

Konya Valisi Mehmed Ferid Paşa'nın Gözünden Antalya (1898-1902)

Antalya Through the Eyes of Konya Governor

Mehmed Ferid Pasha (1898-1902)

Hatice DURGUN*

Öz

Günümüzde dünyanın gözde turizm kentlerinden biri olan Antalya 19. yüzyıl sonlarında idari açıdan Konya Vilayetine bağlı bir sancaktı. Ayrıca hinterlandının aksine verimli ve işlenebilir toprakları sayesinde ciddi bir zirai kaynağa sahipti. Tanzimat reformlarıyla modernleşme çabalarının şartların elverdiği ölçüde uygulamaya konulmaya çalışıldığı 19. yüzyıl boyunca, bünyesinde barındırdığı doğal limanı dolayısıyla ticari potansiyele sahip olan Antalya'dan, beklenen ölçüde bir verim sağlanabilmiş değildi. Bunda coğrafi dezavantajlarının yanında, sorun ve ihtiyaçlarının çözümü noktasında girişimci ve öngörülü idareci eksikliğinin de önemli bir payı vardı. Sultan II. Abdülhamid döneminin çalışkan ve başarılı isimlerinden biri olan Avlonyalı Mehmed Ferid Paşa'nın Konya Valiliğine atanması bu anlamda Antalya için büyük bir şans olacaktı. 1898-1902 yılları arasında Konya Valiliği yapmış olan ve valiliği döneminde Konya Vilayetini yeni bir görünüme kazandıran Mehmed Ferid Paşa, teftişleri sırasında özel bir ilgi gösterdiği Antalya'yı dört kez ziyaret etmiş ve Antalya'nın sorunlarının çözümünü ile kalkındırılması yönünde kapsamlı araştırmalar yapılmasını sağlamıştı. Vali'nin teftişleri sonucunda hazırladığı ve Antalya'yı da kapsayan raporlar dizisi, çalışmanın esas hedefi olan Antalya'nın 20. yüzyıla girerken neden hâlâ mevcut potansiyelini ortaya çıkaramadığına ilişkin soruyu cevaplar niteliktedir. Zira dikkati ve titizliği ile nam salan Mehmed Ferid Paşa'nın Antalya'ya ilişkin ortaya koyduğu sorunlar ve bu sorunların çözümüne yaptığı katkı çalışmanın genel çerçevesinin çizilmesinde önemli ölçüde etkili oldu. Mehmed Ferid Paşa'nın üzerinde önemle durduğu Antalya'nın bayındırlık, iskân, ziraat, eğitim sorunlarının ne ölçüde giderilebildiğinin tespiti de yine Osmanlı Arşivinden elde edilen belgeler doğrultusunda ortaya çıkarılmaya çalışıldı.

Anahtar Kelimeler: Antalya, Avlonyalı Mehmed Ferid Paşa, Teftiş, Rapor, Islahat

Abstract

At the end of the 19th century, Antalya was a sanjak of Konya Province and contrary to its hinterlands, it had significant agricultural resources due to its fertile lands. During the 19th century, the city's expected commercial productivity was not achieved despite its great commercial potential due to its natural port. The failure to fulfil its great potential also stemmed from its disadvantageous geographical location and the lack of reformist and far-sighted administrators to solve the problems encountered and meet the needs of the locals. As one of the

Makale Geliş Tarihi: 29.03.2022. Makale Kabul Tarihi: 14.11.2022.

Araştırma Makalesi / Künye: DURGUN, Hatice, "Konya Valisi Mehmed Ferid Paşa'nın Gözünden Antalya (1898-1902)", *Gazi Akademik Bakış Dergisi (GABD)*, Sayı: 31, Cilt: 16, 2022, s. 125-146

* Dr. Öğr. Üyesi, Akdeniz Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Antalya/Türkiye, haticecetin@akdeniz.edu.tr, ORCID ID: 0000-0003-0813-5236.

Akademik
Bakış

125

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

hardworking and successful administrators of the reign of Sultan Abdulhamit II, Mehmed Ferid Pasha of Avonya was appointed as the governor of Antalya, and this provided an excellent opportunity for the city to prosper. Mehmed Ferid Pasha served as the governor of Konya between 1898 and 1902, and during his four-year term in office, he managed to change the portrait of the city positively. Mehmed Ferid Pasha was particularly interested in Antalya and visited the city four times to inspect its problems and needs. These inspections were also followed by comprehensive research and examination of solutions for the problems and meeting the demands of the locals. As the main aim of the study, all those visits, inspections and research culminated in a series of detailed reports that revealed the reason why Antalya failed to fulfil its real potential at the beginning of the 20th century. As a meticulous administrator, the problems that Mehmed Ferid Pasha put forward regarding Antalya and his contribution to finding solutions for these problems were significantly influential in drawing the general framework of this study. The determination of the extent to which prosperity, settlement, agriculture and education problems of Antalya could be solved was revealed in the direction of the documents obtained from the Ottoman Archives.

Key Words: Antalya, Mehmed Ferid Pasha from Avlona, Inspection, Report, Reform

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu 19. yüzyılda taşra idaresindeki mevcut sorunları giderebilmek için köklü bir yapılanmaya gitmişti. Eyalet sisteminde büyük bir dönüşümün ilk adımlarının atıldığı 1864 Tuna Vilayeti Nizamnamesi ve 1867 Vilayet-i Umumiyye Nizamnamesi'nin ardından, taşra idaresinde daha merkezî bir idare anlayışıyla önemli düzenlemelerin yapıldığı 1871 tarihli İdare-i Umumiyye-i Vilayet Nizamnamesi hazırlanmıştı. 1871 tarihli nizamnamenin 4. maddesinde vilayetlerin başında bulunan valilerin icrasından sorumlu oldukları alanlar mülkiye, maliye, eğitim, bayındırlık, zaptiye ile cezaî ve hukukî işlerin icrası olarak belirlenmişti. Nizamnamenin 7. maddesinde ise valinin, vilayet dahilinde yılda bir ya da iki kez üç ayı aşmayacak şekilde devir ve teftiş gezilerinde bulunması beklenmişti.¹ Bundaki amaç valilerin taşra görevlilerini denetlemesi ve gerektiğinde yargılanmalarını sağlaması, yerel ihtiyaçların tespit edilerek çözümlenmesiydi. Valiler teftişleri sırasında mahalli memurlarla görüşür, kamu alanlarını ziyaret eder, yerli halkla toplantılara katılır, yoluna çıkan köylülerin dilekçelerini kabul ederdi.² *Devre çıkma* olarak nitelendirilen bu teftiş gezilerinin ardından vilayete dönen vali, adına *layiha* denen raporlar kaleme alırdı. Söz konusu raporların birer nüshası da saraya sunulurdu. Bu uygulamada II. Abdülhamid'in valilerle doğrudan iletişim kurarak Dâhiliye Nezareti'nin valiler üzerindeki otoritesini azaltma isteği etkiliydi.³

Vilayet teftişlerini gereği gibi icra eden ve izlenimlerini bir rapor halinde hükümete sunan II. Abdülhamid valilerinin başarılı isimlerinden biri

1 *Düstûr*, Birinci Tertip, C. 1, Matbaa-i Amire, İstanbul 1289, s. 626-627.

2 Abdülhamit Kırmızı, *Abdülhamid'in Valileri Osmanlı Vilayet İdaresi 1895-1908*, Klasik Yay., İstanbul 2016, s. 151, 157.

3 Kırmızı, *Abdülhamid'in Valileri*, s. 160, 39.

de Avlonyalı Mehmed Ferid Paşa'ydı.⁴ M.Ferid Paşa⁵ ilk valilik deneyimi olan Konya'ya, 14 Şubat 1898 tarihinde atandı.⁶ Onun valiliği sırasında Konya Vilayeti, merkez sancak Konya olmak üzere Niğde, Burdur, Hamidabad (Isparta) ve Teke (Antalya) sancaklarından müteşekkildi.⁷ 1898-1902 yılları arasında Konya Valiliği görevini yürüten M.Ferid Paşa, bu süre zarfında vilayetinin tüm sancaklarını bazen köylerine kadar dolaşmış ve tespit edilen ihtiyaçların yanı sıra görülen sorunlara çözüm önerilerini, hazırladığı kapsamlı raporlarıyla merkezi yönetime iletti. Kısa zamanda göstermiş olduğu gayret ve üstün başarılarına binaen 7 Ağustos 1899 tarihinde vezaret rütbesine erişti.⁸

M.Ferid Paşa'nın valiliği boyunca gerçekleştirdiği sekiz teftişin dördünde (1898, 1899, 1900 ile 1902) Antalya'yı da ziyaret ederek incelemelerde bulundu. Onun teftişleri esnasındaki izlenimleri, bizlere Antalya'nın 20. yüzyıla girerken nasıl bir manzara çizdiği ve mevcut sorunları hakkında aydınlatıcı veriler sunmaktadır. Bu çalışmanın ana eksenini de Antalya'yı vilayetin denizle irtibatını sağlayan önemli limanlardan biri olarak gördüğünü her fırsatta vurgulayan Vali'nin, Antalya merkez kazasına ilişkin görüşleri ve eylemleri oluşturmaktadır. Valinin öngördüğü ve yapılmasını istediği düzenlemelerin ne ölçüde hayata geçirildiği de tespit edilmeye çalışılmıştır. Literatürde M. Ferid Paşa'nın biyografisi, Konya valiliği ve bazı yerel faaliyetlerine dair farklı çalışmalar bulunmakla birlikte,⁹ Antalya'ya göstermiş olduğu yakın ilgi ve bu kentinin kalkınmasına yönelik çabalarına, bunların hayata geçirilmesi için harcanan mesai ve sonuçlarına yönelik kapsamlı bir yayın bulunmamaktadır. Çalışmanın amaçlarından biri de bu boşluğu doldurarak M. Ferid Paşa'nın işaret ettiği Antalya özelindeki kalkınma girişimlerinin ne ölçüde başarıya ulaşabildiği olmuştur.

M.Ferid Paşa'nın valiliği esnasında Teke sancağı Antalya, Alanya, Elmalı, Kaş ve Akseki isimlerinde 5 kazası ile 11 nahiye ve 524 köyden oluşuyordu. Toplam nüfusu 196.709 olan Teke sancağının¹⁰ merkez kazası Antalya'nın nüfusu ise 25.000 kişiden ibaretti. 19. yüzyılın sonunda Girit'ten

4 Mehmed Ferid Paşa, Konya Valisi olarak atandıktan yaklaşık bir yıl sonra vezaret rütbesine erişerek "paşa" unvanı almıştır. Metin bütünlüğü açısından bu çalışmada kendisinden bahsedilirken paşa unvanı kullanılmıştır.

5 M. Ferid Paşa'nın hayatı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Esmeray Yaman, *Avlonyalı Mehmed Ferid Paşa'nın Konya Valiliği (1898-1902)*, Selçuk Ü., SBE., Konya 2021, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s.16-22.

