiryolu Güzergâhı Üzerinde Yer Almayan Beyşehir, Seydişehir, Bozkır, Karaman, Ereğli, Karapınar ve Koçhisar Kazalarının Gelirleri*

Yıllar	Ağnam Vergisi	Aşâr Vergisi	Diğer Gelirler	Toplam
1312 (1894-5)	747.956	3.431.198	3.331.218	9.490.372
1318 (1900-1)	3.545.861	5.277.323	2.740.463	11.563.647
% Artış	%29	%53	% - 17.7	% 21 <sup>348</sup>

**Kaynak:** “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey’in (Biren) 1993: 222.

Yukarıdaki tablolardan anlaşılacağı üzere demiryolu güzergâhı üzerinde bulunan mahallerin aşar vergilerinde % 131.5’e varan artış gözlemlenmiş bununla birlikte ağnam vergisi de Konya’da aşâr vergisi nispetinde olmasa da artış kaydetmiştir. Demiryolu güzergâhı üzerinde yer almayan Konya kazalarında ise aşar vergisi artış göstermesine rağmen demiryolu üzerinde yer alan kazalar kadar bir artış göstermemiştir.

Demiryollarının, tarımsal üretimde süregiden artışa yeni bir boyut kazandırıldığı anlaşılmaktadır. Demiryolunun Konya’ya ulaştığı 1896 – 1900 yılları ile 1901 – 1907 yılları arasında Konya – Eskişehir Demiryolu hattında, on yıl gibi bir sürede tahıl nakliyatının iki kat arttığı anlaşılmaktadır. Eskişehir – Konya Demiryolu hattının açıldığı 1896 yılından 1907 yılına kadar ki sürede gerçekleştirdiği tahıl nakliyatı şu şekildedir.

Tablo 11. *Eskişehir – Konya demiryolu hattında 1896 – 1907 yılları arası tahıl nakliyatı (cwt olarak).*

YIL	MİKTAR
1896	1.002.000
1897	2.135.460
1898	907.420
1899	215.740
1900	1.097.120

<sup>348</sup> “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey’in (Biren) (1993). s. 222.

1901	1. 860. 200
1902	2.443.440
1903	1. 227.280
1904	1. 984. 040
1905	2. 499. 690
1906	1. 499. 660
1907	1. 682. 600 <sup>349</sup>

**Kaynak:** Quataert 2008: 321'deki Ek 2 Tablo H'den derlenmiştir.

Yukarıda verilen tablolardaki istatistiki verilerden de anlaşılacağı üzere, 1898 – 1899 yıllarında tahıl nakliyatı dalgalı bir seyir izlemiştir. 1898 – 1899 yıllarındaki düşüş Konya ve çevresinde görülen kuraklıkla yakından ilgilidir ve demiryolunun tahıl taşımacılığını da olumsuz yönde etkilemiştir. Kuraklığın olduğu yıllarda Eskişehir – Konya Demiryolu hattında, diğer yıllara göre daha az miktarda tahılın nakledildiği anlaşılmaktadır. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Anadolu coğrafyasında genel anlamda tarımsal üretimi arttırdığı kabul gören bir gerçektir. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin, Anadolu Demiryolu inşa ederek Anadolu coğrafyasında hem güvenliği sağladığı hem de daha önceden Rusya'dan ithal edilen buğday ile beslenen İstanbul halkının ve Osmanlı askerinin ülkenin kendi ürettiği buğday ve tahılı tüketecek seviyeye geldiğini Anadolu Demiryolları Şirketi'nin genel müdürü Dr. Von Gwinner, dile getirmiştir.<sup>350</sup> Bu noktada Konya, İstanbul halkı için önemli bir tahıl tedarikçisi olmuştur. Konya'nın birinci kalite buğday ve tahılları İstanbul'a gönderilerek İstanbul halkının iâşesi sağlanmıştır.<sup>351</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi, demiryolu hatlarını Anadolu merkez platosuna ulaştırdıkça orada bulunan tarımsal üretimi hem nicelik olarak hem de nitelik olarak artırma yoluna girmişti. Bunun için şirket, kendi bünyesinde tarım şubesini kurdu. Demiryolu şirketi, bu tarım şubesi aracılığıyla Anadolu'daki çiftçilerin daha modern tarım metotlarını kullanabileceklerini, çeşitli tarımsal ürünlerin artı fazlası için bir piyasa oluşturulabileceği kanaatini taşıyordu.<sup>352</sup> Anadolu Demiryolu Şirketi, demiryolu hattı boyunca gelişen yeni tahıl üretimi potansiyelinden faydalanmak için zirai makinelerin

<sup>349</sup> Quataert ( 2008). s. 321'deki Ek 2 Tablo H'den derlenmiştir.

<sup>350</sup> Earle (1924). s.230 – 233.

<sup>351</sup> *Le Journal De La Chambre De Commerce De Constantinople* (28 Mart 1903). Sayı: 951. Konya'dan 1. ve 2. Kalitede buğdayların gönderildiği ve bu buğday cinslerinin ne kadara satıldığı dolar bazında açıklanmıştır. Gazete bundan sonra dipnotlarda JCCC kısaltması ile verilecektir.

<sup>352</sup> Earle (1924). s.231.

kullanımını arttırma yoluna gitti. Bunun için şirketin Konya'ya da harman makinelerini gönderdiğini görmekteyiz. Anadolu Demiryolu Şirketi, tarafından gönderilen harman makinalarının Konya'da beklenen sonucu verdikleri görülmektedir. Bu şekilde demiryolu tarafından gönderilen zirai aletlerin kullanımının artması, tarımsal üretimde artış ve Konyalı çiftçilerin daha modern zirai teknikleri hayata geçirdiklerine bir kanıt teşkil edebilir.<sup>353</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi, ayrıca demiryolu güzergâhı üzerindeki çeşitli istasyonlarda tarlalar kurmuş ve Konya'da patates tarımını teşvik etmiştir. Osmanlı hükümetinin de Konya'da patates tarımının yaygınlaşması için elinden gelen çabayı harcadığı görülmektedir. Her ne kadar şirket ve hükümet tarafından patates üretimi teşvik edilse de istenilen sonuç alınmadığı anlaşılmaktadır. Konya ve çevresinde patates tarımı daha çok çevre köylerdeki küçük arazilerde yapılmakta ve kentin tüketimini karşılamamaktaydı. Patates tarımının neden yaygınlaşmadığının sebebi ise, Konya ve çevresinde suyun yetersizliği, bu yumrunun yetiştirilmesi için köylüler üzerinde herhangi bir yasal prosedürün olmaması ve bu yumrunun kazançlı bir ürün olmaması önemli bir rol oynamıştır. Her ne kadar Konya ve çevresinde patates tarımı için istenilen sonuç alınmadıysa da yetiştirilen patateslerin tadının lezzetli olduğu kaydedilmektedir.<sup>354</sup>

## 2.5. Konya Demiryolları ve Konya Tahılının Sevkiyatı

Demiryollarının inşasından önce, Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul'un tahıl ihtiyacının önemli bir kısmı Rusya, Romanya, Rumeli ve Bulgaristan gibi bölgelerden karşılanmaktaydı.<sup>355</sup> Anadolu coğrafyasının 19. yüzyılın son çeyreğinde ve demiryolları inşa edilmeden önceki süreçte İstanbul'un tahıl ihtiyacının çok asgari bir bölümünü karşıladığını çeşitli kaynakların verdiği istatistiki verilerden anlaşılmaktadır.<sup>356</sup>

Anadolu'nun başkent İstanbul'un buğday ve diğer tahıl ürünleri ihtiyacını karşılamamasında ulaşım teknolojisinin yetersizliğinin önemli bir payı olmuştur. Bununla beraber, Rusya, Romanya ve Bulgaristan gibi ülkelerde zirai üretimin nispeten bol olduğu zamanlarda Anadolu tahılının sevkiyatında nicelik olarak önemli ölçüde

<sup>353</sup> BOA, BEO, 16. RA. 1325, 3043/228179.

<sup>354</sup> CCFC (31 Ocak 1906). Lettre de Komah. s. 105 – 106.

<sup>355</sup> JCCC (2 Kasım 1901). Sayı: 878.

<sup>356</sup> Quataert (2008). s. 168.

düşüş yaşandığı anlaşılmaktadır. Bunun belki de en önemli nedeni Rusya, Romanya ve Bulgaristan gibi ülkelerin kendi tahıllarını İstanbul'a daha ucuz bir ulaşım olan deniz yoluyla göndermiş olmalarıydı.<sup>357</sup> Ancak demiryollarının Anadolu'nun merkezine doğru inşa edilmesiyle birlikte bu durumun değişikliğe uğradığı da göze çarpan bir realitedir. Demiryolları tahılın Anadolu merkez platosundan taşınmasını kolaylaştırıp, aynı şekilde tahıldaki üretim artışını pekiştirdikçe Anadolu'dan İstanbul'a sevk edilen buğday ve tahılın başkentteki satış fiyatı düşmüştü. Konya'dan demiryoluna yüklenen tahıl, İstanbul piyasasında yabancı tahıla göre daha ucuz bir fiyata satılmakta ve fiyat avantajı elde etmekteydi.<sup>358</sup>

1901 yılında Anadolu'dan İstanbul'a ihraç edilen bir çuval unun fiyatı 60 – 65 dolar iken aynı miktardaki yabancı unun satış fiyatı ise 70 – 75 dolar arasında değişmekteydi. Bu da %20 oranında Anadolu'dan ihraç edilen unun lehine bir fiyat farkı demektir. Bu fiyat farkı Anadolu'dan ve Konya'dan gelen tahılın tercih edilmesine bir sebep teşkil etmiş olmalıdır.<sup>359</sup>

Demiryollarının Anadolu tahılını daha ucuz bir fiyata İstanbul'a nakletmesi üzerine Osmanlı hükümeti tarafından Anadolu tahılının kullanılabilirliğini arttırmak ve yurt dışından özellikle Rusya ve Romanya'dan ithal edilen tahıla karşı Anadolu tahılını korumak için çeşitli önlemler alınmıştır. Bu önlemler arasında, Anadolu'dan gelen buğdaylar için bir depo inşa etmek, İstanbul'da tahıl için bir ticaret borsası oluşturmak, yerli unun fiyatı daha ucuz olduğu için ekmek fiyatını buna göre sabitlemek, demiryolu hattı üzerinde bulunan kentlerin belediyeleri tarafından buğday üzerinden alınan vergiyi kaldırmak, yeterli gluten içermediği için yerli unun ihracatını engellemek ve Anadolu Demiryolu Şirketi ile görüşüp buğdayın nakliyatı için indirim (tenzilat) talebinde bulunmak gibi görüşler bulunmaktaydı.<sup>360</sup>

Burada sıklıkla ifade edilen Anadolu tahılı ve buğdayının genellikle Konya ve Ankara demiryolu güzergâhından geldiğini belirtmek gerekir. 28 Ocak 1904 tarihli ve Dâhiliye Nezaretine, Konya'dan yazılan telgrafta, Konya'dan İstanbul'a gönderilen buğday miktarının çoğaltılması isteğiyle karşılaşmaktayız. Buradan yola çıkarak, demiryolu

---

<sup>357</sup> JCCC (2 Kasım 1901). Sayı: 878.

<sup>358</sup> Quataert (2008), s. 168 – 169.

<sup>359</sup> JCCC (7 Aralık 1901). Sayı: 883.

<sup>360</sup> JCCC (7 Aralık 1901). Sayı: 883.



hattının Konya'ya varmasından yaklaşık 8 yıl sonra Konya'nın İstanbul'un buğday ihtiyacının bir kısmını karşıladığı anlaşılmaktadır.<sup>361</sup>

Konya'dan daha sonraki dönemlerde de İstanbul'a buğday ve tahıl nakliyatı sürmüştü. 1906 yılında Konya'da tahıl üretimi, bir önceki yıl olan 1905'in toplam üretim miktarı olan 18.000.000 kileden 22.000.000 kileye ulaşmıştı. Bu 22 milyonluk rekoltenin, 16 milyonluk kısmı yerel tüketim için muhafaza edilirken, 6 milyon kilesi de Anadolu Demiryolları, İzmir – Kasaba Demiryolları ve Antalya, Mersin ve Silifke Limanları arasında ulaşımını sağlayan develerle ihraç edilmek için muhafaza edilmişti. 1906 yılında İstanbul'a ve diğer kentlere tam olarak ne kadar tahıl ihraç edildiği bilinmese de İstanbul'un kalabalık bir nüfus barındırdığı göz önüne alınırsa tahıl ürünlerinin önemli bir bölümünün İstanbul'a ihraç edildiği anlaşılmaktadır.<sup>362</sup>

Bunun yanında, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Konya ve çevresinde acenteler aracılığıyla topladığı tahılları ve diğer eşyayı İstanbul'a daha ucuz bir tarife ile naklettiği düşünülürse Konya'nın İstanbul'un önemli bir tahıl tedarikçisi olduğu kabul edilir.<sup>363</sup> Konya'nın tahıl tedarikçisi konumunu 1907 yılında da sürdürdüğü anlaşılmaktadır. 18 Eylül 1907 tarihli ve Ticaret ve Nafia Nezaretine yazılan tezkirede, 1907 yılı için İstanbul'a mümkün olduğu kadar buğday ve tahılın gönderilmesi talep edilmiş ve bunun için gerekli önlemlerin alınması istenmişti.<sup>364</sup>

Konya'dan İstanbul'a buğday ve tahıl demiryolu ile nakledilirken, demiryollarının bazı kısımlarının bozuk olması ve yeterli sayıda vagon bulundurulmaması Konya'da bulunan ahali ve tüccar için sorun teşkil etmişti. Aynı yıl Konya borsasında 153 bin İstanbul kilesi tahılın satıldığı ifade edilmekteyken demiryolu şirketinin yeterli sayıda vagon bulundurmaması yüzünden bunun ancak yarısı ihraç edilebilmişti. Demiryolu taşımacılığının en önemli varlık nedenleri hız ve kolaylık olduğu halde, Konya'da bulunan tüccarın malının istasyonda bekletildiği ve vagonların yeteri kadar mal ve emtia gelmedikçe başka bir yere nakledilmediği ve bundan dolayı da tüccarların büyük zararlara uğradığı ve ticari hayatın da bundan bir hayli olumsuz etkilendiğini görmekteyiz.<sup>365</sup>

---

<sup>361</sup> BOA, BEO, 10. ZA. 1321, 2263/169725.

<sup>362</sup> CCFC (31 Temmuz 1906). Lettre de Koniah. s.165 – 168.

<sup>363</sup> CCFC (31 Temmuz 1906). Lettre de Koniah. s.165 – 168; Kırmızı (2014). s.129 – 131; Quataert (2008). s. 173 – 179.

<sup>364</sup> BOA, BEO, 10.Ş. 1325, 3148/236085.

<sup>365</sup> BOA, BEO, 10.Ş. 1325, 3148/236085.

