

# BİR OSMANLI AYDINININ TAŞRAYA BAKIŞI: AHMET İHSAN'IN SEYAHAT YAZILARINDA İÇ ORYANTALİZM

Veysel ÖZTÜRK\*

**Öz:** On dokuzuncu yüzyıl sonunda Osmanlı yazın ve matbuat kültüründe seyahat yazıları büyük bir artış gösterir. Bu yazılar asır sonundaki teknolojik gelişmelerin Osmanlı başkenti ile Anadolu arasındaki iletişim ve ilişkileri nasıl yeniden şekillendirdiğini izlemek için benzersiz bir imkân sağlar. Dönemin seyahat yazınının en önemli yazarlarından birisi, Servet-i Fünûn'un imtiyaz sahibi ve müdürü Ahmet İhsan'dır. Onun 1892-1896 arasında yeni açılan demiryolu hatları boyunca çıktığı üç seyahatin ardından kaleme aldığı yazılarında hem maddi hem zihinsel bakımdan modernite belirleyici bir rol oynar. Bir seyahatin gerçekçi bir kaydı olmaktan çok tıpkı otobiyografi ve hatırat gibi bir "ben anlatısı" olarak seyahat yazını, öznel bir tecrübenin temsilidir. Nitekim, Ahmet İhsan'ın taşraya bakışı aracısız tezahür etmez; bu bakış, seyahati kolaylaştırarak seyahat yazınındaki artışa da neden olan demiryolu ve fotoğraf gibi teknolojilerin aracılığıyla ve onların etkileriyle şekillenir. Yazılarında anlatmaya değer gördüğü şeyler ve bunları anlatırken kullandığı üslup, Osmanlı idari yapısının merkezîyetçiliğinin Osmanlı aydınının zihninde ne denli büyük bir karşılık bulduğunu gösterir. Yerel gündelik hayatın önüne çıkan kimi manzaraları karşısında Ahmet İhsan'ın olanı olduğu gibi anlamak yerine, onu düzene sokucu bakışı devrededir. Bu haliyle Ahmet İhsan'ın Anadolu taşrasını alımlayış ve temsili, Oryantalist bir nitelik arz eder. Değişen dünyanın farkında olan okumuş sınıftan bir mensubu olarak Ahmet İhsan, Anadolu'ya modern dünyanın imkânları içerisinden bakarken her fırsatta imparatorluk taşrasını Batı taşrası ile kıyaslar. Anadolu coğrafyası ve insanını Batı'nın Doğu algısını ödünç alarak aktarır. Bu makale, Ahmet İhsan'ın üç seyahat yazısını İstanbul aydınının taşra ile karşılaşması bağlamında ele alarak yazarın özellikle Oryantalist bakışının taşrayı alımlayış ve temsiliğini nasıl şekillendirdiğine odaklanıyor.

**Anahtar Kelimeler:** Ahmet İhsan, Servet-i Fünûn, seyahat yazını, iç Oryantalizm, demiryolu, fotoğraf.

## *How an Ottoman Intellectual Views the Countryside: Internal Orientalism in Ahmet İhsan's Travel Writings*

**Abstract:** At the end of the nineteenth century, Ottoman literary and print culture witnessed a surge in travel writing. These writings provide a unique opportunity to trace how technological developments at the end of the century reshaped communication and relations between the Ottoman capital and Anatolia. One of the most significant travel writers of the period was Ahmet İhsan, the publisher and manager of Servet-i Fünûn. In his three travel writings, published after his journeys along the newly opened railway lines in Anatolia

\* Dr. Öğr. Üyesi. Boğaziçi Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, İstanbul/TÜRKİYE. E-posta: veysel.ozturk@bogazici.edu.tr, ORCID: 0000-0003-0783-3235

Makalenin Geliş Tarihi: 20.01.2024 - Makalenin Kabul Tarihi: 15.05.2024

between 1892 and 1896, modernity plays a decisive role both materially and intellectually. Rather than being a realistic record of a journey, travel writing, like autobiography and memoir, is a representation of a subjective experience. Indeed, Ahmet İhsan's view of the provinces is not unmediated; it is shaped by and through the effects of technologies such as the railway and photography, which eased travel and led to the rise of travel writing. The subjects he selects for narration in his writings and the style in which he describes them demonstrate the extent to which the centralism of the Ottoman administrative structure was reflected in the minds of Ottoman intellectuals. When Ahmet İhsan encounters some of the sights of local life, he does not recount them in their original form, but rather his regulatory view is at work. This results in the reception and representation of the Anatolian landscape with Orientalist tendencies. As a member of the educated class who is aware of the changing world, Ahmet İhsan frequently compares the provinces of the empire with those of the West, while looking at Anatolia through the possibilities of the modern world. He conveys Anatolian geography and people by borrowing the Western perception of the East. This article examines the manner in which the Orientalist gaze influences the reception and representation of the upcountry in the Istanbul intellectual's encounter with the Anatolian countryside, as evidenced by Ahmet İhsan's three travelogues.

**Keywords:** Ahmet İhsan, *Servet-i Fünûn*, travel writing, internal orientalism, railways, photography

## Giriş

*Servet-i Fünûn*'un 11 Mart 1897 tarihli 313. sayısında derginin imtiyaz sahibi Ahmet İhsan'ın kaleminden derginin yedinci yılı vesilesiyle okurlara bir teşekkür notu ile birlikte dergi tirajı ile abonelerin dağılımını gösteren bir cetvel yayımlanır. İlk yılında 600 ile başlayan *Servet-i Fünûn*'un tirajı haftalık 2100 adete ulaşırken dergi okurunun önemli bir kısmını 1290 adetle “vilâyât-ı şâhâne” aboneleri oluşturmaktadır. 400 adedi İstanbul'da nüsha nüsha satılan *Servet-i Fünûn*'un İstanbul abonesi sayısı ise sadece 106'dır. Bu sayı, yurtdışı abone sayısından (144) ve koleksiyon nüshasından (160) da düşüktür. Bu sayılar derginin okunma miktarına karşılık gelmese bile taşra abonelerinin diğer abonelerden bu raddede fazlalığı dikkat çekicidir. Nitekim, Ahmet İhsan bu rakamlarda rakip bazı gazete ve dergiler gibi bir şişirme yapmadıklarını, isteyen olursa rakamları Posta İdaresi'nden kontrol edilebileceğini söyledikten sonra sözü *Servet-i Fünûn*'a taşra okurlarının tevaccühlerine getirir. Dergi “rağbetin en büyük kısmını vilâyât-ı şâhâne erbâb-ı mütâlâası tarafından görmekte[dir]”. Üstelik bu, taşra okurunun salt alıcı olduğu tek taraflı bir ilişki değildir; yazar onlardan derginin içeriğine katkı vermelerini de beklemektedir. Taşraya ait şehir manzaraları, inşaat ve yerel kıyafet fotoğraflarının dergide yayımlandığını söyleyip taşra okurlarından “menâfi-i memleket ve münâsebet-i vakayi”ye dair fotoğraflar göndermelerini rica eder (Ahmet İhsan, 1897, s. 2).

Gerçekten de başlarda asıl hedef kitle İstanbul okuru olan dergi, taşra okurunun tevaccühü karşısında taşranın ağırlığının giderek arttığı bir içeriğe kavuşur. Ziraat ve ticarete ait malumat; vilayetlerden havadis; Anadolu, Suriye ve Rumeli demiryolları cetvelleri gibi taşradan gönderilen okur mektuplarında belirtilen yayın istekleri dergide sık sık yer bulur. Yine, daha önce adi kâğıda sarılıp postalanan dergi taşraya da yurtdışına

olduğu gibi ithal yırtılmaz kâğıtla gönderilmeye başlanır. Bu değişimin bir yansımasını, örneğin, 22 Ekim 1896 tarihli 293. sayının içeriğinde görmek mümkün: Kapağı Konya istasyon binasının bir fotoğrafı süsler, ilk yazı iki buçuk sayfa süren Ahmet İhsan'ın bu makaleye de konu olacak seyahat yazısıdır. Ardından, Cenab Şahabeddin'in edebiyatla ilgili bir buçuk sayfalık "Esâlib-i Ezmine" başlıklı makalesi gelir. Makaleyi içeren sayfalarda Konya seyahatinden üç fotoğraf paylaşılır. Bunları, Süleyman Nesib, Rezaizade Ekrem ve Tevfik Fikret'in birer şiiri ile Sami Paşazade Sezai'nin bir hikâyeye tefrikası takip eder. "Resimlerimiz" başlığı altında bir ölüm haberinden sonra yedi sayıdır devam eden "Bursa'da Bir Çiftçi" imzası taşıyan fenni ziraatla ilgili iki sayfalık bir yazı gelir. Son olarak iki sayfalık *Mai ve Siyah* tefrikası ile sayı son bulur. Kabaca bakıldığında 293. sayının on altı sayfasından altısı doğrudan veya dolaylı olarak taşrayla ilgilidir. Derginin diğer sayılarında taşranın tuttuğu yer de bundan daha az değildir. Daha çok imar ve kalkınma ile ilgili olmak üzere Trablusgarp'taki bir hastane açılışı, Akka iskelesinin açılışı veya Anadolu'dan bir şehirden okur tarafından gönderilen şehrin genel manzara fotoğrafı gibi taşra haberleri kapak ve iç sayfalarda sık sık yer bulur. Öte yandan, *Servet-i Fünûn*'un hitap ettiği kitlenin önemli bir kısmı taşrada yaşasa bile, derginin yazar kadrosu gibi, aslında Osmanlı toplumunun şehirli üst sınıf üyeleridir. Gerçekten de imparatorluğun Rumeli topraklarını, Anadolu'yu, Suriye-Irak havalisini ve bir kısım Kuzey Afrika topraklarını kapsayan "vilâyât-ı şâhâne"deki okurlarını Osmanlı-Türkçesinde okuma-yazma bilen ortalama bir okur olarak görmemek gerekir. *Servet-i Fünûn*'un taşradaki asıl izler kitlesinin çoğu üst tabaka memuründen olmak üzere İstanbul'la bağı olan bürokrat sınıf ve iyi eğitilmiş yerel eşraf olduğunu düşünmek daha makuldür. Nitekim Ahmet İhsan'ın vilâyattaki seyahatlerinde sık sık karşısına çıkan *Servet-i Fünûn* okuru büyük oranda bu yerel memur ve bürokratlar olacaktır.

Bu nitelikleriyle başta *Servet-i Fünûn* olmak üzere dönemin süreli yayınları, Osmanlı başkenti ile taşra arasındaki çift yönlü ilişkinin görünür olduğu mecralardır. Dolayısıyla, on dokuzuncu yüzyıl sonunda İstanbul'dan taşranın nasıl görüldüğünü izlemek için Osmanlı taşrasına yapılan seyahatler benzersiz bir imkân sağlıyor. On dokuzuncu yüzyılın yeni ulaşım teknolojilerinin dönüştürücü etkileri dünyanın pek çok yerinde tecrübe edilirken bu etkilerin özellikle seyahat yazılarının yaygın teması haline gelmesi şaşırtıcı değildir. Buharlı gemi ve balon, daha önce olmadığı biçimde geniş bir coğrafyayı kapsayan seyahatleri mümkün kılar. Bunların yanında yüzyılın ulaşımında asıl yaygın teknolojisi demiryoludur. On dokuzuncu yüzyılın demiryolu teknolojisi geleneksel zaman ve mekân kavrayışını bütün dünyada kökünden değiştiren bir buluştur. Osmanlı İmparatorluğu da Avrupa'daki vilayetleri ile Anadolu, Suriye ve Arap yarımadasındaki vilayetlerini birbirine bağlayan bir demiryolu ağı projesini adım adım inşa etmeye girişir. Demiryolları iç ve dış kargaşaların arttığı bir dönemde askerî birlikleri hızlı taşınmasından Avrupa ile sürekli ve güvenli bir iletişim hattı kaygısına kadar pek çok soruna köklü bir çözüm olarak düşünülür. Osmanlı idaresinin demiryollarına ilgisinin ardındaki en önemli neden ise ekonomik sıkıntılardır. Ekonomik sorunların çözümünü üretimi artırmakta gören yönetici sınıf, bu üretimin önündeki ulaşım engelini demiryollarıyla aşmanın planlarını yapar (Özyüksel, 2014, s. 10-38). 1883'te seferlere başlayan Orient Ekspres, 1889'dan itibaren kesintisiz bir hatla İstanbul'u Avrupa'ya bağlasa da imparatorluk sathında demiryolu ağının asıl inkişafı 1890'larla mümkün olacaktır. İmparatorluğu Avrupa'ya bağlayan bu demiryolu ağının ortasında İstanbul yer alır. Bu proje yüzyıl boyunca yapılan reformlarla giderek

merkezleşen imparatorlukta yeni ve modern bir mekân anlayışını kendiliğinden getirecektir. Demiryolları emperyal mekânı daraltarak dünyanın geri kalanıyla bir mekânsal eşzamanlılık duygusu telkin eder ve dış dünya ile yeni, küreselleşmiş bir ilişkilene imkânı sağlar.