6 Abdulhamit Kırmızı, *Avlonyalı Ferid Paşa, Bir Ömür Devlet*, Klasik Yay., İstanbul 2014, s. 95.

7 *Konya Vilayeti Salnamesi*, 1317, Def'a 28, s. 106.

8 Kırmızı, *Avlonyalı Ferid Paşa*, s. 104.

9 Abdülhamit Kırmızı Mehmed Ferid Paşa'nın hayatına yönelik titizlikle hazırladığı biyografi çalışmasının bir kısmını Paşa'nın teftiş raporlarının genel bir değerlendirmesine ayırmıştır, bkz. Kırmızı, *Avlonyalı Ferid Paşa*. Bahse konu bu raporlar Esmeray Yaman tarafından da yüksek lisans tezinde kullanılmıştır bkz. Yaman, a.g.t. "Karaman" özelinde yapılan bir çalışma yine M. Ferid Paşa'nın teftiş raporlarına dayandırılmıştır, bkz. Hüseyin Muşmal-Esmeray Yaman, "Konya Valisi Mehmet Ferit Paşa'nın 1899 Yılındaki Vilayet Gezisi Raporuna Göre Karaman İzlenimleri", *Tarihin Peşinde*, Sayı: 22, 2019.

10 *Konya Vilayeti Salnamesi*, 1317, Def'a 28, s. 225.

giz

Akademik
Bakış

127

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

gelen muhacirlerle Antalya'nın nüfusu biraz daha artmıştı.¹¹ Böyle bir nüfusu bünyesinde barındıran Antalya'nın çözüm bekleyen temel sorunları olarak muhacir iskânı, bayındırlık kapsamında limanın temizliği, genişletilmesi ve yol yapımı, adli işler kapsamında memur istihdamı ve hapishane koşullarının iyileştirilmesi, maarif işleri kapsamında okul inşası ve eğitimin islahı gibi hususları ihtiva etmekteydi.

Muhacirlerin İskânı

Vali M.Ferid Paşa'nın Antalya'da üzerinde durduğu öncelikli mevzu, dönemin en önemli sorunlarından olan muhacirlerin iskân meselesiydi. Kuruluşundan itibaren sürekli göç aldığı bilinen Antalya'ya, 19. yüzyıl boyunca ve 20. yüzyılın başlarında muhacir iskânı devam etmişti.¹² Valiliğinin ilk yılında İstanbul'dan Konya'ya sevk edilen ve akrabalarının yanlarına iskân edilmek isteyen Kafkas muhacirinin Antalya'ya yerleşmeleri sağlanmıştı.¹³ Ancak Vali'yi asıl uğraştıran göç hareketi, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'yla birlikte, Antalya iskelesine çıkarılan Girit muhacirlerinin yaratmış olduğu göç dalgasıydı.¹⁴ Bu süreçte İzmir'de bulunan 20.000 kadar Girit muhacirinden yaklaşık 3.000 kadarının padişahın iradesiyle Konya vilayetine sevkine karar verilmişti.¹⁵ Girit göçmenlerinin havasının memleketlerine muadil olduğu, bu nedenle alışmalarının kolay olacağı düşünülen Teke sancağına iskânlarıyla Vali, yakından ilgilendi. Zira haddinden fazla gönderilen muhacirler, akrabalarının yanına yerleşmek bahanesiyle sadece Antalya ve Alanya'ya gitmek istiyor, diğer alanlara sevklerine karşı çıkıp yerel yöneticilere zorluk çıkarıyorlardı. Vali beklenenden fazla sayıda göçmen sevkine ilişkin Muhacirin-i İslamiye Komisyonu'nun kararına, Antalya ve Alanya'daki hanelerin yerli ahaliye ancak yettiğini ve yaşanacak olası asayiş sorunlarını çözecek yeterli zaptiyenin bulunmadığını belirterek muhalefet etmiş, ortaya çıkacak sorunlardan vilayetin sorumlu tutulamayacağını belirtmişti.¹⁶ Vali'nin bu ikazlarına rağmen bölgedeki muhacir sayısı kısa sürede 4100'e ulaşmıştı. Bundan sonra Vali'ye düşen, kararlaştırılan sayının üzerindeki bu muhacirlerin iskân ve iâşesi meselesi olacaktı.

Antalya'ya gönderilen Girit muhacirleri için merkez vilayet ile diğer sancak ve kazalardan imkânlar ölçüsünde yardım toplanmaya çalışıldı. Bu çerçevede merkez vilayetten 1.000, Karaağaç kazasından 530 kuruş toplandı.

- 11 BOA, DH. TMIK.S, D:20, G:14, lef 48/3. 1906 yılında 232.740 kişiden ibaret olan sancak nüfusunun 197.089'u Antalya merkez kazasına aitti, bkz. Güven Dinç, "20. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya Nüfusu", *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu, Bildiriler*, C. I, Akdeniz Ü. Basımevi, Antalya 2007, s. 353.
- 12 Ali Rıza Gönüllü, "Antalya'da İskân Edilen Muhacirler (1878-1923)", Selçuk Ü. Türkiyat Araştırmaları Dergisi, Sayı: 26, Konya 2009, s.299; Güven Dinç, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Antalya'ya Olan Göçler ve Sonuçları (1800-1923)", *Geçmişten Günümüze Göç*, Cankir Belediyesi Kültür Yay., Samsun 2017, s.780.
- 13 BOA, DH. TMIK.S, D:20, G:14, lef 48/2.
- 14 Dinç, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Antalya'ya Olan Göçler ve Sonuçları (1800-1923)", s. 781.
- 15 Kırmızı, *Avlonyalı Ferid Paşa*, s. 193.
- 16 BOA, Y.MTV, D:193, G:64; Yaman, a.g.t., s.145-146.

nırken Isparta ve Burdur sancaklarının ianesinin kendi ihtiyaçları nedeniyle arzu edilen altında kaldığı görülmüştü.¹⁷ Muhacirlerin bir an önce yerleştirilmeleri hususunda hassasiyet gösteren Vali, 1899'daki teftişinde yapılması planlanan hanelere henüz başlanmadığını, inşası tamamlanmış olan az sayıdaki hanenin de Muhacirin-i İslamiye Komisyonu'ndan gönderilen örnek resme uygun inşa edilmediğini öğrenmişti. Ayrıca inşaatlara ilişkin bazı yolsuzluklar da tespit edilmiş, bu sebeple müteahhit Saatçizâde Hafız Efendi'nin sözleşmesi feshedilip kendisi mahkemeye verilirken plana uymayan hanelerin yeniden yapımındansa bazı ilavelerle ıslahı kararlaştırılmıştı.¹⁸

1900'deki teftişinde Giritli muhacirler için yeni meskenlerin inşa edildiği Şarampol mevkiine gelen Vali, inşa çalışmalarını gözden geçirdi. Antalya'daki yaklaşık 4000 muhacirinden 850'si için 204 hane sahiplerine teslim edilmişti. 130 hanenin inşası da devam etmekteydi.¹⁹ Muhacirlerin hane sorununun yanında, mali açıdan Antalya'ya yük olan iâşe ve geçim sıkıntıları da mevcuttu. Livanın emval-i umumiye bakayasından vilayet için ayrılan %25'lik kısım,²⁰ değil iskân masraflarını karşılamaya, memur maaşlarının bir kısmını ödemeye bile yetmiyordu. Muhacirinin iskân ve iâşesi için liva ve vilayetçe bir çare bulunamadığından yakınan Vali, Aşar varidatından para sarfının yasak olmasına rağmen, bu varidattan 6-7 bin liranın temini hususunda merkezi hükümetten izin istemişti.

Vali, Antalya merkezdeki teftişinden sonra Teke sancağının diğer kazalarındaki Girit muhacirlerinin yerleştirilmesi hususunu da takip etmişti. Alaiye (Alanya), Niğit (Denizyaka) ve Karaburun'da 237 hanede 972 muhacir yerleştirilmişti. Kaş kazasında kendi seçtikleri boş araziye yerleşmek üzere vapurla yola çıkan 92 hanede 361 nüfus, kazaya nakledilmişti. Antalya'nın Boğazak ve Eski Antalya (Side) mevkilerinde inşa edilmekte olan 263 hane-den 100'ünün inşası tamamlanarak 421 nüfus yerleştirilmişti. Ancak Ağva civarında 300 meskene yerleştirilmeleri planlanan 1.200 kişinin iskânları, arazi tasarruf hakkı konusunda yaşanan ihtilaf nedeniyle gerçekleştirilememiş ve meselenin çözümü için Antalya mutasarrıfı ile iskân memuruna talimat verilmişti.²¹ Antalya'yı ilerleyen yıllarda sosyal, ekonomik ve siyasi açıdan etkileyecek olan Giritlilerin iskân edildiği, Şarampol Mevkii'nde Hamidiye Mahallesi, Eski Antalya'da (Side) Selimiye, Çakallık'da Kadriye, Boğazak'da Ahmediye, Karaburun'da Burhaniye ve Niğit'de Mecidiye köyleri bu süreçte kurulmuştu.²²

Vali, muhacirlerin çalışma hayatına atılmaları ve adaptasyonları için

17 BOA, DH. TMIK.S, D:27, G:25, lef 2/2.

18 BOA, BEO, D:1359, G:101898, lef 2/5.

19 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/4.

20 Hükümet bakayanın, yani geçmiş senelerden kalan vergi borçlarının tahsil edildikten sonra %75'inin hazineye gönderilmesi kararını almıştı, bkz. Kırmızı, *Avlonyalı Ferid Paşa*, s. 134.

21 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/4.