Anadolu Demiryolu Şirketi, demiryolu hattına uzak olan bölgelerdeki tahılı ve diğer eşyayı kendi demiryolu hattına çekebilmek için çeşitli acenteler açmış ve bu acenteler aracılığıyla da bu bölgelerdeki zahire ve eşyayı toplayarak uygun fiyatlarla Konya istasyonuna sevk etmiştir. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Konya'da kaç tane acente açtığını tespit edemedik. Ancak, Konya'nın kuzeyinde – Cihanbeyli gibi - yerleşim yerlerinde acentelerin kurulduğu düşünüyoruz. Çünkü bu bölgelerdeki zirai fazlanın - en azından Anadolu Demiryolu Şirketi ile Afyon – Alaşehir Demiryolu Şirketi arasındaki 1905'teki ikili anlaşmaya kadar - Afyon hattı aracılığıyla İzmir'e nakledilmesine engel olmak istenileceği Anadolu Demiryolu Şirketi'nin politikaları göz önüne alındığında daha iyi anlaşılır. 1901 yılı öncesinde Haydarpaşa Limanı'na sevk olunan tahılın geçici olarak konulup korunması için yapılması lüzumlu olan ambar ve depoların yapılmaması nedeniyle de Konyalı tüccarın zarara uğradığı ve iktisaden mağdur olduğu da belirtilmektedir.<sup>366</sup>

Ancak Osmanlı hükümetinin, 1901 yılında tahıllar için depo inşa edilmesine karar verdiğini görmekteyiz. Osmanlı hükümeti bu şekilde, hem Anadolu tahılının ihracını kolaylaştırmış ve hem de demiryolu şirketinden kaynaklı bazı sorunları bertaraf etmeye çalışmıştı.<sup>367</sup> Anadolu Demiryolları Şirketi ile İzmir – Kasaba Demiryolu Şirketi'nin, 1905 yılı öncesinde Afyon'da bir iltisak hattı teşekkül ettirmemiş olmaları da tahıl sevkiyatında bu yıla kadar önemli bir sorun yaratmıştı. İzmir'den mal getiren ve Konya'dan İzmir'e eşya ve tahıl sevk edecek tüccarın, Afyon'da iltisak hattı olmadığı için simsarlar tutmağa ve bir hattan diğerine mal nakli için önemli miktarda para harcamaya mecbur kaldığı anlaşılmaktadır.<sup>368</sup> Bu tür sorunların Konya'da ticaretin gelişmesini engellediği ve ihracat için malların hızlı bir şekilde nakledilmesine engel teşkil ettiğini söyleyebiliriz.

### **2.5.1. Konya Demiryollarının Ücret (Navlun) Politikası**

Anadolu Demiryolları Şirketi, Anadolu coğrafyasındaki üretim artışında belli bir yere sahipti. Bununla birlikte, Osmanlı devleti de ithal gıda maddelerine bağımlı olmayı engellemek ve ülkedeki tahıl üretiminin artırılması için çaba gösteriyordu. Osmanlılar, bu amaçlara ulaşmak için Anadolu Demiryolu hattına ihtiyaç duymuşlar ve yapılması

<sup>366</sup> Kırmızı (2014). s.130 – 131.

<sup>367</sup> JCCC (7 Aralık 1901). Sayı: 883.

<sup>368</sup> Kırmızı (2014). s.130.

için başta kilometre garantisi olmak üzere birçok teşviklerde bulunmuşlardır. Bunun – belki de – doğal sonucu, Anadolu Demiryolu hattının geçtiği yerlerde üretim artışını sağladığı ve bu artışın önemli boyutlara ulaştığı gerçeğidir. Her ne kadar üretimde artış, güvenliğin sağlanması gibi birçok alanda önemli gelişmelerin yaşanmasına katkı sağlamışsa da genelde Anadolu Demiryolu Şirketi'nin özelde de Konya Demiryolu'nun ücret politikası ile taşıma tesislerine karşı eleştirel bir yaklaşım söz konusuydu.<sup>369</sup> Anadolu Demiryolu Şirketi'nin nakliye ücretlerinin fazlalığı, başta İstanbul Ticaret Odası olmak üzere birçok kurum tarafından eleştirilmiş ve taşıma ücretlerinin düşürülmesi gerektiği çeşitli defalarca belirtilmişti. Anadolu Demiryolu hattının özellikle Konya ve Ankara hatlarının aşırı pahalılığı dikkat çekmekteydi. Nakliye ücretlerinin pahalılığı diğer şirketler – İzmir – Aydın gibi – için bir eleştiri konusu olmadığı anlaşılmaktadır.<sup>370</sup> Anadolu Demiryolu şirketi, nakliye ücretlerinin pahalılığını göz önünde bulundurmuş olmalı ki Ankara hattı için ücretler önce %25 daha sonra da %35 oranında düşürülmüş ve ücret indirimi, son olarak da Konya hattı için uygulanmıştı. Bu indirimli tarife, Haziran 1895 ve Ağustos 1896 arasındaki dönemde Konya – Eskişehir hattında uygulanmaya başladı. Her ne kadar demiryolu şirketi, nakliye ücretlerinde değişikliğe gitmiş olsa da, Konyalı tüccarlar yeniden düzenlenen nakliye oranlarının daha öncekilerden farklı olmadığını düşünüyordu. Konya'ya demiryolu hattının ulaştığı ilk yıl – 1896 – Konya'da bulunan İngiliz konsolos, mahalli tahıl satıcılarının yeni piyasaya verdiklerin tepkinin sınırlı olduğunu bildirmişti. İngiliz konsolos Konyalı tüccarların piyasaya sınırlı tepkisini şu cümlelerle ifade etmiştir:

Konya tüccarları tarafından bana, bu gümrük vergilerine göre ikisi arasında çok fark olmadığı, şimdiki navlunların neredeyse hat yapılmadan önceki, yani deve ve kağnıların tek nakil aracı olduğu dönemlerdeki kadar yüksek olduğu söylendi. Ancak bunun bir mübalağa olduğu görülüyor. Aynı zamanda Konya tüccarlarının şimdiye kadar yüksek nakliye ücretleri yeterli kâr marjını bırakmadığı için İstanbul ile doğrudan bir iş ilişkisine girmek teşebbüsünde bulunmadıkları da su götürmez bir gerçektir.<sup>371</sup>

---

<sup>369</sup> Quataert ( 2008). s. 173.

<sup>370</sup> *CCFC* (31 Ocak 1906). Lettre de Koniah. s.105 – 106; Quataert ( 2008). s. 173; Kırmızı (2014). s.130.

<sup>371</sup> Quataert ( 2008). s. 174.

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin, nakliye ücretleri pahalı olmakla birlikte birtakım kriterlere göre değişiklik gösterebiliyordu. Bu kriterlerden en önemlilerinden biri, üreticinin demiryolu hattına olan uzaklığıydı. Hem Ankara hem de Konya demiryolu hattı, demiryolu hattına görece daha uzak yerlere indirimler yaparak, bu bölgelerdeki tahıl ve diğer emtiayı kendi demiryolu hattına çekmek istiyordu. Bunun yanında, demiryolu hattının yakınlarında bulunan yörelerde ise Anadolu Demiryolu Şirketi tahılın ve diğer emtianın daha uygun fiyatlarla Konya istasyonuna taşınmasını uzun yıllar boyunca reddetmişti. Nakliye ücretlerini kuşkusuz etkileyen başka etkenler de bulunmaktaydı. Bunların başında Anadolu Demiryolu Şirketi için önemli bir rakip olan Afyon – Alaşehir uzantısıyla İzmir – Kasaba Demiryolu Şirketi gelmekteydi. Anadolu Demiryolu Şirketi, bu rekabetten dolayı çok farklı tarifeleri uygulamaya koymuştur. Örneğin, hattın Konya kısmından Afyonkarahisar'a kadar yapılan buğday nakli için her 15 tonluk vagona 23 lira fiyat istenirken, daha uzak mesafedeki İstanbul'a taşıma ücreti olarak aynı hacimdeki ürün için yalnızca 20.5 lira isteniyordu. Bundan dolayı da Afyonkarahisar'a çok az tahıl nakliyatı yapılmaktaydı.<sup>372</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi, bu şekilde bir tarife sistemi uygulayarak hem kendi demiryolu hattının kar payını yükseltmiş hem de İstanbul'a tahıl ve buğday ihraç ederek, İstanbul'un Anadolu tahılıyla beslenmesine vesile olmuştur.<sup>373</sup> Demiryolu şirketinin, bu şekilde bir tarife sistemi geliştirmesindeki asıl amacı, ürünlerini rakip demiryolu ve deve kervanlarıyla nakleden üreticileri Anadolu Demiryolu Şirketi'nin hatlarını kullanmaya zorlamaktı. Deve kervanlarının demiryolunun gelişinden sonra da varlığını devam ettirmesi zirai teknolojinin pek değişmediğini göstermesi açısından dikkat çekicidir. Çünkü deve kervanları zirai teknolojinin değişmediği yerlerde varlıklarını sürdürmüşlerdir.<sup>374</sup>

Konya'da deve kervanlarının varlığına 1906 gibi geç bir tarihte bile rastlamaktayız.<sup>375</sup> Anadolu coğrafyasında, inşa edilen demiryolları ile deve kervanlarının bütünleştiğini söyleyebiliriz. Ayrıca, deve kervanlarının ikincil yolların demiryoluna bağlanmalarında vazgeçilmez bir vazife üstlendikleri de anlaşılmaktadır. Ancak burada devenin daha

<sup>372</sup> CCFC (31 Ocak 1906). Lettre de Koniah. s.105 – 106; Quataert (2008). s.175.

<sup>373</sup> Quataert (2008). s.175; Earle (1924). s. 230; JCCC (22 Nisan 1899). Sayı: 746.

<sup>374</sup> İ. Ortaylı (2000a). Devenin taşıma maliyeti eğrisi üzerine bir deneme. *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, s. 103.

<sup>375</sup> CCFC (31 Temmuz 1906). Lettre de Koniah. s.165 – 168; Ek 8.

önce gördüğü uzun mesafe ticaretin yerine kısa mesafe aracı olarak kullanıldığı görülmektedir.<sup>376</sup>

## 2.6. Konya Demiryollarının Toplumsal Değişime Etkisi

Demiryollarının çeşitli toplumsal ve kültürel etkileri olmuştur. Anadolu Demiryolu hattının Konya'ya ulaşmasıyla Konya'da da toplumsal ve kültürel anlamda birtakım değişikliklerin yaşandığını anlaşılmaktadır. Anadolu Demiryolları inşa edilirken, gerekli işgücü ihtiyacının karşılanması için kırsal kesimde yaşayanlardan faydalanma yoluna gidilmiştir. Osmanlı devleti bazı hatların yapımı için gerekli işgücünün karşılanmasında bazen cebri muamelelere başvurmuşsa da 19. yüzyılın sonuna doğru, ücretli emeğin ortaya çıktığı ve demiryolu şirketinin bu emekten yararlanmaya başladığı gözlemlenmiştir. İşçi hareketliliğine dair bir gözlem 1904 yılında İngiliz konsolosluğunda bir memur tarafından yapılmıştır. Konsolosluk görevlisi, Konya'nın hemen ötesinde ilerleyen demiryolu hattı için çok sayıda insanın - Türk, Ermeni, Çerkez, Kürt - çok uzak bölgelerden işçi olarak çalışma ihtimalinden dolayı yaya olarak gelmiş olduğuna dikkat çekmiştir. Anadolu Demiryolu Şirketi'nde nitelikli işlerde çalışanların çoğunun Avrupa uyruklu ve özellikle İtalyan olduğu görülmektedir. Eskişehir - Konya Demiryolu hattının yapımında da İtalyan işçileri, taşçılık ve duvarcılık gibi meslekleri ellerinde bulunduruyorlardı.<sup>377</sup> Konya Demiryolları inşa edildikten sonra bir kısım yabancı demiryolu işçilerinin Konya Garı ve etrafında yaşadıklarını görmekteyiz. Konya Garı ve çevresinde yaşayan işçilerin tüketim alışkanlıklarının da yerli halktan farklıydı. Bundan dolayıdır ki bu yabancı işçilerin gereksinim duydukları margarin, domuz yağı gibi ihtiyaç maddeleri İstanbul'dan Konya'ya gönderiliyordu.<sup>378</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından uygulanan istihdam politikaları Osmanlı toplumunda 19. yüzyılın sonundan itibaren mevcut olan gerilimleri arttırmıştı.<sup>379</sup> Aynı zamanda Avrupalı işçilerle Konyalılar arasında da çeşitli gerilimler ortaya çıkmıştı. Böyle bir gerilim 1895 yılının Noel'inde Konya halkı ile İtalyan işçiler arasında yaşanmıştı. İtalyan işçiler Noel gecesini Konya sokaklarında silahla dolaşmak durumunda

<sup>376</sup> Ortaylı (2000). s. 103 – 104.

<sup>377</sup> Quataert (1987). s.70.

<sup>378</sup> CCFC (31 Temmuz 1906). Lettre de Koniah. s.165 – 168.

<sup>379</sup> Quataert (1985). s.1634 – 1635.

kalmışlardı.<sup>380</sup> İtalyan işçilerin bu şekilde Konya sokaklarında silahla dolaşmaları, kendilerine karşı bir düşmanlığın ve olumsuz tutumun olduğunu gösterir.

Eskişehir – Konya Demiryolu hattının Konya'ya ulaşmasıyla, Konya'da daha önceden görülmeyen birtakım mekânların ortaya çıktığını belirtmek gerekir. Demiryolları, Konya'ya vardikten 3 yıl sonra yani 1899 yılında Konya'da 7 lokanta (aşçı dükkânı), 35 gazino ve 6 otel açılmıştı.<sup>381</sup> Otellerin, Konya'da açılmış olması, kültürel dışa açılımı sağladığı gibi, nüfus hareketliliğini de beraberinde getirmişti. Konya'ya demiryolu ile seyahat eden yolcuların sayısı artmış ve kuşkusuz yeni tüketim kalıpları da edinilmişti. Konya Garı'na yakın inşa edilen otelleri, gayrimüslimler işletmekteydi. Konya Garı çevresinde kümelenen oteller, gelen yolcuların konakladığı önemli birer mekân haline gelmişlerdir. Bu oteller arasında Grand de Bağdat, Selçuk Palas, Hotel Osmaniye ve Hotel Vatan bulunmaktaydı. İstasyon çevresinde kümelenen oteller, daha öncede belirtildiği gibi gayrimüslimler tarafından işletilip, onların zevkine göre döşenmiş ve tanzim edilmişti.<sup>382</sup> Otel sayısı, daha sonraki dönemlerde artış göstermiştir. Öyle ki 1906/7 (R. 1322) tarihli Konya Vilayet Salnamesinde Konya'da bu tarihte toplam 44 otel ve kahvenin mevcut olduğunu öğreniyoruz.<sup>383</sup>

Her ne kadar otel sayısını tam olarak tespit edemezsek de Otel sayısının artış göstermiş olmasından yola çıkarak, demiryolları ile birlikte önemli bir nüfus hareketliliğinin yaşandığını ve devam ederek sürdüğünü söyleyebiliriz. Bunun yanında aynı dönemde çok sayıda Avrupalının Konya'ya geldiği anlaşılmaktadır. Konya Garı'nda inşa edilen istasyon binası ile lojman binalarının Alman mimari özellikleri taşıdıkları ayrıca Konya İstasyonuna yakın inşa edilen otellerin de Alman mimari özelliklerine uyum sağladıkları anlaşılmaktadır.<sup>384</sup> Konya Garı'nda inşa edilen istasyon, Anadolu Demiryolu hattı için inşa edilen 66 istasyon binası arasından en önemlisidir. Çünkü Konya istasyonu, Anadolu – Demiryolu hattının bittiği aynı zamanda Bağdat Demiryolu Hattının başladığı yer olarak kabul edilmektedir. Konya, Anadolu Demiryolu hattının bitiş noktası ve Bağdat Demiryolu hattının da başlangıç noktası olması nedeniyle Anadolu Demiryolu Şirketi, Konya'ya birinci sınıf istasyon yapmakla mükellef kılınmıştır. Toplam 360 m2 kullanım alanı olan iki katlı bir merkez binanın her iki tarafında bitişik

---

<sup>380</sup> Quataert (1987). s.70.

<sup>381</sup> *KVS H. 1317*, s. 61.

<sup>382</sup> Odabaşı (1998). s. 38 – 42.

<sup>383</sup> *KVS R. 1322*. s. 67.

