

BİBLİYOGRAFYA :

Hicri 835 Tarihli Suret-i Defter-i Sancak-ı Arvanid (nşr. Halil İnalıcık), Ankara 1954, s. 58, 73; Enverî, *Düstûrnâme*, tür.yer.; *Âşıkpaşazâde, Tarih* (Atsız), s. 123, 125; Neşri, *Cihannümâ* (Taeschner), I, 49; Ayn Ali, *Risâle-i Vazîfehârân*, s. 11-13; Kâtib Çelebi, *Rumeli und Bosna* (trc. J. V. Hammer), Wien 1812; Kantakuzenos, *Histoire de Constantinople* (trc. Cousin), Paris 1674, s. 206 vd., 230, 232, 236, 245-248, 260-295; *Turcicae Descriptio* (*Notes et extraits pour servir à l'histoire des croisades au XV^e siècle* [ed. N. Iorga] içinde), Bükreş 1915, V, 338-339; W. de Tiesenhäusen, *Altınordu Devleti Tarihine Ait Metinler* (trc. İsmail Hakkı İzmirlî), İstanbul 1941, s. 221, 282; R. Anhegger, *Beiträge zur Geschichte des Berg-haus im Osmanischen Reiches*, İstanbul 1943, s. 131-212; Z. Velidî Togan, *Umumi Türk Tarihine Giriş*, İstanbul 1946, s. 256, 325; D. A. Zakythinos, *Processus de féodolisation l'Hellenisme contemporain*, Atina 1948, II, 499-514; Gökbilgin, *Edirne ve Paşa Livâsı*, s. 125-150; a.mlf., *Rumelide Yürükler, Tatarlar ve Evlâd-ı Fâtihân*, İstanbul 1957; a.mlf., "Kanunî Sultan Süleyman Devri Başlarında Rumeli Eyaleti, Livalan, Şehir ve Kasabaları", *TTK Belleten*, XX/78 (1956), s. 247-286; Halil İnalıcık, *Fatih Devri Üzerinde Tetkikler ve Vesikalar I*, Ankara 1954, s. 22; a.mlf., "Ottoman Methods of Conquest", *St.I*, II (1954), s. 103-129; a.mlf., "Osmanlılar'da Raiyyet Rûsumu", *TTK Belleten*, XXIII/92 (1959), s. 575-581; a.mlf., "Rumeli", *El²* (İng.), VIII, 607-611; Fr. Babinger, *Die Aufzeichnungen des Genuesen Iacopo de Promotorio de Compis über dem Osmanenstaat um 1475*, München 1957, s. 48-55; Hazim Şabanović, *Bosanski Paşaluk*, Sarajevo 1959, tür.yer.; J. R. Lampe – M. R. Jackson, *Balkan Economic History: 1550-1950*, Bloomington 1982, tür.yer.; N. Todorov, *The Balkan Town: 1400-1900*, Seattle 1983, tür.yer.; E. Hösche, *Geschichte der Balkanländer von der Früzeit bis zur Gegenwart*, München 1988, tür.yer.; F. Adanir, "Tradition and Rural Change in South-Eastern Europe during Ottoman Rule", *The Origins of Backwardness in Eastern Europe: Economics and Politics from the Middle Ages until the Early Twentieth Century* (ed. D. Chiro), Berkeley 1989, s. 117-176; Bîlal Şimşir, *Rumeli'de Türk Göçleri*, Ankara 1989, tür.yer.; B. Jelavitch, *History of Balkans*, Cambridge 1991, tür.yer.; P. Wittek, "Le sultan de Rûm", *Annuaire de l'institut de philo et d'histoire orientales et slaves*, VI, Bruxelles 1938, s. 361-390; a.mlf., "Yazidgioglu Ali on the Christian Turks of the Dobruca", *BSO-AS*, XIV (1952), s. 639-668; Münir Aktepe, "Osmanlı'nın Rumeli'de İlk Fethettikleri Çimbi Kalesi", *TD*, I (1950), s. 303, 304; Ö. Lutfî Barkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Bir İskan ve Kolonizasyon Metodu Olarak Sürgünler", *İFM*, XV/1-4 (1955), s. 209-237.



