



**T. C.  
NİĞDE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI  
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**OSMANLI DEVLETİ'NDE NAFİA NEZARETİ**

**DOKTORA TEZİ**

**Hazırlayan  
Şenay ATAM**

**Niğde  
Ekim, 2015**

**T. C.  
NİĞDE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI  
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**OSMANLI DEVLETİ'NDE NAFİA NEZARETİ**

**DOKTORA TEZİ**

**Hazırlayan  
Şenay ATAM**

<b>Danışman</b>	<b>:Prof. Dr. Musa ŞAŞMAZ</b>
<b>Üye</b>	<b>:Doç. Dr. Hamdi DOĞAN</b>
<b>Üye</b>	<b>: Yrd. Doç. Dr. Şaban BAYRAK</b>
<b>Üye</b>	<b>: Doç. Dr. Ahmet OĞUZ</b>
<b>Üye</b>	<b>: Dıç. Dr. Sadettin BAŞTÜRK</b>

**Niğde  
Ekim, 2015**

### YEMİN METNİ

Doktora Tezi olarak sunduğum 'Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti' Başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde tez yazım kılavuzuna uygun olarak tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiği ve çalışmanın içinde kullandıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım 03/11/2015 (tarih)

(imza)

Öğrencinin Adı ve Soyadı

Şenay ATAM



### ONAY SAYFASI

Prof.Dr.Musa ŞAŞMAZ danışmanlığında Şenay Atam tarafından hazırlanan "Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti" adlı bu çalışma jürimiz tarafından Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tarih : 16 / 10 / 2015

#### JÜRİ :

Danışman : Prof.Dr.Musa ŞAŞMAZ

Üye : Doç.Dr. Hamdi DOĞAN

Üye : Yrd.Doç.Dr. Şaban BAYRAK

Üye : Doç.Dr. Ahmet OĞUZ

Üye : Doç.Dr. Sadettin BAŞTÜRK



#### ONAY :

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulu'nun ..... Tarih ve ..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Doç. Dr. Ömer İSKENDEROĞLU  
Enstitü Müdürü



## ÖNSÖZ

İmar faaliyetleri insan yaşadıkça var olan bir olgudur. Her devlet gibi Osmanlı Devleti de ihtiyaçları doğrultusunda bu faaliyetlerin yürütülmesi için zamanın gereğine göre çeşitli kurumlar teşkil etmiştir. Osmanlı Devleti'nde sınırlar büyüdükçe gerek merkezi gerekse yerel bazda bu işleri yürütecek teşkilatlar oluşturulmuştur. Ancak XIX. yüzyılda batıda meydana gelen her anlamdaki kalkınma, imar faaliyetlerinde de kendini gösterir. Buharlı makinelerin üretimde olduğu gibi kara ve deniz ulaşımında kullanılmaya başlanmasıyla insanlar uzak mesafelere daha kısa zamanda ulaşırlar. Bunun yanında karayolunda da çeşitli yol yapım tekniklerinin kullanılmasıyla daha sağlam ve kullanışlı yollar yapılmaya başlanır. Ulaşımında yaşanan bu gelişmeler ülkelerin kalkınması ve halkın refahının artması ile doğru orantılı olarak ilerler. Osmanlı Devleti de bu yaşanan gelişmelere kayıtsız kalmayarak batıdaki bu yeni teknikleri ülkeye getirme çalışmalarına başlar. İşte bu çalışmalar ülkede değişimin her alanda yaşandığı *Tanzimat Dönemi'ne* denk düşer. Tanzimatın ilanından sonraki süreçte Osmanlı devlet adamları, ülkenin kalkınmasını sağlayacak araçların geliştirilmesine yönelik bir teşkilatın kurulmasının farkına varmışlardır. Nitekim bu anlamda ilk olarak Meclis-i Umur-ı Nafia kurulur, daha sonra da Nafia Nezareti teşkil olunur. Bu nezaret devlet adamlarının görüşlerine ve devletin maddi durumuna göre zaman zaman diğer nezaretlerle birleştirilmiştir.