Yeni açılan demiryolu hatları *Servet-i Fünûn*'un yayım politikasında başından beri önemli bir yer tutmuştur. Dergideki seyahat yazıları da bu yayım politikasıyla ilintili görülmelidir. Dergideki yazınsal üretimin çok önemli bir parçası olan bu yazılar, aslında *Servet-i Fünûn* edebiyatına dair kimi yerleşik algıların sorunlu taraflarını da gösteriyor. Edebiyat tarihi yazımı, Tevfik Fikret'in 7 Şubat 1896 tarihli 256. sayıdan itibaren dergi kadrosuna katılmasını *Servet-i Fünûn* edebiyatı için bir başlangıç olarak işaret eder. İşte dergide bu tarihten çok önce bolca örneklerini gördüğümüz seyahat yazıları; şiir, roman ve hikâye gibi kurmaca türleri ile sınırlandırılmayacak *Servet-i Fünûn* edebiyatının daha gerilere giden bir tarihçeye sahip olduğunu gösterir. *Servet-i Fünûn*'un kurucu sahibi Ahmet İhsan, Osmanlı demiryolu hattındaki seyahatlerinden önce de demiryolu teknolojisine yabancı değildir. 1891'de yazdığı *Demiryolları* kitabında bir ülkenin gelişimi için demiryollarının faydasını uzun uzadıya anlatan; demiryolları hatlarının nasıl inşa edildiğini, olası bilet fiyatlarını vererek detaylı kâr-zarar hesabı yapan Ahmet İhsan için tren “terakkiyât-ı medeniye”nin en temel göstergesidir (Ahmet İhsan, 1891). 1891'de matbaa teknolojisini yenilemek için çıktığı üç ay süren Avrupa seyahatinin farklı ayaklarında trenlerle seyahat eder. İstanbul'dan Marsilya'ya vapurla giden yazar, kıta içerisinde ve Tuna üzerinden geri dönüşünde sık sık trenle seyahat eder. Bu seyahati detaylı biçimde anlattığı ilk Osmanlı resimli Avrupa seyahatnamesi olan *Avrupa'da Ne Gördüm?*'de, yazarın Avrupa şehirlerini birbirine bağlayan demiryolu ağının getirdiği kolaylık ve rahatlığa hayranlık ve imrenişi dikkat çeker (Ahmet İhsan, 2007, 275-300).

Avrupa seyahatinin ardından 1892-1896 arasında Osmanlı demiryolu hattında Ahmet İhsan üç seyahate çıkar. Anadolu Demiryolu Kumpanyası tarafından yapılıp işletilen bu hat, 1892'de İstanbul'dan Eskişehir'e, 1893'te Eskişehir'den Ankara'ya, 1896'da da Eskişehir'den Konya'ya kadar uzatılır. Ahmet İhsan hattın yeni bağlantılarının tamamlanışının hemen ertesinde 1892, 1893 ve 1896'da sırasıyla Eskişehir, Ankara ve Konya seyahatlerine çıkar. Ahmet İhsan'ın ilk seyahatini anlattığı yazısı “Haydar Paşa'dan Alpu Köyü'ne Osmanlı Demir Yol Hattında Bir Seyahat” başlığıyla 18 Ağustos 1892 tarihli 75. sayıda yayımlanmaya başlar ve beş sayı boyunca devam eder. İkinci seyahat, Alpu Köyü ile Ankara arasındaki hattın tamamlanmasının ardından ertesi sene çıktığı Ankara seyahatidir. Bu seyahat, “Ankara Müşahedâtı” başlıklı yazı serisinde 122. sayıdan itibaren üç sayıda yayımlanır. Üç seyahatin en uzun süren ve en kapsamlı anlatılanı, Eskişehir-Konya arasındaki hattın tamamlanışının hemen ardından çıktığı 1896 Eylül'ündeki bir haftalık Konya seyahatidir. 1896 sonbaharında tamamlanan Eskişehir-Konya arasındaki hatla ilgili de *Servet-i Fünûn* sık sık okuru bilgilendirir. 292. sayıda başlayan Konya seyahatinden önce, 291. sayıda yine Ahmet İhsan'ın kaleminden demiryolu hattında görevli Fransız başmühendis ile ilgili uzun ve övgü dolu bir yazı çıkar (Ahmet İhsan, 1896a, s. 72-73). Hattın tamamlanmasının ardından da Konya seyahatine çıkar. Konya, Karahisar, Akşehir, Kütahya ve Eskişehir gibi yol üzerindeki şehirlerde geçirdiği birer ikişer günü anlattığı günlük şeklinde teşkil edilmiş “Osmanlı Demir Yol Hattında Haydarpaşa'dan Konya'ya Bir Cevelan” başlıklı yazı dizisi 15 Ekim-12 Kasım 1896 arasında beş sayıda yayımlanır. Ahmet İhsan her üç seyahate de *Servet-i Fünûn*'un da basıldığı matbaadan ortağı Asım Bey'le birlikte çıkar. Bu seyahatlere dair yazılar, seyahatte gününbirlik tuttuğu defterlerden ve Asım Bey'in tuttuğu

notlardan kısaltılarak hazırlanır. Bu yazılar, asır sonundaki teknolojik gelişmelerin Osmanlı başkenti ile Anadolu arasındaki iletişim ve ilişkileri belirgin biçimde nasıl yeniden şekillendirdiğini gösterir. Bunun yanında bu yazılar, bir İstanbul aydınının kimi zaman Batı'nın Doğu algısını ödünç alarak Anadolu coğrafyası ve insanına bakışını, onları modern bir zaman ve dünyanın içinde konumlandırma gayretini içeren metinlerdir.

### 1. Modern Bir “Cevelan”: Taşraya Panoramik Bakış

İlk seyahatin başında seyahatte olan bir adamın her şeyi unuttuğunu, yalnız “merâk-ı müşahede”nin uyanık olduğunu söyler. Ahmet İhsan'a göre seyahatin “en latif ciheti”, “enzârımıza hoş görünen mâvaka[nın] şahsımızla, menafimizle hiç rabitası olmaması”, yani, görülen şeyleri kişinin sadece izlemesi lüksüne sahip olmasıdır (Ahmet İhsan, 1892a, s. 354). Diğer taraftan yazarın seyahat yazıları hiç de her şeyi olduğu gibi dışarıdan izleyip bunları olduğu gibi aktaran metinler değildir. Seyahat yazını, bir seyahatin gerçekçi bir kaydı gibi gözükse de tıpkı otobiyografi ve hatırat gibi bir “ben anlatısı” olduğundan karşımızda kurmaca niteliği gösteren bir yazın türü vardır. Seyahat yazısı salt seyahat edilen yere dair somut olguların aktarımı değildir; bu aktarımın seyahat edenin algısı, izlenimi, seçiciliği ile şekillenen bir metindir (Korte, 2000, s. 6). Ahmet İhsan'ın seyahat yazıları da deneyimin kendisinden bu deneyimin aktarımına kadar baştan sona seyyahın özneliği ile şekillenen anlatılardır. Farklı tarihlerdeki seyahatlerini nesnel bir veri bütünü olarak sunmaya çalışsa bile yargı ve yorumlarında gözükten “kişisel persona”, daima merkezdedir. Dolayısıyla, Ahmet İhsan'ın seyahat yazıları öznel tavrının tarihselliğini, Batı modernleşmesi ve onun somut ürünleri dolayısıyla Anadolu'ya bakışını, bir asır sonu Osmanlı aydını olarak eğitimi, çevresi ve deneyimlerinin sonucu olan dünya görüşünün belli niteliklerinin bu bakışı biçimlendirdiğini hemen her aşamada görünür kılar. Osmanlı matbuat kamusunun en önemli isimlerinden biri olarak onun yetişme şartları ve şahsiyeti modernleşmeye karşı tavrını da belirler: Asır sonu Osmanlı yüksek eğitim sisteminin en prestijli ve modern okullarından Mülkiye mezunu bu genç müteşebbis, Batı modernleşmesinin ardında bütünlüklü bir düşünce gören ve hem bu düşünce biçiminin hem de onun somut ürünlerinin imparatorluğa mal edilmesinin gerekliliğine ikna olmuş bir neslin üyesidir. Ahmet İhsan, bu neslin üyelerinin çoğu gibi en sıradan günlük olay ve olgulara bile Batı toplumları ile Osmanlı toplumu arasındaki benzerlik ve farklara odaklanarak bakmadan edemez. Batılı yaşantının pratik taraflarının temellüküne hazır kimliği, örneğin, fazlasıyla “modern” seyahat alışkanlıklarında görünür. 1891'de çıktığı ve *Avrupa'da Ne Gördüm?*'de anlattığı Avrupa seyahatinden edindiği alışkanlıkla Anadolu seyahati baştan sona planlıdır. Ahmet İhsan'a ve arkadaşına hangi şehirde kimin rehberlik edeceği bellidir. Seyahat boyunca nereden ne zaman geçtiklerini veya nereye ne zaman vardıklarını anlatırken vakti dakikası dakikasına verir. Öyle ki Ahmet İhsan'ın bir gözü sanki daima saattedir; taşranın yavaş ilerleyen ve günün vaktine göre şekillenen zaman algısına karşı taşraya modern zamanın içerisinden bakar. Teknolojinin eski usule galip gelişinden duyulan memnuniyetle trenin hızı ve konforunu uzun uzadıya anlatır, trenin hareket ve varış saatleri, istasyondan otele mesafe, yemek saatleri hep dakikalarla verir. Bu dakik ve mekanik bakış, Konya seyahati yazı dizisinin alt başlığında da görünür: Konya-İstanbul arası demiryolu mesafesi her nüshada yazının başında “azimet ve avdet 1498 kilometre” olarak verilir. Anadolu taşrası onun için İstanbul'a ve “terakki-yi

medeniye”ye zamansal olarak yaklaştığı oranda kıymet arz eden imparatorluğun idari parçasıdır.