<sup>384</sup> Bkz. Ek, 14 ve 17.

iki bina inşa edilmiştir. Konya İstasyonu çevresinde, 190 m<sup>2</sup>'lik alanda peron, 400 – 500 m<sup>2</sup>'lik alanda mal deposu, 30 m<sup>2</sup>'lik alanda tuvalet, güvenlik görevlileri için tek katlı bir bina, 75 m<sup>2</sup>'lik bir alanda postane ve ışık odası, 300 – 400 m<sup>2</sup>'lik bir alanda yükleme rampası inşa edilmişti. Ayrıca makine ve tren personeli için bir geceleme lokali ve 19 adet demiryolu makası bulunmaktaydı. Konya İstasyonu'nun merkez binasına bağlı sağ taraftaki binada kadınlar için ayrı bir bekleme salonu ile birinci ve ikinci sınıf yolcular için bekleme salonu da bulunmaktaydı.<sup>385</sup>

Demiryolları ile birlikte, başta İstanbul olmak üzere diğer kentlere ulaştırılacak eşya ve tahıllar için demiryolu istasyonuna yakın yerlerde, depo ve ambarlar inşa edilmişti. Bu ambarlardan bir tanesi de İstasyon Caddesinin solunda ve Mahmuriye Mahallesi'nin hudutları içerisinde bulunan Tantavi Ambarı'dır. Bu ambar, uzun yıllar Konya ticaret hayatına hizmet etmiştir.<sup>386</sup>

1907 yılında Konya'nın ticari mekânlarının ve pazarlarının şehrin batısına doğru kaymaya başladıkları görülmektedir. Bu ticari kuruluşların toplandığı mahal bugün Zafer mahallesi olarak bilinen yerdir. Bu yapıların Zafer mahallesinde toplanmasına neden olan gelişme ise, Konya Belediyesinin bu dönemde yaptırdığı hafif raylı sistemdi (atlı tramvay). Bu raylı sistem bu güzergâhtan geçince kente ayrı bir canlılık gelmişti. Aynı yıl içerisinde Mimar Muzaffer Caddesi ile İstasyon Caddesi'nin yol boylarına da modern evler ve yeni dükkânlar inşa edilmeye başlanmıştır. Demiryolları, kendisiyle beraber yeni yaşama biçimlerini de getirmiş, o zamana kadar görülmeyen yeni bir mimari tarzın ortaya çıkmasına neden olmuştur.<sup>387</sup>

## 2.7. Konya Demiryollarının Kültürel Değişime Etkisi

Osmanlı İmparatorluğu'nda, demiryollarının yapımıyla birlikte kültürel değişimlerin yaşandığını gözlenmektedir. Anadolu – Bağdat Demiryolu hattının kavşak noktalarından biri olan Konya'ya demiryolunun ulaşmasıyla kültürel değişiklikler baş göstermiştir. Demiryolları Temmuz 1896'da Konya'ya vardığında Konya'da modern anlamda eğlence mekânları bulunmamaktaydı. 1899 yılına gelindiğinde 35 gazinonun varlığına şahit olmaktayız. Demiryolları ile birlikte, Konya'da geleneksel toplumsal yapının aşınmaya başladığı anlaşılmaktadır. Aynı zamanda 7 tane lokanta (aşçı dükkânı)

<sup>385</sup> Çolak (2014). s. 233 – 234.

<sup>386</sup> Odabaşı (1998). s. 38 – 39 .

<sup>387</sup> Atalay (2010). s. 13; Quataert (1985). s.1634.

varlığı da bize Konya halkının artık dışarıda daha fazla zaman harcadığını ve belli tüketim kalıpları edinmeye başladıklarını gösterir. Ayrıca gündelik yaşamın değişimiyle birlikte, belli mekânlarda bir araya gelen insanların sosyal ilişkilerinin de değişikliğe uğradığı ifade edilebilir.<sup>388</sup>

Bununla beraber, demiryolları ile birlikte süreli yayınlara ulaşım ve bunların kent genelinde yaygınlaşması da söz konusu olmuştu. Konya'ya demiryolları gelmeden önce kentte vilayet gazetesi yayınlanmaktaydı. Bu gazete, Türkçe yayınlanıyor, resmi ilanlar, imparatorluğun başkenti İstanbul'dan gelen haberler ve tarımla ilgili makaleler bu gazetede yer alıyordu. Demiryolu öncesi kentte, 2.000 kişiye bir gazete düşmekteydi. Demiryollarının gelişi ile birlikte, İngilizce, Rusça ve özellikle de Fransızca gazete ve dergilerin, Konya'da okunmaya başlandığı ve yaygınlaştığı görülmektedir. Bu gazeteler arasında, Le Matin, l'illustration, Le Temps, Le Jornal, La Lecture Pour Tous, Le Rire, Les Annees Politiques Et Litteraires, Le Journal De St. Petersburg, Le Novoye' Vremia, Le Tageblatt, Le Times gibi süreli yayınlar yer almaktaydı.<sup>389</sup>

Demiryolları ile birlikte Konya kent merkezinde Almanların, varlığına şahit olmaktayız. Bir Alman şirketi müdürü, Konya'da Türbe Çarşısında 26 numaraya kadar olan dükkân ve kahvehaneleri kiralamıştır. Şirket müdürü olan Emil Karayif kiraladığı dükkanların kira karşılığını da peşin ödemiştir. Buradan yola çıkarak, bu dönemde Almanların Konya kent merkezinde belli mekânlarda toplandıkları ve sosyal hayatlarına burada devam ettikleri söylenebilir.<sup>390</sup> Demiryolları ile birlikte, daha öncede ifade edildiği gibi Almanlar Konya gibi Anadolu merkez platosunda yer alan kentlerde zirai alet satımında bulunmuşlardır. Almanlar, zirai aletlerin satışı ile birlikte sanayi makinelerinin satışını da gerçekleştirmişlerdir. Bu sanayi makinelerinden birisi de çorap imalatı yapanlardı. Kadın ve erkek çorap imalatı gerçekleştiren bu makineler, Diran Yekleryan Efendi'nin dükkânında satışa sunulmuştur. Almanya'dan getirilen makinelerde üretimi yapılmış olan bu çoraplardan alanlar, hem kalitesi hem de ucuzluğu nedeniyle memnun kalmışlardır.<sup>391</sup> Bu tür girişimler, Konya halkının tükettiği ürünlerde belli bir standart aradığı bunun yanında alım gücünün yükseldiğini gösterir.

---

<sup>388</sup> *KVS H. 1317*, s. 61.

<sup>389</sup> *CCFC* (31 Temmuz 1905). Lettre de Koniah. s. 308 – 312.

<sup>390</sup> Çolak (2014). s. 235.

<sup>391</sup> S. Gündüz (2008). *Hakem Gazetesine Göre II. Meşrutiyet Başlarında Konya*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Konya: Selçuk Üniversitesi, s. 223.



Demiryollarının gelişi ile birlikte, tarımsal üretim belli bir ivme kazandığı için Konyalı çiftçilerin ve halkının alım gücünün yükselmiş olması gerekir.<sup>392</sup> Artan alım gücüyle birlikte daha fazla Avrupa yapımı giyim ve yiyeceğe harcama yaptıkları ve yeni bir tüketim alışkanlığı edindiklerini belirtmek gerekir. Ayrıca, tüketim alışkanlıklarının değişmesi Konya'da zamanla sınıfsal farklılıkları ortaya çıkarmış olmalıdır.<sup>393</sup> Demiryolları ile birlikte, Amerika ve Avrupa üretimi gıdanın Konya çarşısı ve pazarlarında görüldüğü ve Konya halkı tarafından tüketildiği de Konya'yı daha sonraki yıllarda ziyaret eden batılı seyyahlar tarafından ifade edilmiştir.<sup>394</sup>

---

<sup>392</sup> CCFC (31 Temmuz 1904). Lettre de Koniah. s. 167 – 168'de, 1904 yılında toplam 30 milyon kile hasat elde edildiği bu hasadın üçte biri olan 10 milyon kilenin (300.000 ton ya da 20.000 vagon) ihracata yönelik olduğu ifade edilmektedir. Buradan yola çıkarak bu miktarda bir tarımsal üretim sağlanmışsa bunun belli bir ekonomik getirisinin olması muhtemeldir.

<sup>393</sup> Quataert (1985). s.1632 – 1634.

<sup>394</sup>Horvath (1997). s. 16 – 17'de, Konya'nın kalabalık çarşısında istenilen her türlü konserveyi bulabilmenin mümkün olduğunu, farklı Amerikan kompostoları ve çeşitli Alman ürünlerinin rahatlıkla bulunabileceğini ifade etmektedir.

### 3. Konya Demiryolları ve Konya Ovası Sulama Projesi

#### 3.1. Konya Ovası Sulama Projesi Öncesi Girişimler

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin, Osmanlı İmparatorluğu'nda sadece demiryollarının yapımı ile ilgilenmediği aynı zamanda sulama projelerini de hayata geçirmeğe çalıştığı anlaşılmaktadır. Bu amaç doğrultusunda Anadolu Demiryolu Şirketi, Konya Ovası sulama projesinin hem proje safhasında hem de sulama projesinin hayata geçirilmesinde önemli rol oynamıştır.<sup>395</sup>

Konya Ovası'nın sulanması amacıyla yapılan ilk çalışmalar, 19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar gitmektedir. Konya Ovası'nın sulanması amacıyla yapılan ilk çalışma Karaman valisi, Çelik Mehmet Paşa tarafından başlatılmış daha sonra 1853, 1861 ve 1866 yıllarında yapılan çeşitli aşamalarla devam etmiştir. Bozkır ile Seydişehir arasında yer alan Suğla (Karaviran)<sup>396</sup> arazisinde bulunan suyun Konya Ovası'na akıtılması maksadını taşıyan bu çalışmaların 1866 yılına kadar herhangi bir sonuca ulaşmadığı anlaşılmaktadır. 1866 yılından sonra 1872 yılında Çelik Mehmet Paşa'nın başlattığı projeyi devam ettirmek isteyen vali Hafız Paşa, Karaviran Gölü'ne akmakta olan Beyşehir Çayı'nın mecrasını değiştirmek ve Mavi Boğaz yoluyla Konya Ovası'nı sulamak istemiş ancak bu teşebbüsünde başarılı olamamıştır.<sup>397</sup>

1880 yılına kadar yapılan çalışmalar ve Osmanlı hükümetine yapılan müracaatlardan bir netice alınamayınca Konya Valiliği 1880 yılında Konya Ovası'nı sulama amacını taşıyan bir layihayı İstanbul'a göndererek sulama projesini tekrar gündeme almıştır.<sup>398</sup>

1880 yılında Konya Vilayeti'nden İstanbul'a gönderilen ve Konya Ovası sulama projesiyle ilgili çeşitli görüşler belirtilen layihada projenin önemi üzerinde özellikle durulmuştur. Konya vilayet yöneticileri tarafından yazılan bu layihada, Karaviran Gölü'nden Konya Ovası'na kanallar inşa edilerek ve uygun bulunan yerlere bentler inşa edilerek Beyşehir Gölü suyunun Konya Ovası'na akıtılabileceği, kanallar aracılığıyla,

---

<sup>395</sup> Önsoy (1982). s.54 – 55.

<sup>396</sup> Suğla (Karaviran) Gölü, Konya'nın güneybatısında yer alan tektonik oluşumlu bir göldür. Gölde düdenler bulunduğundan su düdenler aracılığıyla Akdeniz'e ulaştırılır. Düdenlerin, göl suyunu Akdeniz'e dökemediği zamanlarda ise göl suları kendisine bir yol bulup akmaya başlar. Bu yol Mavi Boğaz olarak bilinen mahaldir. Bkz. A. Altuntaş (2000). Konya – Çumra Ovası'nın sulanmasının tarihçesi ve Kuru Kafa Mehmed Efendi. *I. Uluslar Arası Çatalhöyük'ten Günümüze Çumra Kongresi Bildiriler*. s. 149 – 150.

<sup>397</sup> Ö. F. Yılmaz (2010). *Osmanlı'nın Konya Ovası sulama projesi*. İstanbul: Çamlıca Basım Yayın, s. 5.

<sup>398</sup> H. Muşmal (2015). Konya Ovası sulama projesi fikrinin ortaya çıkışı ve projeye ilgili ilk çalışmalar. *The Journal of Academic Social Science Studies*, Sayı: 33, s.24.

Karaviran Gölü'nden Konya Ovası'na akıtılacak suyun nakli sırasında dağılmasına meydan verilmemesi amacıyla bir su mecrasının inşa edilmesi ve cetveller yapılması gibi görüşler belirtilmiştir. Aynı layihada sulama projesinin hayata geçirilmesiyle birlikte, yeni zirai aletlerin getirilmesi ve bunların kullanımını göstermek amacıyla Belçika ve Almanya'dan deneyimli elemanların ülkeye getirtilmesi ve Konya Ovası sulama projesi kapsamında Konya Ovası'nın ağaçlandırılması gibi düşüncelere de yer verilmiştir.<sup>399</sup>

Konya Vilayeti'nden gönderilen bu layiha da Osmanlı devlet adamlarını ikna etmemiş olacak ki daha sonra Konya valisi Ferit Paşa tarafından 19 Şubat 1901 tarihinde Mabeyn-i Hümayun Başkitabeti'ne gönderilen raporda, Ferit Paşa'nın, Konya Ovası sulama projesini tekrardan gündeme aldığı görülmektedir. Ferit Paşa'nın bu raporunda Konya Ovası Sulama Projesi'yle birlikte Konya kazalarının genel eksiklikleri ve alınması gereken tedbirler hakkında da bilgi verdiğini görmekteyiz.<sup>400</sup> Ferit Paşa, aynı raporda Karaviran Gölü'nden Konya Ovası'na doğru halk tarafından açılan cetvellerin zamanla kapandığını, adı geçen cetvelin açılması ve gölden gelecek su ile Konya Ovası'nın sulanması için bir fen heyetinin oluşturulduğunu ve fen heyeti tarafından yapılan tetkikler neticesinde gereğinin yapılacağı ifade edilmişti.<sup>401</sup> Ferit Paşa'nın hazırladığı rapordan bir sonuç alınmadığı anlaşılmaktadır. Ferit Paşa'nın raporundan yaklaşık 2 yıl sonra, proje havzasında ilk mühendislik etüdünün yapıldığı belirtilmektedir. Anadolu Demiryolu Şirketi'nde çalışan Alman mühendis A. Waldorp,<sup>402</sup> 12- 19 Temmuz 1903 tarihinde Konya Ovası havzasını incelemiş ve yaptığı etüdün sonuçlarını içeren raporu 3 Ağustos 1903 tarihinde yetkili makamlara vermiştir. Waldrop, Beyşehir Gölü ve bölgenin topoğrafik yapısını inceledikten sonra birtakım önerilerde bulunmuştur. Bu öneriler arasında, 1 – Beyşehir Çayı'nın eğimi muhafaza edilmek suretiyle yeniden düzenlenmesi gerektiği, 2- Beyşehir Gölü'nde su seviyesi düştüğünde Beyşehir Gölü ile Beyşehir çayını birleştirecek bir kanalın açılması, 3- Karaviran Gölü'nün devre dışı bırakılması ve Beyşehir Çayını, Mavi Boğaz'da bulunan

---

<sup>399</sup> H. Muşmal (2007a). Konya Vilayeti'nin ıslahı ve imarı hakkında 9 Eylül 1880 tarihli bir layiha. *Selçuk Üniversitesi Fen – Edebiyat Fakültesi Edebiyat Dergisi*, Sayı: 17, s. 130 – 131.

<sup>400</sup> Muşmal (2015). s. 25; BOA, Y.PRK. UM, 09.ZA.1318, 53/37.

<sup>401</sup> Muşmal (2015). s.25 ve 64. dipnottaki bilgiler.