HALİL İNALCIK

RUMELİ AĞASI

**Osmanlılar'da Acemi Ocağı'nın
Balkanlar'dan yapılan
devşirme işleriyle görevli
yüksek rütbeli zâbitlerinden
birinin unvanı
(bk. DEVŞİRME).**

RUMELİ DEMİRYOLU

**İstanbul'u Balkan şehirleriyle
Avrupa'ya bağlayan
demiryolu hattı.**

İngiliz mühendisi Stephenson'un girişimiyle ilk tren 1830 yılında Liverpool-Manchester arasında işlemeye başladı ve bundan kısa bir süre sonra demiryolu Osmanlı Devleti'nin gündemine de girdi. İngiltere'nin Hindistan yolunu kısaltma teşebbüsleri çerçevesinde Albay François Chesney, 1836'da İskenderun-Bircik arasında bir demiryolu yapımı için faaliyete geçtiyse de proje sonuçlandırılmadı. Demiryolunun ortaya çıkışından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda öncelikle devlet imkânları ile demiryolu yapılması düşünüldüyse de bunun için yeterli sermaye ve teknik eleman bulunmaması yüzünden yabancı şirketlere imtiyazlar verilmesi yoluna gidildi.

1855 yılının sonlarında Osmanlı hükümeti basın aracılığı ile Avrupa sermaye çevrelerine bir çağrıda bulundu. Buna göre hükümet İstanbul-Belgrad arasında bir demiryolu yaptırmak istediğini, bu sebeple Avrupa'nın tecrübe ve sermayesine ihtiyacı bulunduğunu duyuruyordu. Devlet ilk demiryolu yatırımını, bu yıllarda Balkanlar'da artma eğilimi gösteren isyanların bastırılmasında ve muhtemel bir Rus savaşında asker sevkiyatını kolaylaştırmak için Rumeli'ye yapmayı düşünüyordu. Yine bu yıllarda Avrupa ile siyasî bütünleşme arzusu vardı ve Avrupa hatları ile irtibat kuracak bir demiryolu bu bütünleşmeyi sağlayacaktı. Ayrıca Balkanlar'ın tarım ürünleri demiryolu sayesinde kolayca taşınabilecek, Balkan prensliklerinin ticareti Osmanlı Devleti üzerinden gerçekleşeceğinden bu beylikler devlete daha fazla bağlanma ihtiyacı hissedeceklerdi. Osmanlı Devleti'nin çağrısına ilk cevap İngiliz par-

lamenteri Labro'dan geldi ve kendisiyle 23 Ocak 1857 tarihinde mukavele yapıldı. Buna göre İstanbul'dan Edirne ve Şumnu yoluyla Rusçuk'a, Edirne'den Ege denizi kıyısında bulunan Enez'e demiryolu yapma imtiyazı doksan dokuz yıl müddetle Labro'ya verildi. Labro hemen hazırlıklara giriştiyse de gerekli sermayeyi temin edemediğinden imtiyazı feshedildi. Bu sırada İngiliz şirketlerine verilen çeşitli imtiyazlarla 1851-1856 yılları arasında 211 kilometrelik İskenderiye-Kahire, 1857-1860 yıllarında 66 kilometrelik Köstence-Çernavoda ve 1856-1866 arasında 130 kilometrelik İzmir-Aydın hattı yapıldı. Bunlar ülkenin Afrika, Avrupa ve Asya topraklarında ki ilk demiryolu hatlarını oluşturuyordu.