Ahmet İhsan’daki bu “modern dakiklik” kaygısı, daha genel olarak moderniteyle şekillenen bir zaman algısıdır. Bununla birlikte, bu algıda demiryolu teknolojisinin spesifik etkisini de gözden kaçırmamak gerekir. Seyahatleri boyunca demiryollarının işleyişine dair dikkatinde referansının Avrupa seyahatinde gördüğü demiryolu işletmelerindeki nizam olduğu her aşamada bellidir. Anadolu seyahatini dakika dakika anlatıyorken zihninin bir kenarında Avrupa seyahatinde faydalandığını hevesle anlattığı şehir rehberlerinin, varılacak yere ne zaman varılacağını dakikası dakikasına gösteren tablo ve listelerin olduğunu; elindeki Anadolu Demiryolu Kumpanyası’nın Fransızca istasyon ve saat tablosunun iç Anadolu’ya bu seyahatini bir önceki yıl yaptığı Avrupa seyahatini çağrıştırdığını ve bundan memnuniyet duyduğunu hissetmemek mümkün değildir. 1892’deki demiryolu hattındaki ilk seyahatini anlattığı “Haydar Paşa’dan Alpu Köyü’ne Osmanlı Demir Yol Hattında Bir Seyahat” yazısının başında, giydiği ve yanına aldığı kıyafetleri tek tek saydıktan sonra bir yıl önce Avrupa’daki demiryolu yolculuklarındaki “tecrübe neticesi olarak pek hafif ve sade giyin[diğinden]” söz eder (Ahmet İhsan, 1892a, s. 354). Avrupa’da gördüğü vagonlarla Osmanlı demiryolu hattında kullanılmaya başlayan yeni vagonları karşılaştırır. Ahmet İhsan şirketin ilkin Fransa’da kendisinin de içlerinde seyahat ettiği türden alçak tavanlı ve dar döşemeli vagonları kullandığını, bunlarla uzun yol seyahatinin güç olduğunu söyler. Almanlara ait yeni şirket ise kendisinin Almanya ve Avusturya’da gördüğü geniş vagonları kullanmaya başlamış, böylece Osmanlı demiryolu hattında seyahat, Avrupa’nın çoğu yerinden daha rahat hale gelmiştir. Tek eksiklik, vagonların döşemelerinin Anadolu gibi sıcak bir memlekete pek uygun olmayacak şekilde kadife ve çuha gibi kalın kumaşla kaplanmış olmasıdır.

Ahmet İhsan’ın yaptığı pratik karşılaştırma gündelik yaşantıyı kolaylaştırıcı yeni teknolojileri edinmenin gerekliliğine dair entelektüel bir fikrin sağlaması gibi durur. Diğer taraftan söz konusu olan salt fikir değildir; modern olana yönelik bir arzu da seyahat yazılarının satır aralarında yankılanır. 1896’daki Konya seyahatinde eski ulaşım biçimleriyle karşılaştırdığı demiryolu teknolojisinin anlatımı bunun bir örneğidir. Ahmet İhsan seyahatin hemen başında okura lokomotifin mekanik işleyişini betimler. “Medid bir düdük sadasını müteakip, dehşetli bir lokomotif ve ona merbut katarlar” hareket eder etmez Ahmet İhsan “garip bir teessüre giriftar” olur:

Dehşetli bir lokomotive merbut katar tam zamanında Erenköy istasyonuna girdi. İki arkadaş vagona yerleştik. Medid bir düdük sesini müteakip hareket ettik. İlk hatvede garip bir teessüre giriftar olduk. Dikkat isterim! Gaye-i seyahatimiz Konya’dır; oraya ferdası gün akşam üzeri dahil olacağız. Tamam 749 kilometre yol kat eyleyeceğiz. Daha üç beş sene akdem Konya’ya kadar yolculuk pek mühim ve güç telakki olunurdu. (...) Halbuki biz müteharrik odalar içinde iki gün tekerleneceğiz, kemal-i istirahatle –evvelleri on beş günde güç bela muvâsalat edilen- şehir-i şehire dahil olacağız. Terakkiyat-ı medeniyenin işitildikçe, gazetelerde okudukça hasıl ettiği teessürle, bilfiil istifade olundukça hissedilen teessürü pek farklıdır. Birisi kavlidir, nazaridir; diğeri amelidir, fiilidir. Amerika’yı bir baştan bir başa üç günde şimendiferle kat eyliyorlar diye işitiriz, seyyahların seyahatnamelerini okuruz, bu babdaki hissiyatımız o seyahati bilfiil icra ederken külliye başka türlü tecelli eyler. Hele oradaki müessesat-ı medeniyeye muadil bir eser-i himmeti insan memleketi, vatani dahilinde müşahede ile karar-ül ayn olursa o vakit büsbütün başka tahassüsât ile mütehassıs olur. (Ahmet İhsan, 1896b, 82)

Ahmet İhsan'ın sözleri yerel olanla Batı modernleşmesi arasında on dokuzuncu yüzyıl boyunca farklı şekillerde tezahür eden gerilimin bir veçhesini açık eder. Görünüşte yazar, soyut ve nazari “müessesât-ı medeniye”nin yerelde somutlaşmasının, demiryolu teknolojisinin ithal ve ihdasının getirdiği bir tahassüsü anlatır. 1892'deki ilk seyahatinde tren Anadolu'nun içlerine doğru ilerlerken “saatte elli kilometre süratle fevkalâde hızlı gidiyorduk” sözlerinde olduğu gibi bu tahassüsü Ahmet İhsan her seyahatin başında bir şekilde ifade etmekten geri durmaz. Gelgelelim bütün bunlarda, eski ulaşım biçimiyle yenisini karşılaştırarak yeni olanın arkasındaki Batılı teknolojisinin ülkeye ithalinin zorunluluğu fikri ve bunun gerçekleşmesine dair memnuniyetten fazlası sezilir. Gerekli olanı almayı öğütleyen soğukkanlı ve akılcı bir fikre, Batı teknolojisine karşı bir arzu ve onun karşısında bir büyülenme eşlik eder. Bu arzuya kapılma ve büyülenmeyi tüm on dokuzuncu yüzyıla ve Batı modernleşmesiyle karşılaşan Osmanlı toplumu ve spesifik olarak Osmanlı aydınına farklı derecelerde mal etmek de mümkün. Öte yandan Ahmet İhsan'ın durumunda bu arzu ve büyülenmeyi şiddetlendiren şey söz konusu teknolojinin nitelikleridir. Nasıl ki aşağıda değineceğim cepte taşınır Kodak makine küçüklüğü ve pratikliği ile Ahmet İhsan'ı şaşırtıyor ve heyecanlandırıyorsa tren de büyüklüğü, ihtişamı ve yarattığı kuvvetle yazarı etkiler. Kurmaca ve kurmaca dışı pek çok anlatı, asır sonunda “nev-ıcat” içten yanmalı motorlar, elektrikli motorlar veya buhar makinelerinin Osmanlı insanının muhayyilesini nasıl harekete geçirdiğinin örneklerini sunar.<sup>1</sup>

Ahmet İhsan'ın treni anlatışı, mekanik hareketten etkilenen teknoloji odaklı bir bakışı gösterir. Bu bakış taşra algısını biçimlendirirken buna bir başka unsur, fotoğraf teknolojisi eşlik eder. Basım ve yayın sektöründe musavver yayınların arttığı 1890'larda diğer musavver yayınlar gibi *Servet-i Fünûn*'da da fotoğrafla yazılı metin, görsel ve söylemsel sistemlerin birlikte işlev gösterdiği birbirinden ayrılmaz bir bütündür. Nitekim, *Servet-i Fünûn*'un kuruluşunun arkasındaki fikir en başta yayının musavver oluşudur. Asır sonunda kolay taşınabilir fotoğraf makineleri, kuru levha ve filmleri kullanan fotoğraf teknolojisi, yakın ve uzak yerlere seyahatleri temelinden dönüştürür. Seyahat yazılarına eşlik eden fotoğraflar salt yazıdan ibaret seyahat yazılarına nazaran okurun muhayyilesini canlandırarak güçlü bir “oradalık” hissi yaratır. 1890'larda piyasaya sürülen Kodak No. 1 modeli ile fotoğraf makinesi tripodla bağımlılıktan kurtulup cebe sığacak kadar küçülür. Enstantane fotoğraf çeken taşınabilir makine, karmaşık ekipman ve teknik bilgi ihtiyacıyla sadece profesyonel fotoğrafçıların işi olan fotoğrafçılığı amatörler için bir merak haline getirir (Lemke, 2002, s. 240). *Servet-i Fünûn*'daki gezi yazıları üzerine kapsamlı çalışmasında Ahmet Ersoy da başta Ahmet İhsan olmak üzere dönem yazarlarının seyahatlerinde fotoğrafın seyahati şekillendiren fail oluşuna dikkat çeker. Bilhassa taşınabilir fotoğraf makinesi ile çekilen fotoğraflar

---

<sup>1</sup> Bunun en ilginç örneklerinden biri, *Mai ve Siyah*'ta Ahmet Cemil'in matbaa makinesi karşısında hissettikleridir. “Bir petrol muharririnin çarkı kayış kolanlara takılınca ayaklarının altında[kı] bina[ı] bir fabrikanın hayat gulgulesiyle gürle[tecek]” matbaa makinesine sahip olmayı karşı konulamaz biçimde arzulayan Ahmet Cemil, ayaklarının altında “bir irfan burkanı gibi gürleye gürleye döne[cek] o makinelerin çeliktan zembemesiyle kulakları uyuşarak” yazıhanesinin başında yazı yazma hayaliyle mest olur (Uşaklıgil, 2014, s. 242-243). Zeynep Uysal, Halit Ziya üzerine kitabında mekanik işleyişin biyolojik olanla ilişkilendirildiği bu büyülenmeden söz eder (Uysal, 2014, s. 231).

seyyahların dışarıya bakışlarını, dışarıda ne gördüklerini ve gördükleri şeyin temsillerini belirleyen bir aktördür (Ersoy, 2016, s. 333).

Bir yandan da taşınabilir bir fotoğraf makinesi ile seyahat sınıfsal bir eylemdir: Bu küçük makine onunla seyahate çıkabilecek, Ahmet İhsan'ın deyişiyle "cevelan" edebilecek, boş zamanı ve maddi imkânı olan okumuş şehirli üst-orta sınıfın amblemi haline gelir. Ahmet İhsan bütün seyahatlerine fotoğraf makineleriyle çıkar ve çok sayıda fotoğraf çeker. Üç seyahat yazısı da basılan fotoğrafların hakikati temsili iddiası sayesinde okur üzerinde yazarın belli bir otorite kurmasını mümkün kılar. Bu yazılarda "fotoğrafi almak" ifadesi, seyahatin esas maksadı olduğunu düşündürecek biçimde geniş yer tutar. Öyle ki, anlattığı manzaranın fotoğrafı yoksa bile yazarın dışarıya bakışı fotografiktir: Ahmet İhsan'ın şehir betimlemeleri okurda fotografik bir gerçeklik algısı oluşturmaya yöneliktir; sanki yazar cebinde taşıdığı makinenin objektifinden bakıyor gibi anlattığı manzarayı fotografik bir şekilde betimler ve zımnen okurdan anlatılan manzarayı bir fotoğraf gibi zihninde canlandırması talep eder. Böyle bir anlatımı, Konya gezisinde Afyonkarahisar'ın genel manzarasını okurun zihninde canlandırmaya çalıştığında görürüz:

Evvelemerde dikine yüksek ve kayadan mürekkep bir dağ tasavvur ediniz ki dört tarafı da aynı şekilde kesme kayalardan müteşekkil olsun. Sonra bu seng-pareyi çıplak başka bir dağ eteğine vaz ediniz; teşkil eden boğazın içinde o dağın eteklerini, kayanın cevanib-ı erbasını toprak damlı yek-renk evlerle fakat gayetle sık olarak doldurunuz. İşte size Karahisar. (Ahmet İhsan, 1896d, s. 130).