<sup>402</sup> M. Bildirici (2000). Konya Ovası sulaması. *I. Uluslar Arası Çatalhöyük'ten Günümüze Çumra Kongresi Bildiriler*. s. 161 – 168'te, Alman mühendis, A. Waldorp'un, 1903 yılındaki projenin ilk etütlerinden 1913 yılındaki Konya Ovası Sulama Projesi işinin bitimine kadar, mühendislik görevinin başında olduğunu ifade etmektedir.

dere ile birleşmesini sağlayacak bir kanalın açılması ilke olarak önerilmiştir. Waldrop, Konya Ovası'nda sulanacak araziye 500.000 dönüm olarak hesaplamıştır. Diğer bir deyişle yaklaşık 46.000 hektar arazi proje hayata geçirilirse sulanabilecekti. Waldrop, ayrıca Konya Ovası sulamasının yıllık su ihtiyacını da hesaplamış ve sulama mevsimini 100 gün kabul ederek yıllık su ihtiyacını 200. 000 m<sup>3</sup> olarak arak hesaplamıştır. Waldrop, bu miktardaki suyun Beyşehir Gölü'nden sağlanabileceğini ve projenin maliyetinin, sulama ile elde edilecek ürünlerin bedellerinin hesaplanmasıyla ekonomik olduğu sonucuna varmış ve eğer proje yapımına karar verilirse hemen hidroloji etütlerine başlanması gerektiğini Osmanlı hükümetine arz etmiştir. Waldorp'un daha sonra 1904 yılında da bir rapor hazırladığı anlaşılmaktadır. 1904 yılındaki rapor, 1903 yılında hazırlanan raporun onay görmesi sonucu hidroloji ve harita çalışmalarına başlanması nedeniyle hazırlanmıştır. Aralık 1904 tarihli raporda, Waldorp, ilk etütlerin 1905 yılı Haziran'ında, keşif ve sözleşmelerin ise 1906 yılı içerisinde tamamlanabileceğini ifade etmiştir.<sup>403</sup>

Konya Ovası sulama projesinin ilk teşebbüsleri ve proje safhası bu şekilde devam etmiş ve daha sonra Anadolu Demiryolu Şirketi ile Osmanlı hükümeti arasında sözleşme imzalanmıştır.

### **3.2. Konya Ovası Sulama Projesinin İhale Süreci ve Projenin Yapımı**

Konya Ovası Sulama Projesi için gerekli etütler yapıldıktan sonra ihale sürecine 1906 yılında başlanmış ve ihale süreci 1907 yılında tamamlanmıştır. Konya Ovası Sulama Projesine en uygun teklifin Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından verildiği ifade edilmektedir. Konya Ovası Sulama Projesi'nin ihale sürecinde Anadolu Demiryolu Şirketi ile bir İtalyan şirketinin yer aldığı anlaşılmaktadır. Anadolu Demiryolu Şirketi ile İtalyan şirketinin ihale sürecindeki teklifleri karşılaştırıldığında Anadolu Demiryolu Şirketi'nin, daha uygun şartlar altında ihaleye teklif götürmüştür. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ihale teklifinde proje maliyetinin 17 ile 19.5 milyon Frank<sup>404</sup> arasında

---

<sup>403</sup> M. Bildirici (1994). *Tarihi su yapıları Konya, Karaman, Niğde, Aksaray, Yalvaç, Side, Mut, Silifke*. Ankara: DSİ Yayınları, s. 90 – 91.

<sup>404</sup> BOA, Yıldız Perakende Evrakı Hazine- Hassa [Y. PRK. HH], 16. RA.1325, 38/4. Bu belgede, Anadolu Demiryolu Şirketi ile görüşüldüğü ve Konya Ovası sulama projesi için 730 bin Lira'dan 950 bin Lira'ya kadar bir sermayeye ihtiyaç olduğu belirtilmektedir.

olacağı ayrıca toplam 1.937 km. uzunluğunda inşa edilecek bütün kanalların şirket tarafında inşa edileceği belirtilmiştir.

İtalyan şirketinin ihale teklifinde proje maliyeti, 20 milyon Frank olarak belirtilmiştir. Yine aynı şirket, ahaliye ait arazinin beşte birinin miri arazinin ise tamamının şirkete terk olunmasını ve her bir dönüm arazinin her defa sulanmasından 4 kuruş ücret talep etmiştir.<sup>405</sup> İtalyan şirketinin verdiği proje hakkında yeterli bilgiye sahip olamamakla birlikte, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin projesine ve verdiği teklife göre oldukça zayıf kaldığı anlaşılmaktadır. Osmanlı devleti, ihale sürecinde en uygun teklifte bulunan Anadolu Demiryolu Şirketi ile anlaşmış<sup>406</sup> ve inşaatın masrafı için de bölgenin aşâr gelirinin fazlası gösterilmiştir. Bununla beraber, %5 faiz ile otuz beş yılda ödemenin tamamlanması koşulu ile taraflar arasında anlaşma sağlanmıştır. Osmanlı devleti, bu denli önemli bir projeyi imtiyaz usulüyle yabancı şirketlere vermek istemediğinden ihale ve proje masrafının devletçe karşılanarak yine devlet tarafından işletilmesi kararı almış ancak daha sonra devletin içinde bulunduğu ekonomik koşullar göz önüne alınarak, proje Anadolu Demiryolu Şirketi'ne 10 Kasım 1907'de verilmiş ve sözleşme imzalanmıştır. Sözleşme, II. Abdülhamit'in, tarafından 30 Nisan 1908'de tasdik edilmiştir. Buradan anlaşılacağı üzere, Anadolu Demiryolu Şirketi, sadece Anadolu coğrafyasında demiryolu hatları döşemekle yetinmemiş aynı zamanda Osmanlı devleti içinde önemli sulama projelerine imza atmıştır.<sup>407</sup>

Konya Ovası Sulama Projesi sözleşmesi 27 maddeden ibaret olup, buna 60 maddelik inşaat yapım şartnamesi de eklenmişti. Konya Ovası Sulama Projesi'nin sözleşmesinde şu maddeler bulunmaktaydı: 1. Madde, Beyşehir Gölü'nden bir kanal aracılığıyla Konya Ovası'na su vermek, Karaviran Gölü'nü kurutmak ve meydana gelen araziye sulamak, 2. Madde, Konya Ovası Sulama Projesi ile ilgili olarak hazırlanan harita ve projeler Ticaret ve Nafia Nezaretine verilecektir, 3. Madde, proje için, inşaat yapım süresi 6 yıldır, 4. Madde, yapılacak işler, kabul işlemlerinin yapılmasına kadar hükümet tarafından tayin edilen bir veya birkaç komiser aracılığıyla kontrol ettirilecektir, 5. Madde, inşaat sırasında iş için gerekli olan kazılar, sanayi yapıları için arazi ve kum ile

---

<sup>405</sup> Issawı (1980). s. 229 – 230'da, Beyşehir ana kanalının 200 kilometre uzunluğunda olduğunu ve bu 200 kilometrelik ana kanalın 102 kilometresinin yeni kazılacağını belirtmektedir. Ayrıca yan kanalların uzunluğunu 2.00 km. olarak veriyor. Ayrıca, Kızılkaya ve Akay (2014). s. 42 – 45.

<sup>406</sup> BOA, BEO. 14.L. 1325, 3188/239035. 20 Kasım 1907 tarihli tezkirede Konya Ovası Sulama işinin (ameliyatının) Anadolu Demiryolu Şirketi aracılığıyla yerine getirileceği ifade edilmektedir.

<sup>407</sup> Kızılkaya ve Akay (2014). s. 44 – 45; Bildirici (1994). s. 93; Muşmal (2015). s. 25; Akyıldız (1992). s. 117'de Konya Ovası Sulama Projesi imtiyazının 27 Kasım 1907'de verildiğini kaydeder.

taş ocakları hükümet tarafından şirkete temin ve teslim edilecektir, 6. Madde, sulama projesi kapsamında gerekli olan ekipmanlar yurt içi ve yurt dışından gümrük vergilerinden muaf tutulmuştur, 8. Madde, işletmeye açılacak hale gelen kısımların müteahhit firmanın başvurusu ile geçici kabulü bir yıl sonra da kesin kabulü yapılacaktır.<sup>408</sup>

Anadolu Demiryolu Şirketi, Alman Philip Holzmann şirketi ile birlikte, Gesellschaft für die Bewässerung der Konia – Ebene (Konya Ovası Sulama Şirketi) adlı yapım şirketini kurmuş ve yapım çalışmalarına 1 Temmuz 1908’de başlamıştır. Anadolu Demiryolu Şirketi’nin, diğer çalışmalarında olduğu gibi Konya ovası Sulama Projesi de hızlı bir şekilde devam etmiştir.<sup>409</sup> 1 Temmuz 1908 tarihinde başlayan inşaatta, Anadolu Demiryolu Şirketi’nde görevli Waldrop, inşaattan sorumlu müdür olarak görev almıştır. İnşaata başladıktan sonra, her 6 ayda bir hak ediş raporları hazırlanmıştır. Yaklaşık 6 yıl süren Konya Ovası Sulama Projesi’nde 11 hak ediş raporu hazırlanmıştır. Bu raporların, hükümet tarafından atanan kişilerce kontrolünün yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu 11 hak ediş raporlarının, hak ediş tarihi, ara ve toplam ödemeleri şu şekildeydi:

Tablo 12. *Konya Ovası Sulama Projesi Hak Ediş Raporlarının Numara - Tarihi İle Ara ve Toplam Ödemeler Listesi.*

Hak Ediş No. ve Tarihi	Ara Ödemeler (Fransız Frangı)	Toplam Ödemeler (Fransız Frangı).	
1	31.12. 1908	1.598. 137 (F.F )	1. 589. 137 (F. F)
2	30. 06. 1909	2. 566. 208	4. 155. 345
3	31. 12. 1909	3. 174. 145	7. 329. 490
4	30.06. 1910	3. 235. 750	10. 565. 240
5	31.12. 1910	2. 447. 220	13. 012. 460
6	30.06. 1911	1. 279. 790	14. 292. 250
7	31. 12. 1911	2. 060. 845	16. 353. 095
8	30. 06. 1912	457. 170	16. 810. 265
9	31. 12. 1912	1.412. 685	18.222. 950
10	30. 06. 1913	601. 450	18. 824. 400
11	31. 12. 1913	675. 600	19. 500. 000 <sup>410</sup>

**Kaynak:** Bildirici 1994: 101.

<sup>408</sup> Bildirici (1994). s. 94.

<sup>409</sup> R. I. Money (1919). The irrigation of the Konia plain. *The Geographical Journal*, Vol: 54, s. 298 – 303.

<sup>410</sup> Bildirici (1994). s. 101.

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere, son hak ediş raporu 31 Aralık 1913 tarihlidir. Kesin kabul raporunu, Nafia Nezareti genel müdürü Süleyman Sırrı, Nafia Nezareti Başmühendisi Fevzi Bey ve Konya Sulama komiseri Mustafa Nadir Bey onaylamıştır. Böylelikle Konya Ovası'nı suya kavuşturma amacı taşıyan Konya Ovası Sulama Projesinin inşaat süreci tamamlanmıştır.<sup>411</sup>

### 3.3. Konya Ovası Sulama Projesi ve Konya'ya Etkileri

Konya Ovası Sulama Projesi, 20. yüzyılın ilk çeyreğinde gerçekleştirilmiş Türkiye'nin ilk modern ve 20. yüzyılda dünya genelinde de önemli projelerden biri olarak bilinmektedir. Bu proje için Beyşehir Gölü'nün suları kullanılmış ve gölün suları 217 km'lik toprak isale kanalı ile Konya Ovasına aktarılmıştır.<sup>412</sup>

Osmanlı devletinin Konya Ovası Sulama Projesinden beklentilerinin yüksek olduğu ve Osmanlı'nın Konya Ovası Sulama Projesi bittikten sonra işletme hakkını kendi elinde tutmak istediğini görmekteyiz. Aynı zamanda Osmanlı devletinin, yabancı milletlerden hiç kimsenin ova çevresinde toprak satın almasına ve yerleşmesine izin vermediği anlaşılmaktadır. Yabancı milletlerin özellikle de Ermenilerin bu bölgede varlık göstermemeleri ve onların Konya Ovası'na yerleşmemeleri bizzat devlet yetkilileri tarafından dile getirilmiştir. Osmanlı devletinin bu yönde kararlar alması, ülkenin içinde bulunduğu sosyal ve politik atmosferi açıklaması açısından manidardır.<sup>413</sup>

Konya Ovası Sulama Projesi'nin Konya kent merkezi açısından da önemli adımların atılmasına vesile olduğu söylenebilir. Bu gelişmelerden biri, Konya'ya bir saat uzaklıkta yer alan Havzan Kasabası'nda bulunan bağ-bahçe ve tarlaların Beyşehir suyundan faydalanmak için müracaat etmelerinde görmekteyiz. Havzan Kasabası, daha çok bağ ve bahçelerin yer aldığı ve bir bölgeydi. Ancak burada su, kuyu sularından ve bin bir güçlükle temin edildiğinden, istenilen verim alınamıyordu. Bundan dolayı ve halkın su ihtiyacının karşılanması için Beyşehir suyundan faydalanma yoluna gidilmiştir.<sup>414</sup>

Konya Ovası Sulama Projesi kapsamında yürütülen çalışmalar neticesinde Karaviran Gölü'nün kurutulmasıyla önemli miktarda tarıma elverişli toprak elde edileceği gibi

<sup>411</sup> Kızılkaya ve Akay (2014). s. 78 – 79.

<sup>412</sup> Bildirici (2000). s. 164 – 165.

<sup>413</sup> BOA, BEO, 14.L. 1325, 3188/239035.

<sup>414</sup> BOA, DH. İD. 8.B.1329, 6/17.

ayrıca Çarşamba çayının bulaşıcı hastalıklara olanak tanıyan vadisi de bu proje ile birlikte ıslah edilecekti.<sup>415</sup>

Konya Ovası Sulama Projesi tam olarak faaliyete geçtiğinde sulanacak alan yaklaşık 500.000 dönüm arazi olarak hesaplanıyordu. Bu tarım arazisinden 128.000 ton buğday, 50.000 ton arpa ve mısır ile diğer hububat çeşitlerinin elde edileceği tahmin edilmekteydi. Elde edilecek tarımsal ürünlerin parasal karşılığının 129.400.000 kuruş olacağı ve bu miktarın yaklaşık 16.000.000 kuruşunun devlete aşar vergisi olarak döneceği öngörülmekteydi. Bununla beraber, Konya Ovası'nda bulunan ve devlete ait (miri arazi) yaklaşık 200.000 dönüm arazinin de parsellenerek satılması düşünülmekteydi. Parsellenen arazinin dönümünün bir iki Osmanlı Lirasından satılmasıyla hazine ciddi bir gelire sahip olacaktı. Osmanlı devleti, bölgedeki toprakların sulanmasıyla boş durumda bulunan tarım arazilerinin yanında, yeni köylerin tesis edilmesi, örnek tarlaların kurulması ve modern tarım metotlarının getirilmesi ile Konya Ovası'nın Osmanlı'nın Anadolu toprakları için tarımsal kalkınmanın lokomotifi olacağı beklentisi söz konusuydu. Ayrıca, tarımsal kalkınma hamlesini gerçekleştirmek amacıyla Selanik ve Halkalı Ziraat Mekteplerinin yeni mezunlarına yeni tarım metotlarının tatbiki için Konya Ovası'ndan arazi tahsisi yapılmıştır. Ziraat Bankası tarafından aynı dönemde zirai krediler açılmış ve bu zirai krediler sayesinde Konya Ovası'nda ziraat usullerinin geliştirilmesi ve tarım kapasitesinin arttırılması yönünde girişimlerde bulunulmuştur.<sup>416</sup>

Konya Ovası Sulama Projesinin hayata geçirilmesi ile birlikte, bölgede yoğun olarak yetişen buğdayın yanında arpa üretiminin de artacağı ve arpa üretiminin artmasına koşut olarak buğdaydan daha iyi miktarda ekonomik kazanç elde edileceği düşünülüyordu. Konya Ovası'nda verimli bir yılda buğday için 25 Konya kilesi<sup>417</sup> buğday ve 40 Konya kilesi de arpa verimi elde ediliyordu. Sulama projesinin hayata geçirilmesiyle daha önemli miktarda birim alandan verim alınabileceği tahmin edilmekteydi.<sup>418</sup> Konya Ovası Sulama Projesi, 06. 10. 1913 tarihinde projeyi üstlenen inşaat şirketiyle yapılan işletme sözleşmesiyle 1918 yılına kadar bu şirkete verilmiştir. 5 yıl sonra işletmenin

---

<sup>415</sup> BOA, Y. PRK. HH, 16. RA. 1325, 38/4.