Çalışmada en büyük sorun Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'nden ayrı bir birim olarak nasıl ele alınacağı hususudur. Bu sorun; Nafia ve Ticaret Nezaretlerinin birleştiği dönemlerde sadece bayındırlık ile ilgili birimler ile faaliyetleri ele alınarak aşılmaya çalışılmıştır. Ticaret konusunu ele alan teşkilat yapısı ve faaliyetlerine temas edilmemiştir. Zaten nezaret Ticaret ve Nafia Nezareti şeklinde birleştiği dönemlerde de Nafia Nezareti gibi işlemeye devam etmiştir. Zira kurumu teşkil eden dairelerin çoğu önceden Nafia Nezareti'ne bağlı birimlerden oluşmaktadır. Bayındırlığa dair işler zaman içerisinde arttığından buradaki idari yapı ve buraya atanan memurlar da mecburen bu şekilde teşkilatlandırılmıştır. Zaten ilerleyen dönemlerde de Ticaret ve Nafia Nezareti'nin ayrılmasının sebebi, bayındırlığa dair işlerin yoğunluk arz etmesi ve ticarete dair işlerin aksamasından kaynaklanmıştır.

Nafia Nezareti başlangıçta demiryolları, yol ve köprü işlerinden başka posta, telgraf ve maden işlerinin de idaresinden sorumluydu. Sonraları posta, telgraf ve maden işleri Umur-ı Nafia Nezareti'nden ayrılmış böylece bu nezaret, yol ve köprülerden başka ticaret ve sanayiye dair işlerin yapılmasını hedefleyen Ticaret ve Nafia Nezareti ünvanını almıştır. İlerleyen dönemlerde tekrar müstakil hale getirilen nezaret, Nafia Nezareti adını almıştır.

Bugüne kadar hiçbir çalışmada Nafia Nezareti teşkilatı müstakil ve bir bütün olarak ortaya konulmamıştır. Yapılan çalışmalar daha ziyade demiryolları ile ilgili faaliyetlerine yönelik olmuştur. Ancak Nezaretin karayolları inşasındaki faaliyetlerine hemen hemen hiç temas edilmemiştir. Özellikle çalışmanın karayollarının ele aldığı kısım, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan yol yapımı ile ilgili yüzlerce belgenin okunması ve değerlendirilmesi ile mümkün olmuştur. Dolayısıyla bu kısım oldukça önemli ve orijinaldir. Ancak arşivde bulunan Osmanlı Devleti'nde yol inşası ile ilgili kataloglarda rastlanılan ve nezaret dosyaları içerisinde yer alan belgelerin çoğu görülmeye çalışılmış ancak bu belgelerin çoğu konunun kapsamı dışında kalmasından dolayı değerlendirmeye alınmamıştır.

Her çalışmada olduğu gibi müessese tarihi çalışmalarında ne kadar çok belge görülür ve değerlendirilirse yapılan çalışmada o kadar kıymetli olacağı aşikardır. Bu anlamda çalışmanın da kurum tarihi alanında mevcut bir eksikliği gidereceği ve diğer araştırmacılara yol gösterici olacağı hasıl olmuştur.

Osmanlı Devleti'nde imar faaliyetlerinin yürütülmesinde önemli bir rol üstlenen Nafia Nezareti'nin kuruluşu, gelişimi, teşkilat yapısı ve faaliyet alanlarını ele alan bu çalışma uzun bir araştırmanın ürünüdür.

Arşiv malzemeleri ve kaynakların temini konusunda Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Milli Kütüphane görevli ve çalışanlarına; yine bu çalışmanın hazırlanması aşamasında yardımlarını gördüğüm Doç. Dr. Nevzat Topal'a, Doç. Dr. Hamdi DOĞAN'a ve Yrd. Doç. Dr. Gülin ÖZTÜRK'e yardımlarından dolayı teşekkür ediyorum.