Rumeli demiryolları için ikinci imtiyaz 1860'ta Charles Liddell, Lewis Dunbar, Brodie Gordon ve Thomas Page adlı müteşebbisler verildi. Fakat bunlar da yükümlülüklerini yerine getiremediklerinden mukaveleleri feshedildi. 31 Mart 1868'de Belçikalı Van der Elst kardeşlerle yeni bir mukavele imzalandı. İmtiyazı alan Van der Elst Kumpanyası, İstanbul-Küçükçekmece arasında inşaat çalışmalarına başladı. Bu bölümün 1 Mart 1869 tarihinde bitirilmesi gerekiyordu. Bu tarih yaklaştığı halde inşaatta bir ilerleme sağlanamayınca şirketin işi yürütmeyeceği anlaşıldı. Bunun üzerine Ermeni asıllı Nâfia Nâzırı Dâvud Paşa Avrupa'ya gönderildi. Burada çeşitli temaslarda bulunan Dâvud Paşa yahudi banker Baron Hirsch ile görüştü. Hirsch büyük iddialarla inşaatı tâlip oldu ve gerekli sermayeyi kendisinin sağlayacağını taahhüt etti. 17 Nisan 1869 tarihinde Dâvud Paşa ile Hirsch arasında Rumeli Demiryolları Mukavelesi imzalandı. Mukaveleye göre İstanbul'dan başlayarak Bosna'dan geçip Edirne, Filibe, Enez, Burgaz ve Selânik'e uğrayarak Sava nehrine kadar 2000 km. civarında bir demiryolu hattı



XX. yüzyılın başında Rumeli demiryollarının önemli merkezlerinden olan Selânik İstasyonu

inşa edilecekti. İmtiyaz tarihi 1876 Temmuzunda başlayacak ve doksan dokuz yıl süre ile geçerli olacaktı. İmtiyaz sahibi, demiryollarının işletme hakkını Rothschild ailesine ait Avusturya Güney Demiryolları (Lombar) Kumpanyası'na ihale edecekti. Osmanlı Devleti, imtiyaz süresi boyunca müteahhide kilometre başına 14.000 frank olmak üzere 2000 km. için yılda 28 milyon frank ödeyecek, Lombar Kumpanyası inşaat şirketine her yıl kilometre başına 8000 frank verecekti; böylece Baron Hirsch kilometre başına 22.000 franklık bir kârı garanti etmiş oluyordu. Ancak bu mukavele İstanbul'da kabul görmedi ve Dâvud Paşa'nın şartları yeniden görüşmesi kararlaştırıldı. Fakat şartlarda pek iyileşme sağlanamadığı gibi Lombar Şirketi'nin dayatması ile devlet adına yeni taahhütler üstlenildi. Lombar Şirketi, inşaat süresince gelir elde edemeyeceğini öne sürerek kilometre başına ödemek zorunda olduğu 8000 frankı devletin on yıl süre ile üstlenmesini istemişti. 14 Ağustos 1869'da yapılan mukavele ile bu hususlar kabul edildiği halde iki gün sonra şirket âni bir karar alarak Rumeli demiryolları işletmeciliğinden çekildiğini açıkladı. Çok zor durumda kalan Osmanlı Devleti, Baron Hirsch'in işletmeyi kendisinin yürütmesi teklifini kabul etmek zorunda kaldı.