22 Dinç, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Antalya'ya Olan Göçler ve Sonuçları (1800-1923)", s. 782.

Görüş

Akademik
Bakış

129

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

de çaba sarfetmiş, bayındırlık işlerinde istihdamlarını önermişti. Bu kapsamda Antalya'nın Kepez yolu yapımında Girit muhacirlerinin yevmiye karşılığı çalıştırılmaları kararlaştırıldı. Ayrıca Ferid Paşa, 'rahata alışmış' oldukları için çalışmak istemediklerini belirttiği Giritli muhacirlerin ileri gelenlerine, devletin yardımına bel bağlamamaları yönünde nasihatte bulundu. Nüfus artışıyla atılan adımlardan biri de sağlık meselesine ilişkindi. İlk olarak yeni bir tabibin istihdamına karar verilirken artan nüfus gözetilerek uzun vadeli bir çözüm de 25-30 yataklı Antalya Gureba Hastanesi'nin kurulmasıydı. Temeli Mayıs 1900'de atılan hastane 2 Kasım 1901'de kullanıma açıldı.²³

Antalya'nın Kara ve Deniz Yolu Sorunlarının Çözümüne Yönelik Faaliyetler

Konya vilayetinin 240 km. güneyinde Akdeniz sahilinde bir liman şehri olan Antalya, batı-doğu-kuzey istikametlerinde Beydağı, Aksu Çayı ile Çubuk Boğazı arasında yer almaktadır.²⁴ Başta İskenderiye ve adalar olmak üzere deniz aşırı memleketlerle ticari ilişkilere sahip olan şehir, karayolu vasıtasıyla da hinterlandında bulunan Isparta, Burdur, Denizli, Konya gibi iç bölgelerde üretilen ve ilk sırada hububatın yer aldığı yükte ağır, pahada hafif denilebilecek emtianın nakil ve satışının yapıldığı bir ticaret noktasıydı. Ancak dağlık yapısı nedeniyle muntazam yolların bulunmaması, deve kervanlarıyla sahile indirilen bu ürünlerin maliyetini arttırdığı gibi nakil esnasında güçlük yaşanmasına ve zaman kaybına sebebiyet vermekteydi. Bu nedenle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren artan ticaret hacmi ile yolların ve iskelenin daha işlevsel bir hale getirilebilmesi için talepler de artış gösterdi.²⁵

Vali M.Ferid Paşa, Antalya'da kara yollarının ve limanın işlevselliğinin arttırılamamış olmasının yansısı İzmir limanını İç Anadolu ile bağlayan demiryolu güzergâhının faaliyete geçmesinin de Antalya ticari hayatının gelişmesine ket vurduğunu görmüştü. Dinar ve Konya demiryolu hatlarının yapılmasından sonra Isparta ve Burdur sancaklarıyla Konya'nın birçok kazası artık ithalat ve ihracat için İzmir limanı ile bağlanan bu iki demiryolu hattını kullanmayı tercih eder olmuşlardı. Bu sebeple Antalya iskelesinin hareketli ticaret hayatı gerilemeye yüz tutmuş, hatta mevcut un fabrikalarıyla birçok işe yarar tesis güçlükle ayakta kalabilmişti.²⁶

İktisadi boyutunun yanı sıra devletin merkezileştirme politikaları kapsamında liva merkezleri ve bağlı diğer idari birimlerle gerçekleştirilecek haberleşme için de önem arz eden ulaşım, M.Ferid Paşa'nın çözmeye çalıştığı meselelerden biriydi. Özellikle Konya'nın bazı kazaları ile Antalya'nın birçok kazası limana ve demiryoluna ulaşan yollardan mahrumdu. Bu maksatla Vali, Antalya'yı iç bölgelere bağlayan üç önemli karayolunun faaliyete ge-

23 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/4.

24 *Konya Vilayeti Salnamesi*, 1317, Def'a 28, s. 191.

25 Ahmet Uzun, "Osmanlı Döneminde Antalya ve Çevresinde Ticari Hayat", *Antalya Kitabı* 1, Palet Yay., Konya 2018, s. 495-496.

26 BOA, DH. TMIK.S, D:20, G:14, lef 48/3.

çirilmesi için büyük çaba gösterdi. Bunlar Antalya-Konya, Antalya-Burdur ve Antalya-İstanos (Korkuteli) yollarıydı. Vali özellikle günümüzde dahi tamamlanmamış durumdaki Kesikbeli yolunun bir an önce bitirilerek kullanıma açılması için gayret etti. Serik-Taşağıl-İbradı-Beyşehir-Konya güzergâhını bağlayan Kesikbeli yolu 20. yüzyıl başlarına kadar İç Anadolu Bölgesi'nde üretilen ürünlerin kervanlarla başta Antalya, Alanya ve Side limanlarına taşınmasında ve bu limanlara gelen sanayi ürünlerinin iç bölgelere ulaştırılmasında önemli rol oynamıştı. Ticari önemi yanında bu yol hem posta ulaşımı hem de Yörüklerin kullandıkları önemli bir göç yoluydu.²⁷ Vilayet merkezini limana en kısa mesafeden en az masrafla bağlama teşebbüslerinden biri olarak Kesikbeli yolunun düzgün bir şekilde kullanıma açılması hedeflendi. Vali, Konya'yı sahile, Antalya'yı da Konya demiryolu hattına bağlayacak olan 240 km'lik bu yolun yapımına yaklaşık 1880'lerin sonunda başladığını söyler. Kesikbeli karayolunun 1310 (M.1894/1895) yılından beri 71 km'lik kısmı taş ve toprak tesviyesiyle tamamlanmış ise de yol inşaatı taksimatını gösteren amele-i mükellefe defterlerinin yanlış düzenlenmiş olması nedeniyle yol çalışmalarına katılacak kişi miktarı tam olarak bilinmemekteydi. Öte yandan Akseki ve İbradı amele-i mükellefesi, yol inşasından kaçmaktaydı. Vilayet bütçesinin geriye kalan yaklaşık 160 km'lik yolun tamamlanması için kâfi olmadığını dile getiren Vali, vilayetten İstanbul'a gönderilen 10 bin liraya yakın paranın iadesi ve civar vilayetlerden bir o kadarının borç alınmasıyla tamamlanmasını önerdi. Ancak Vali'nin bu teklifi maddi imkânsızlıklar nedeniyle kabul görmemiş ve Vali'ye vilayetinin nakden mükellef olan amele bakayasından 2.050.000 kuruş alacağını tahsili ve bedenen çalışacak amelenin yol yapımına sevki tavsiye edilmişti. Bunun üzerine tarik defterlerindeki hata ve eksikliklerin giderilmesi, yol inşasında çalıştırılacaklar konusunda yaşanan sıkıntı ve yolsuzlukların önlenmesi, işten kaçanların cezalandırılması kararlaştırıldı.²⁸

Kesikbeli yolunun mevkii çok sarp ve taşlık olduğundan henüz büyük kısmının tamamlanamamış olduğunu belirten Vali, bu yolun ihale ile bir müteahhit tarafından yapılmasının daha uygun olacağını düşünmüştü. Devletin içerisinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar da zaten bu usulü gerektiriyordu.²⁹ Bu doğrultuda Kesikbeli yolu, ihaleyle Riketi (Righetti) adında bir müteahhide verildi.³⁰ M.Selekler'e göre İtalyan asıllı Riketi'ye verilen güzergâh Taşağıl'dan Kesikbel'e kadar, Kargıhanı-Beldibi kısmını kapsıyordu.³¹ Ancak işler istenildiği gibi gitmemiş ve bu yolunun yapımı, müteahhidi öldüğü için bir

27 Muhammet Güçlü, "Antalya (Pamhylia) Bölgesinde Yollar: Kesikbeli Yolu ve Son Yüzyıldaki Durumu", *Adalya*, V, 2001-2002, s. 238-239.

28 BOA, DH. TMIK.S, D:27, G:25, lef 2; BOA, DH. TMIK.S, D:20, G:14, lef 48/6.

29 1891 yılında yapılan bir düzenleme ile karayolu ve köprülerin ihale yoluyla yapımı teşvik edilmekteydi, bkz. Emrah Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, TTK, Ankara 2017, s. 121.

30 BOA, Y.PRK.UM, D:56, G:21, lef 2.

31 Macit Seleklar, *Yarım Asrın Arkasından Antalya'da Kemer-Melli-İbradı-Serik*, (yay.haz. Ali Yıldız-Resul Kaya), 2. Baskı, Kutlu Avcı Ofset, Antalya 2011, s. 65.

Görüş

Akademik
Bakış

131

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

süre durmak zorunda kalmıştı. Yapımının sürdürülebilmesi için Tarık Komisyonu'nun onayıyla 1891'de yeni bir sözleşme düzenlenerek³² Kesikbeli yol çalışması babasının taahhütlerini kabul eden Riketi'nin oğlu Edvar'a ihale edildi. 1900 yılına gelindiğinde Kesikbeli'nde 3 km'lik şose yol yapıldığını haber veren Vali, ihale ile 18 köprünün yapımının da kararlaştırıldığını bildirir.³³ İlerleyen süreçte bu yol, savaş ortamı ve maddi yetersizlik nedeniyle yine tamamlanamayacaktı.³⁴

Vali, yol yapımını hızlandırmaya çalıştığı gibi bu esnada usule ilişkin denetlemeler de yapmıştı. Antalya'dan Beyşehir'e giden güzergâhta inşasına başlanılan Karahayıt köprüsünün müteahhidinin 1891 yılı yol ve köprü yapımı ihale şartlarına muhalefeten bir Fransız olduğunu öğrenerek sözleşmesinin derhal feshedilmesini sağlamıştı. Yine aynı yol üzerinde yapımı devam eden bazı duvar ve köprülerin dayanıksız oldukları tespit edilerek buna dair hazırlanan raporlar Teke Sancağı Nafia Komisyonu'na verildi. Vali, 1899'daki teftişinde söz konusu güzergâhtaki Meydan Kavağı-Karahayıt köprülerinin tamamlanmasına rağmen müteahhidin işi geciktirmesi nedeniyle sözleşmesinin feshedilmesini ve kalan çalışmaların yeni bir ihale yapılarak süratle bitirilmesi istedi.³⁵

Antalya'yı iç bölgelere bağlayan devlet yolları niteliğindeki Antalya-Burdur yolu, tamamlanmasıyla İzmir ve İstanbul demiryollarıyla birleşeceğinden hükümetin öncelik verdiği güzergâhlardandı.³⁶ Yapımı 1870'de planlandıysa da işe, Antalya'dan Çubuk Boğazı'na uzanan şose yolda yaşanan aksaklıklar nedeniyle ancak 1884/1885 yıllarında başlanabilmişti.³⁷ 1890-1891 yıllarında kısmen şose ve kısmen toprak tesviyesiyle yapılan Antalya-Burdur yolu, zamanında düzgün yapılmaması ve giderek bozulan kısımlarının tamir edilmemesi nedeniyle ulaşımı imkânsız kılmaktaydı. Bu yolun Çubuk Boğazı mevkiinde eksiklikler bulunduğundan güzergâhının değiştirilmesi gerekmekteydi. Belen Tepesi'nden Antalya istikametinde yaklaşık 2 km'lik kısmın meyli %16 oranında bulunduğundan yükü ağır arabaların hareketlerinde zorluk yaşanmaktaydı. Bu kısmın güzergâhının da değiştirilerek 1899'da inşasına başlanılmak üzere keşif evrakının hazırlanması ve Çubuk Boğazı'ndaki yarı taş köprülerin tamamen taşla yenilenmesi için yine aynı yıl ihaleye çıkılması kararlaştırıldı. Vali, 1899'daki teftişi sırasında Antalya-Burdur yolunun 6 km'lik kısmının tamamlanmış olduğunu öğrendi ve yol yapımıyla yükümlü olan ahalinin sevklerinin sağlanmasını, nakdi bedelin tahsili için daha ciddi uygulamalarda bulunulmasını istedi.³⁸ Vali, 1900'deki

32 Çetin, a.g.e., s. 123.

33 BOA, Y.PRK.UM, D:56, G:21, lef 3.; BOA, Y.MTV, D: 208, G:135; Kırmızı, *Avlonyah Ferid Paşa*, s. 131.

34 Ahmet Kısa-Mustafa Malhut, "II. Meşrutiyet Dönemi'nde Antalya'da Karayollarının Durumu", *Hacettepe Ü. Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 37 (2), Aralık 2020, s. 341-357.