Tez konusunun seçiminde, çalışma sırasında karşılaştığım pek çok sorunun giderilmesi konusunda yardımlarını gördüğüm ve her zaman desteğini esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. Musa Şaşmaz'a teşekkürü bir borç bilirim.

Son olarak aileme özellikle sevgili eşime gösterdikleri sabır ve destekten dolayı teşekkür ediyorum.

Şenay ATAM

Niğde 2015



**ÖZET**  
**DOKTORA TEZİ**

**OSMANLI DEVLETİ'NDE NAFİA NEZARETİ**

**ATAM, Şenay**

**Tarih Anabilim Dalı**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Musa ŞAŞMAZ**

**Ekim 2015, 521 sayfa**

Bu çalışmada, XIX. yüzyılda bayındırlık faaliyetlerinin yürütülmesinden sorumlu olan Osmanlı Nafia Nezareti'nin kuruluşu, gelişimi, teşkilat yapısı ve faaliyetleri ile ilgili bilgi verilmektedir. Bayındırlık, insanların yaşam kalitesinin artırılmasında rol alan en önemli faktörlerden biridir. Bir yerin gelişmişliği, diğer birçok etkenlerin yanında o yerin alt yapısının, yollarının ve köprülerinin gelişmişliği ile de eşdeğerdir. Bu anlamda Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılda çağın gereği olarak alt yapı hizmetlerinin geliştirilmesi, ülkede yol, köprü, demiryolu, liman, rıhtım inşası gibi hem ticareti geliştirecek, hem de halkın refahını arttıracak bir dizi girişimlerde bulunmuştur. Elbette bu gibi işlerin yapılmasında bunları organize edecek bir kurum gerekmektedir. 1848 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde büyük çapta inşa ve imar faaliyetleri bulunmakla birlikte bu işleri tek elden yürütecek herhangi bir teşkilat mevcut değildi. Bu tarihte Nafia Nezareti'nin kurulması ile bu alanda büyük adımlar atılmış ve Osmanlı Devleti'nde inşa ve imar faaliyetleriyle ilgili olarak birçok düzenlemeler yapılmıştır.

Çalışma giriş ve üç ana bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde Nafia Nezareti kuruluncaya kadar Osmanlı Devleti'ndeki imar faaliyetleri ve yol yapımı çalışmaları hakkındaki genel bilgiler verilmiştir.

Birinci bölümde Nafia Nezareti kurulana kadar imar çalışmalarını yürüten kurumlarla ilgili bilgi verildikten sonra, 1848 ile 1922 yılları arasındaki dönem içerisinde Nafia Nezareti'nin kuruluşu, bu nezarete bağlanan birimler, nezaretin idaresinde meydana gelen değişimler, nafia nazırları ve nezaretin bütçesi incelenmiştir.

İkinci bölümde, Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısı, burada çalışan görevliler, bağlı idari birimler, nafia memurlarının atanmaları, maaşları gibi konularda detaylı bilgi verilmiştir. Bu bölümde nezaretin merkez teşkilatı merkez bürolar, meclisler ve komisyonlar, idareler ve bağlı kuruluşlar olarak 3 kısma ayrılmış ve bu birimlerde çalışan personelin görevleri ortaya konmuştur. Nezaretin taşra teşkilatı da idari ve fen personeli olarak ikiye ayrıldıktan sonra her birinde çalışan personelin görevleri detaylandırılmıştır. Yine aynı bölümde Nafia Nezareti'nde çalışan memurların atanmaları, maaşları ve çalışma şekilleri hakkında bilgiler verilmiştir.