<sup>416</sup> Kızılkaya ve Akay (2014). s. 72 – 73.

<sup>417</sup> Konya kilesi, yaklaşık İstanbul Kilesi'nin 6 katıdır. İstanbul Kilesi, ortalama 25 kilo gelmektedir. Bkz. Pakalın (1993). s. 281; Konya Kilesi için, Issawı (1980). s.230.

<sup>418</sup> Issawı (1980). s. 230.



muamelatı, 19. 05. 1918 tarihinde, imtiyaz sözleşmesi bitmiş ve sulama şebekesi, Türk mühendis ve işçilere bırakılmıştır.<sup>419</sup>

Konya Ovası Sulama Projesinin, Anadolu Demiryolları Şirketi ve onun önderliğinde kurulan yapım şirketiyle birlikte hızlı bir şekilde inşa edildiği anlaşılmaktadır. Sulama projesinin yapımının tamamlanması tarihsel açıdan kritik bir dönemde meydana gelmiştir. I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde tamamlanan projeden savaş dolayısıyla istenildiği gibi faydalanılamayacağı muhakkaktır. İlgili dönem, konumuz dışında kaldığı ve elimizde yeterli veri olmadığı için incelenememiştir.

---

<sup>419</sup> Altuntaş (2000). s.153 – 154.

## Sonuç

II. Abdülhamit döneminde Konya ve kentin yapısal değişimi adlı çalışmamızda, öncelikle Konya'nın tarihi süreçteki yerini tespit etmeye çalıştık. Bundan dolayı kentin eski çağlardan 19. yüzyıla kadar yaşadığı tarihi süreci ana hatlarıyla açıklamaya çalıştık. Konumuz her ne kadar 19. yüzyılın son çeyreğini ve 20. Yüzyılın ilk yıllarını kapsıyorsa da Konya'nın daha önceki yüzyıllarda yaşadığı değişimi ve kentin fiziki dokusunu açıklamayı konu bütünlüğü açısından gerekli gördük. Konya'nın 19. yüzyılın ilk yarısında ve II. Abdülhamit dönemindeki fiziki görüntüsünü 19. yüzyıl boyunca Konya'yı ziyaret eden yabancı seyyahların çalışmalarıyla betimlemeye çalıştık.

Burada dikkatimizi çeken nokta, Konya'nın daha önce Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkenti olduğu dönemde sahip olduğu nüfus ve fiziki imkânlarla, 19. yüzyılın sonlarına değin bile ulaşamadığıdır.

Çalışmamızın önemli noktalarından biri Konya'nın genel karakteristik yapısını eldeki mevcut kaynaklardan yola çıkarak açıklamaya çalıştığımız Konya'nın II. Abdülhamit'in uzun süren iktidarındaki yapısı ve değişime kapı aralayan süreci olmuştur. Bu süreci, kentin ekonomik yapısını belirleyen tarım, sanayi, ticaret gibi unsurlar bakımından açıkladık. 19. yüzyılın sonlarında Konya'da bir kırılma noktası olarak demiryollarının gelişini söyleyebiliriz. Konya kent merkezi, II. Abdülhamit saltanatının ilk 20 yılında birtakım değişiklikleri kendi dinamikleri ile gerçekleştirmişse de kent merkezinde ve kent genelinde değişimin öncüsü ve lokomotifi demiryolları olmuştur.

Demiryolları öncesi Konya'da tarımın daha çok geçimlik ekonomi şeklinde varlığına şahit olmaktayız. Ulaşım imkânlarının yetersizliği ve ulaşımın pahalılığı, Konyalı tarım üreticilerinin bu çeşit bir ekonomik aktiviteyi benimsemesine neden olmuştur. Konya'da incelenen dönem boyunca tarımsal üretimin iklim faktörüne olan bağlılığından dolayı, dalgalanmalar yaşadığı da anlaşılmaktadır. 19. yüzyılda Konya ve çevresi başta 1290 (1873) kuraklığı ve kıtlığı olmak üzere 1303 kuraklığı ve daha sonra da 1898 yılında meydana gelen kuraklıkla karşı karşıya kalmıştır.

Konya'ya Anadolu – Bağdat Demiryolu hattının uzantısı olarak ulaşan Eskişehir – Konya Demiryollarının inşasından önce Konya'da sanayi ürünlerinin daha çok yarı mamul tarım ve hayvansal ürünlerden oluştuğu gözlemlenirken – ki bu üretim tarzı uzun yıllar pek değişmeden kalmıştır - demiryollarının Konya'ya Temmuz 1896

tarihinde ulaşmasıyla birlikte sanayi ürünlerinde farklılıklar baş göstermiş, geleneksel ürünlerin yanında farklı ve ihracata yönelik birtakım sanayi ürünlerinin üretilmeğe başladığı görülmektedir. Bu dönemde gelişen ulaşım teknolojisi sayesinde Konya, ürettiği sanayi ürünlerini hem ülke içi piyasaya sürmüş hem de yurt dışına ihraç edebilmişti. Artan ihracat ve ithalat oranları Konya'nın ekonomik yapısını değiştirmeye başlamış, uzun bir dönem kendisini değişime kapatan kente bir farklılık ve canlılık geldiği söylenebilir.

Alman sermayesi ve Alman tekniği ile Anadolu merkez platosunda ilerleyen tren katarları Konya ve çevresini önemli değişikliklere uğratmıştır. Çalışmamız esas olarak II. Abdülhamit döneminde Konya'yı ele almaktaysa da biz yapısal değişimin demiryolları ile gerçekleştiği tezini de dikkate aldık ve Konya Demiryollarının, Konya ve çevresinden topladığı tahıl ve diğer emtiayı bir müddet Konya İstasyonunda ve ambarlarda beklettikten sonra İstanbul'a ihraç ettiğini tespit ettik. Konya Demiryollarının bu şekilde bir ticaret ağı geliştirmesi sayesinde Osmanlı'nın Anadolu coğrafyasında kısmen de olsa bir piyasa bütünlüğü söz konusudur. Daha önceden Rusya, Romanya ve Bulgaristan gibi ülkelerden deniz yolu ile buğday ithal eden Osmanlı imparatorluğu, Anadolu Demiryollarının Anadolu içlerine doğru uzattığı demiryolu hatları ile merkez platodaki tahıl ve diğer ürünlerini İstanbul'a sevk etmiş ve ülkenin kendi yetiştirdiği tahıl ile beslenmesine vesile olmuştur. Konya tahılının da demiryolu geldikten sonra kuraklığın yaşandığı yıllar hariç (1898 gibi) önemli miktarda, İstanbul'a gönderildiği ve oradan yurt dışına ihraç edildiği anlaşılmaktadır.

Anadolu Demiryolu Şirketi, kendi bünyesinde yer alan Konya Demiryolları aracılığıyla hem kendi demiryolu güzergâhının trafiğini arttırmak hem de rakibi İzmir – Kasaba Demiryolunun uzantısı olan Afyon – Alaşehir Demiryolunun İç Anadolu Bölgesi'ndeki tahılı ve diğer emtiayı İzmir'e sevk etmesine engel olmak için Afyon ve İstanbul gibi kentlere farklı nakliye tarifeleri uygulamış ve ulaşımda ciddi bir rekabet ortamının doğmasına neden olmuştur diyebiliriz.

Anadolu Demiryolları, her ne kadar Anadolu coğrafyasında tarımsal üretimi arttırmış, güvenliği sağlamış ve kentlerin hem fiziki hem de sosyo- kültürel olarak gelişmesine neden olmuşsa da emperyal bir niyetin ürünü olarak Anadolu'da inşa edilmiştir. Bundan dolayıdır ki Demiryollarının yukarıda bahsi geçen farklı uygulamaları yürürlüğe koyması olağandı.

Anadolu Demiryolları bu farklı nakliye tarifleriyle çıkış noktası olarak gördüğü Haydarpaşa Limanı'ndan Almanya'ya önemli miktarda Anadolu tahılı ihraç edebilmiştir. Anadolu Demiryolları Şirketi, bu gaye doğrultusunda Konya Ovası Sulama Projesini de yürürlüğe koymuş ve inşasını kendi bünyesinde oluşturduğu Konya Ovası Sulama Şirketi aracılığıyla 1913 yılında tamamlamıştır.

1913 yılında inşaatı tamamlanan Konya Ovası Sulama Projesi'yle Anadolu Demiryolları Konya Ovası'ndan önemli miktarda tahılı Konya Demiryolları aracılığıyla Haydarpaşa Limanı'na ihraç edebilecekken dünya siyasi konjonktüründe yaşanan siyasi gelişmeler, olayların farklı bir seyir izlemesine neden olmuştur.

1914 yılında başlayan I. Dünya Savaşı, Almanya'nın projelendirip faaliyete geçirdiği Konya Ovası Sulama Projesi'nden istediği gibi yararlanmasını engellemiştir. Konya Demiryolları, sulama projesini gerçekleştirmekle tarımsal üretimi arttırdığı gibi yeni zirai ürünlerin de yetişmesine olanak sağlamak istemiştir. Konya Ovası'nda buğday her ne kadar yoğun olarak yetiştiriliyorsa da arpa gibi diğer tahıl ürünlerinin üretimi sınırlı idi. Sulama projesiyle arpa üretiminin de artacağı ve Alman bira sanayisinin arpa ihtiyacının karşılanabileceği düşünülüyordu. Ancak bu amaçların, I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle hayata geçirilemediği anlaşılmaktadır.

Konya Demiryolları, Konya kent merkezi ile çevresinde sosyal ve kültürel değişiklikler de meydana getirmiştir. Konya Demiryolları inşa edilirken Konya ve çevresine önemli miktarda yabancı işçinin geldiği bilinmektedir. Demiryolu inşaatında çalışan bu işçilerin daha çok Konya İstasyonu ve çevresinde yaşadıklarını görüyoruz. Bu işçilerin tüketim alışkanlıkları da yerli halktan farklıydı. Bu işçilerin sayılarını tespit etmek her ne kadar mümkün olamadıysa da çeşitli kaynaklarda anlaşıldığı kadarıyla bunların kente farklı bir yaşam şeklini getirdikleri ifade edilebilir.

Farklı bir yaşam şeklinin Konya kent merkezine geldiğini demiryolunun 1896 yılından sonraki sürecinde görebiliriz. Konya Demiryolları, kent merkezine ulaştıktan 3 yıl sonra yani 1899 yılında, Konya İstasyonunun yakınlarında otellerin açıldığını ve bunların demiryoluyla gelen çok sayıda yabancı yolcuyu ağırladığı görülmektedir. Otellerin Konya'da inşa edilmeleri ve işletilmeleri kültürel bir dışa açılımı yansıttığı gibi bir nüfus hareketliliğini de beraberinde getirmişti.

Yine bu dönemde Konya'ya çok sayıda yabancı seyyahın geldiği bilinmekle beraber bunların Konya'yı seyahatnamelerde, hatıralarda betimledikleri anlaşılmaktadır.

Konya'ya demiryolları ile birlikte hafif raylı sistemin de geldiği görülmektedir. İnşa edilen tren istasyonunun kent merkezinden uzak olması nedeniyle gelişen hafif raylı sistem, 20. yüzyılın ilk yıllarının Konya'sı için bir simge olma özelliği gösterir. Atlı tramvay olarak bilinen bu hafif raylı sistem, Türbe Önü ile Konya İstasyonu arasında çalışmaktaydı. Yine demiryollarının Konya'ya gelişiyle birlikte gazino ve kahvehane gibi yeni mekânların oluştuğu ve oluşan bu yeni mekânların kent merkezinde sosyal alanları teşkil ettiği söylenebilir. Bu tür yerlerin varlığı, Konya'da geleneksel yapının aşınmaya başladığını göstermesi ve Konyalıların dışarıda daha çok vakit geçirmek istediklerine kanıt oluşturmaktadır.

Konya Demiryolları, Anadolu coğrafyasının diğer mahallerinde inşa edilecek Anadolu – Bağdat Demiryolu hattıyla bir bütünün parçalarını teşkil etmekteydi. Bundan dolayı Konya'dan daha sonra Konya – Ereğli – Bulgurlu hattı uzatılmıştır. Bütün bu girişimler, Osmanlı devletinin hem olası bir savaşta savunma gücünü arttırmış, hem de merkezi otoritenin fiilen taşrada hissedilmesine neden olmuştur. Ayrıca, Konya Demiryolları daha sonraki dönemde özellikle I. Dünya Savaşı'nda da önemli bir rol oynamıştır. Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilen Eskişehir – Konya Demiryolu hattı, Cumhuriyet Türkiye'sinde uzun yıllar faaliyet göstermiştir.

## Ekler listesi

### Sayfa

Ek 1. 20. Yüzyılın Başlarında Konya'dan Bir Görünüm.....	121
EK 2. Konya Hükümet Konağı ve Eski Belediye .....	122
Ek 3. Konya Alaeddin Camii Kartpostalı.....	123
Ek 4. 1940'lı Yıllarda Alaeddin Caddesi .....	124
Ek 5. Konya Sanayi Mektebi.....	125
Ek 6. Atlı Tramvay (Araboğlu Makasında).....	126
Ek 7. Araboğlu Makası.....	127
Ek 8. Konya'da Bir Deve Kervanı.....	128
Ek 9. Konya Buğday Pazarı.....	129
Ek 10. Konya Buğday Pazarı.....	130
Ek 11. Meram Köprüsü.....	131
Ek 12. İstasyon Caddesinin Başı.....	132
Ek 13. Kış Mevsiminde İstasyon Caddesi ve Atlı Tramvay.....	133
Ek 14. Konya İstasyonu.....	134
Ek 15. Konya İstasyonu.....	135
Ek 16. Eskişehir –Konya Demiryolu Hattının Yapım Çalışmaları.....	136
Ek 17. Konya İstasyonu ve Çevresi.....	137
Ek 18. 1896 Yılı İtibariyle Anadolu Demiryolu Hatlarının Durumu (Konya'ya Ulaşan Anadolu Demiryolu Hattı).....	138
Ek 19. İstanbul Fransız Ticaret Odası Aylık Dergisi'nin 31 Ocak 1906 Tarihli Sayısı.....	139
Ek 20. İstanbul Ticaret Odası Aylık Dergisi'nin 31 Ocak 1906 Tarihli Konya'dan Mektup İsimli Bölümü.....	140

**Ek 1. 20. Yüzyılın Başlarında Konya'dan Bir Görünüm**



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 26.