35 BOA, DH. TMİK.S, D:20, G:14, lef 48/6; BOA, BEO, D:1359, G:101898, lef 2/13.

36 Kısa- Malhut, a.g.m., s. 343.

37 Çetin, a.g.e., s. 180-181.

38 BOA, DH. TMİK.S, D:20, G:14, lef 48/6; BOA, BEO, D:1359, G:101898, lef 2/13.

teftişinde Kepez yolunun 1.200 metrelik tamamlanmamış kısmının Girit muhacirlerinin yevmiye ile istihdamının sağlanarak yapılmasının kararlaştırıldığı ve büyük bir kısmı şose yapılan bu yolun bir aya kadar bitirileceğini belirtmişti.

Antalya'yı yaylası İstanos ve Elmalı'ya bağlayan bir diğer yol Antalya-İstanos yoluydu. Yolun faaliyete geçmesiyle Elmalı ve İstanos'a 16-17 saat süren ulaşım mesafesi 6-7 saate düşecekti. Bu yolunun 5 km'den fazla sarp yerlerinin yapımı, oldukça fazla işçi çalıştırılmasıyla tamamlanabilmişti.³⁹ Yol yapımı konusunda oldukça hassas davranan Vali zamanında, ne yazık ki bu üç yolun istenilen ölçüde tamamlanabilmesi mümkün olmamıştı. Bunun sebepleri arasında maddi imkânsızlıklar, yükümlü amelenin toplanamaması ve alet-edevat eksikliği vardı. Kesikbeli yolu yapımında günümüze kadar gelen çalışmalar, buradaki işin zorluğunu gösterirken, diğer iki yol ancak 20. yüzyılın ilk yarısında işler hale getirilebilmişti.

Vali M.Ferid Paşa, Antalya'nın karayolları için emek ve çaba harcadığı kadar Dinar ve Konya demiryolu hatlarının faaliyete geçmesiyle gözden düşerek ticari hayatı sekteye uğrayan Antalya limanı ve rıhtımının tamirat ve genişletilmesine de eğilmişti. Zira Antalya limanı deniz ulaşımının sunduğu avantajlar sayesinde hâlâ belli bir değere sahipti. Antalya Limanı'nın çok dar olması ve zaman içerisinde kum tabakalarıyla dolması nedeniyle deniz vasıtaları ve özellikle posta vapurları için büyük zorluklar yaşanmasına neden olmaktaydı. Vali, bu önemli limanın ticari potansiyelini⁴⁰ arttırmak için limanın temizlenerek iki taraftan genişletilmesinin ve eski rıhtımın da tamiirinin önemine değinmişti.⁴¹ Rıhtım inşası için belediye ile yaptığı görüşmeler neticesinde belediye varidatının bu iş için yeterli olmadığını görmüş ve devlet hazinesine yük olmadan bu işin nasıl yapılacağı hususunda yetkililerle bir toplantı gerçekleştirmişti. Toplantıda liman inşaatının masrafları için belediye adına ithalat ve ihracattan alınacak vergi ile belediyenin bakaya kalan alacaklarının tahsilatı formülünün kullanılmasına karar verildi. İnşaat masraflarından arta kalan para ile mümkün olabilirse liman genişletilecekti.⁴² Alınması düşünülen rıhtım vergisi ile hâlihazırda belediye tarafından yıllık ortalama 10 bin kuruşa müzayede ile ihale olunan "hamaliye resminin" aynı anda toplanması tüccarı maddi anlamda zorlayacağından hamaliye vergisinin kaldırılarak sadece tarifede belirtilen emtiadan rıhtım vergisinin alınması ve toplanacak vergiden de 10 bin kuruşunun belediyeye tahsisi uygun görüldü.

Antalya'ya yapılacak olan yeni rıhtımın gümrük önünden başlayarak "Tuz Kapısı" mevkiine kadar 130 m. uzunluğunda, 8 m. genişliğinde ve 1,75

39 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/4.

40 Antalya Limanı'nın ticari potansiyeli hakkında ayrıntı bir çalışma için bkz. Mustafa Malhut-Ahmet Kısa, "Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXXV/2, 2020.

41 BOA, DH.MKT, D:466, G:26, lef 1; Yaman, a.g.t., s. 85.

42 *Konya Vilayeti Salnamesi*, 1317, Def'a 28, s. 197.

gors

Akademik
Bakış

133

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

cm yüksekliğinde olması planlandı. Hem yeni rıhtımın yapımı hem de eski rıhtımın tamir edilmesi için 1898'de yapılan keşif sonucu inşaat masrafları için 180 bin kuruşa (1.800 lira) ihtiyaç olduğu anlaşıldı ve bu paranın, tüccarların onayıyla ithalat ve ihracattan cüzi bir vergi alınarak toplanması düşünüldü. Buna ilişkin hangi emtiadan ne kadar vergi alınacağı, hangi malların vergiden muaf tutulacağına yönelik bir tarife hazırlandı.⁴³ Rıhtımın inşası için toplanması düşünülen 30-40 bin kuruş (300-400 lira) verginin altı seneliği bu rıhtıma tahsis olunarak ileride bunun sermaye kabul edilmesiyle limanın genişletilmesi kararlaştırıldı. Buna benzer uygulamalar Sisam ve Yafa gibi bazı yerlerde de görülmekteydi. Vali, toplanacak olan verginin rüsumat idaresi tarafından tahsili ile bankaya tesliminde suiistimale meydan verilmemesi ve yapılan inşaat ortak heyetin nezaret etmesinin kararlaştırıldığını da ifade etmişti.⁴⁴

Antalya rıhtımının uzatılması ve tamiri ile ilgili irade 17 Mayıs 1899 tarihinde yayımlandı ve rıhtımın 1900 yılında münakasa (açık eksiltme) yoluyla ihale edilmesi kararlaştırıldı. 140 bin kuruşla ihaleye çıkılan rıhtım inşasına, mevcut projeye bazı yeni tadilat eklemeleriyle Sakızlı Grigori 160 bin kuruş teklif ederek talip olsa da bu fiyatın yüksek olduğuna karar verildi. Bunun üzerine yeniden münakasa yapılmasına ve şayet talip bulunmazsa liva nafia mühendisiyle, komisyon heyetinin nezareti altında rıhtımın emaneten inşasına karar verildi. Rıhtım inşasında kullanılan münakasa usulünün inşaat malzemelerinin temininde de kullanılması düşünülecek hem işin maliyetinin düşürülmesi hem de Antalya'daki Giritli muhacirlere yeni bir iş sahası yaratılması planlandı.⁴⁵

Rıhtımın temel atma töreni 22 Mart 1901 tarihinde yapıldı ve 8 ay içerisinde inşası tamamlandı (27 Kasım). Ancak Vali'nin Antalya'da yapılmasını arzu ettiği modern bir liman için gereken en az 40-50 bin liranın tedariki ne yazık ki mümkün değildi. Öte yandan deniz vasıtalarının giriş-çıkışlarına engel teşkil eden limanın temizlenerek derinleştirilmesi, aynı zamanda birçok masrafla yapılmış olan rıhtımdan yeteri kadar faydalanılabilmesi için de önemliydi. Vali, bazı islahat ve genişletme çabalarının tüccardan alınacak vergilerle yapılmasının mümkün olacağını düşünerek gerekli keşfin yapılması için Nafia Nezareti'nden uzman bir mühendisin Antalya'ya gönderilmesini istedi.⁴⁶ İlerleyen yıllarda bu konuda yazışmalar devam etmekle birlikte beklenen mühendis bir türlü gönderilemedi.⁴⁷ M.Ferid Paşa'nın Antalya limanı-

43 Antalya'da ithalat ve ihracattan alınacak "rıhtım resmi" tarifesi için bkz. BOA, İ. DH, D:1364, G:15; BOA, ŞD, D: 1736, G: 12, lef 1; Yaman, a.g.t., s. 85.

44 BOA, DH. TMIK.S, D:20, G:14, lef 48/6.

45 BOA, İ. DH, D:1364, G:15; BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/4.

46 BOA, DH.MKT, D:2477, G:111; BOA, DH.MKT, D:2569, G:55; BOA, Y.PRK.UM, D:56, G:21.

47 Vali, 1902 yılındaki teftişi sırasında mühendisin henüz gelmemiş olduğunu belirtmiştir, bkz. BOA, DH.MKT, D:466, G:26. Talep edilen mütehassis bir mühendisin gönderilmesi hususundaki yazışmalar hakkında bkz. BOA, BEO, D:1799, G:134909; BOA, ŞD, D:1218, G:26; BOA, BEO, D:1838, G:137841.

nın fiziki ve ticari açıdan geliştirilmesi hususunda göstermiş olduğu çabaları beklediği neticeyi vermedi. Bunda söz konusu dönemde İzmir, Selanik gibi emsallerine mukabil Antalya'nın yabancı sermaye çekme konusunda başarılı olamaması, yerli imkânların sınırlılığı, iç kesimlerle bağlantı kurmasını oldukça zorlaştıran dağlık yapısı, muntazam karayollarının eksikliği ve verimli arazilerinin tarımsal potansiyelinin yeteri kadar değerlendirilememesi büyük rol oynamıştı. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında Antalya liman trafiği diğer Anadolu limanlarına kıyasla %1'in altında kalmıştı.⁴⁸

Ziraat ve Ticaret Faaliyetleri

Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyıldaki kalkınma politikasının odağını tarımsal üretimin artmasına yönelik yapılan teşvikler oluşturmaktaydı. Bu kapsamda tarımda makine kullanımının yanı sıra ticari değeri yüksek ürünlerin ziraatının yaygınlaştırılması teşvik edildi. Devletin izlediği bu tarım politikası kapsamında Vali M.Ferid Paşa, şehrin zirai ve ticari faaliyetleri ile yakından ilgilendi. Yeni usule uygun ziraat tekniklerinin halka anlatılması ve yaygınlaştırılması için risale ve makaleler yazdırarak ziraatı canlandırmak amacıyla Konya ziraat müdürünü sık sık bağlı livalara özellikle de Antalya'ya gönderdi. Zira iç kesimlerin karasal iklim ve sulama sorunları nedeniyle toprak verimi ve ürün çeşitliğinin kifayetsizliğine rağmen,⁴⁹ Antalya, zengin su kaynakları, mutedil havası ve toprak verimi ile öne çıkan bir yöre idi. Antalya'da yapılan tarımsal ticaretin arzu edilen şekilde gelişmemiş olduğunu gören Vali, ticaret ve ziraat odası heyeti ile belediye meclis üyelerinin katıldığı bir toplantı gerçekleştirdi. Toplantı sonunda tarımsal üretimin nasıl artırılacağı, nakliye sıkıntılarının nasıl çözümlenebileceğine ilişkin bir yol haritası belirlenerek buna göre hareket edildi.