Üçüncü bölüm de Nafia Nezareti'nin faaliyet alanlarına ayrılmıştır. Bu bölümde Nafia Nezareti'nin en önemli ilgi alanı olan yolların yapım süreci anlatılmıştır. Yol yapımında Osmanlı Devleti'nde yer alan mevzuat hakkında bilgiler verilmiş, Nafia Nezareti kurulduktan sonra “devlet yolları” tabir edilen yolların yapımına dair istatistikî veriler değerlendirilmiştir. 1848 ile 1922 yılları arasında yapılan karayolları, bu bölümde vilayetlere taksim edilerek her bir vilayette yapılan yol miktarı belgelere dayanılarak ortaya konmuştur. Akabinde nezaretin diğer faaliyetlerinden olan demiryolları, liman, rıhtımlar ile arazinin sulanması ve bataklıkların kurutulması için hazırlanan projeler ve yapılan diğer işler hakkında detaylı bilgiler verilmiştir.

Tez konusu ile ilgili olarak Nafia Nezareti'nin özellikle Tanzimat Dönemi'ni konu alan eserlerin yanında konunun bir bütün halinde ele alınmasını sağlayan ve çalışmanın ana kaynağını teşkil eden arşiv belgeleri ile nezaretin çıkarmış olduğu Umur-ı Nafia ile Umur-ı Nafia ve Ziraat Dergisi'nden de zaman zaman istifade edilmiştir.

## **ABSTRACT**

### **PhD Thesis**

#### **NAFIA supervision of the Ottoman Empire**

**ATAM, Şenay**

**History Anabilim Dalı**

**Supervisor: Professor. Dr. Musa ŞAŞMAZ**

**September 2015, 521 sayfa**

In this work, informations have been given about foundation, development organization construction works of Ministry of Public Works that is reliable for implement of public works activity. In XIX century public works is one of the important factor to increase people's life quality. Development of anywhere is equivalent with substructure, roads and bridges a lot of developments of other agents. Ottoman Empire had been attempted to develop both substructures like road, bridge rail, seaport landing and develop trade to increase people's welfare. Definetly a foundation is necessary to organize these types of work although there was no foundation to implement these types of operations until 1848 at the same time some operations like huge constructions and developments have no constitutions to implements. In the same date, with foundation the Ministry of Public Works, huge steps were taken and a lot of arrangements were made in Ottoman Empire about construction and development activities.

This work consists of an entrance section and three main sections. In entrance section common informations have been given about construction activities and building road until Ministry of Public Works was found in Ottoman Empire.

In the first section after some informations were given about establishment which implement development operations, and between 1848-1922 foundation of Ministry of Public Works, units which hitched development ministry, changes in this ministry, development employes and ministry budget.

In second section some informations were given about construction of ministry, other units which hitched to ministry appointment and salary of employes. In this section development ministry was seperated three parts as central offices, parliaments,



commissions, directions, hatched foundations and employed functions were mentioned. After local establishment of ministry was separated into two parts: managerial and science editor, employees, all employees' functions who work in each department were detailed. In the same part, some information was given about employees' appointments, salary and working types who work in development ministry.

In the third section, activities of parts of development ministry were separated. In this section, road construction process which is the most important association of ministry. Some information was given about regulation of road construction in Ottoman Empire. Some data were evaluated which was called 'government roads' after foundation of development ministry. In this section, roads which were made between 1848-1922, were divided by cities and road mass was displayed which based on documents for each city. After that, some detailed information was given about ministry works and projects like rails, seaport, landing, watering lands, draining of swamps.

Concerning subject of thesis was profited from especially development ministry's works in administrative reforms age and archives documents which supply this topic totally and their work's main resources and magazines that are called with "umur-ı nafia" and "umur-ı nafia ve ziraat".