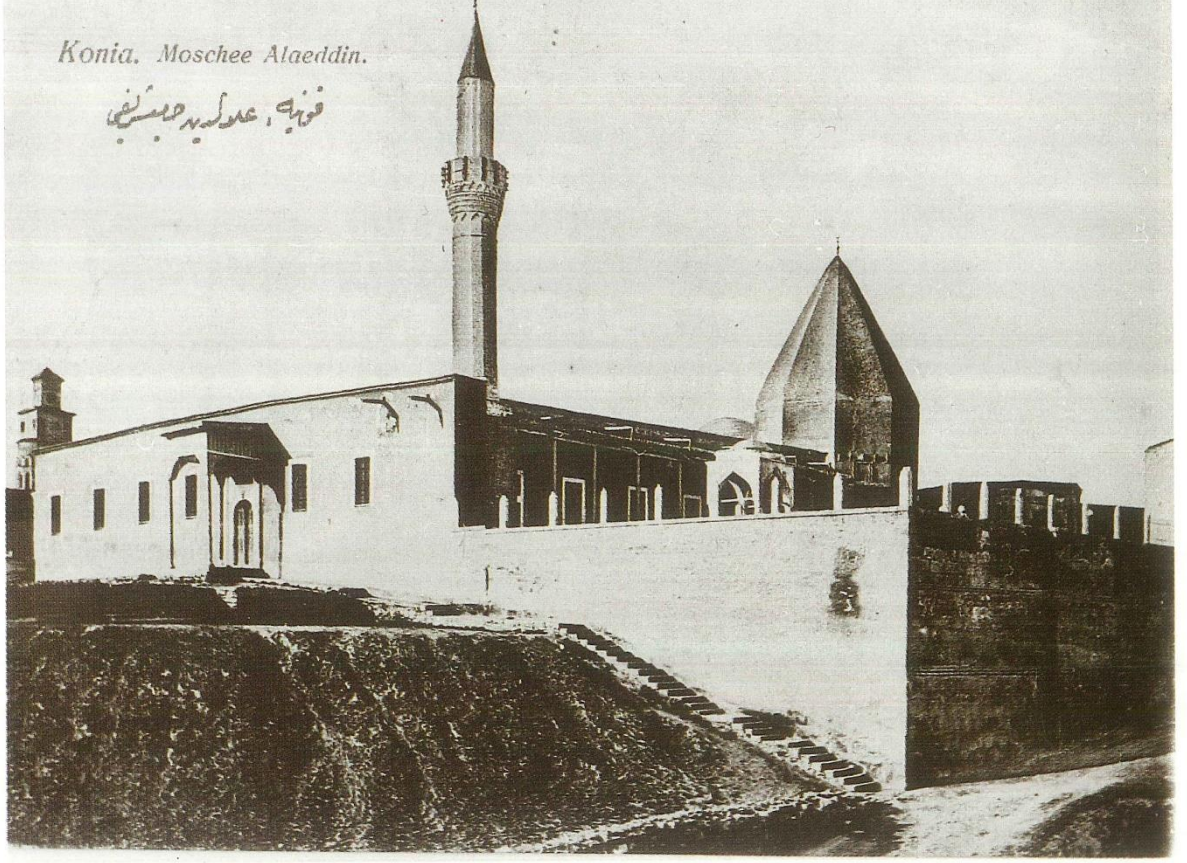
## Ek 2. Konya Hükümet Konağı ve Eski Belediye



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 29.



**Ek 3. Konya Alaeddin Camii Kartpostalı**



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 47.

#### Ek 4. 1940'lı Yıllarda Alaeddin Caddesi



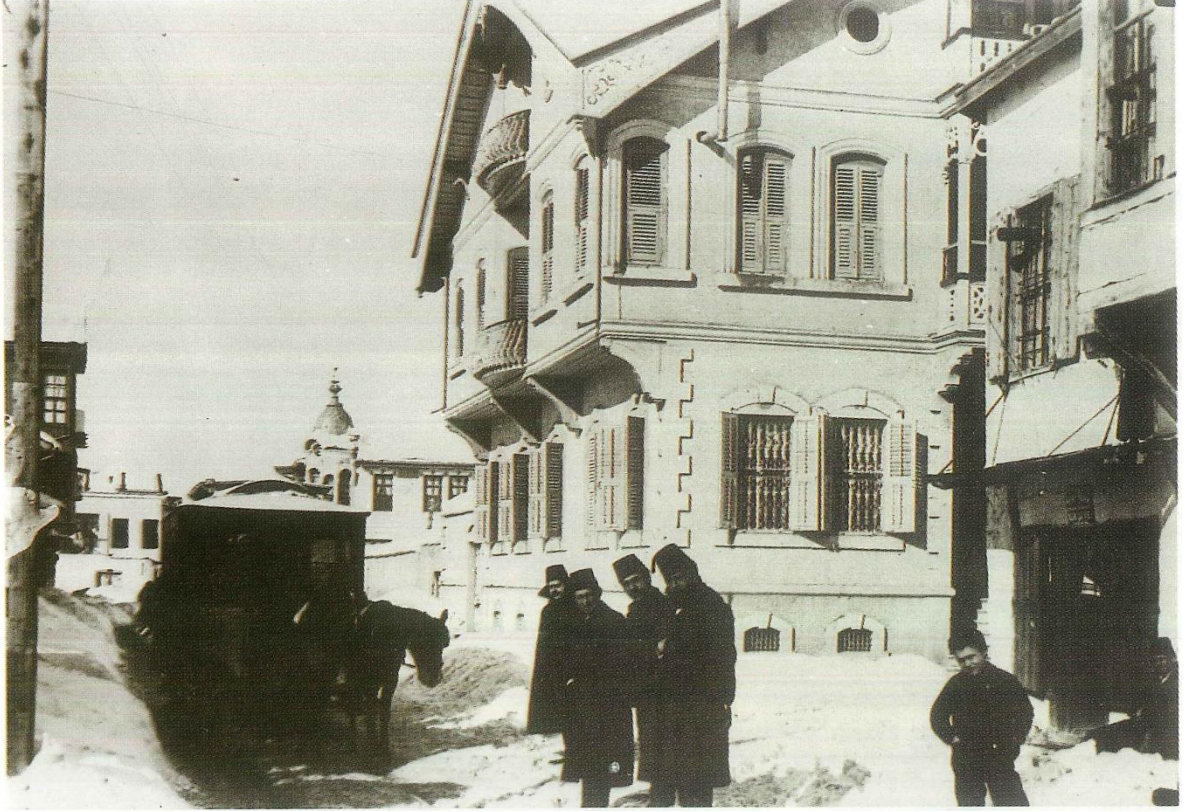
**Kaynak:** Karpuz, 1998: 86.

## Ek 5. Konya Sanayi Mektebi



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 80.

**Ek 6. Atlı Tramvay (Araboğlu Makasında)**



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 93.

## Ek 7. Araboğlu Makası



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 98.

## Ek 8. Konya'da Bir Deve Kervanı



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 99.

## Ek 9. Konya Buğday Pazarı



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 100.

## Ek 10. Konya Buğday Pazarı



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 101.



## Ek 11. Meram Köprüsü



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 119.

## Ek 12. İstasyon Caddesinin Başı



**Kaynak:** Karpuz, 1998: 134.

### Ek 13. Kış Mevsiminde İstasyon Caddesi ve Atlı Tramvay



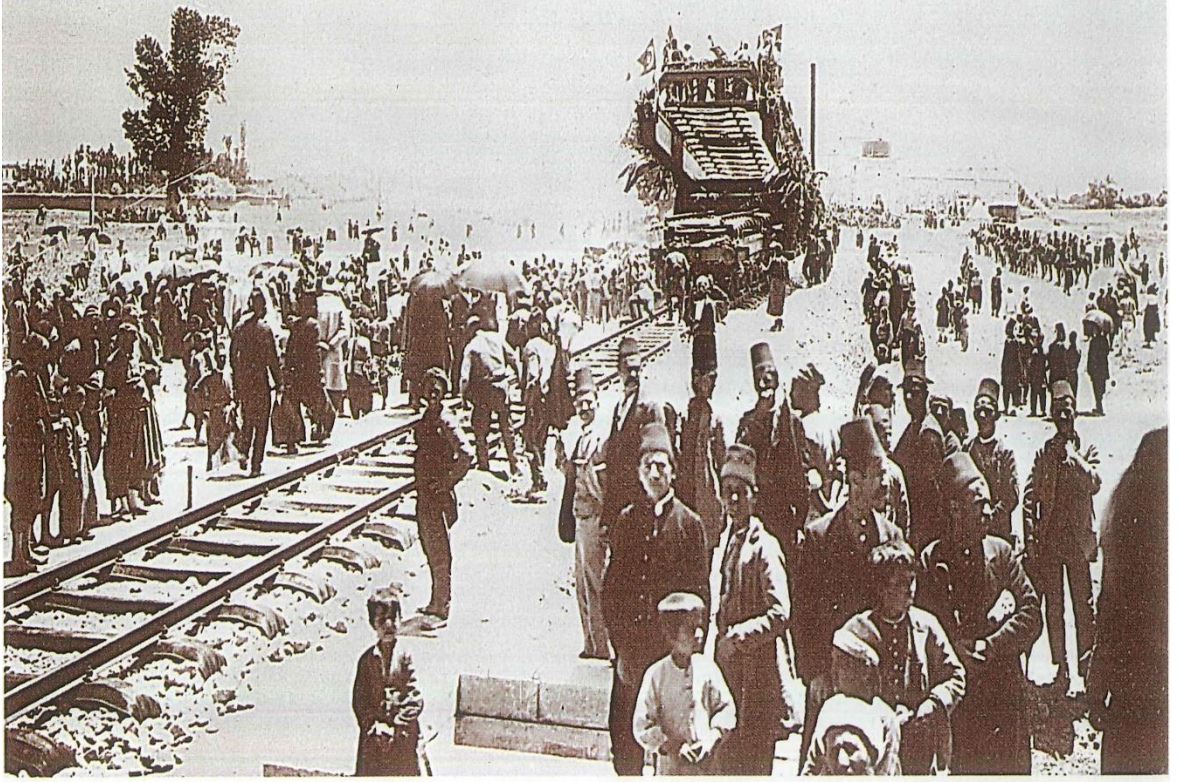
**Kaynak:** Karpuz, 1998: 135.

## Ek 14. Konya İstasyonu



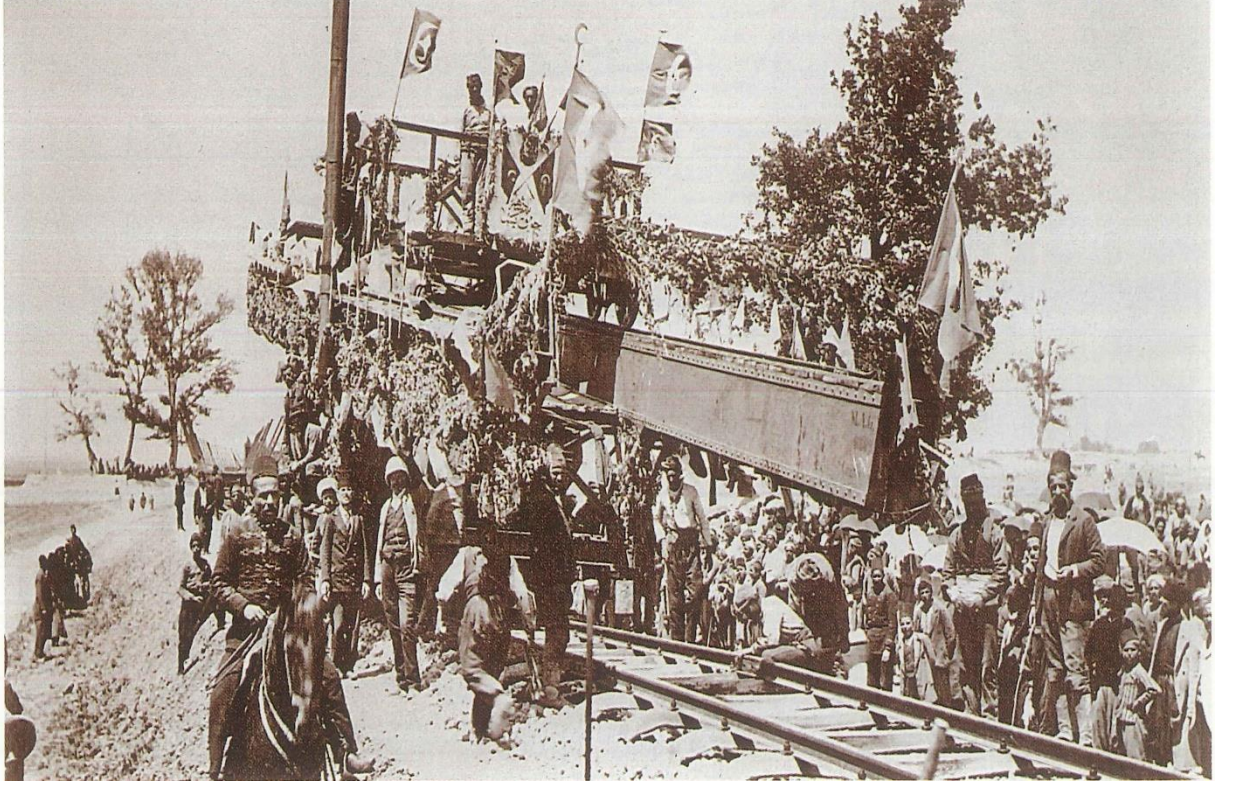
**Kaynak:** Karpuz, 1998: 159.

## Ek. 15. Konya İstasyonu



**Kaynak:** Özyüksel, 2013: 89.

**Ek 16. Eskişehir – Konya Demiryolu Hattının Yapım Çalışmaları**



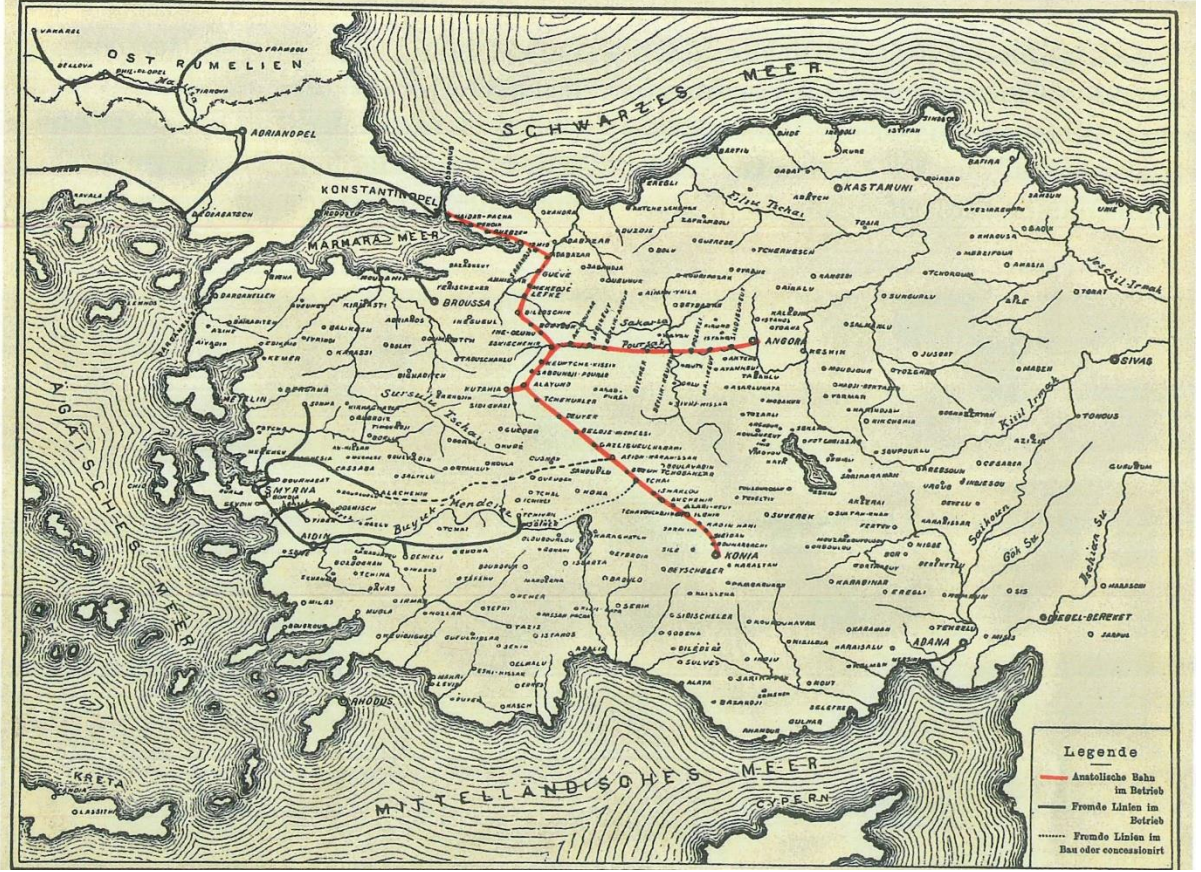
**Kaynak:** Özyüksel, 2013: 89.