Antalya'nın ticari potansiyelini arttırmaya yönelik icraatlardan ilki yöre mahsulatının çeşitlendirilmesi ve çoğaltılmasıydı. Aslında bu, Osmanlı Devleti'nin tarımı merkezine koyan Tanzimat sonrası ziraat politikalarıyla da uyumlu bir manzara sunuyordu. Mevcut potansiyeli arttırmak için liva kazalarına bazı tohumlar, gül ve portakal fidanları dağıtıldı. Ayrıca İstanbul'dan getirilecek 50 bin dut fidanının dağıtımına karar verildi. Öte yandan yörede sık bulunan yabancı zeytin ağaçlarının bilhassa muhacirler vasıtasıyla ıslahı ve milli bir servet olan ormanların, tahribatının engellenerek ağaçlandırma çabalarına yönelik uygulamalar da programa alındı.⁵⁰

Antalya ziraatının ikinci büyük sorunu geçimlik üretim konusundaydı. Şehir bahçelerinde çeşitli meyve ve sebze üretimi yapılmakla birlikte mahsulat dahilinde tüketilmekte, dışarıya çok küçük bir kısmı sevk edilmekteydi. Bu sorunun ortadan kaldırılarak iç ticaret hacminin artırılması için İzmir örneğinde olduğu gibi yerel düzeyde bir vergi muafiyetinin teminine çalışıldı ve bu yolla özellikle dut fidanları ile sebzelerin dış piyasalara arzı hedeflen-

48 Malhut- Kısa, "Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında...", s. 623-625.

49 Yaman, a.g.t., s. 60-62.

50 Konya Vilayeti Salnamesi, 1317, Def'a 28, s. 198; Yaman, a.g.t., s. 65-67.

Gazisi

Akademik
Bakış

135

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

di. Vali'nin bu talebi, "Osmanlı Devleti'nde bir iskeleden diğer iskeleye nakil olunacak bütün mahsulat ve mamulat-ı dahiliyenin gümrük resminden muaf tutulmuş olduğu" cevabıyla karşılanmış, kendisine başka bir girişimde bulunmasına gerek olmadığı bildirilmişti.⁵¹

İç ticareti arttırma gayretlerinin yanında Vali'nin çözülmesi gerektiğini düşündüğü bir diğer mesele Antalya gümrüğünden geçen malların muayenesiyle ilgiliydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda gümrük yapılanmasının bir bölümünü, ithal ve ihraç mallarının sıhhi muayenesi oluşturmaktaydı. Sıhhi muayenenin yapılabilmesi için rüsumat daireleri bünyesinde kimyagerler istihdam edilmişti.⁵² Gümrüklerde sıhhi muayeneye tabi tutulan ürünler arasında yer alan unun muayenesi, kimyagerlerin bulunmadığı yerlerde belediye tabipleri tarafından icra edildiğinden bir kimyager bulunmayan Antalya'da bu vazifeyi belediye tabibi ifa etmekteydi. Ancak Antalya'da bir belediye tabibinin, gelen ürünün muayenesi için yeterli olmaması nedeniyle yaşanan zorluk, tüccarların bu durumdan şikâyet etmelerine sebep oluyordu. Bu nedenle Vali, un muayenesinin ürünün gümrükten çıkışında değil, geldikleri yerde yapılmasının bu zahmeti önleyeceğini düşünmekteydi. Lakin Rüsumat Emaneti, gıda ürünlerinin bir yerden başka bir yere naklinde, ürün içerisine ithali yasak ve zararlı olan maddelerin karıştırılması gibi suistimale fırsat verilmemesi amacıyla bu talebi uygun bulmadı.⁵³ Öte yandan Vali'nin, Antalya'da ticari faaliyetleri arttırmaya yönelik girişimlerinden biri de Antalya limanına İdare-i Mahsusa vapurları tarafından düzenli seferler tertip edilmesini sağlamaktı. Vali'nin bu konuya ilişkin talebi hükümet tarafından olumlu karşılanarak İdare-i Mahsusa vapurlarının her 15 günde bir Antalya limanına uğramasına karar verildi.⁵⁴

Antalya Limanı ile yoğun ticari faaliyetlerde bulunan adalar, diğer civar sahilleri ve yabancı ülkelerin kumpanyaları arasında gelip gidenler sadece ticari emtia değildi. Yörenin coğrafi yapısı yoğun ticari ilişkilerinin yanında kaçakçılığı da fırsat veriyordu. M.Ferid Paşa, valiliği döneminde oldukça sık görülen, özellikle Antalya ve civar sahillerden yasak eşya ve ecza malzemeleri kaçakçılığının arttığını gözlemleyerek buna karşı önlemler almaya çalışmış ve bu hususta hükümetten bir beylik vapurunun kıyıları gözetim altında tutmasını istemişti. Özellikle Yunanlıların barut fabrikaları için elzem olan hammaddeleri (deri ve çam ağacı kabuğu vb.) bu sahillerden sağladıklarını saraya bildirerek sahillerin muhafazası konusunda ısrarcı olmuştu. Vali'nin bu gayretleri kaçakçılığın ve eşkıyalığın büyük ölçüde azalmasını sağladı.⁵⁵

51 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/5, BOA.İ.RSM, D:6, G:30. İzmir örneği hakkında bilgi için bkz. Hamza Çeştepe-Tamer Güven, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Gümrük Vergisi İstisnaları", *AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16/2, 2016, s. 9. BOA, ŞD, D:1745, G:8; BOA, BEO, D:1644, G:123234.

52 *Düstûr*, Birinci Tertip, C.7, (15 Şevval 1312-14 Zilhicce 1321), Başvekalet Devlet Matbaası, Ankara 1941, s. 379.

53 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/5; BOA, ŞD, D:1745, G:8; BOA, BEO, D:1644, G:123234.

54 BOA, İ. HUS, D:93, G:115.

55 Yaman, a.g.t., s. 52-53.

Vali Paşa'nın tarımsal üretimi teşvik amacıyla yapmış olduğu düzenlemelerden biri de hayvancılığın geliştirilmesine yönelikti. Hayvanların nitelikleri, sayıları kadar önemliydi ve 20. yüzyıl başlarında Avrupa'nın damızlık cins hayvanlarıyla kıyaslandığında imparatorluğun çeşitli bölgelerindeki ortalama hayvan ağırlığı ve veriminin daha düşük olduğu görülmüyordu.⁵⁶ Bu nedenle vilayetlerin hayvan varlığının ıslahı kapsamında uygulamaya konulan teşebbüslerden biri de ihtiyaç duyulan damızlık hayvanların teminiydi. Vali, devletin bu politikası çerçevesinde Antalya'daki hayvan ıslahı ve kalitesinin artırılmasına yönelik livanın hayvan varlığının ıslahı için, önemli bir damızlık üretim merkezi olan Çifteler Çiftliği'nden 3-4 aygır ile yeteri kadar boğanın gönderilmesini talep etti.⁵⁷ Aslında Vali, 25 bin kuruşa mâl olacak 5 aygır ve 5 boğanın Konya'ya gönderilmesi talebini ilk olarak 1898 yılının Kasım'ında yapmış, hatta Antalya ve diğer kazalara gereken damızlık hayvanların bir an önce gönderilmesi yönünde takip eden yıllarda da yazışmalar devam etmişti Lakin 1902 yılına gelindiğinde istenilen damızlıklar hâlâ temin edilememişti.⁵⁸ Bununla birlikte Cumhuriyet döneminde Antalya'nın bazı köylerinde numune ahırları açılarak hayvan ıslahı çalışmalarının yapıldığı, Antalya Kışla Han'da aygır deposu ve inekhane kurulduğu dikkate alınırsa Vali'nin teşebbüslerinin ilerleyen yıllarda hayat bulduğu söylenebilir.⁵⁹

M.Ferid Paşa'nın, Antalya özelinde giriştiği ziraat ve ticareti artırma teşebbüslerinden bir diğeri Antalya'da bir ziraat mektebi açmaktı. Ziraatın modernleştirilmesi ve nitelikli ziraatçı yetiştirilebilmesi, üretimin bu yolla çeşitlendirilerek artırılması ancak eğitilmiş insanların eliyle gerçekleştirilebilirdi.⁶⁰ Ziraat usullerinin teorik ve uygulamalı derslerle öğrencilere aktarılacağı bir ziraat mektebinin Antalya'da açılmasının önemine değinen Vali'nin bu isteği⁶¹, ne yazık ki görev yaptığı süre içerisinde gerçekleşemedi. 1916 yılında İstavroz (Boztepe) Çiftliği, açılması istenen ziraat çiftlik mektebi için yeterli genişlik ve verimlilikte görülerek yeni bir teşebbüse girilmişse de bu iyi niyetli çaba, devletin içinde bulunduğu savaş koşulları ve mali sıkıntıları nedeniyle gerçekleştirilemedi.⁶²

Antalya'da 20. yüzyıl başlarında tarımsal potansiyelin ve çeşitliliğin artırılmasına yönelik çabaların ilerleyen yıllarda görece başarıya ulaştığı söylenebilir. Zira su yönünden zengin olan Antalya'nın bahçelerinde, 20.

56 Tevfik Güran, *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2014, s. 124-126.

57 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/5.

58 Yaman, a.g.t., s. 57.

59 Muhammet Güçlü, *XX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya*, Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yay., Antalya 1997, s. 62.

60 Modern ziraat yöntemlerini yaygınlaştırmak üzere açılan ziraat mektepleri hakkında bkz. Volkan Çeşme, "Osmanlı'da Ziraatı Modernleştirme Sürecinde Halkalı Ziraat Mektebi (1892-1928): Kuruluşu ve İdari Yapısı", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, XV/2 (2014), s. 39-80.