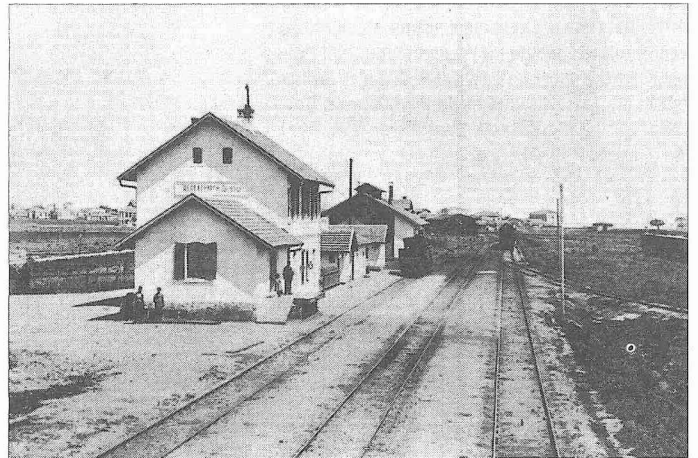
7 Ekim 1869 tarihinde Rumeli demiryolları imtiyazı fermanını elde eden Hirsch, 5 Ocak 1870'te inşaatı yürütecek olan Rumeli Demiryolları Şirket-i Şâhânesi'ni, 7 Ocak 1870'te işletmeyi üstlenen Rumeli Demiryolları İşletme Kumpanyası'nı kurdu. İnşaatı gerekli sermayeyi temin için beheri 400 frank olmak üzere 1.980.000 adet tahvilin piyasaya çıkarılması kararlaştırıldı. Bu tahvillerin tamamını Baron Hirsch tanesi 128,5 franktan satın aldı ve hemen arkasından bir bankalar grubuna 150 franktan sattı. Gerekli sermaye bu şekilde sağlandıktan sonra inşaatı geçildi ve 4 Haziran 1870 tarihinde Yedikule-Küçükçekmece arasında yapım çalışmalarına başlandı. Bu arada bir değişiklik ile hattın Ege denizindeki başlangıç noktası Enez yerine Dedeağaç olarak tesbit edildi. 1870 yılının ikinci yarısında İstanbul-Edirne-Filibe-Sarımbey-Belova, Edirne-Dedeağaç, Selânik-Üsküp ve Banaluka-Avusturya sınırı arasında yaklaşık 1000 kilometrelik bir alanda yapım çalışmaları başladı. Rumeli demiryollarının ilk bölümü olan 15 kilometrelik Yedikule-Küçükçekmece hattı 4 Ocak 1871 tarihinde törenle hizmete girdi. Trenler işlemeye başlayınca Yedikule'nin başlangıç noktası için uygun olmadığı anlaşıldı ve

başlangıç noktasının Sirkeci olmasına karar verildi.

İnşaat ilerledikçe Rumeli demiryolları hattının yapımı kolay bölümleri tamamlanıyordu. Mukavelede demiryolunun kilometre maliyeti 200.000 frank olarak öngörülmüştü. Bu bölümlere yapılan harcama ise kilometre başına ortalama 100.000 frank tutmuştu. Balkan dağlarını aşacak hatların maliyeti ise daha fazla tutacaktı. Bu sırada Baron Hirsch, bir teklifle ortaya çıkarak imtiyazını inşaatın kalan bölümlerini tamamlayacak bir şirkete vermeye hazır olduğunu bildirdi. Yapılan görüşmeler sonunda dönemin sadrazamı Mahmud Nedim Paşa'yı ikna eden Hirsch sahip olduğu imtiyazı devlete iade etti. 18 Mayıs 1872 tarihinde yapılan bir dizi mukaveleyle göre Balkan dağlarını aşması gereken 1000 km. civarında hattın inşaatını devlet üstleniyordu. Hirsch ise sadece başlamış olduğu hatları tamamlayacak, ayrıca Tırnova-Yanbolu arasında yeni bir demiryolu inşa edecekti. İşletme kumpanyasının inşaat şirketine ödemesi gereken kilometre başına 800 frank bu defa hükümete ödenecek, buna karşılık hükümet inşaat şirketine fazladan peşin olarak kilometre başına 72.727 frank verecekti. Nitekim Baron Hirsch, yapmış olduğu 1279 km. demiryolu için 93 milyon franklık ilâve ödemeyi hemen tahsil etti. 18 Mayıs 1872 tarihli mukavele ile devlet hatların sahibi haline geldiği gibi Hirsch'e de önemli avantajlar sağlandı. Bu arada Osmanlı Devleti, Balkanlar'ın en sarp kısımlarını aşacak demiryollarını tesbit edilen tarihte bitiremediği takdirde Hirsch'e tazminat ödeyecekti.