## Ek 17. Konya İstasyonu ve Çevresi



**Kaynak:** Özyüksel, 2013: 90.

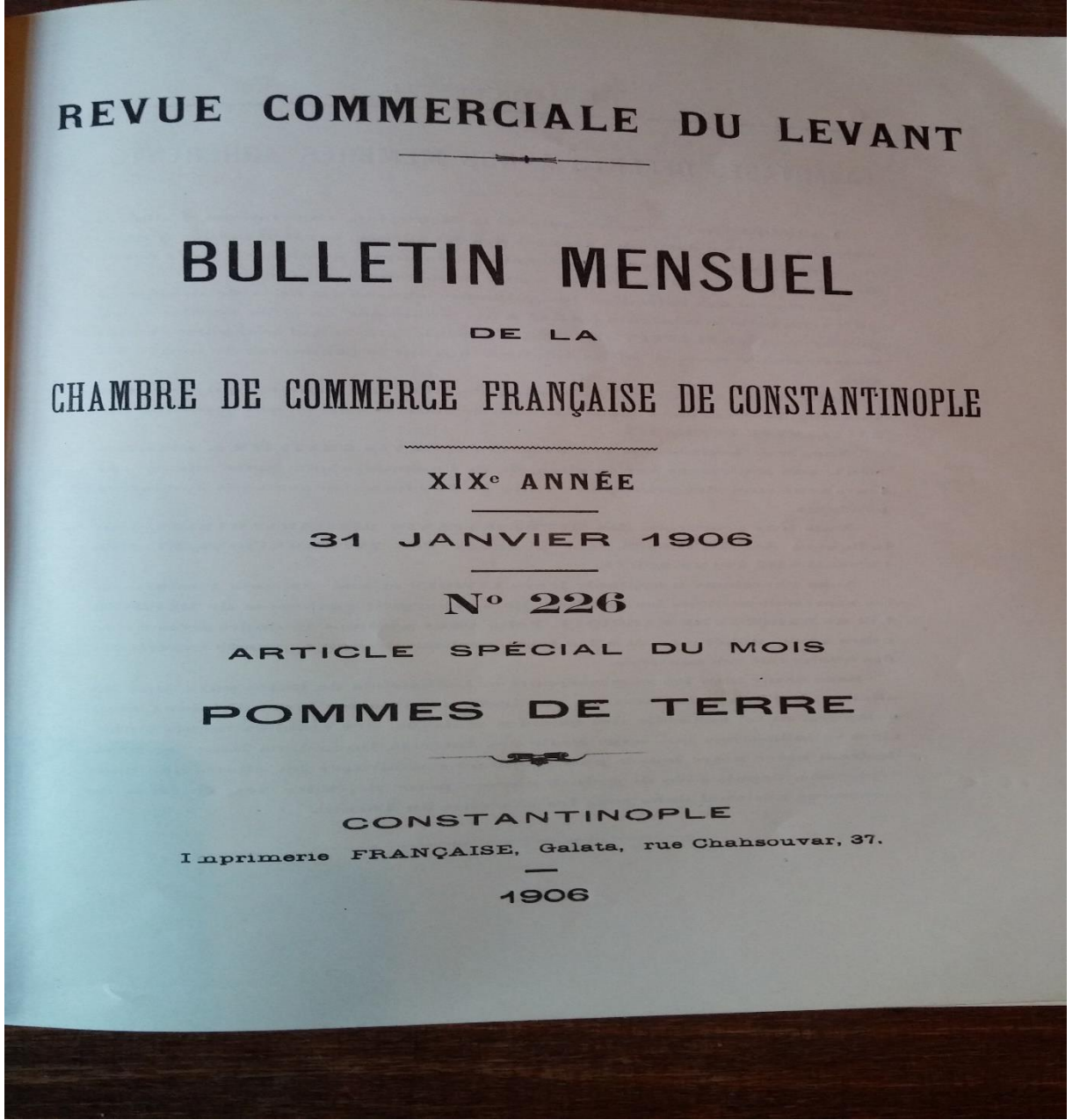
**Ek 18. 1896 Yılı İtibariyle Anadolu Demiryolu Hatlarının Durumu (Konya'ya Ulaşan Anadolu Demiryolu Hattı)**



Kaynak: Özyüksel, 2013: 90.

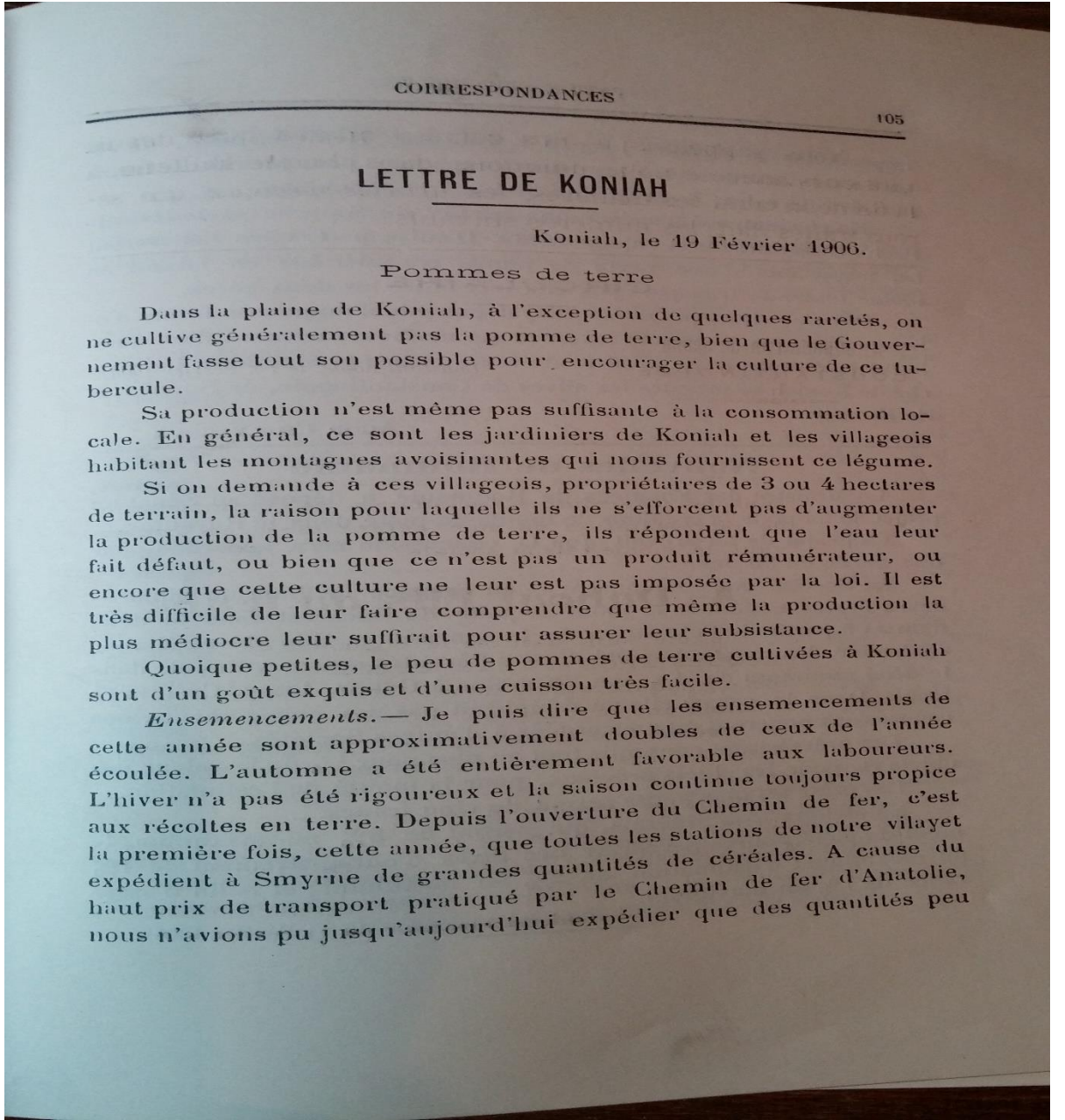


Ek 19. İstanbul Fransız Ticaret Odası Aylık Dergisi'nin 31 Ocak 1906 Tarihli  
Sayısı



**Kaynak:** İstanbul Fransız Ticaret Odası Aylık Dergisi ( 31 Ocak 1906).

Ek 20. İstanbul Ticaret Odası Aylık Dergisi'nin 31 Ocak 1906 Tarihli Konya'dan  
Mektup İsimli Bölümü



**Kaynak:** İstanbul Fransız Ticaret Odası Aylık Dergisi ( 31 Ocak 1906)

## Kaynakça

### Arşiv Belgeleri

<u>Fon</u>	<u>Tarih</u>	<u>Dosya / Gömlek</u>
BOA. BEO. 07. S.1325,	3018/	226281
BOA. BEO. 16.S.1320,	1853/	138927
BOA. BEO. 11. Ş. 1325,	3149/236127	
BOA. BEO. 30. RA. 1324,	2813/210940	
BOA. BEO. 16.C. 1325,	3110/	233206
BOA. BEO. 16. S.1320,	1853/	138927
BOA. BEO. 16.B. 1325,	3131/	234768
BOA. BEO. 28. M. 1321,	2055/	154079
BOA. BEO. 16. RA.1325,	3043/	228179
BOA. BEO. 10. ZA. 1321,	2263/	169725
BOA. BEO. 10. Ş. 1325,	3148/	236085
BOA. BEO. 14. L. 1325,	3188 /	239035
BOA. DH. İD.05. Z. 1328,	50 -1/	21
BOA. DH. İD. 8.B. 1329,	6/	17
BOA DH. MKT. 21.R.1319,	2519/	103
BOA. İ.HUS. 24. CA. 1312,	31/	131
BOA. MF. MKT. 21. C. 1319,	583 /	35
BOA. ŞD. 24. Ş. 1317,	1740/5	
BOA. Y.A. RES. 29. M. 1326,	153/	109
BOA. Y.A. RES. 29.C. 1310,	62/53	
BOA. Y.PRK. EŞA. 06. B. 1310,	16 /	82
BOA. Y.PRK. HH. 16. RA. 1325,	38 /4	
BOA. Y.PRK. TNF. 10.L. 1319,	7/	19
BOA. Y.PRK. TNF. 29. Z. 1312,	4/	28
BOA. Y.PRK. TNF. 26. ZA. 1313,	4/43	
BOA. Y.PRK. TNF. 27.Ş. 1315,	5/73	
BOA. Y.PRK. TNF. 29. Z. 1315,	5 /	85

BOA. Y.PRK. UM. 07. RA.1315, 39/64

BOA. Y.PRK. UM. 21. Ş.1317, 49/30

BOA. Y.PRK. UM. 09.ZA. 1318, 53/37

## **Sürelî Yayınlar: Salnameler, Gazete ve Dergiler**

### **Salnameler**

Konya Vilâyet Salnamesi H. 1293.

Konya Vilâyet Salnamesi H. 1294.

Konya Vilâyet Salnamesi H. 1295.

Konya Vilâyet Salnamesi H. 1298.

Konya Vilâyet Salnamesi H. 1301.

Konya Vilâyet Salnamesi H. 1309.

Konya Vilâyet Salnamesi H. 1310.

Konya Vilâyet Salnamesi H. 1314.

Konya Vilâyet Salnamesi H. 1317.

Konya Vilâyet Salnamesi R. 1322.

### **Gazeteler**

Le Journal De La Chambre De Commerce De Constantinople (22 Nisan 1899). Sayı:  
746.

Le Journal De La Chambre De Commerce De Constantinople (2 Kasım 1901).  
Sayı:878.

Le Journal De La Chambre De Commerce De Constantinople (7 Aralık 1901). Sayı:  
883.

Le Journal De La Chambre De Commerce De Constantinople (28 Mart 1903). Sayı:  
951.

## Dergiler

( 31 Temmuz 1904). Lettre De Koniah. *Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople* s. 167 – 168.

( 31 Temmuz 1905). Lettre De Koniah. *Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople* s. 308 – 312.

( 31 Ocak 1906). Lettre De Koniah. *Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople* s. 105 – 106.

( 31 Temmuz 1906). Lettre De Koniah. *Commerciale Du Levant Bulletin Mensuel De La Chambre De Commerce Française De Constantinople* s. 165 – 168.

## Kitap ve Ansiklopediler

- Albek, S. (1991). *Dorylaion'dan Eskişehir'e*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırmalar Çalışmaları Vakfı Yayınları.
- Arabacı, C. (1999). *Geçmişten günümüze Konya Ticaret Odası*. Konya: Konya Ticaret Odası Yayınları.
- Aytekin, H. (1994). *İz bırakan 100 ünlü Konya valisi*. Konya: Ülkü Basımevi.
- Aytekin, H. (2003). *Tarihi Konya rehberi 2003'ten kuruluşuna Konya Belediye Başkanları*. Konya: Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Bahar, H. vd.(1996). *Eski çağ Konya araştırmaları I*. İstanbul: Yayınevi yok.
- Barkan, Ö. L. (1970). Research on the Ottoman fiscal surveys. *Studies in the economic history of the Middle East* (Ed: M.A. Cook).
- Baykal, B.S. (1935). *Das Bagdad –Bahn – Problem: 1890 – 1903*. Freiburg: Druck von Rudolf Goldschlag.
- Baykara, T. (1985). *Türkiye Selçukluları devrinde Konya*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Baykara, T. (2002). Konya. *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. C. 26, Ankara.
- Bildirici, M. (1994). *Tarihi su yapıları Konya, Karaman, Niğde, Aksaray, Yalvaç, Side, Mut, Silifke*. Ankara: DSİ Yayınları.
- Biren, M. T. (1993). “Bir devlet adamının” Mehmet Tevfik Bey'in (Biren) II. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke devri hatıraları I. (Yay. Haz: F. R. Hürmen). İstanbul: Arma Yayınları.
- Blaisdell, D.C. (2008). *Dünyân-ı Umumiyye Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa mali denetimi*. (Çev: A. İ. Dalgıç). İstanbul: Nesnel Yayınları.
- Boyacıoğlu, R. (2001). *Karamanoğulları Tarihi*. Sivas: Yayınevi yok.
- Cuinet, V. (1892). *La Turquie d'Asie*. Paris.