Okurun zihninde bu şekilde adım adım bir fotoğraf canlandırma çabası teknolojik ve yazarın anlatsal performansın gerçeği gösterdiğine yönelik inancından kaynaklanır. "Mekanik nesnellik" denebilecek bu temsil, okura taşırayı görünüşte objektif bir gerçeklikle tarif etmeyi amaçlar.<sup>2</sup> Böylesi bir anlatım, fotoğrafın nesnel gerçeği temsil iktidarına resim sanatının konvansiyonlarından ödünç aldığı güzellik ve kapsayıcılık değerini de ekler. Bu güzellik ve kapsayıcılık değeri, on dokuzuncu yüzyıl manzara resimlerinde sıkça karşımıza çıkan panoramik perspektiftir. Ahmet İhsan'ın gittiği her şehir ve kasabada gezintiye çıktığında ilk yaptığı şey, şehrin tamamını görebileceği en yüksek tepeyi aramak ve oradan bir panorama fotoğrafı almaktır. Bir bakıma taşra üzerine bir yazı dizisi, ancak her şehrin genel manzarasını kapsayan, onu tek bir görsel imaja hapseden panoramik fotoğraflarla tamam olabilir.<sup>3</sup> Panoramik manzaraya yazıda diğer şehir enstantaneleri eşlik eder. Bu fotoğraflar arasında devlet binaları, demiryolları istasyonları, fenni ziraat numune çiftliği binası gibi yeni yapılan binaların çokluğu dikkat çekicidir. Ahmet İhsan fotoğrafını "aldığı" bu binaların mimarisini dikkatle anlatarak okuru taşranın modernleşmede aldığı yola ikna etmeye çalışır. Yine sıkça rastlanan fotoğraflar arasında tarihi yerler ve camiler gelir. Konya gezisinde bu bina fotoğrafları sırasıyla Mevlâna türbesi, Konya tren İstasyonu Binası, Nasreddin Hoca türbesi, Osmanlı Bankasının yeni yapılan şube binası, Kütahya Ulu Cami ve Tütüncüflük Cami olmak üzere yazı dizisinin yayımlandığı beş sayıyla birlikte yazı dizisinin bitişinin ardından gelen ilk sayıda kapakta tercih edilen görsellerdir. Bir fotoğrafı bir bağlamda

<sup>2</sup> On dokuzuncu yüzyılda mekanik nesnellik ile bilim ve fotoğraf arasındaki ilişki ile ilgili geniş bir araştırma için bkz. Daston ve Galison, 2007.

<sup>3</sup> Sözü ettiğim panoramik bakışa dönem kurmacalarının girişlerinde de rastlarız. *İntibah*, *Zehra* ve *Araba Sevdası* gibi romanlar şehrin üçüncü şahıs anlatıcı tarafından kuş bakışı betimlemesi ile açılır; odak geniş açıdan dar açığa, yukarıdan aşağıya doğru yavaş yavaş kayar.



okumanın hiçbir zaman basitçe bir görme edimi olmadığı, fotoğrafın fotoğrafı çeken, çoğaltan, sunan ve onu çevreleyen sözel anlatı ile birlikte okuyan tarafından üretilen çoklu anlam ve değer katmanlarına sahip olduğu hesaba katıldığında, Ahmet İhsan'ın *Servet-i Fünûn* okurunda taşranın modernliği oranında var olan bir coğrafya ve mekân algısı yaratmayı hedeflediği anlaşılır.

## 2. İç Oryantalizm: Taşraya Dair Bir Ölçü Olarak “Terakki-i medeniye”

Değişen dünyanın fazlasıyla farkında olan eğitimli sınıfın bir üyesi olarak Ahmet İhsan'ın Anadolu'ya değişen dünyanın sundukları içerisinden bakışı görünüşte makul ve pratik bir karşılaştırmadır. Yazar her fırsatta imparatorluk taşrasını Batı ile kıyaslarken bu karşılaştırmada Batı daima bir kriter olarak belirleyicidir. Sapanca gölünün “asumanı rengi”nden, mısır tarlalarından, elma bahçelerinden uzun uzun söz ederken bu manzaraya eş güzelliği Avrupa'da sadece İsviçre'de gördüğünü söyler. Bir Mülkiyeli olarak bu karşılaştırmaları yaparken demiryolu teknolojisi çoğu sefer ekonomik gelişme çağrışımlarıyla yan yanadır. Tren Bilecik'e doğru ilerlerken demiryolu turizmi sayesinde bölgenin gelişme potansiyelinden söz eder. “İlk katarları üstünde tekerlenmeğe başlayan şu hat dahi İsviçre'dekiler kadar eskiyecek olursa” tıpkı Avrupa gibi her gün yüzlerce seyyahının “mahal-i cevelân"ı olacaktır (Ahmet İhsan, 1892b; s. 77). Tren ovada ilerlerken tarlalarda çalışan köylülerin işlerini bırakıp trene hayret ve takdirle bakışlarını anlatır, işledikleri mahsulatın trenle sevk olunmasından memnun olduklarını söyler. Eskişehir'e ilk seyahatinin dönüşünde İnönü'den trene büyük küfeler yüklenir. İçlerinde taze Kütahya vişnesi olduğunu öğrenince artık tren sayesinde İstanbulluların Kütahya vişnesini taze taze yiyeceklerinden söz eder. Bu haliyle *Servet-i Fünûn*'un modern ziraate yönelik hatırı sayılır miktardaki makalesinin ilerlemeci perspektifi, Ahmet İhsan'ın gündelik bakışında görünür haldedir. Anadolu taşrası onun için imparatorluğun İstanbul'a ve “terakki-yi medeniye”ye zamansal olarak yaklaştığı oranda kıymet arz eden idari parçasıdır.

Bu karşılaştırmalarda zihninde olumlu model olarak Avrupa seyahati kadar, bir olumsuz örnek de vardır: Ahmet İhsan bu üç seyahatte gittiği yerlere hemen hemen aynı rotayı izleyerek babasının memuriyeti dolayısıyla yıllar evvel atlı arabayla gitmiştir. Eskişehir ve Konya'ya seyahat yazılarında yeri geldikçe trenle yaptığı seyahati bu eski seyahatlerle karşılaştırır. 1892'deki seyahatte Karasu Boğazı mevkiinde yalçın kayalıkları delip geçen tünel ve demir köprülerde ilerleyen lokomotifin kayalara çarptıkça çıkardığı azametli yankıyı hayranlıkla dinler. Aynı sırada, buradan çocukken de geçtiğini hatırlayıp o zamanlar yol vermeyen sarp kayalıklarla çevrili derin boğazların kendisini ne denli korkuttuğundan söz eder. Şimdi ise “amelîyat-ı sanâyi” sayesinde artık art arda tüneller ve köprülerde ilerleyen tren güven ve konfor vermektedir. 1893'teki Ankara seyahatini anlatırken bundan on üç sene önce bozuk yollardan, “başlarını vura vura yalpalayarak”, virane köy kulübelerinde konaklayarak vardıkları Ankara'ya Haydarpasha'dan çıkışlarının ikinci günün akşamında “müteharrik odalarda” varmaktan “daha âlâ terakkiyât” olmadığını söyler (Ahmet İhsan, 1893a, 278). Atlı arabayla, yanlarındaki korumalara bakılırsa hiç de güvenli olmayan ve ne kadar süreceği belirsiz seyahatlerle karşılaştırıldığında demiryolu seyahatinin güvenli, konforlu ve dakikası dakikasına planlanabilir olmasının Ahmet İhsan'a mekâna hükmeden bir özne olarak bakmasını sağladığı bellidir.

İçinde seyahat ettiği “müteharrik odalar”ın konfor ve güvenliliğine; giydiği kıyafet, bildiği yabancı dil, sahip olduğu yüksek eğitim ve görgüsünden kaynaklı bir kendilik algısına yaslanan özgüvenli, otoriter ve hâkim ses, gördüğü şeylerden neleri seçip anlattığına, bunları anlatış biçimine etki eder. Üç seyahatinden ilkinin anlatımı çok büyük oranda demiryolu hattı boyunca gördüklerine ayrılmıştır. 1893’te Ankara’ya ve 1896’da Konya’ya seyahatlerinde ise Ahmet İhsan trenle geçtiği yerlerden neredeyse artık hiç söz etmez; ilgisi gittiği şehirlerle sınırlıdır. Mesela, Konya seyahatinde gündüz seyahat etmesine rağmen sadece bir kez Konya civarında bir tarladan söz eder, onda da ilgisini çeken şey modern zirai yöntemlerdir. İlk seyahatinde yol boyunca modern bir çiftlik ve tarım yöntemleri, turistik imkânlar, Avrupa coğrafyasının güzelliğine denk manzaralar arayan gözleri artık modern şehir planı, büyük bina mimarisi, fabrikalar, lüks oteller aramaya başlamıştır. *Servet-i Fünûn*’da taşrayla ilgili giderek artan haberlere rağmen artık taşra Ahmet İhsan’ın gözünde sadece şehir ve kasabalardan ibaret gibidir.

Seyahat yazımına dair geniş teorik ve eleştirel külliyat türe ait iddialı tespit ve yargılarda bulunurken bu tespit ve yargılara uymayacak, onlarla kuşatılamayacak birtakım istisnaların her zaman var olabileceğine dair açık bir kapı bırakır. Tarihsel, mekânsal ve kültürel farklılıkları hesaba katınca bu sadece anlaşılabilir değil, zorunlu bir bakış açısıdır. Öte yandan, yukarıda sözünü ettiğim seyahat yazısının son kertede seyyahın özneliği ile şekillenmesi, istisnasız biçimde türün bütün örneklerinde o ya da bu şekilde geçerli gözüktüyor. Barbara Korte’nin işaret ettiği gibi asla objektif olmayan seyahat yazısı, her bakımdan kültürel ve kişisel algı ve bilgi örüntüsünü kaçınılmaz olarak açık eder. Bir seyahat yazısı, yazarının yazının bütününe yayılan bir söylem halinde vücut bulan beklentileri, yerleşmiş fikirleri, ön yargıları ve inançları tarafından biçimlenen bir metindir (Korte, 2000, s. 6). Buharlı gemi ve tren gibi yeni ve nispeten ekonomik ulaşım araçları sayesinde uzak coğrafyalara konforlu seyahatlerin mümkün olduğu on dokuzuncu yüzyıl seyahat külliyatı farklı kültürlerin yazımsal temsilini seyyahın içinde bulunduğu yazın sistemine, bir kültürel çevreden başka bir kültür çevresine taşır. Bu nedenle on dokuzuncu yüzyılda Batılı seyyahların seyahat yazıları üzerine eleştirel yaklaşımlarda elverişli ve yol gösterici bir kavram olarak Oryantalizmin sık başvurulan teorik çerçeve olması şaşırtıcı değil. Zaten, daha en başta Oryantalizmi kavramsallaştırırken Edward Said Batılı seyyahların Doğu’ya seyahatlerindeki bakışlarına ve Doğu’yu temsillerine sık sık referanslar verir.<sup>4</sup>

Edward Said’in *Oryantalizm* kitabının yayımlanmasının ardından kolonyal-postkolonyal çalışmalarda Oryantalizme dair geniş bir külliyat ortaya çıkmıştır. Doğu’nun toplumsal ve kültürel içeriğini, bu içeriği temsil eden araçları ve özneleri Batılı yorum dizgesi içinden ele almaya; böylece Doğu’nun rasyonalize bilgi ile tahakkümüne denk düşen Oryantalizm, büyük oranda Batı’dan Doğu’ya doğru bir bakış üzerinden tahayyül edilebilir. Oysa, sınırları belirsiz bir Batı ve Doğu arasında Batılının Doğu’ya bakışıyla çerçevelenemeyecek kadar geniş imaları olan bir kavram olarak Oryantalizm tahakküme dair evrensel bir mekanizma değil, farklı kültürel bağlamlarda

<sup>4</sup> Gerçekten de 1978’de yayımlanan *Oryantalizm* çalışmasında Edward Said’in türsel olarak çok referans verdiği metinler seyahat yazılarıdır. On sekiz ve on dokuzuncu yüzyıl seyyahlarına referans vermeden önce şunları söyler: “İlim tahsil etmiş bir Oryantalist ihtisasına konu olan ülkede seyahat ederken, aklında devamlı ilmini tahsil ettiği medeniyet hakkındaki o ‘sarsılmaz’ soyut, veciz hükümler vardır. Oryantalistler bu müthiş hükümleri yerinde tatbik ederek kanıtlamaktan başka bir şeyle pek ilgilenmezlerdi” (Said, 1982, s. 65).

değişkenlik gösteren spesifik bir kültürel örüntüdür. İşte, Oryantalizmin bu kültürel spesifikliğini gösteren kavramlardan birisi de iç Oryantalizmdir (*self Orientalism*). İç Oryantalizm bizzatıhi Doğulu birisinin Doğulu toplumsal-kültürel nitelikleri Batılı değerler ve yorumlama örüntüsü içerisinde yorumladığı belli bir temsil biçimidir. Doğal olarak burada Doğulu öznenin Batılı bir eğitim ve yetişme biçiminden gelen içselleştirilmiş Batılı kültürel sermaye esastır. Ahmet İhsan'ın seyahat yazılarında Korte'nin dile getirdiği manada kişisel söylem, sık sık iç Oryantalist bir bakış ve temsil biçiminde berraklaşır. Başka bir deyişle, yazarın Anadolu'ya bakışı, alımlayışı ve temsili Osmanlı başkentinden taşraya bakan üst-orta sınıf dünya görüşünün bütün izlerini taşıırken kimi zaman fazlasıyla belirgin çoğu zaman zımnem olmak üzere bu görüş "iç Oryantalist" bir söylem olarak tezahür eder.