Böylece yeni bir döneme giren Rumeli demiryollarının yapım çalışmaları sürdü. Baron Hirsch'in inşa etmekte olduğu 149 kilometrelik Edirne-Dedeağaç, 102 kilometrelik Banaluka-Avusturya sınır hatları

ve Selânik-Üsküp hattının 100 kilometrelik bölümü 1872 Haziranında hizmete açıldı. Devlet ise Sarımbey-Sofya-Mitroviçe, Yanbolu-Şumnu ile Yenipazar'dan Saraybosna ve Banaluka'ya uzanacak hatları yapacaktı. Bu arada 24 Eylül 1872 tarihinde Demiryolları İdaresi kuruldu. Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu malî imkânsızlıklar yüzünden taahhüt ettiği demiryollarını gerçekleştirmedi; Hirsch ise inşasına giriştiği hatları peyderpey tamamladı. 17 Haziran 1873'te İstanbul-Edirne-Sarımbey-Belova hattı büyük törenlerle işletmeye açıldı. 1875 yılının ilk yarısında Üsküp-Mitroviçe ve Tırnova-Yanbolu hatları tamamlandı. Baron Hirsch, inşa etmiş olduğu hatlardan 350 milyon frank civarında bir kazanç elde ederek Avrupa'nın sayılı zenginleri arasına girdi. Osmanlı Devleti ise Rumeli demiryolları için doksan yıl boyunca her sene 28 milyon ödemeyi taahhüt etmekle 2.772.000.000 franklık bir yükün altına girdi. Ancak bu kadar maddî fedâkarlığın karşılığı alınmadı, hatlar yarım kaldı, özellikle Avrupa ile kurulması düşünülen bağlantı gerçekleştirilemedi. Bunda Baron Hirsch'in dağıttığı rüşvetlerin önemli payı olmuştur. Başta Nâfia Nâzırı Dâvud Paşa olmak üzere Mahmud Nedim Paşa ile bazı devlet adamlarının rüşvet karşılığında Hirsch'in suistimallerine göz yumduğu anlaşılmaktadır. Fakat Baron Hirsch'in yapımını bitirdiği hatların kesin kabulü için hükümet tarafından kurulan bir komisyon hatların mevcut durumuyla teslim alınamayacağına karar verdi. Komisyonun raporu karşısında zor durumda kalan Hirsch bu defa kendisi bir komisyon oluşturarak hatlar hakkında olumlu rapor verilmesini sağladı. Uyuşmazlığın sürmesi üzerine İngiliz hükümetinden tarafsız bir komisyon tayin etmesi istendi. 1875 yılının Temmuz ve Ağustos ayların-



Rumeli demiryollarının Ege kıyılarında Edirne'ye uzanan hattının son noktası olan Dedeağaç İstasyonu

da demiryolu şebekesini inceleyen İngiliz komisyonunun raporu da hatların bu durumda kabul edilemeyeceğini gösteriyordu. Bu rapor üzerine Bâbiâli hatların kabulüne yanaşmadı. Bundan sonra uzun süren bir ihtilâf dönemi başladı. 18 Mayıs 1872 tarihli şartnameye göre taraflar ihtilâfın bu ilk safhasında bir hakem heyeti oluşturmuşsa da ülkenin Balkan isyanları ile başlayıp Osmanlı-Rus harbi ile devam eden bir savaş sürecine girmesi yüzünden heyetin toplanması mümkün olmadı. İsyancılar ve Rus harbi esnasında Rumeli demiryollarından bağlantı hatlarının yapılamamış olması ve hatların savaş alanlarına kadar uzamaması sebebiyle ancak sınırlı bir fayda sağlanabildi.