- Çolak, F. (2014). *Almanların Konya ve çevresindeki faaliyetleri (19. Yüzyılın sonu – 20. Yüzyılın başı)*. Konya: Çizgi Kitabevi.
- Darkot, B. (1997). Konya. *İslâm Ansiklopedisi*. C.26, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Yayınları.
- Davis, E.J. (1879). *Life in Asiatic Turkey. A journal of the travel in Cilicia, Padias and Trach(ea), Isauria and parts of Lycaonia and Cappadocia*. Londra.
- Doktor, N.( 2009). *Türkiye'nin sıhhi-i – ictimai coğrafyası Konya Vilâyeti*. (Yay. Haz: M. Karayaman). Konya: Çizgi Kitabevi.
- Earle, E.M. (1924). *Turkey, The Great Powers and The Bagdad Railway*. New York: The macmillan company.
- Earle, E.M. (1972). *Bağdat Demiryolu savaşı*.(Çev: K. Yargıcı). İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Efendi, P. (1977). *Türkiye'nin mali tutsaklığı*. (Çev: M. Sencer). İstanbul: May Yayınları.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi şartları hakkında bir tetkik*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Ergenç, Ö. (2012). *XVI. yüzyılda Ankara ve Konya*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Ergin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Erol, M. (Tarihsiz). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Amerika Birleşik Devletleriyle yaptığı ticaret antlaşmaları*. Konya.
- Gavriyel, A. (H. 1327). *Anadolu demiryolu ve Bağdat demiryolu şirket-i Osmaniyesi idaresinin içyüzü*. Dersaadet: Mahmut Bey Matbaası.
- Güran, T. (1997). *Osmanlı Devleti'nin ilk istatistik yıllığı 1897*. C.5, Ankara: T.C Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları.
- Güran, T. (1998). *19. yüzyıl Osmanlı tarımı*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Gürel, Z. (2011). *Kurtuluş Savaşı'nda demiryolculuk*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Hasluck, F.W. (1929). *Christianity and Islam under the sultans*. Vol.II, (Ed: M.M.Hasluck). Oxford: At the Calerenden Press.



- Horvath, B. (1997). *Anadolu 1913*. (Çev: T. Demirkan). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Huart, M.C. (1978). *Mevleviler beldesi Konya*. (Çev: N. Uzel). İstanbul: Tercüman Yayınları.
- Imbert, P. (Tarihsiz). *Osmanlı İmparatorluğu'nda yenileşme hareketleri*. İstanbul: Ergin Yayıncılık.
- Issawi, C. (1980). *The economic history of Turkey 1800 – 1914*. Chicago: The University of Chicago.
- Kafesoğlu, İ.(1992). *Selçuklu tarihi*. İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Kahraman, S. A. ve Dağlı, Y. (2006). *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Konya- Kayseri – Antakya – Şam – Urfa – Maraş – Sivas – Gazze- Sofya – Edirne*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Karal, E. Z. (2011). *Osmanlı tarihi*. C. 5, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Karkar, Y. N.(1972). *Railway development in the Ottoman Empire 1856 – 1914*. New York: Vontage Press.
- Karpat, K. H. (2003). *Osmanlı Nüfusu (1830 – 1914) demografik ve sosyal özellikleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Karpuz, H. (1998). *Fotoğraflarla geçmişte Konya*. İstanbul: Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Kasaba, R. (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*. (Çev: K. Emiroğlu). İstanbul: Belge Yayınları.
- Kaymaz, N. (1970). *Pervana Mu'inü'd-din Süleyman*. Ankara: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınları.
- Kazgan, H. (1999). *Osmanlı'dan cumhuriyet'e şirketleşme*. İstanbul: Creative Yayıncılık.
- Kıray, M. B. (1972). *Örgütlemeyen kent İzmir'de iş hayatının yapısı ve yerleşme düzeni*. Ankara: Sosyal Bilimler Derneği Yayınları.
- Kırmızı, A. (2014). *Avlonyalı Ferit Paşa bir ömür devlet*. İstanbul: Klasik Yayınları.

- Kızılkaya, O. ve Akay, T. (2014). *II. Abdülhamit'in tarımsal kalkınma hamlesi (Konya Ovası Sulama Projesi)*. Ankara: Sonçağ Yayınları.
- Kinneir, J.M. (1818). *Journey through Asia Minor, Armenia and Koordistan in the years 1813 and 1814*. Londra.
- Kocabaş, S.(1988). *Tarihte Türkler ve Almanlar*. İstanbul: Vatan Yayınları.
- Konyalı, İ. H.(1964). *Abideleri ve Kitabeleri ile Konya tarihi*. Konya: Yeni Kitap Basımevi.
- Kurmuş, O. (1974). *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi*. İstanbul: Bilim Yayınları.
- Laborde, L. D. (1838). *Voyage de l'Asie Mineure*. Paris.
- Moltke'nin Türkiye Mektupları*. (1969). (Çev: H. Örs). İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Noviçev, A. D. (1970). *Osmanlı İmparatorluğu'nun yarı sömürgeleşmesi*. Ankara: Onur Yayınları.
- Odabaşı. A.S. (1998). *20. yüzyıl başlarında Konya'nın görünümü*. Konya: Konya Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları.
- Ortaylı, İ. (2006). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu*. İstanbul: Alkım Yayınevi.
- Önder, M. (1971). *Mevlana şehri Konya*. Ankara: Konya Turizm Derneği Yayınları.
- Önder, M. (1989). *Anadolu Kentleri*. Milliyet Yayınları.
- Önsoy, R. (1982). *Türk – Alman iktisadi Münasebetleri (1871 – 1914)*. İstanbul: Enderun Kitabevi.
- Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı – Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba Yayınları.
- Özyüksel, M. (2013). *Osmanlı İmparatorluğu'nda nüfuz mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Pakalın, M. Z.(1993). *Osmanlı tarih deyimleri ve terimleri sözlüğü*. C.2, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Pamuk, Ş. (1984). *Osmanlı ekonomisi ve Dünya kapitalizmi (1820 – 1913)*. Ankara: Yurt Yayınevi.

- Pamuk, Ş. ve Toprak, Z. (1988). *Türkiye’de tarımsal yapılar*. Ankara: Yurt Yayınevi.
- Pamuk, Ş. (1995). *19. yüzyılda Osmanlı dış ticareti*. C. 1, Ankara: T.C Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü.
- Ramber, L. (Tarihsiz). *Gizli notlar*. (Bas. Haz: A. Bonoğlu). Tercüman.
- Ramsay, W.M. (1907). *The cities of St. Paul their influence on his life and thought*. Oxford.
- Ramsay, W. M. (1961). *Anadolu’nun tarihi coğrafyası*. (Çev: M. Pektaş). İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- Rathmann, L. (1982). *Berlin – Bağdat Alman emperyalizminin Türkiye’ye girişi*. (Haz: R. Zarakolu). İstanbul: Belge Yayınları.
- Sarre, F. (1989). *Konya köşkü*. (Çev: Ş. Uzluk). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Sarre, F. (1998). *Küçük Asya seyahati 1895 yazı*. (Çev: D. Çolakoğlu). İstanbul: Pera Yayıncılık.
- Sultan Abdülhamit (1987). *Siyasi hatıratım*. İstanbul: Dergâh Yayınları.
- Sümer, F. (2001). Karamanoğulları. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. C.24, İstanbul: İSAM.
- Şikâri, (1946). *Karamanoğulları tarihi*. (Der: M. M. Koman). Konya: Yeni Kitap Basımevi.
- Tabakoğlu, A. (1998). *Türk iktisat tarihi*. İstanbul: Dergâh Yayınları.
- Tchihatcheff, P. (1867). *Asie Mineure*. Paris.
- Texier, C. (2002). Küçük Asya, coğrafyası, tarihi ve arkeolojisi. C.3, (Çev: A. Suat, Yay. Haz: K. Y. Koprman, M. Yıldız). Ankara: Enformasyon ve Doküasyon Hizmetleri Vakfı.
- Tuncel, M. (1981). Tarih boyunca Türkiye’de kent kuruluşları. *Doğumunun 100. Yılında Atatürk’e armağan*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Turan, O. (1993). *Selçuklular zamanında Konya*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- Tuş, M. (2007). *Sosyal ve ekonomik açıdan Konya*. Konya: Tablet Yayınları.
- Ubucını, M.A. (Tarihsiz). *Türkiye 1850 maliye – ordu- millet*. (Çev: C. Karaağaçlı). İstanbul.
- Uzunçarşılı, İ.H. (1998). *Osmanlı tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.

- Velay, A.D. (1978). *Türkiye maliye tarihi*. Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı.
- Yılmaz, Ö.F. (2010). *Osmanlı'nın Konya Ovası sulama projesi*. İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Yurt Ansiklopedisi*. (1983). Konya. C.7, İstanbul: Anadolu Yayıncılık.
- Quataert, D. (1987). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa iktisadi yayılımı ve direniş (1881 – 1908)*. (Çev: S. Tekay). Ankara: Yurt Yayınları.
- Quataert, D. (1999). *Sanayi Devrimi çağında Osmanlı imalat sektörü*. (Çev: T. Güney). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Quataert, D. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu 1700 – 1922*. (Çev: A. Berktaş). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Quataert, D. (2008). *Anadolu'da Osmanlı reformu ve tarım 1876 – 1908*. (Çev: N. Ö. Gündoğan, A. Z. Gündoğan). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

## Tezler

- Arabacı, C. (1996). *1900 – 1924 yılları arası Konya medreseleri*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Atalay, A. (2010). *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Konya'da şirketleşme ve milli bankacılık faaliyetleri*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Bayar, Y. (2013). *1873 – 1875 Orta Anadolu kıtlığı*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi.
- Büyüksarıkulak, T. (1988). *II. Abdülhamid dönemi salnamelerine göre Konya vilayeti merkez sancağının iktisadi durumu*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Efe, A. (1998). *Eskişehir Demiryolu*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Gündüz, S. (2008). *Hakem Gazetesine Göre II. Meşrutiyet Başlarında Konya*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Kış, S. (2004). *Kavalalı Mehmed Ali Paşa hadisesinde Konya Muharebesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Küçükdağ, Y. (1989). *Lale Devri'nde Konya*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Oğuzoğlu, Y. (1980). *17. yüzyılın ikinci yarısında Konya şehir müesseseleri ve sosyo – ekonomik yapısı üzerinde araştırma*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi.
- Özgökmen, A. (1996). *Konya Şer'iyye Sicilleri ışığında Müslim – Gayr-i Müslim münasebetleri (1700 – 1800)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Sarıçelik, K. (2009). *Osmanlı devri Konyası'nda modern eğitim – öğretim (1869 – 1919)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.

## Makale ve Bildiriler

- Akyıldız, A. (1992). Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği). *Yeni Toplum*, 1, 114 – 121.
- Albayrak, M. (1995). Osmanlı – Alman ilişkilerinin gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun yapımı. *OTAM*, 6, 1 – 38.
- Altuntaş, A. (2001). Konya – Çumra Ovası'nın sulanmasının tarihçesi ve Kuru Kafa Mehmed Efendi. *I. Uluslar Arası Çatalhöyük'ten Günümüze Çumra Kongresi*. (Ed: H. Karpuz, A. Baş, R. Duran). Çumra: Çumra Belediyesi Yayınları, 149 – 160.
- Bildirici, M. (2001). Konya Ovası sulaması. *I. Uluslar Arası Çatalhöyük'ten Günümüze Çumra Kongresi*. (Ed: H. Karpuz, A. Baş, R. Duran). Çumra: Çumra Belediyesi Yayınları, s. 161 – 168.
- Dalkılıç, B. (2003). Luı Ramber'in "Gizli Notlar"ında Konya. *Yeni İpek Yolu Dergisi Konya Kitabı VI Özel Sayısı*. (Ed: C. Arabacı). Konya: Konya Ticaret Odası Yayınları, 39 – 51.
- Efe, A. (1998a). Eskişehir'de 1893 kolera salgını. *Tarihte Eskişehir Sempozyumu I*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 261 – 274.
- Efe, A. (2005). Almanya'ya verilen ikinci demiryolu imtiyazı: Hububat hattı. *OTAM*, 18, 95 – 117.
- Erdoğan, M. A. (1992). Karaman Vilayetinin idari taksimatı. *Osmanlı Araştırmaları*, 12, 425 – 430.
- Gökmen, M.A. H. (2014). Mevlana Celaleddin-i Rumi'nin Selçuklu sultanları ile ilişkileri. *S.Ü. Türkiyat Araştırmalar Dergisi*, 36, 115 – 131.
- Hertner, P. (2008). The Balkan Railways, international capital and banking from the end of the nineteenth century until the outbreak of the first World War. Finance and modernization: *A Transnational and Transcontinental Perspective For the Nineteenth and twentieth Centuries*. (Ed: G.D. Feldman and P. Hertner).
- Kaynak, M. (1984). Osmanlı demiryollarına bir bakış. *Yapıt Toplumsal Araştırmalar Dergisi*, 5, 66 – 84.

- Küçükdağ, Y. ve Arabacı, C. (2002). Konya Vilayeti 1915 yılı bütçesi. *Yeni İpek Yolu Dergisi Konya Kitabı IV Özel Sayısı*. (Ed: Y.Küçükdağ). Konya: Konya Ticaret Odası Yayınları, 19 – 32.
- Money, R.I. (1919). The irrigation of the Konia Plain. *The Geographical Journal*, 54, 298 – 303.
- Muşmal, H. (2007). 1901 yılında Konya’da açılan halı ve kilim sergisi ve 1899 tarihli sergi talimatnamesi. *I. Uluslararası Türk El Sanatları Kongresi Bildirileri*,(Ed: A. Aytaç). Konya: S.Ü. Selçuklu Araştırmaları Merkezi Başkanlığı Yayınları, s. 241 – 250.
- Muşmal, H. (2007a). Konya Vilayeti’nin ıslahı ve imarı hakkında 9 Eylül 1880 tarihli bir layiha. *S.Ü. Fen – Edebiyat Fakültesi Edebiyat Dergisi*, 17, 119 – 134.
- Muşmal, H. (2015). Konya Ovası sulama projesi fikrinin ortaya çıkışı ve projeye ilgili ilk çalışmalar. *The Journal of Academic Social Science Studies*, 33, 11 – 28.
- Ortaylı, İ. (2000). 19.yüzyıl Ankara’sına demiryolunun gelişi ve bölgedeki üretim eylemlerinin değişimi. *Osmanlı İmparatorluğu’nda iktisadi ve sosyal değişim makaleler I*. (Ed: İ. Ortaylı). Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 109 – 120.
- Ortaylı, İ. (2000a). Devenin taşıma maliyeti eğrisi üzerine bir deneme. *Osmanlı İmparatorluğu’nda iktisadi ve sosyal değişim makaleler I*. (Ed: İ. Ortaylı). Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 95 – 104.
- Rothstein, M. (1960). America in the international rivalry for the British wheat market 1860 – 1914. *The Mississippi Valley Historical Review*, 47, 401 – 418.
- Semiz, Y. ve Kuş, R. (2002). Konya sanayi mektebi. *Yeni İpek Yolu Dergisi Konya Kitabı V Özel Sayısı*. (Ed: Y.Küçükdağ). Konya: Konya Ticaret Odası Yayınları, 103 – 142.
- Shaw, S.J. (1980). Ottoman population movement during the last years of the empire, 1854 – 1914 : Some preliminary remarks. *The Journal of Ottoman Studies I*, 191 – 205.
- Ünver, S. (1967). Yetmiş yıl önce Konya. *Bellekten*, 31, 201 – 220.
- Yeniterzi, E. (2001). Tanzimattan Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar Konyalı şair ve yazarlar. *S.Ü. Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 10, 77 – 159.

Yılmaz, M. (1998). Konya ve havalisinde 1303 (1887) kıtlığı ve alınan bazı tedbirler. *Yeni İpek Yolu Dergisi Konya Kitabı I Özel Sayısı*. (Ed: Y.Küçükdağ). Konya: Konya Ticaret Odası Yayınları, 135 – 146.