Asır sonunda imparatorlukta siyasi ve kültürel gücü elinde tutan aktörlerin Anadolu taşrası ve uzak vilayetlerdeki Osmanlı halklarıyla ile ilişkisini kuşatmakta bir yandan Oryantalizmi işlevsel gören bir yandan da Osmanlının kendine özgü dinamiklerini hesaba katarak iç Oryantalizmin nüanslarını göstermeye çalışan akademik çalışmaların sayısı hiç de az değildir. Örneğin, Ussama Makdisi Fuad Paşa, Osman Hamdi Bey ve Halide Edip gibi Osmanlı bürokratik veya kültürel elitlerinin başta Araplar olmak üzere Kürt, Dürzi ve Ezidi gibi hâkim Türk unsuru dışındaki Doğulu halkları geri kalmış, "bozuk" ve "batağa sağlanmış", medenileştirilmesi gereken kitleler olarak görüp onlarla ilişkiyi temelde nasıl Saidçi Oryantalist kalıplarla yürüttüklerinden söz eder. Bu tür temsiller, Türklere "imparatorluğun diğer gruplarına liderlik etme" misyonu atfedilerek bir yandan "bütünleştirici bir Osmanlı milliyetçiliği söylemi inşa ederken" bir yandan da "paradoksal bir şekilde" bir "ırksal ayrımcılık" üretmektedir (Makdisi, 2002a, s. 46). Makdisi, "Osmanlı Oryantalizmi" biçiminde adlandırdığı bu tavrın Osmanlı modernleşmesinin belirleyici niteliği olduğunu iddia eder (Makdisi, 2002b, s. 768-796). Selim Deringil de Osmanlıların on dokuzuncu yüzyıl reformlarını Oryantalist kalıplarla örtüşen Avrupalı temsil biçimlerinin "kasıtsız olarak içselleştirildiği" dinamik bir süreç olarak görür. Bu kasıtsız içselleştirme, göçebe halklar, bedeviler, Araplar gibi Avrupa modernleşmesine Osmanlı merkezinden göre çok daha uzakta kalan periferideki kendi halklarıyla ilişkilerinde onlara karşı kolonyal bir tutum şeklinde görünür olur (Deringil, 2003, s. 313). Ahmet Ersoy'un vurguladığı gibi Makdisi ve Deringil'in çalışmaları "düşünce kalıbı olarak Oryantalizmin geç Osmanlı dünyasında nasıl yerleştiğine, iç farklılıklar ve güç eşitsizliklerinin ifadesinde ve bizzat üretilmesinde ne gibi bir rol oynadığına dikkat çek[en]" öncü çalışmalardır (Ersay, 2013, s. 14). Nitekim, asır sonu Osmanlı seyahat yazını üzerine önemli çalışmalar Makdisi ve Deringil'in açtığı yoldan ilerleyip bürokratik ve kültürel elitlerin başta Arap coğrafyası olmak üzere Türklere dışındaki etnik grupların temsillerinde neredeyse aynı Oryantalist temsili tekrarladıklarına işaret eder. Örneğin Laurent Mignon, bir başka *Servet-i Fünûn* yazar ve şairi Cenab Şahabeddin'in seyahat yazılarında Arapların hayvanlar için kullanılan "sıfat ve benzetmeler"le temsiline "tekrar eden bir motif" olduğunun altını çizerek (Mignon, 2021, s. 154). "Haydarpaşa'dan Konya'ya Bir Cevelan"ın bittiği sayıdan bir sonraki *Servet-i Fünûn* sayısında yayımı başlayan "Hac Yolunda" yazı dizisinde Cenab Şahabeddin İskenderiye'yi anlatırken İngiliz ve Fransızların yaşadıkları Avrupalı yeni yerleşim yerleri karşısında yerli Arap halkın evlerinin "köstebek yuvası" gibi gözüktüğünü söyler (Cenab Şahabeddin, 2004, s. 85). Mignon, Arap vilayetlerinin bu ve benzer temsillerinin yönetici sınıf tarafından sunulan Osmanlının "medenileştirici

misyon söylemi” ile ilgisine işaret eder (Mignon, 2021, s. 154). İrfan Karakoç da Cenab Şahabeddin’in farklı zamanlardaki dört seyahat yazısını Edward Said, Ussama Makdisi ve Selim Deringil’in çalışmaları temelinde analiz eder. Mignon’un işaret ettiği Arapları insan olmaktan çıkaran benzetmeleri detaylandıran Karakoç, tipik Arap temsilinin Oryantalist klişelerle ne denli örtüştüğünü gösterir. Resmî görev ve davetlerle gittiği seyahatlerde Cenab Şahabeddin’in Araplar’a bakışındaki “en önemli problem, onları ‘insan’ olarak görmemesidir”. Araplar “insan dışında birçok varlığa benzetil[ir], bu benzetmeler; onların hareketleri, bazı olaylara karşı verdikleri tepkiler ve renklerinin betimlenmesiyle de desteklen[ir] (Karakoç, 2016, s. 75).<sup>5</sup> Osmanlı bürokratik ve kültürel elitlerinin Türkler dışındaki Osmanlı halklarını Oryantalist bir bakışla temsillerini Sadık el Müeyyid’in *Servet-i Fünûn*’da Ahmet İhsan ve Cenab Şahabeddin’in yazılarıyla aynı sıralarda yayımlanan “Bir Osmanlı Zabitinin Afrika Sahra-yı Kebir’i”nde ya da Christoph Herzog’un işaret ettiği gibi Ahmet Mithat, Ali Haydar, Osman Hamdi ve Babanzade İsmail Hakkı’nın farklı tarihlerde buldukları Bağdat’a dair notlarında farklı şekillerde rastlanır (Herzog, 2002, s. 316-326).

Bununla birlikte, Osmanlı elitlerinin Osmanlı taşrasını temsillerinde Saidçi bir yaklaşım hatırı sayılır bir malzeme sağlasa da bu malzemenin Osmanlı’nın kendine özgü dinamiklerini çerçevelemekte fazlasıyla genel kaldığını hatırd tutmak gerekiyor. Bütün bu çalışmalar Osmanlı merkezi ile periferi arasında bir ayırım yaparken Anadolu taşrasındaki Türk nüfusu yönetici seçkinlerin daha uzak coğrafyadaki Arap, Kürt, Bedevi, Ezidi ve Dürzi halklarla kurdukları Oryantalist tahakküm ilişkisinden ayrı bir yere koyarlar. Anadolu taşrasındaki Türklerin imparatorluk yönetici seçkinleriyle dinsel ve dinsel ayrımlıkları ve coğrafi yakınlıkları hesaba katıldığında bu yaklaşım anlaşılabilir. Diğer taraftan, yine Ersoy’un vurguladığı gibi Osmanlı asır sonunda seçkin sınıf ve halk arasındaki ilişkiler irdelenirken “Osmanlı benlik ve ötekilik algılarındaki çokkatmanlılığı ve giriftlikleri daha fazla öne çıkaran yaklaşımlara” ihtiyaç duyulmaktadır (Ersoy, 2013, s. 14). Bu bakımdan, merkez ile Anadolu taşrasındaki Türkler arasındaki ilişki hiç de merkezin uzak coğrafyalardaki farklı dil, din veya mezhebe mensup halklarla olanı aratmayacak gerilimleri işaret eder. Bu gerilimler, Türkler dışındaki halkların temsilleriyle belli farklılıklara rağmen Oryantalist bir temsil zemininde çerçevelemeye müsaittir. Ahmet İhsan’ın Anadolu taşrasına bakışında, onunla ilişkisinde ve onu temsilinde de bunu açıkça görmek mümkündür.

Ahmet İhsan’ın seçici ve seçkin bakışının tezahürlerinden birisi seyahatlerinde başkalarıyla, bilhassa taşra insanıyla kurduğu ilişki ve bunun yazılarda temsil biçimidir. Bu, Edward Said’in başta on sekiz ve on dokuzuncu yüzyıl seyahatnameleri olmak üzere yazınsal metinlerdeki temsiller üzerinden kavramsallaştırdığı Oryantalizmle şaşırtıcı biçimde örtüşen bir temsildir. Said, Doğulu öznenin Oryantalistler tarafından özerk olma konusundaki yetersizliğini karakterize eden “egzantrikliği, geriliği, suskun aldırmaçlığı, dişil nüfuz edilebilirliği, miskin boyun eğerliği” ile temsil edildiğini söyler (Said, 2023, s. 218). Batılı bakış, “indirgeyici bir mercekle” Doğulu özneyi biricik özneler olarak

<sup>5</sup> Cenab Şahabeddin’in Cidde’de sağlık müfettişliği göreviyle bulunduğu sıradaki Arabistan izlenimleri, “Hac Yolunda” başlığı altında yine *Servet-i Fünûn*’da yayımlanır. 1900-1908 arasında Suriye Vilayeti Sağlık Müdürlüğü görevi sırasındaki seyahat notları “Âfâk-ı Irak”, Birinci Dünya Savaşı sırasında 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa’nın davetiyle gittiği Suriye seyahat notları “Suriye Mektupları” ve “Beyrut, Filistin ve Nablus İzlenimleri 1918” başlıklarıyla sırasıyla *Tasvir-i Efkâr*, *Sabah* ve *Zaman* gazetelerinde tefrika edilir (Karakoç, 2016, s. 73-74).

değil, birbirinden farkları asgaride olan bir kitle olarak panoramik bir bakışla “yukarıdan” inceler (Raj, 2013, s. 29). Böyle bir panoptik bakış stratejik ve etkilidir; Doğu'nun öznelliğini yeniden çerçeveleyen bir gözetim uygular. Özneye aşılana ideoloji, onu savunmasız hale getirir ve onu bir nesneye, “gözlemcilerin üzerinde yetkiye sahip olduğu temelde ontolojik ve istikrarlı bir gerçek”e indirger (Varadharajan, 1995, s. 125).