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	V
ABSTRACT .....	X
ÖNSÖZ .....	V
İÇİNDEKİLER.....	Xii
TABLO LİSTESİ.....	XIX
EKLER LİSTESİ.....	XXVI
KISALTMALAR.....	XXVII
GİRİŞ .....	1
BİRİNCİ BÖLÜM .....	7
1.....	NAFİA NEZARETİ'NİN KURULUŞ SÜRECİ
.....	7
1.1. NAFİA NEZARETİ KURULMADAN ÖNCE YAPILAN ÇALIŞMALAR ....	8
1.1.1. Tanzimat Öncesi ve Tanzimat Dönemi İdari Reformları ile Umur-ı Nafia Meclisi'nin Kurulması.....	8
1.1.2. İmar Meclislerinin Oluşturulması.....	11
1.1.3. Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin Kurulması .....	13
1.1.4. Nafia Hazinesinin Kurulması ve Bu Hazineden Yapılan Harcamalar.....	14
1.2. NAFİA NEZARETİ'NİN KURULUŞU VE GEÇİRDİĞİ SÜREÇ .....	17
1.2.1. Nafia Nezareti'nin Kuruluşu ve Ticaret Nezareti'ne Bağlanması.....	17
1.2.2. Nezaretin İlk Kuruluşunda Bağlanan Birimler.....	20
1.2.2.1. Meclis-i Ziraat'ın Nafia Meclisi'ne Dönüştürülmesi ve Nezarete Bağlanması .....	20
1.2.2.2. Ebniye İdaresinin Nafia Nezareti'ne Bağlanması .....	22
1.2.2.3. Su Nezareti Meclisi'nin Nafia Nezareti'ne Bağlanması.....	24
1.2.3. Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'nden Ayrılması ve Yeniden Birleşmesi (1863-1871).....	25

1.2.4. 1872 ile 1886 Yılları Arasında Nafia Nezareti .....	30
1.2.5. 1886 ile 1907 Yılları Arasında Nafia Nezareti .....	35
1.2.6. 1908 ile 1911 Yılları Arasında Nafia Nezareti .....	36
1.2.7. 1911 Sonrasında Nafia Nezareti.....	38
1.2.8. Osmanlı Nafia Nazırları.....	43
1.3. NAFİA NEZARETİ'NİN BÜTÇESİ .....	55
<b>İKİNCİ BÖLÜM .....</b>	<b>63</b>
<b>2.....NAFİA NEZARETİ'NİN TEŞKİLAT YAPISI</b>	<b>63</b>
<b>.....</b>	<b>63</b>
2.1. MERKEZ BÜROLAR VE NEZARETİN PERSONELİ.....	64
2.1.1. Müsteşar .....	64
2.1.2. Evrak Odası .....	65
2.1.3. Tahrirat ve Mektubî Kalemi.....	65
2.1.4. Nafia Muhasebesi.....	66
2.1.5. Hukuk Müşavirliği.....	68
2.1.6. Levazım Kalemi.....	69
2.1.7. Sicill-i Ahval Dairesi.....	70
2.1.8. Tercüme ve Tahrirat-ı Ecnebiye Kalemi .....	73
2.1.9. Fen Müşavirliği.....	74
2.2. MECLİSLER VE KOMİSYONLAR .....	76
2.2.1. Umur-ı Nafia Meclisi.....	76
2.2.1.1. Kuruluşu.....	76
2.2.1.2. Görevleri .....	79
2.2.1.3. İşleyişi.....	81
2.2.1.4. Meclis Üyeleri .....	84
2.2.2. Meabir (Köprü) Meclisi.....	91