61 BOA, Y.MTV, D:221, G:67.

62 Seyit Taşer, "Teke Livası'nda Çiftlik Mektebi Kurma Çalışmaları", *Antalya Kitabı 2*, Palet Yay., Konya 2019, s. 249.

Gaz

Akademik
Bakış

137

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

yüzyılın ortalarında turfanda meyve ve sebze üretiminin artış gösterdiği ve şehrin yaz-kış işleyen ticari faaliyetlerinin temelini bu bahçelerin oluşturduğu bilinmektedir.⁶³ Bu artışta Antalya'yı iç bölgelerle bağlayan ulaşım imkânlarında yaşanan gelişmelerin yanı sıra Antalya'ya yerleşen göçmenlerin de katkısı büyüktür. Tarımsal kalkınma teşebbüsleri bağlamında mevcut potansiyeli arttırmak için livaya dağıtılan gül, dut ve portakal fidanları yörede ilgi görüp gelişmiştir. Her ne kadar livada denenilen endüstriyel tarım ürünlerinden yağ güllü yetiştirme çabaları⁶⁴ bir sonuca ulaşmamış olsa da şehrin özellikle batısında gelişim kaydeden portakal bahçeleri ile ipekböcekçiliğinin gelişimine katkı sağlayan dut bahçeleri Antalya'da oldukça rağbet görmüştür. Öyle ki şehir adeta bir turfanda sebze ve meyve merkezi haline gelirken, 20. yüzyılın ilk yarısında Antalya'da bir İpekböcekçiliği Mektebi açılacak ve bu eğitim kurumu bir süre Türkiye'nin önemli ipekkilik merkezlerinden biri haline gelecekti.⁶⁵

Eğitim Alanındaki İcraatlar

Tanzimat döneminde eğitim alanında yaşanan gelişmeler İstanbul'la sınırlı kalarak İmparatorluğun geneline yayılmamıştı. Bu dönemde eğitim sistematize edildiyse de bunun tüm İmparatorluk sınırlarına yayılması Sultan II. Abdülhamid'in saltanat yıllarına isabet etmişti.⁶⁶ M.Ferid Paşa, Konya valiliği sırasında birçok konuda olduğu gibi maarifin ıslahı konusunda da büyük çaba gösterdi. Bu gayreti, valiliğinin daha üçüncü yılında vilayet genelinde 500 civarında okul açmış olmasından anlaşılmaktadır.⁶⁷

Antalya'da 1898 yılında eski usulle eğitim veren birçok sıbyan mektebi yanında, "Hamidiye ve Mecidiye" ya da "birinci ve ikinci ibtidai mektepleri" olarak anılan ve mevcudu 460 öğrenciden oluşan iki ibtidai mektebi vardı. Ayrıca 100 öğrencisi olan bir rüştiye mektebi ve 90 öğrencili bir inas mektebi bulunmaktaydı.⁶⁸ Ancak Antalya, bu sırada bir idadi mektebinden mahrumdu. Esasen Antalya merkezinde bir idadi mektebi açılmasına yönelik talepler 1892'de görülmekle birlikte, bütçe yetersizliği nedeniyle hayata geçirilememişti.⁶⁹ Diğer vilayetlerin aksine Konya Vilayetine bağlı sancakların hiçbirinde idadi mektebinin bulunmadığına dikkat çeken Vali, nüfus kesafeti ve konumu itibariyle önemli bir yere sahip olan Teke Sancağında bir idadi

Görüş

Akademik
Bakış
138

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

- 63 Hüseyin Saraçoğlu, *Akdeniz Bölgesi*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1989, s. 568.
- 64 Hatice Durgun, "20. Yüzyıl Başında Antalya (Teke) Livasında Gülcülük Çabaları", DR. Cezmi Karasu Armağanı: Ustaya Saygı, (ed. Mikail Kolutek vd.), Gazi Kitabevi, Ankara 2021, s. 85-104.
- 65 Ahsen Günbulut, "Cumhuriyet Döneminde Antalya'da İpekböcekçiliği Eğitimi (1926-1960)", *Akdeniz Ü. GSE, Antalya 2013*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 33.
- 66 İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü*, TTK Yay., Ankara 1999, s. 75.
- 67 Abdulhamit Kırmızı, "Usû-i Tedrîs Hâlâ Tarz-ı Kadîm Üzre": Konya Valisi Ferid Paşa'nın Eğitimi İslah Çalışmaları", *Divan İlmi Araştırmalar*, Sayı: 19, (2005), s. 200.
- 68 *Konya Vilayeti Salnamesi*, 1317, Def'a 28, s. 187, 200. Antalya Rüştiye Mektebinin 1899 yılında öğrenci sayısı 115'e yükselmiştir, bkz. *Salname-i Nezaret-i Maarif-i Umumiye*, Altıncı Sene, Matbaa-i Amire, İstanbul 1321, s. 1358.
- 69 BOA, MF. İBT, D:60, G:106; BOA, MF. MKT, D:122, G:73; BOA, MF. MKT, D:182, G:16.

mektebi açılması için Maarif Nezareti'ne 21 Haziran 1898'de müracaatta bulundu.⁷⁰ Neticede mevcut rüştiye mektebi tamir ve ıslah edilerek idadiye dönüştürüldü. Hemen akabinde Antalya İdadi Mektebi için memur ve muallim atamaları yapıldı. Vali idadının bir an önce eğitime başlaması için muallimlerin şehre intikallerini sağlamış ayrıca Maarif Nezareti'ne çektiği çok sayıda telgrafla bunlar için tahsisat emrini elde etmişti.⁷¹

Vali'nin de katıldığı bir törenle 5 Kasım 1898'de açılışı yapılan bu idadi binası iki kattan ibaretti. İdadiye tahsis edilmeden önce Kaleiçi'nin Tuzcular Mahallesi'nde Ambarlı Saray mevkiinde yer alan ve "Ambarlı Mektebi" adıyla anılan bu binanın daha geniş olan üst katı rüştiye mektebi, alt katı ise erkek öğrencilerin devam ettiği "birinci ibtidai mektebi" olarak kullanılmaktaydı. Mektebin idadiye dönüştürülmesiyle birlikte alt katı kullanan ibtidai öğrencilerinin tamamen binayı boşaltması ve onlara yeni bir bina tahsis edilmesi sağlandı.⁷² Binanın önceki sahipleri olan rüştiye öğrencileri ve muallimleri ise 1890 yılında çıkarılan irade ile "lağvedilen mekteplerin muallimlerinin idadi mekteplerinde istihdamı kararı" doğrultusunda yeni açılan idadi mektebine dahil edilmiş olmalıdır.⁷³ Antalya'da rüştiyeden idadiye dönüştürülen mektep yatsızdı ve "Beş Sınıflı Liva İdadisi" adıyla eğitime başlamıştı.⁷⁴ Liva idadi mekteplerinin üç yılı rüştiye, iki yılı ise idadi eğitimi veriyordu.⁷⁵ İdadinin açılışından bir yıl sonra az sayıdaki gayrimüslim öğrencisi ile mevcudu 180'e ulaştı.⁷⁶ Eğitime eski rüştiye binasında başlayan idadi, bir süre sonra tamirata ve kısmen yenilenmeye muhtaç bir hale geldiğinden, Maarif Nezareti'yle iki yıl süren telgraf trafiğinin ardından 1902'nin yazında mektebin tamirine başlandı.⁷⁷

Vali M.Ferid Paşa, Antalya'da ahalinin büyük ilgi gösterdiği mevcut iki ibtidai mektebine ilave olarak üçüncü ve 200 öğrenci kapasiteli büyük bir mektebin inşaatını gerekli gördü. Erkek öğrencilere mahsus bu mektebin temel atma töreni 13 Haziran 1899'da gerçekleşti. Yapımı esnasında maddi sıkıntılar çekilen mektep ancak yardımseverlerin destekleri sonucunda toplanan paralarla tamamlanabildi.⁷⁸ Açılışı 29 Nisan 1900'de yapılan mektebin ismi muhtemelen Mehmed Ferid Paşa'ya atfen "Feridiye İbtidai Mektebi"

70 BOA, DH.TMIK.S, D:21, G:44, lef 1.

71 BOA, MF. MKT, D:408, G:20; BOA, MF. MKT, D:421, G:3; BOA, MF. MKT, D:426/24.

72 BOA, MF. İBT, D:60, G:106; BOA, DH.TMIK.S, D:20, G:14, lef 48/5.

73 *Düstûr*, Birinci Tertip, C.6, (4 Zilkade 1304-14 Ramazan 1312), Ankara Devlet Matbaası, Ankara 1939, s. 499-500.

74 Muhammet Güçlü, "Antalya Lisesi'nin Kuruluşu ve Tarihi Gelişimi (1898-1950)", *Taç Dergisi*, Sayı: 9, 2017, s. 25.

75 Ayşegül Altınova Şahin, *Osmanlı Devleti'nde Rüşdiye Mektepleri*, TTK Yay., Ankara 2018, s. 138, 179.

76 *Konya Vilayeti Salnamesi*, 1317, Def'a 28, s. 186. Maarif Nezareti Salnamesinde, Antalya İdadi Mektebi'nin 1900-1901 eğitim-öğretim yılında 120'si Müslüman, 5'i Gayrimüslim olmak üzere toplam öğrenci sayısı 125 olarak verilmiştir, bkz. *Salname-i Nezaret-i Maarif-i Umumiye*, Altıncı Sene, s. 575-576.

77 BOA, MF. MKT, D:508, G:20.

78 BOA, MF. MKT, 412/57; BOA, MF. MKT, 457/13; BOA, BEO, D:1359, G:101898, lef 2/11.

olarak anıldı.⁷⁹ Kısa bir süre sonra mektebi ziyaret eden Vali, okuldaki öğrenci sayısını az bulmuş ve bu nedenle civarda bulunan diğer mekteplerden buraya nakil yapılmasını istemişti. Ayrıca bu mektep etrafında bulunan arsaların maarif komisyonunca satın alınması ve buraya yapılacak dükkândan elde edilen gelirle okulda eğitim gören öğrencilerin ihtiyaçlarının karşılanması kararlaştırıldı. Vali, mevcut sıbyan mekteplerinin, yeni usul eğitim veren ibtidai mekteplerine dönüştürülmesini isterken Antalya'da eğitim-öğretim faaliyetlerinin kalitesinin ve hızının artırılması, gelirlerinin yükseltilmesi için maarif komisyonuna bir de reis-i sâni atanmasını sağladı.⁸⁰ Paşa'nın eğitim konusundaki bu hassasiyeti onu vilayetten sadarete taşıyacak yolda önemli bir kilometre taşı olacaktı.⁸¹

Adli Muamelat ve Hapishanelerin Islahı

Tanzimat dönemi yenileşme hareketlerinin en önemli adımlarından biri de adli yapıda kendini gösterir. Bu kapsamda muhakemelerin sıhhatli bir şekilde icrası ve hapishanelerin ıslahı üzerinde ısrarla durulmuştur. Antalya'yı teftişleri sırasında bu konuda da icraatlarda bulunan Vali M.Ferid Paşa, adli işlemleri tetkik ederek hapishane koşullarını ve tutukluların durumlarını yakından takip etmiş ve çok sayıda tutuklunun haklarında hüküm verilmeksizin bekletildiğini görmüştü. Bunlar arasında kanunen hak ettikleri cezadan fazla süredir tutuklu olanlar vardı. Bu durum hapishanede izdihamı arttırdığı gibi mağduriyetlere de sebep oluyordu. Sorunun nedeni ise adli memurların yolsuzluklarının yanı sıra, şahit ve sanıkların bir türlü mahkemeye getirilememesiydi. Sanık ve şahitlerin mahkemeye getirilmeleri için bir memur tayiniyle maiyetine yeteri kadar piyade ve süvari verilmesi sağlandı. Sorgulamaların hızlı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için de iş yükü görece az olan Akseki kazası bidayet mahkemesi ikinci kâtibinin, istintak dairesine yardım etmek üzere istihdamı kararlaştırıldı.⁸²

Vali, diğer livalarla asla kıyas kabul etmeyen bu livanın yazı işleri yoğunluğuna da dikkat çekmişti. Antalya ceza mahkemesinde 2 zabıt kâtibi görevli olup bunların çalışma ve gayretleriyle bir senede 76 istinaf, 116 cinayet ve 410 ağır suç evrakı hükme bağlanmıştı. Buna karşılık sayılan üç tür evraktan olmak üzere 1481 dosya mahkemeye gönderilmişti.⁸³ Mahkemenin diğer iki zabıt kâtibinden biri hukuk mahkemesine, diğeri muavinlik yazı işlerine tahsis edildiğinden bu iki kâtibin işleri fazlasıyla yoğundu. Dolayısıyla bir başkâtip ve bir zabıt kâtibi yeterli olan Antalya Ticaret mahkemesi ile işi hafif olan Burdur ceza mahkemesinden birer zabıt kâtibinin devamlı olarak Antalya ceza mahkemesinde istihdamı gerekli görüldü. Ayrıca birikmiş mahkeme

79 BOA, Y.MTV, D:202, G:16. Zira Konya'da M.Ferid Paşa döneminde inşası tamamlanan birçok yapı, onun adıyla anılmıştı, bkz. Yaman, a.g.t., s. 134.