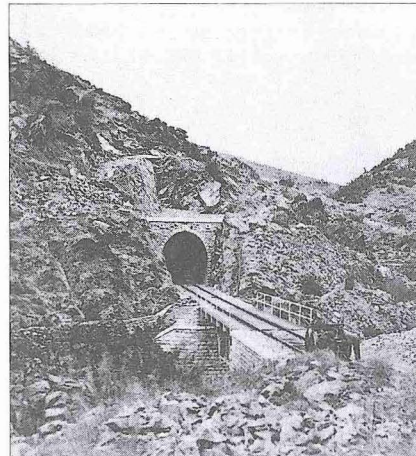
1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra yapılan Berlin Antlaşması ile Osmanlı Devleti, Rumeli demiryolları üzerindeki bütün haklarını muhafaza etti. Yine aynı antlaşma uyarınca Rumeli demiryollarının Avrupa hatları ile birleştirilmesi karara bağlandı. Bu çerçevede Osmanlı Bankası ile Comptoir d'Escompte şirketinin oluşturduğu Rumeli Demiryolları Hutût-İltisâkiyesi İnşaat Şirketi bağlantı hatlarının yapımını üstlendi. Şirket, Belova'dan Bulgar sınırındaki Vakarel'e kadar olan 46 kilometrelik hatla Üsküp'ten Sırp sınırındaki İvronya'ya kadar olan 85 kilometrelik hatın inşaatını gerçekleştirecekti. İnşaatın tamamlanmasından sonra İstanbul'dan Viyana'ya gidecek ilk tren olan ünlü Şark Ekspresi 12 Ağustos 1888 tarihinde Sirkeci Garı'ndan hareket etti. Böylece Tanzimat paşalarının en büyük emellerinden biri olan Osmanlı Devleti'nin demiryolu ile Avrupa'ya bağlanması düşüncesi otuz üç yıl sonra gerçekleşmiş oldu.

Osmanlı Devleti ile Baron Hirsch arasındaki ihtilâf, 1875 yılından 1888'e kadar tarafların karşılıklı talepleri yüzünden âdetâ içinden çıkılmaz bir hal aldı. Bu arada Baron Hirsch'in sahibi bulunduğu Rumeli Demiryolları İşletme Şirketi 1878'de Avusturya tâbiyetine geçti ve Şark Demiryolları Şirketi adını aldı. Osmanlı Devleti, şirketin her yıl hükümete ödemek zorunda olduğu kilometre başına 8000 frankı talep etmekteydi. Şark Demiryolları Şirketi ise devletin yapımını üstlendiği hatları tamamlamadığı ve bağlantıların kurulmadığı dönemde zarara uğradığını ileri sürmekteydi. 1888'de toplanan hakem heyeti esas ihtilâflarda anlaşma sağlayamadı. Bunun üzerine beşinci hakem olarak Alman hukukçusu Gneist seçildi. 25 Şubat 1889 tarihinde kararını veren Gneist, Baron Hirsch'i Osmanlı Devleti'ne 27.500.000

frank ödemeye mahkûm etti. Ardından Baron Hirsch, Rumeli demiryolları işletmeciliğinden çekilmeye karar verdi. Deutsch Bank ve Wiener Bank Verein tarafından oluşturulan Şark Demiryolları Bankası, Hirsch'in hisselerini satın aldı. Böylece Rumeli demiryollarında Alman sermayesi hâkim duruma geldi.

Rumeli demiryollarının 1878'den sonra Doğu Rumeli vilâyeti içinde kalan 309 kilometrelik bölümü zaman zaman Bulgar saldırılarına hedef oldu ve Bulgarlar bu hatları denetim altına almanın yollarını aradı. II. Meşrutiyet'ten sonra bir dizi demiryolu grevi meydana geldi. Bu durumu bahane eden Bulgaristan, Şarkî Rumeli'deki demiryolu hatlarını ele geçirdi. Osmanlı Devleti bunu protesto ettiyse de Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilân etmesinden sonra 42 milyon franklık bir tazminat karşılığı hatları Bulgarlar'a bıraktı (1909). 1910-1912 yıllarında Sirkeci-Yeşilköy arasında 18 kilometrelik çift hat yapıldı ve aynı dönemde 46 kilometrelik Babaeski-Kırklareli hattı inşa edildi. 1912-1918 yıllarında cereyan eden Balkan ve I. Dünya savaşları neticesinde Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarındaki demiryolları 337 kilometreye indi. Lozan Antlaşması ile tesbit edilen sınırlara göre İstanbul-Edirne arasındaki hattın 33 kilometresi Yunan topraklarında kaldı. İstanbul'dan Edirne'ye gidecek trenler Yunan toprağına girip buradan tekrar Türk tarafına geçerek Edirne'ye ulaşacaktı. Rumeli demiryolları, işletme şirketiyle yapılan 25 Aralık 1936 tarihli mukavele ile 6 milyon lira karşılığında millileştirildi.