2.2.3. Maden Meclisi.....	96
2.2.4. Heyet-i Fenniye Komisyonu.....	100
2.2.5. İntihab-ı Memurîn Komisyonu.....	103
2.2.6. Mübayaa Komisyonu.....	104
2.2.7. Münakasa Komisyonu .....	105
2.3. İDARELER VE BAĞLI KURULUŞLAR.....	107
2.3.1. Turuk ve Meabir İdaresi.....	107
2.3.1.1. Heyet-i Muhasebe.....	115
2.3.1.2. Heyet-i Fenniye .....	115
2.3.1.3. Heyet-i Teftişkiye.....	118
2.3.1.4. Heyet-i Tahririye .....	119
2.3.2. Demiryolu İdaresi .....	119
2.3.3. Nafia İdaresi .....	123
2.3.4. Mekteb-i Hendese-i Mülkiye.....	126
2.3.5. Sanayi Mektebi.....	135
2.3.6. Posta İdaresi.....	136
2.3.7. Kondüktör Mektebi.....	137
2.3.8. Ziraat Bankası.....	138
2.3.9. Terkos Su Şirketi .....	138
2.4. NAFİA NEZARETİ'NİN TAŞRA TEŞKİLATI .....	139
2.4.1. Fen Memurları.....	141
2.4.1.1. Başmühendis .....	142
2.4.1.2. Mühendisler .....	144
2.4.1.3. Turuk ve Meabir Müfettişleri.....	145
2.4.1.4. Kondüktörler .....	146
2.4.1.5. Yol Bekçileri .....	147

2.4.1.6. İşbaşı.....	148
2.4.2. İdare Memurları.....	152
2.4.2.1. Nafia Müdürleri.....	152
2.4.2.2. Yol Eminleri.....	156
2.4.2.3. Kaza Yol Komiseri.....	156
2.4.2.4. Sandıktar.....	156
2.4.2.5. Tahsildar.....	157
2.4.2.6. Kâtipler.....	157
2.4.2.7. Çavuşlar.....	157
2.4.3. Nafia Nezareti Taşra Teşkilatı'nda Görev Alan Memurlar.....	158
2.5. NAFİA NEZARETİ MEMURLARININ MAAŞLARI, ATANMALARI VE ÇALIŞMA ŞEKİLLERİ.....	166
2.5.1. Maaşları.....	166
2.5.2. Tayin ve Terfileri.....	183
2.5.3. Çalışma Saatleri.....	189
2.5.4. İzinleri.....	190
2.5.5. Memurların Cezalandırılmaları.....	191
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....</b>	<b>193</b>
<b>3. NAFİA NEZARETİ'NİN FAALİYET ALANLARI VE YAPTIĞI ÇALIŞMALAR.....</b>	<b>193</b>
3.1. KARAYOLLARI.....	194
3.1.1. Tanzimat Dönemi Yol Yapımı ve Mevzuatında Meydana Gelen Gelişmeler.....	194
3.1.2. 1869 Turuk ve Meabir Nizamnamesi.....	200
3.1.3. 1889 Senesinde Yol Nizamnamesinde Yapılan Düzenleme ve İnşa Edilen Yollar.....	208

3.1.4. Yol İnşasında Özel Teşebbüslere Dair Düzenlemeler ve Turuk-ı Umumî İstikrazı Kapsamında Yapılan Yollar.....	217
3.1.5. 1910 Yılından Sonra Osmanlı Yol Mevzuatında Yapılan Değişiklikler ve İnşa Edilen Yollar.....	222
3.1.6. Nafia Nezareti'nin Kuruluşunun Ardından Osmanlı Devleti'nde Yapılan Yollar.....	228
3.1.6.1. Anadolu'da Yapılan Yollar.....	230
3.1.6.1.1. Hüdavendigâr Vilayeti.....	231
3.1.6.1.2. İzmit Sancağı.....	241
3.1.6.1.3. Aydın Vilayeti.....	248
3.1.6.1.4. Kastamonu Vilayeti.....	252
3.1.6.1.5. Trabzon Vilayeti.....	262
3.1.6.1.6. Erzurum Vilayeti.....	272
3.1.6.1.7. Sivas Vilayeti.....	277
3.1.6.1.8. Adana Vilayeti.....	284
3.1.6.1.9. Konya Vilayeti.....	288
3.1.6.1.10. Ankara Vilayeti.....	297
3.1.6.1.11. Diyarbakır Vilayeti.....	304
3.1.6.1.12. Bitlis Vilayeti.....	309
3.1.6.1.13. Van Vilayeti.....	312
3.1.6.1.14. Mamuratülaziz (Elazığ) Vilayeti.....	314
3.1.6.2. Arap Yarımadası'nda Yapılan Yollar.....	320
3.1.6.2.1. Beyrut Vilayeti.....	320
3.1.6.2.2. Suriye Vilayeti.....	325
3.1.6.2.3. Halep Vilayeti.....	326
3.1.6.2.4. Bağdat Vilayeti.....	332
3.1.6.2.5. Kudüs Sancağı.....	333