80 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/5.

81 Kırmızı, "Usû-i Tadrîs...", s. 211.

82 BOA, DH.TMIK.S, D:20, G:14, lef 48/4.

83 Teke Bidayet Mahkemesi Başkâtibi Mehmed Zeki tarafından hazırlanarak muhakemesi biten ve görülmekte olan davaların ayrıntılı listesi için bkz. BOA, BEO, D:1403, G:105160.

işlerini ve istintakın yükünü azaltmak için işi hafif olan mahkemelerden 3-4 kâtibin de 5-6 aylığına Antalya'ya gönderilmesi istendi.⁸⁴ Adli personel açığı nedeniyle merkezi hükümet adına taşrada adli kurumları denetlemesi beklenen adliye müfettişleri konusunda da ciddi sıkıntılar yaşanmaktaydı.⁸⁵ Öyle ki M.Ferid Paşa, valilik görevine getirildiği zamandan beri Antalya'ya bir adliye müfettişinin gelmediğine ilişkin rahatsızlığını belirtmekteydi. Antalya'ya özel görevle gönderilen müfettiş muavini Yordanaki Efendi de genel bir teftiş yapmamıştı.⁸⁶

Vali M.Ferid Paşa, 1900'deki teftişinde Antalya bidayet mahkemesi ceza dairesiyle müddei-i umumi muavinliği işlemlerinin istenilen doğrultuda gittiğini ve geçen seneden devredenlerle birlikte toplam 1.656 davadan 523'ünün görüldüğünü öğrenmişti. Mahkemenin istintak dairesinde bulunan toplam 2.926 muameleden 763'ünün işlemleri de tamamlanmıştı. Daha önce yolsuzlukları nedeniyle halk tarafından pek sevilmeyen bazı adliye memurlarının değiştirilmesinin ardından, ahalinin adil bir şekilde hareket eden Antalya adliye memurlarına güvenlerinin arttığı söylenir olmuştu.⁸⁷

Vali Paşa, Antalya'yı teftişleri sırasında hapishanenin fiziki şartları, mevcudu ve mahkûmlar hakkında da gözlemlerini aktarmıştı. Adliye Nezaretî'nin 1880 tarihli nizamname layihası taşralarda vali, mutasarrıf ve kaymakamlara idaresi altındaki mülki birimde bulunan tevkifhane ve hapishaneleri ikinci derecede denetleme ve icap eden durumlarda Nezaret'e müracaat etme yetkisi veriyordu.⁸⁸ Bu maddeye uygun olarak Antalya hapishanesini 1898'de teftiş eden Vali, mahpuslara ilişkin bilgilerin yer aldığı "hapishane ve tevkifhane defterlerinin" düzgün tutulmadığını ve sorunun kâtip eksikliğinden kaynaklandığını görerek defterlerin düzenli bir şekilde tutulmasını ve bunun için 150 kuruş maaşla bir kâtip istihdamını gerekli görmüştü.⁸⁹

Vali, 1900'deki teftişi sırasında, bir yıl önce 297 kişiden oluşan hapishane mevcudunun, Antalya'daki adli işlemlerin hızlandırılmasına yönelik göstermiş olduğu gayretlerinin bir neticesi olsa gerek, 229'a düşmüş olduğunu gördü.⁹⁰ Bununla birlikte mahkûm sayısı hâlâ fazlaydı ve birçoğuna kötü davranılıyordu. Ayrıca hapishanede sıhhi şartlar konusunda da bazı ihmaller söz konusuydu. Vali'nin talimatıyla koşullar temizlenerek badana yaptırılmış, avluda bataklık hale gelmiş olan işlevsiz havuz kapatılıp doldurulmuştu. Atık suların tahliyesi için hapishane dışına bir su yolu açılmıştı. Koşullardaki izdihamı ortadan kaldırmak için mevcut hapishane yanında bulunan kadın hapishanesi tadilattan geçirilerek buradan asıl hapishaneye bir kapı açılmak

84 BOA, BEO, D:1359, G:101898, lef 2/10.

85 Gültekin Yıldız, *Mapusâne Osmanlı Hapishanelerinin Kuruluş Serüveni (1839-1908)*, Kitabevi Yay., İstanbul 2012, s. 394-395.

86 BOA, BEO, D:1359, G:101898, lef 2/10.

87 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/5.

88 Yıldız, a.g.e., s. 475-476.

89 BOA, DH. TMIK.S, D:20, G:14, lef 48/3.

90 BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/6. 229 mahkûmun 125'i cinayetten, 42'si ağır suçlardan hükümlüdür.

suretiyle 60 kişilik ayrı bir koğuş meydana getirilmişti. Kadın mahkûmlar için ise başka bir yer ayarlanmıştı.⁹¹ Bu geçici çözümün ardından Konya Valisi, Antalya'da büyük bir hapisanenin yapımı için de çalışma başlattı. 1902'deki teftişi sırasında yapımına karar verilen büyük hapisane ile zabita dairesinin inşasının aynı yıl içerisinde tamamlanmasını istedi. Hapisanenin tamamlanmak üzere olduğu 7 Ekim 1902'de Dahiliye Nezareti'ne bildirilmişse de bina, birtakım eksiklikleri nedeniyle ancak 1903'ün sonlarında faaliyete geçebildi.⁹²

Vali, mahkûmlar arasında özel durumları olanlarla ayrıca ilgilenmişti. Örneğin üç yıl hapis cezası alan bir mahkûmun süresi dolmasına rağmen tahliye edilmediği anlaşılacak serbest bırakılmasını sağladığı gibi yaşının küçük olduğunu iddia eden bir diğeri hakkında da nüfus dairesinden bilgi alınmasını istedi. İçlerinde 15 sene kürek cezasının bir kısmını tamamlamış olan akciğer hastası 80 yaşlarındaki bir şahsın kalan cezasının padişah tarafından affedilmesi için neler yapılabileceğinin araştırılmasını istedi. Ayrıca fakir mahkûmlara erzaklarının eksiksiz verilmesi ve tevkif edilen kişilere de erzak dağıtılması gerektiğini belirtti.⁹³

Sonuç

20. yüzyıla girerken Antalya'nın müzmin bir meselesi olan limanın yetersizliği, ziraat ve ticaret potansiyelinin arttırılması noktasında önemli bir engel teşkil eden yollarının yetersizliği ve bakımsızlığı elbette Antalya'nın yerel yöneticilerinin de defaatle işaret ettiği ve çözülmesi için gayret ettiği bilindik meselelerdi. Antalya'nın önem ve değerinin farkında olan dönemin Konya Valisi'nin mizacında öne çıkan sorunların tespiti ile ortadan kaldırılmalarına yönelik ısrarcılık ve titizlik hasletleri, bu bilindik meselelerin Osmanlı merkezi yönetiminin dikkatinin çekilmesi noktasında Antalya açısından son derece işlevsel olmuştur. Bahse konu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda yaşanan göçmen meselesinin Antalya'ya yansıyan tarafını oluşturan Giritli muhacirlerin iskânı sorunu süratle çözümlenmiş ve onların yeni yaşam alanları ile her yönden intibakı için çaba sarf edilmiştir. Hatta haddinden fazla sevk edilen muhacirlerin ihtiyaçlarını karşılamak için mevcut uygulamaların dışına çıkarak yasak olmasına rağmen aşar varidatından bir miktar para tahsisi için hükümetten izin alabilmenin yolları aranmıştır. Bu gayretler sonucunda Giritli muhacirler arasından çıkan kimi aileler ilerleyen yıllarda kentin ileri gelenleri arasına girerek Antalya gündeminde söz sahibi olacaklardı. Eğitimin Konya Valisi'nin özel ilgi alanlarından biri olması da Antalya'daki eğitim kurumlarına ilişkin eksiklik ve yetersizliklerin ortadan kaldırılması yönünde olumlu girişimlerin gerçekleşmesine vesile olmuştu. Vilayetin iki idadisinden birinin Konya merkezden sonra burada açılması, ci-

91 BOA, BEO, D:1359, G:101898, lef 2/5.

92 BOA, DH.MKT, D:466, G:26; BOA, DH.MKT, D:599, G:20; Yahya Sülek, "19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başlarında Teke Sancağı'nda Hapishaneler", Akdeniz Ü., SBE., Antalya 2019, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 59.

93 BOA, DH. TMIK.S, D:20, G:14, lef 48/4; BOA, Y.MTV, D:208, G:135, lef 2/6.

var kazalardan gelen öğrenciler için büyük bir kolaylık olmuş, yeni usuldeki eğitim kurumlarının artışı eğitimli nüfusun çoğalmasını sağlamıştı. Vali'nin Antalya'da eğitim alanındaki atılımları, yerelden genele eğitim kalitesinin artırılması açısından düşünüldüğünde oldukça manidardı. Çünkü dönemin devlet erkânının modernleşme kapsamındaki projelerinin, ancak eğitimli ve nitelikli insanların yetiştirilmesiyle mümkün olacağı açıktı. Bilhassa ticari irtibatı hasebiyle art alanının denize açılan kapısı konumundaki Antalya'nın, yoğun ticari hareketliliği ve nüfusunun artışına binaen iş yükünün fazlalığının farkında olan Vali, pratik bir çözüm olarak buraya memur istihdamını hızlandırmış ve çözüm bekleyen işlerin ivedilikle halledilmesini sağlamaya çalışmıştı. Bunu yaparken devletin içinde bulunduğu maddi imkânsızlıkları göz önünde bulundurarak, mali yükü azaltmak adına gerekli olmadıkça, iş yoğunluğu daha az olan kurumların personelini geçici veya daimi olarak burada kullanmaya gayret etmişti. Bu faaliyetleri sırasında Vali'nin pragmatikliği yanında insani yönünün de ne denli ağır bastığına şahit olunur. Zira hapishanelerdeki izdihamın önlenmesi, dönemin modernizasyon faaliyetlerine uygun olarak fiziki şartların geliştirilmesi için gayret eden Vali, aynı zamanda mağduriyet yaşadıkları tespit edilen şahısların tahliyesine yönelik hassasiyeti de göstermişti. Vali, verimli ve sulak topraklarıyla ürün çeşitliliği potansiyeline sahip bu yörenin kalkındırılması, kapasitesinin artırılarak ticari faaliyetlerinin genişletilmesi için de büyük çaba sarf etmişti. Bu yöndeki uygulamaları arasında halka ürün dağıtımını, çeşitli ıslah çalışmaları, ziraat mektebi açma teşebbüsleri, liman ve kara yollarının işlevsel hale getirilmesi vardı. Bütçenin el verdiği ve gerekli izinler verildiği ölçüde projelerini gerçekleştirmeye muvaffak olan Vali, göçlerle yaşanan nüfus artışından da bu vesileyle yararlanma yoluna gitmişti. Antalya 20. yüzyıla girerken elbette bütün sorunlarını çözmüş değildi. Ancak mevcut sorunların giderilmesinde izlenecek yol artık belirlenmişti. Bu yolun hedefe ulaşması Osmanlı İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu mali sıkıntılar ve savaş koşulları nedeniyle oldukça meşakkatli olacaktı.