Ahmet İhsan'ın seyahat yazılarında taşradaki insanlara dair ilk dikkat çekici şey, günlerce süren bu seyahatlerde yazarın ilgi çekici bulmadığı müddetçe onlara yer vermemesidir. Yazar, her üç seyahatinde de yola matbaa ortağı Asım Bey ile çıkar. İlk seyahatinde Eskişehir'de, ikincisinde Ankara'da ve üçüncüsünde Konya, Akşehir, Afyonkarahisar, Kütahya ve Eskişehir'de yerel halkla neredeyse hiç temas kurmazlar ya da Ahmet İhsan bunu anlatma ihtiyacı hissetmez. Gittiği yerlerde kendisiyle aynı dili konuşan insanlar özenle sessizleştirilmiş, bu yerlerin dekorunun bir parçası, o dekoru tamamlayan nesnelere dönüştürülmüş gibidir. Yerel halkla iletişim kurduğunda da bunu iki özne arasında bir diyalog gibi sunmaz; bu insanlar en fazla dergi okuruna yerle ilgili aktarmak istediği şeyi görmesini sağlayan veya onu açıklayan birer aracıdır. Bu sükûtta yanlarında hizmetlerini gören kişinin de payını alması, bu sükûtun biraz da sınıfsal olduğu izlenimini verir. Konya seyahatinin başında yola Asım Bey ile çıktığını söylediğinde okur doğal olarak bunun iki kişilik bir seyahat olduğu izlenimine kapılır. Oysa, Eskişehir'e vardıklarının ertesinde kaldıkları otelde kendilerini uyandırmak için odaya girdiğini söylediğinde anlaşılır ki yanlarında Tahir Efendi adında eşyalarını taşıyan bir hizmetkâr vardır.

Ahmet İhsan'ın seyahat yazılarında demiryolu ve gittiği yerler yanında nadiren de olsa Anadolu insanı dergi okuruna anlatılmaya değer bir malzemeye dönüştürür. Ahmet İhsan'ın aktarma gereği hissettiği şeylerden biri, konakladıkları yerlerin hijyen ve konforudur. Yerli halktan da Ahmet İhsan'ın şikayetleri vesilesiyle haberdar oluruz. Sık sık otel ve hanların pisliğinden, buralarda muhatap oldukları han ve otel sahiplerinin ve görevlilerin müşteri şikayetlerine karşı Said'in sözünü ettiğini hatırlatır tarzda “geriliği” ve “suskun aldırmaazlığı”ndan yakınır. 1893'teki Ankara seyahatinde istasyondan bindikleri arabacıdan kendilerini şehrin en iyi oteline götürmelerini isterler. İsmail Efendi Oteli adındaki, Ankara'nın ortada atlı arabalara ayrılmış bir alanın etrafındaki odalardan ibaret bu en iyi oteli, aslında eski bir handır. Dışarıdan güzel gözüktüğünü söylediği otele girer girmez ahırların tüm binaya sirayet eden kesif kokusundan, köylülere mahsus odalardan çıkan pis havadan, yemeklerden şikâyete başlar:

Kapıdan girdiğimiz zaman kuvve-i şâmemizi fena halde bîzâr eden kokunun ahırlarla mutfağın ve köylülere mahsus odalardan çıkan havâ-yı muhtelin imtizâcından neşet ettiği anlaşıldı. (...) Yemek ihtiyacı tabii idi. Taama mahsus salona geçip de masaya örtülmüş fakat değişmeye değişmeye beyazdan sarı siyaha dönmüş örtüyü görünce İsmail Efendi Oteli'nin mutfağına o kadar emniyeti câiz olamayacağı tahakkuk eyledi. Binaenaleyh katardaki taam usulünde rafadan yumurta ve külbastı ile iktifa edip odalarımıza çekildik. (Ahmet İhsan, 1893a, s. 279)

Ahmet İhsan'ın manzarayı istikrahla anlatışı kadar, manzara karşısında hiç şaşırmamış olması da gözden kaçmaz. Otelin bozuk havasının biraz da köylülere mahsus odalardan çıkan pis kokudan kaynaklanmasından doğal bir şey yoktur. Ahmet İhsan'ın sözlerinden öyle anlaşılıyor ki ahırlardan gelen kokudan rahatsızlık duymayan, bu

kokunun bozduğu havaya kişisel hijyenden nasibini almadıkları için bir de kendi kokularını ekleyen köylülere dair “saptama”, ona göre sanki okurun da mutabık olacağı sıradan bir bilgidir. Odalarına çekilip otelin çarşafı yerine yanlarında getirdikleri temiz çarşafı serip tam yattıklarında bu kez de sivrisinek hücumuna uğrarlar. Ayaklarında çorap, yüzlerinde mendil, ellerinde eldiven tam uykuya dalmaya çalışırken kapılarının önünden gelen gürültü ile irkilirler. Bu, “dafüliştihâ örtülü” bir masaya oturmuş, “beş altı kadar Ankaralı zat”la otelde konaklayan bir “efendi”nin yüksek sesle sohbetlerinin gürültüsüdür. “Fart-ı hiddetle” birbirlerine “mütehayyirane” bakarlar, kapıdan “nazikane makamına kaim olmak üzere gürültücü efendileri bir süzüp” odalarına dönerler ama uyumanın imkânı yoktur. Otelin garsonunu çağırıp bu “lakayd zevatın şematet-i tecavüzkaranesinden” şikâyet etmeyi düşünürler ama akşam otelin genel havası, odaların ve yemek örtüsünün pisliğinden şikâyet ettiklerinde anlamışlardır ki “garsonun ahval-i umumiyesi böyle lüzumu teyakkun” edeceklerden değildir. Sivrisinek ve gürültüden uyuyamayacaklarını anlayınca çaresiz, giyinip dışarı çıkarlar (Ahmet İhsan, 1893b, s. 292).

Ahmet İhsan doğal olarak seyahat yazılarında gördüğü her şeyi aktarmaz ama kaldıkları yerlerin fiziksel şartları, olumlu veya olumsuzluğu ile mutlaka aktardığı bir detaydır. Ankara ve Eskişehir seyahatinden daha uzun süren 1896’daki Konya seyahatinde önceki seyahatlerden farklı olarak çok sayıda şehirde kaldıkları için yazarın kaldıkları yerlere dair hassasiyetini karşılaştırmalı olarak görmek mümkündür. Konya’ya vardıklarında istasyonda müşteri kapmaya çalışan Mehmet adında sakallı bir otel temsilcisi, kendilerini “Osmanlı Misafirhanesi” isimli otele götürmek ister. Ahmet İhsan “temizlik nokta-yı nazarından” oteli beğenmezlerse başka otele gideceklerini söyler. Adam, “efendim bizim otel Konya’da birincidir” deyince bu otele giderler. Geniş bir oda seçip hemen yatak takımlarını değiştirirler. Konya’dan İstanbul’a dönerken Akşehir’de bir gece kalmak üzere trenden inerler. İstanbul’dan tanıdıkları arkadaşları gelmediği için rastladıkları bir hana giderler. Ahmet İhsan, Ankara’daki hanı aratmayacak raddede pis bulunduğu hanın “manzara-i hakikiye-i sefilane”sini betimlemeye başlar. Burası ufak ve gayet “murdar” bir yerdir, hele yatakları bakılır gibi değildir. Derhal hanın sahibini çağıran Ahmet İhsan odayı temizlemesini, yatak takımlarını değiştirmesini “nazikane ihtar” eder. Hancı ise kayıtsız bir üslupla “Bunun neresi kirli?” der. O sırada yorganın üstünde “kuyruklu beyaz renkli bir misafir”, bir böcek belirir. Ahmet İhsan manzara karşısında hancıya hiddetlenir ama “eser-i hicâp”tan yoksun “herif”in “Burası handır her şey bulunur!” cevabı karşısında artık sessiz kalmaktan başka yol bulamaz (Ahmet İhsan, 1896c, s. 114).

Görünüşte İstanbul’a pek uzak olmayan taşra insanlarından söz ederken bu insanlar “olumsuz tip”ler olmasalar bile sessizleştirme ve nesneleştirme devam eder. 1892’deki Eskişehir seyahatinde Eskişehir’e hâkim tepelere çıktıklarında yakında harman süren köylüleri görürler. Eğlence maksadıyla öküzlerin çektiği bir döğene biner ve “babalık” dediği bir köylü ile sohbet ederler. Aynı seyahatte, yukarıda sözünü ettiğim Kütahya civarında tarlalarda çalışan köylülerin tren geçerken işlerini bırakıp trene “hayret ve takdirle” bakışlarını, işledikleri mahsulatın trenle sevk olunmasından memnun olduklarını söylerken bunu köylülere sormuş değildir. Köylüler Ahmet İhsan’ın yazılarında bir türlü kendileri olarak konuşamazlar; Ahmet İhsan onların yerine de konuşur. Ahmet İhsan’ın tavrı ve anlatım üslubunda bu şekilde nesneleştirilen ve sessizleştirilen taşra insanı temsilleri, yazarın onlarla kurduğu eşitsiz ve kontrol etmeye yönelik ilişkinin daima yankılanıp durduğunu gösteriyor. Yazılarda taşra insanıyla bu

eşitsiz ve kontrollü ilişkinin bir tarafı da bunun ancak Ahmet İhsan ve arkadaşlarının onlara ihtiyacı olduğu zorunluluk hallerinde veya kimi rastlantılarla kurulan olabildiğince kısıtlı bir ilişki olmasıdır. Bu durumlar dışında diyalog kurduğu kişiler ve mihmandarları ya tanıdıkları ya da üst düzey bürokratlardır. Daha seyahate çıkmadan gideceği yerlerde tanıdığı birilerine haber verir. Bu insanlar da yerel halktan değil, İstanbul'dan Anadolu'ya gitmiş Mülkiye'den veya dergi üzerinden tanıdıklarıdır. Her istasyonda kendilerini şehrin kaymakamı, garnizon kumandanı ya da bir devlet dairesinin amiri karşılar ve uğurlar. Ankara ve Konya'da vilayetin valisi tarafından misafir edilirler. Bütün bunlar, birkaç istisna dışında yazılara eşlik eden taşranın gündelik hayatının dışarıda bırakıldığı insansızlaştırılmış fotoğraflarla bir araya geldiğinde, taşra insanının bir İstanbul aydını için çoğu kez zihnindeki fotoğrafı tamamladığı oranda yazıya girdiğini gösteriyor. Gerçekten de Ahmet İhsan'ın iç Oryantalizmi onun fotografik bakışıyla yakından ilişkilidir. Bu ilişki hem gerçek hem sembolik bir ilişkidir: Taşraya “fotoğrafı almak”, bir Batı icadı makinenin gözünden bakmak için oradadır. Bunu yaparken özellikle panoramik bakışa önem verir; detay değil bütün, tekil değil genel önemlidir. Tek tek insanların hayatları yerine taşra insanına kümeleştirici, zaman zaman tektipleştirici bakışıyla taşra insanı fotoğraftaki nesnelere dönüşür.

Bütün bu taşra ve taşra insanı temsilleri bizi Ahmet İhsan'ın seyahatlerinin ardındaki motivasyonu sorgulamaya sevk ediyor. Tıpkı seyahat yazını türünün pek çok örneği gibi Ahmet İhsan'ın yazıları merak ve araştırma arzusunun izlerini taşıyor olsa da satır aralarında Oryantalist bir söylemle ilişkilendirmenin mümkün olduğu başka bir motivasyonu da açık ediyor. Bir dergi ve matbaa sahibi olarak Ahmet İhsan bir özel teşebbüs insanıdır ama asır sonu Osmanlı ekonomik hayatında özel teşebbüs bürokratik idareyle içli dışlı olmayı gerekli kılan, ona bağımlı bir alandır. Nitekim, Ahmet İhsan'ın anıları başı sıkıştığında sarayda kendisini koruyan tanıdıklarından tatalım da *Servet-i Fünûn*'a verilen sürekli maddi devlet desteğine ve taltiflere kadar sarayla kurduğu özel ilişkiyi gösteriyor.<sup>6</sup> Zaten, Eskişehir'in Ankara istikametine doğru biraz dışındaki Alpu Köyü'ne kadar süren ilk seyahat, Alman sermayesiyle kurulan Anadolu Demiryolu Kumpanyası'ndan gelen bir davet vesilesiyledir. Anlaşılan o ki Osmanlı demiryolları yapım ve işletiminde Fransız ve İngiliz şirketleriyle rekabet eden Alman şirketi, hattın tanıtımında *Servet-i Fünûn*'dan yararlanmak ister.<sup>7</sup> Bu, demiryollarına büyük ehemmiyet veren merkezî idare için de bir çeşit icraat propagandası malzemesidir. Nitekim, ilk seyahatle ilgili yazı neredeyse tamamen demiryolu hattını tanıtıcı bir içeriğe sahiptir. Diğer iki seyahatte davete dair herhangi bir açıklama olmasa bile zaten izin tezkeresi ile çıkılabilen ve gittikleri yerde en yüksek devlet ricali tarafından misafir edildikleri bu seyahatlerin, saray ve merkezî idare için taşrayı yoklama ve gözetim altında tutma imkânı sağladığını söyleyebiliriz.