Rumeli demiryollarının Selânik-İstanbul hattının 228. kilometresindeki bir tünel



Osmanlı Devleti'nin Rumeli demiryollarından kalan borçları ise 1954 yılına kadar ödenmeye devam edildi. 4 Ekim 1971'de işletmeye açılan 67 kilometrelik Pehlivan-köy-Edirne hattı ile İstanbul-Edirne arasındaki bağlantı doğrudan Türk topraklarından geçecek şekilde düzenlendi. Halen İstanbul-Edirne demiryolu 229 kilometredir. Edirne'den 20 km. mesafede bulunan Kapıkule'den Bulgaristan yoluyla Avrupa hatlarına bağlanmaktadır.

BİBLİYOGRAFYA :

Actes de la concession des chemins de fer de la Turquie d'Europe, Constantinople 1874; *La question des chemins de fer de la Turquie d'Europe devant l'opinion publique*, Constantinople 1875; Ed. Engelhardt, *La Turquie et le Tanzimat*, Paris 1884, II, 39, 42; *Les chemins de fer de la Turquie d'Europe*, Paris 1885; M. S. G. Marghitch, *Etude sur les chemins de fer de l'Empire ottoman*, Bruxelles 1894, s. 9-37; Cevdet, *Ma'rûzât*, s. 202-205; Ch. Morawitz, *Les finances de la Turquie*, Paris 1902, s. 90-91; A. Du Velay, *Essai sur l'histoire financière de la Turquie*, Paris 1903, s. 250-260; *Décisions rendues par la commission arbitrale réunie à Constantinople en 1888*, Constantinople 1903; P. Imbert, *La renouveau de l'Empire ottoman*, Paris 1909, s. 61-89; Orhan Conker, *Les chemins de fer en Turquie et la politique ferroviaire turque*, Paris 1935, s. 18; *Şark Demiryolları Satın Alma Mukavelesi*, İstanbul 1942; Y. G. Çark, *Türk Devleti Hizmetinde Ermeniler*, İstanbul 1953, s. 168-171; J. Pechoux, *La naissance du rail européen en 1800-1850*, Paris 1970, s. 38; Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993; Theodore Bent, "Baron Hirsch's Railway", *The Fortnightly Review*, new series, XLIV (1888), s. 229-239; Mehmed Cavid, "Rumeli Şimendiferleri", *Ulûm-i İktisâdiyye ve İctimâiyye Mecmuası*, I/1, İstanbul 1324, s. 72-123.



VAHDETTİN ENGİN

RUMELİ KAZASKERİ

(bk. KAZASKER).

RUMELİHİSARI

İstanbul Boğazı'nın
Rumeli yakasında
XV. yüzyılda inşa edilen kale.

Yapıldığı dönemden itibaren Kal'a-i Cedîd, Kulle-i Cedîde, Yenicehisar, Yenihisar, Boğazkesen Kalesi, Boğazkesen Hisarı, Nikhisar (Güzelhisar), Başkesen Hisarı diye adlandırılmıştır. İnşa kitâbesi bulunmayan kalenin yapım tarihi dönemin Bizanslı tarihçisi Dukas'ta 1452 Mart ayı sonları olarak bildirilmekte, bunun yanında inşaatının çeşitli kaynaklardan varılan sonuçlara göre dört beş ay kadar sürdüğü kabul edilmektedir (Ayverdi, *Osmanlı Mi'mârîsi IV*,