Kaynaklar

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA) Belgeleri

BEO, D:1359, G:101898; BEO, D:1403, G:105160; BEO, D:1644, G:123234; BEO, D:1799, G:134909; BEO, D:1838, G:137841.

DH. MKT, D:466, G:26; DH.MKT, D:599, G:20; DH.MKT, D:2477, G:111; DH. MKT, D:2553, G:113; DH.MKT, D:2569, G:55.

DH. TMIK.S, D:20, G:14; DH.TMIK.S, D:21, G:44; DH. TMIK.S, D:27, G:25.

İ. DH, D:1364, G:15; İ. HUS, D:93, G:115; İ.RSM, D:6, G:30.

MF. MKT, D:122, G:73; MF. MKT, D:182, G:16; MF. MKT, D:408, G:20; MF. MKT, D:412, G:57; MF. MKT, D:421, G:3; MF. MKT, D:426, G:24; MF. MKT, 457/13; MF. MKT, D:508, G:20; MF. İBT, D:60, G:106.

Gaz

Akademik
Bakış

143

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

ŞD, D:1218, G:26; ŞD, D:1745, G:8; D.1736, G:12.

Y. MTV, D:183, G:163; Y.MTV, D: 193, D: 64; Y.MTV, D:202, G:16; Y. MTV, D:208, G:135; Y.MTV, D:221, G:67; Y.PRK.UM, D:56, G:21.

Sürelî Yayınlar

Konya Vilayeti Salnamesi, 1317, Def'a 28.

Salname-i Nezaret-i Maarif-i Umumiye, Altıncı Sene, Matbaa-i Amire, İstanbul 1321.

Düstûr, Birinci Tertip, C. 1, Matbaa-i Amire, İstanbul 1289.

Düstûr, Birinci Tertip, C.6, (4 Zilkade 1304-14 Ramazan 1312), Ankara Devlet Matbaası, Ankara 1939.

Düstûr, Birinci Tertip, C.7, (15 Şevval 1312-14 Zilhicce 1321), Başvekalet Devlet Matbaası, Ankara 1941.

Araştırmalar

AKPINAR, Ozan Can, "Antalya Gureba Hastanesi (1901-1923)", *Antalya Kitabı 2*, Palet Yay., Konya 2019, s. 221-234.

ALTINOVA ŞAHİN, Ayşegül, *Osmanlı Devleti'nde Rüşdiye Mektepleri*, TTK Yay., Ankara 2018.

ÇEŞME, Volkan, "Osmanlı'da Ziraatı Modernleştirme Sürecinde Halkalı Ziraat Mektebi (1892-1928): Kuruluşu ve İdari Yapısı", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, XV/2, (2014), s.39-80.

ÇEŞTEPE, Hamza-GÜVEN, Tamer, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Gümrük Vergisi İstisnaları", *AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16/2, 2016, s. 1-20.

ÇETİN, Emrah, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, TTK Yay., Ankara 2017.

DİNÇ, Güven, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Antalya'ya Olan Göçler ve Sonuçları (1800-1923)", *Geçmişten Günümüze Göç*, C. II, (ed. Osman Köse), Canik Belediyesi Kültür Yay., Samsun 2017, s.771-788.

DİNÇ, Güven, "20. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya Nüfusu", *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu, Bildiriler*, 22-24 Kasım 2007, C. I, Akdeniz Üniversitesi Basımevi, Antalya 2007, s. 349-373.

DURGUN, Hatice, "20. Yüzyıl Başında Antalya (Teke) Livasında Gülcülük Çabaları", DR. Cezmi Karasu Armağanı: Ustaya Saygı, (ed. Mikail Kolutek vd.), Gazi Kitabevi, Ankara 2021, s. 85-104.

GÖNÜLLÜ, Ali Rıza, "Antalya'da İskân Edilen Muhacirler (1878-1923)", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 26, Konya 2009, s. 293-325.

GÜÇLÜ, Muhammet, "Antalya (Pamhlyia) Bölgesinde Yollar: Kesikbeli Yolu ve Son Yüzyıldaki Durumu", *Adalya*, V, 2001-2002, s. 237-249.

GÜÇLÜ, Muhammet, "Antalya Lisesi'nin Kuruluşu ve Tarihi Gelişimi (1898-1950)", *Taç Dergisi*, Sayı: 9, 2017, s. 25-31.

GÜÇLÜ, Muhammet, *XX. Yüzyılın İlk Yarısında Antalya*, Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları, Antalya 1997.

GÜNBLUT, Ahsen, "Cumhuriyet Döneminde Antalya'da İpekböcekçiliği Eğitimi (1926-1960)", Akdeniz Ü. GSE, Antalya 2013, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

GÜRAN, Tevfik, *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2014.

KISA, Ahmet-MALHUT, Mustafa, "II. Meşrutiyet Dönemi'nde Antalya'da Karayollarının Duru-

- mu”, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 37 (2), Aralık 2020, s. 341-357.
- KIRMIZI, Abdülhamit, “Usû-i Tadrîs Hâlâ Tarz-ı Kadîm Üzre”: Konya Valisi Ferid Paşa'nın Eğitimi Islah Çalışmaları”, *Divan İlmi Araştırmalar*, Sayı: 19, (2005), s. 195-229.
- KIRMIZI, Abdülhamit, *Abdülhamid'in Valileri Osmanlı Vilayet İdaresi 1895-1908*, Klasik Yay., 4. Baskı, İstanbul 2016.
- KIRMIZI, Abdülhamit, *Avlonyalı Ferid Paşa, Bir Ömür Devlet*, Klasik Yay., İstanbul 2014.
- MALHUT, Mustafa-KISA, Ahmet, “Antalya Limanı'nın 19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başında Anadolu Liman Trafığı ve Deniz Ticaretindeki Yeri”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXXV/2, 2020, s. 603-630.
- MUŞMAL, Hüseyin-YAMAN, Esmeray “Konya Valisi Mehmet Ferit Paşa'nın 1899 Yılındaki Vilayet Gezisi Raporuna Göre Karaman İzlenimleri”, *Tarihin Peşinde*, Sayı: 22, 2019, s. 171-188.
- SARAÇOĞLU, Hüseyin, *Akdeniz Bölgesi*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1989.
- SELEKLER, Macit, *Yarım Asrın Arkasından Antalya'da Kemer-Melli-İbradı-Serik*, (yay.haz. Ali Yıldız-Resul Kaya), 2. Baskı, Kutlu Avcı Ofset, Antalya 2011.
- SÜLEK, Yahya, “19. Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başlarında Teke Sancağı'nda Hapishaneler”, *Akdeniz Ü.*, SBE., Antalya 2019, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- TAŞER, Seyit, “Teke Livası'nda Çiftlik Mektebi Kurma Çalışmaları”, *Antalya Kitabı 2*, Palet Yay., Konya 2019, s. 245-252.
- TEKELİ, İlhan, İLKİN, Selim, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü*, TTK Yay., Ankara 1999.
- UZUN, Ahmet, “Osmanlı Döneminde Antalya ve Çevresinde Ticari Hayat”, *Antalya Kitabı 1*, Palet Yay., Konya 2018, s. 492-511.
- YAMAN, Esmeray, *Avlonyalı Mehmed Ferid Paşa'nın Konya Valiliği (1898-1902)*, Selçuk Ü., SBE., Konya 2021, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- YILDIZ, Gültekin, *Mapusâne Osmanlı Hapishanelerinin Kuruluş Serüveni (1839-1908)*, Kitabevi Yay., İstanbul 2012.

Extended Abstract

The Ottoman Empire underwent a structural transformation during the 19th century. As a part of the centralization policies, this structural transformation was reflected in the provinces in the form of regulations in the provincial system. The new provincial system was actualized through the 1864 and 1871 Provincial Regulations and expanded the authority and responsibilities of governors. Accordingly, governors were authorized to visit different locations in their provinces and inspect local officials to determine the problems of local communities and find solutions. In this way, governors informed the central administration about the overall situation of the province and the issues needed solutions through their reports.

Mehmet Ferid Paşa was appointed as the governor of Konya in 1898 and submitted many comprehensive reports to the central government during his term of office. In his governorship, he visited different locations within the province and touched upon various issues such as property, justice, agriculture and education in his reports and made maximum efforts to solve the problems and meet the needs of the locals. This study is based on Mehmed Ferid Pasha's reports and aims to capture the portrait of Antalya at the beginning of the 20th century, focusing on to what extent his suggested regulations were actualized.

Mehmed Ferid Pasha visited and inspected Antalya four times during his term in office, which

gazi

Akademik
Bakış

145

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022

indicates the significance he attributed to the city. Antalya was regarded as the port town of Konya province, and in addition to its potential for maritime trade, the fertile plain in the city made it suitable for agricultural development. All these features of Antalya were of interest to Mehmet Ferid Pasha.

The development of Antalya and the increase in its import and export volume depended primarily on improving its transportation networks. Its location on a plain surrounded by impassable high mountains parallel to the coast put the city in a geographically disadvantageous position. Despite its natural port, the lack of smooth roads providing access to the inner regions of the city caused problems in the delivery of goods. Therefore, Pasha's primary goal was to build smooth roads linking Antalya to the inner regions and make the port functional. Despite Mehmed Ferid Pasha's efforts and insistence on road construction and making the port more functional, these goals could not be achieved during his governorship, yet his strategies were actualized after him.

Mehmed Ferid Pasha's other aim was to implement projects that would contribute to the improvement and development of agriculture and animal husbandry. These projects aimed to increase domestic trade volume by increasing the city's existing fruit and vegetable production; increasing agricultural diversity by distributing seeds and mulberry saplings to farmers; taking measures to protect and support farmers and merchants, and increasing the value and quantity of animal production.

The improvement and dissemination of education were also among the issues to which Mehmed Ferid Pasha attached significance. The increasing population density in Antalya due to a large number of immigrants entailed new schools in the city and highlighted the need for improvement in education. Mehmed Ferid Pasha endeavoured to increase the number of ibtidai schools in Antalya and enhance their quality of them. He also thought that the city needed an idadi school, and he succeeded in making it happen.

Gors

Akademik
Bakış

146

Cilt 16
Sayı 31
Kış 2022