Ahmet İhsan'ın Anadolu algısı teknolojik, ekonomik, sosyal ve kültürel olarak belli bir modernleşme düşüncesi etrafında şekillenip bunun izlerini taşır ve bu modernleşme

<sup>6</sup> *Servet-i Fünûn*, II. Abdülhamid'in takdirini kazanmış ve padişah II. Meşrutiyet'e kadar dergiye ayda 3.240 altın kuruş yardımıda bulunmuştur (Ebüzziya, 1989, s. 94-95).

<sup>7</sup> Osmanlı demiryolu hatları ile ilgili geniş bilgi için bkz. (Kâhya, 1988, s. 209-218).

devletin merkezileşme politikalarından bağımsız değildir.<sup>8</sup> Merkezî bir devlet yapılanması merkezin ötesindeki yerlerin kontrolüne ihtiyaç duyar. Bu da çevreye dair bir bilgi ekonomisinin sistemli bir şekilde yürütülmesini gerektirir. Devlet, bu bilgi ekonomisinde sadece kendi resmî temsilcilerine değil, aynı zamanda devlet otoritesi ile dolaylı bir bağlantıya sahip belli figürlere de güvenir. Bu bilgi kaynaklarının toplumsal ve coğrafi uzaklığı, bilgilerini değerli kılan şeydir ve bu istihbaratı elde ederek devlet, toprak ve idari sınırlarının ötesine yayılmış bir kontrol sağlama yeteneğine sahiptir. Vatandaşını kontrol altında tutmaya, onları hizaya sokmaya ve medenileştirmeye ayarlı asır sonu Osmanlı devlet yapılanmasının taşraya Oryantalist bir gözle bakıyor olması şartıcı değildir. İdareci sınıf, kendileriyle karşılaştırıldığında zaten Batı'dan çok geride olan taşra insanını belli genel kümeler altında toplanıp istatistiğe indirgenen, tahakküm altına alınması gereken, geride kalmış ve ancak idari sınıf tarafından temsil edilebilir nesnelere olarak görür. Örneğin, Konya'da kaldıkları otelin salonundaki devasa küpler dikkatlerini çektiğinde otel görevlilerine bunun nedenini sorar. Bunların şehre açık kanallarla geldiği için bulanıklaşan suların dinlendirildiği içme suyu küpleri olduğunu öğrenince suların Pastör süzgeçlerinden geçirilip “usûl-i cedideye” göre dezenfekte edilmesinin daha iyi olacağını düşünür. Pazar yerinde gördüğü kağnıları “bir nevi vasıtai garibe-i nakliye” diye tarif edip onun mekanik işleyişini dingilleri ve tekerleklerinin birlikte dönüşleriyle anlatır. Kağnının yolları bozduğu ve öküze eziyet ettiği için yerel idarece yasaklandığını belirtip taşrada yaygınlığının ekonomik ve coğrafi nedenine değinmeye gerek duymadan halkın umursamazlığından yakınır: “Ne gariptir ki Anadolu ahalisine hâlâ kağnıların zararını anlatıp istimalinden sarf-ı nazar ettirmek kabil olama[mıştır]” (Ahmet İhsan, 1896b, 84).

Ahmet İhsan'ın seyahat yazılarını bilgi ekonomisi doğrultusunda okumak, bu yazıların Osmanlı orta ve üst sınıf okuruna Anadolu hakkında bilgi veren metinler kadar yarı resmî raporlar, hatta devlete gönüllü istihbarat raporları da olduğunu, öyle ki Ahmet İhsan'ın zaman zaman bir çeşit hükümet komiseri gibi davrandığını gösteriyor. Demiryolları bu idari yapıda Osmanlı merkezî teşkilatının taşraya hâkim olması, güvenliği sağlaması ve daha teşkilatlı vergi toplanması anlamına gelmektedir. Zaten daha en başından davetle çıktığı seyahatinde merkezî kontrolün gerekliliğini içselleştirmiş Ahmet İhsan, idari merkezileşmeye uyan ve uymayan şeyleri rapor eder; zaman zaman kimi yasal ihlalleri ihbar eder tarzda konuşur. Bunun bir örneğini kaçak tütün ve Reji meselesine dair tutumunda görmek mümkündür.

Kaçak tütün Osmanlı ekonomisi ve Batılı devletlerle ilişkide önemli olduğu kadar, taşranın gündelik hayatında temel ihtiyaçlar, aile ekonomisi ve güvenliğe dair pek çok meseleyi görünür kılan bir konudur. İlk bakışta Ahmet İhsan'ın devleti gelir kaybına uğrattığı gözükene kaçak tütünden şikâyet etmesi anlaşılır gibi durur fakat mesele bundan daha karmaşıktır. Tütün kaçakçılığı eskiden beri halkla devlet arasında bir gerilim nedenidir. Bunun yaygın bir çatışma halini alışı ise büyük oranda Reji İdaresi'nin ihdasından sonradır. Duyun-ı Umumiye'nin bir parçası olarak imparatorluğun borçlu

<sup>8</sup> Fransız idari yapısı model alınarak ihdas edilen 1864 Tuna Vilayet Nizamnamesi'yle eyaletlerin yerine livalardan oluşan vilayât kurulur. 1867'deki Vilâyât-ı Umûmiye Nizamnamesi ile bu yeni idari yapı imparatorluğun tümünü kapsayacak hale getirilir ve 1871'deki yeni nizamnameyle Osmanlı Devleti yirmi yedi vilâyet ve yüz yirmi üç sancağa bölünür. Buna göre Anadolu'da on altı vilayet ve yetmiş dört sancak, Rumeli'de on vilayet ve kırık dört sancak, Afrika'da bir vilayet ve beş sancaktan oluşan taşra teşkilatı ortaya çıkar (Karal, 1988, s. 156-158).



olduğu devletlerce ihdas ve idare edilen Reji, başta tütün olmak üzere belli tarım ürünlerinde bir tekel oluşturur.<sup>9</sup> Kanunen çiftçi tütünü Reji İdaresi'nin belirlediği fiyattan satmak zorundadır ve kendi kullanımı için bile tütün saklayamaz. Tütünü Reji'ye belirlenen fiyattan sattıktan sonra kullanacağı tütünü bu kez Reji'den yine Reji'nin belirlediği fiyattan satın almak zorundadır. Reji İdaresi vergi ve ürün toplayan özerk memurlarının yanında kendi silahlı korucu teşkilatına sahiptir. Korucularla köylü ve kaçakçılar arasındaki çatışmalarda on dört yıl içerisinde büyük çoğunluğu Osmanlı köylüsü olmak üzere 20.000'den fazla kişi ölmüştür (Mutluçağ, 1967, s. 35-36; Kayaalp, 2009, s. 226). Reji kolcularının halka karşı fevri ve hukuk dışı uygulamaları ve kaçakçı tanımındaki muğlaklık, halkla Reji İdaresi'ni sık sık karşı karşıya getirir (Mutluçağ, 1967, s. 37). Halk devletin kolluk kuvvetleri dışında yabancı sermayeli bir kurumun kendisine karşı uygulamalarını devlete defalarca şikâyet eder. Aslında devlet de ekonomik nedenlerle egemenliğini kısmen devrettiği Reji İdaresi ile üstü kapalı bir mücadele halindedir. Devlet Reji'nin cebri uygulamalarını engellemez ama kaçak tütünü kontrol altına almakta da ülkenin gelirlerini emip duran yabancı bir güç olarak gördüğü Reji'ye yardımcı olmakta isteksiz davranır (Kayaalp, 2009, s. 226). Böylece taşrada bir yanda halk ile onun ürünlerine çok daha yüksek fiyat veren kaçakçıların, diğer yanda keyfi ve fevri şiddet uygulayan kolcularıyla Reji'nin, bunların karşısında kimi zaman isteksiz kimi zaman aciz devlet kurumlarının olduğu uzun yıllara yayılmış bir gerilim ortaya çıkar. Ahmet İhsan'ın seyahat yazılarında da Reji'nin uygulamalarından şikâyet ettiğini görürüz. 1892'deki "Ankara Müşahedatı"nın hemen başında Ankara'da trenden indiklerinde bir tütün kolcusu kaçak tütün olup olmadığını kontrol etmek üzere çantalarını açmalarını ister. Ahmet İhsan istasyonda bir zabıta gibi istediği kişiye istediği türden muamele eden kolcunun kabalığından, "muayene-yi tecavüzkarane"sinden şikâyet eder (Ahmet İhsan, 1893a, s. 279). Gelgelelim Ankara seyahatinden dört yıl sonraki Konya seyahatinde aynı Ahmet İhsan'ı halkı devlet ve Reji'ye şikâyet ederken buluruz. Ahmet İhsan ve arkadaşı Kütahya'da tütün almak isterler, bulamazlar ve bunun nedeninin kaçak tütünün revaçta olması olduğunu öğrenirler. Bakkallar ve manavlar el altından gizlice kaçak tütün satmaktadırlar. Ahmet İhsan kaçakçılarla kolcular arasındaki çatışmaların neden olduğu "telefât"ı önlemek üzere devletin yerel kolluk kuvvetlerini ve Reji İdaresi'ni uyarır: "Kaçak tütünün ahz ve itâsına müsâmahâ gösterilmesi kaçakçıların tezâyidini, bu ise bilâhare Reji kolcularıyla bu gürûh arasında muarızât ve telefât-ı dâimiyi müstevcip olduğundan şu husûsta zabıtâ-yı mahalliyenin ve Reji İdaresi'nin nazâr-ı dikkâtini davete mecbûriyet hisseyledik" (Ahmet İhsan, 1896e, s. 147).

Ankara seyahatinde kolcunun kaba tavrı doğrudan kendilerini hedef aldığı anda aslında kanuni olan bu uygulamayı cebri bularak tepki gösteren Ahmet İhsan, Kütahya ve civarında Reji kolcularının "telefât"a neden olan benzer cebri uygulamaları karşısında bir bilirkişi tavrıyla konuşur. Sorunun kaynağını devletin Reji ile tütün kaçakçıları ve halk arasındaki sürtüşme ve çatışmalarda ikircikli tutumuna, kaçak tütüne yönelik gösterilen müsamaha ile açıklar. Kaçak tütünün yaygınlığını sadece kaçakçı "gürûh"u ile Reji kolcuları arasında bir asayiş meselesi olarak sunar. Oysa mesele kaçak tütünün ürünlerini istediği fiyatla alan Reji tarafından ezilen halkla ilgilidir. Ayrıca, yabancı şirket için çalışan Reji kolcuları karşısında kaçakçılar da halktan kişilerdir ve halkın desteğini alırlar. Bir bakıma Ahmet İhsan'ın tavrı otorite ve muktedir tarafında

<sup>9</sup> Reji idaresi ve tütün kaçakçılığı hakkında detaylı bir çalışma için bkz. (Kayaalp, 2009).

hizalanarak pratikte yerel halkı devlete ve Reji İdaresi'ne ihbardır. Bu da Ahmet İhsan'ın idari yapılanmadan teknolojiye, asayıştan ekonomiye seçkinci ve merkezî modernleşmeci bakışı nasıl şahsen içselleştirdiğinin ispatı olarak görülmelidir.

### Sonuç

Bu çalışmada, on dokuzuncu yüzyıl sonu teknolojik gelişmelerinin Osmanlı seyahat yazınına etkilerini ve Osmanlı taşrasının İstanbullu bir Osmanlı aydınına nasıl gözüktüğünü ele aldım. Ahmet İhsan'ın Anadolu taşrasını anlatım ve temsilindeki belli örüntüler, onun Arap coğrafyasına seyahatlerine dair yazıları ile karşılaştırıldığında daha da belirginleşir. Yazar, Konya gezisinin dönüşünden üç hafta sonra, çocukluğunda bir müddet yaşadığı Suriye vilayetine gider. “Haydarpaşa’dan Konya’ya Bir Cevelan” *Servet-i Fünûn*’da tefrika edildiği sırada bu seyahattedir. Dergide “Haydarpaşa’dan Konya’ya Bir Cevelan” yazı dizisi biter bitmez, bu kez “Suriye’de Bir Cevelan” yazı dizisinin tefrikası başlar.<sup>10</sup> Anadolu’ya üç seyahat ile Suriye seyahati arasında ortaklıklar yanında birtakım çarpıcı farklılıklar söz konusudur. Tıpkı Anadolu’ya üç seyahat yazısı gibi bu seyahat notlarında da fotoğraf makinesi ve tren önemli bir yer tutar. Ahmet İhsan’ın gittiği yerleri görsel olarak çerçeveleyen panoramik bakışı ve imparatorluğun uzak bir vilayetini modern dünyaya entegre eden demiryolu teknolojisine karşı memnuniyeti, bu uzak vilayete seyahatinde de fark edilir. Öte taraftan, “Suriye’de Bir Cevelan”, Türklerin yaşadığı Anadolu ile karşılaştırıldığında İstanbul’un çok uzağında ve Arap ağırlıklı bir Osmanlı vilayetine seyahate dairdir. Bu bakımdan “Suriye’de Bir Cevelan”, yukarıda sözünü ettiğim diğer Osmanlı bürokratik ve kültürel elitlerin başta Araplar olmak üzere diğer halkların yaşadığı vilayetlere seyahatlerini hatırlatır. Buna rağmen, diğer yazarlardan farklı olarak Ahmet İhsan’ın yazı dizisinde, yerli halkı medenileştirilmesi gereken bir kitle olarak gören ve bu misyonu da Osmanlı-Türk yönetici ve kültürel elitlere yükleyen bir anlatım yoktur. Gelgelelim bu durum, Ahmet İhsan’ın seyahatinin Oryantalist temsillerden arı olduğu anlamına gelmez. Onun Anadolu seyahati gibi Suriye seyahati yazılarında da tipik bir Oryantalist temsil, satır aralarında kendisini gösterir. Marsilya’dan gelen ve İstanbul’da mola verip Beyrut’a devam eden Fransız vapuruyla başlayan yolculuk, Ahmet İhsan’ı daha önce bir süre yaşadığı bir Osmanlı toprağına değil, kozmopolit ve otantik bir “dışarı”ya seyahate gidiyor havasına sokar. Zaten, bu seyahatte rehberi yabancı turist rehber kitaplarıdır. Suriye, Şam, Yafa ve Kudüs’ün etnik yapısı Anadolu’nun etnik yapısından daha fazla ilgisini çekmektedir. Anadolu taşrasına bakarken görmediği, gördüğünde keyifsizlikle anlattığı geleneksel yerel uygulamaları bu kez otantik bulup detaylı anlatır. Gittiği yerlerde rastladığı Arap sanatının “eşkâl-i zarife”sinden övgüyle söz eder. (Ahmet İhsan, 1896f, s. 245). Ahmet İhsan’ın Osmanlı taşrasını iki farklı temsili ve bunların dönemdeki diğer taşra temsilleriyle ortaklıkları yanında belli farklılıkları, taşraya yönelik algının çoğulluğunu gösterir. Dolayısıyla, Osmanlı bürokratik ve kültürel elitlerinin imparatorluk taşrasını temsillerini yorumlama ve konumlandırmada Saidci bir yaklaşım önemli bir imkân sağlasa da bu yaklaşımın Osmanlı seyahat yazını külliyatının çoğulluğunu çerçevelemekte fazlasıyla genel kaldığını da hatırd tutmak gerekir.

<sup>10</sup> Ahmet İhsan’ın “Suriye’de Bir Cevelan” yazı dizisi, *Servet-i Fünûn*’un 299. sayısı (3 Aralık 1896 [21 Teşrinisani 1312]) ile 311. sayısı (25 Şubat 1897 [13 Şubat 1312]) arasında yayımlanır. Bu yazı dizisinin bitiminin ardından 312. sayıdan itibaren Cenab Şahabeddin’in “Hac Yolunda” yazı dizisi yayımlanmaya başlar.

### Kaynakça

- Ahmet İhsan. (1891 [1308]). *Demiryolları*. İstanbul: Âlem Matbaası.
- Ahmet İhsan. (1892a, 18 Ağustos [1308, 6 Ağustos]). Haydarpaşa'dan Alpu Köyü'ne Osmanlı Anadolu demiryolu hattında bir seyahat, *Servet-i Fünûn*, 75, 354-356.
- Ahmet İhsan. (1892b, 31 Ağustos [1308, 19 Ağustos]). Haydarpaşa'dan Alpu Köyü'ne Osmanlı Anadolu demiryolu hattında bir seyahat, *Servet-i Fünûn*, 77, 389-391.
- Ahmet İhsan, (1893a, 13 Temmuz [1309, 1 Temmuz]). Ankara müşahedâtı, *Servet-i Fünûn*, 122, 277-279.
- Ahmet İhsan, (1893b, 20 Temmuz [1309, 8 Temmuz]). Ankara müşahedâtı, *Servet-i Fünûn*, 123, 292-295.
- Ahmet İhsan. (1896a, 8 Ekim [1312, 26 Eylül]). Mösyö Otto Osan. *Servet-i Fünûn*, 291, 72-73.
- Ahmet İhsan. (1896b, 15 Ekim [1312, 3 Teşrinievvel]). Osmanlı Demir Yol Hattında Haydarpaşa'dan Konya'ya bir cevelan, azimet ve avdet 1498 kilometre. *Servet-i Fünûn*, 292, 82-84.
- Ahmet İhsan. (1896c, 29 Ekim [1312, 17 Teşrinievvel]). Osmanlı demiryolu hattında Haydarpaşa'dan Konya'ya bir cevelan, azimet ve avdet 1498 kilometre. *Servet-i Fünûn*, 294, 114-116.
- Ahmet İhsan. (1896d, 5 Kasım [1312, 24 Teşrinievvel]). Osmanlı demiryolu hattında Haydarpaşa'dan Konya'ya bir cevelan, azimet ve avdet 1498 kilometre. *Servet-i Fünûn*, 295, 130-132.
- Ahmet İhsan. (1896e, 12 Kasım [1312, 31 Teşrinievvel]). Osmanlı demiryolu hattında Haydarpaşa'dan Konya'ya bir cevelan, azimet ve avdet 1498 kilometre. *Servet-i Fünûn*, 296, 146-149.
- Ahmet İhsan. (1896f, 24 Aralık [1312, 12 Kanunuevvel]). Suriye'de bir cevelan. *Servet-i Fünûn*, 302, 242-246.
- Ahmet İhsan. (1897, 11 Mart [1312, 27 Şubat]). İfade-i mahsusa. *Servet-i Fünûn*, 313, 2.
- Cenab Şahâbeddin. (2004). *Hac yolunda*. (Nurullah Şenol, haz.). İstanbul: Bordo-Siyah Yayınları.
- Daston, L. ve Galison, P. (2007). *Objectivity*. New York: Zone Books.
- Deringil, S. (2003). They live in a state of nomadism and savagery: The late Ottoman Empire and the post-colonial debate. *Comparative Studies in Society and History*, 45(2), 311-342.
- Ebüzziya, Z. Z. (1989). Ahmed İhsan Tokgöz. *TDV İslam ansiklopesidi* 2. (s. 94-95). İstanbul: TDV Yayınları. Erişim adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/ahmed-ihsan-tokgoz>
- Ersoy. A. A. (2016), Ottomans and the kodak galaxy: Archiving everyday life and historical space in Ottoman illustrated journals. *History of Photography*, 40(3), 330-357.
- Ersoy. A. A. (2013). Giriş. A. Anadol (Ed). *Oryantalizmin 1001 yüzü* içinde (s. 11-19). İstanbul: Sakıp Sabancı Müzesi Yayınları.

- Herzog, C. (2002). Nineteenth-century baghdad through Ottoman eyes. J. Hanssen, T. Philipp, S. Weber (Ed.). *The empire in the City: Arab provincial capitals in the late Ottoman Empire* içinde, (s. 311-328). Beyrut: Ergon Verlag.
- Kâhya, E. (1988). Türkiye'deki ilk demiryolları. *Belleten*, 52(202), 209-218. Erişim adresi: <https://belleten.gov.tr/tam-metin-pdf/2014/tur>
- Karakoç, İ. (2016). Biraz renk biraz şehvet, o sensin işte: Cenap Şahabettin ve Osmanlı'nın "Orient"inde dört gezinti. *International Journal of Human Sciences*, 13(1), 72-89. doi:10.14687/ijhs.v13i1.3544
- Karal, E. Z. (1988). *Osmanlı tarihi 7*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Kayaalp, E. (2009). *From seed to smoke: The re-making of the tobacco market in Turkey*. (Doktora Tezi). Houston: Rice University.
- Korte, B. (2000). *English travel writing from pilgrimages to postcolonial explorations*. (C. Matthias, Çev.). NY: Palgrave.
- Lemke, W. D. (2002). Ottoman photography: Recording and contributing to modernity. J. Hanssen, T. Philipp, S. Weber (Ed.). *The empire in the city: Arab provincial capitals in the late Ottoman Empire* içinde, (s. 237-252). Beyrut: Ergon Verlag.
- Makdisi, U. (2002a). Rethinking Ottoman imperialism: Modernity, violence and the cultural logic of Ottoman reform. J. Hanssen, T. Philipp, S. Weber (Ed.). *The empire in the city: Arab provincial capitals in the late Ottoman Empire* içinde, (s. 29-48). Beyrut: Ergon Verlag.
- Makdisi, U. (2002b). Ottoman Orientalism. *The American Historical Review*, 107(3), 768-796.
- Mignon, L. (2021). *Uncoupling language and religion: An exploration into the margins of Turkish literature*. Boston: Academic Studies Press.
- Mutluçağ, H. (1967). Duyun-ı umumiye ve Reji soygunu. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 2, 33-39.
- Özyüksel, M. (2014). *The Hejaz railway and the Ottoman Empire: Modernity, industrialisation and Ottoman decline*. NY: I.B. Tauris.
- Raj, P. E. (2015). Subjectivity, knowledge and the Orient. *An International Journal of English Language, Literature and Literary Theory*, 4(3), 25-33.
- Said, E. W. (1982). *Oryantalizm, sömürgeciliğin keşif kolu*. (N. Uzel, Çev.). İstanbul: Pınar Yayınları.
- Tokgöz, A. İ. (2007). *Avrupa'da ne gördüm?*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Uşaklıgil, H. Z. (2014). *Mai ve siyah*. İstanbul: Özgür Yayınları.
- Uysal, Z. (2014). *Metruk ev: Halit Ziya romanında modern Osmanlı bireyi*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Varadharajan, A. (1995). *Exotic parodies: Subjectivity in Adorno, Said, and Spivak*. Minneapolis: UMP.