3.1.6.2.6. Musul Vilayeti .....	335
3.1.6.3. Rumeli’de Yapılan Yollar.....	336
3.1.6.3.1. Edirne Vilayeti.....	337
3.1.6.3.2. Silistre Eyaleti .....	343
3.1.6.3.3. Tuna Vilayeti .....	346
3.1.6.3.4. Bosna Vilayeti .....	350
3.1.6.3.5. Doğu Rumeli Vilayeti.....	352
3.1.6.3.6. Yanya Vilayeti.....	353
3.1.6.3.7. Manastır Vilayeti .....	357
3.1.6.3.8. Selanik Vilayeti .....	361
3.1.6.3.9. İşkodra Vilayeti .....	364
3.1.6.3.10. Kosova Vilayeti .....	369
3.2. DEMİRYOLLARI .....	379
3.2.1. Anadolu’da Yapılan Demiryolları .....	383
3.2.1.1. İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) Demiryolları .....	383
3.2.1.2. Anadolu Demiryolu .....	386
3.2.1.3. Bursa-Mudanya Demiryolu .....	390
3.2.1.4. Bağdat Demiryolu .....	391
3.2.1.5. Adana-Mersin Demiryolu .....	394
3.2.2. Rumeli’de Yapılan Demiryolları.....	395
3.2.2.1. Varna-Ruşçuk Demiryolu .....	395
3.2.2.2. Şark Demiryolları .....	396
3.2.2.3. Selanik-Manastır Demiryolu.....	399
3.2.2.3. Selanik-İstanbul Demiryolu .....	400
3.2.3. Arap Yarımadası’nda Yapılan Demiryolları .....	400
3.2.3.1. Yafa-Kudüs Demiryolu .....	400

3.2.3.2. Beyrut-Şam-Havran Demiryolu .....	402
3.2.3.3. Trablusşam-Humus Demiryolu .....	404
3.2.3.4. Riyak-Hama Demiryolu.....	404
3.2.3.5. Hicaz Demiryolu .....	406
3.3. LİMAN VE RIHTIMLAR .....	408
3.3.1. İstanbul Limanı .....	413
3.3.2. Trabzon Limanı.....	414
3.3.3. Samsun Limanı.....	415
3.3.4. İskenderun Limanı.....	415
3.3.5. Beyrut Limanı.....	416
3.3.6. İnebolu Limanı .....	417
3.3.7. Mersin Limanı.....	419
3.3.8. İzmir Limanı.....	419
3.4. ARAZİNİN SULANMASI VE BATAKLIKLARIN KURUTULMASI .....	421
3.4.1. Konya Ovası Sulama Projesi.....	424
3.4.2. Çukurova Arazisinin Sulama ve Bataklığının Kurutulması Projesi.....	427
3.4.3. el-Cezire Kütasında Uygulanacak Umur-ı Nafia Programı .....	431
3.4.4. Osmanlı Devleti'nde Diğer Arazi Sulama ve Bataklık Kurutulması Çalışmaları.....	435
<b>SONUÇ .....</b>	<b>441</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>445</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>481</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>493</b>

## TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Osmanlı Bütçelerinde Nafia Hazinesi'ne Tahsis Edilen Paranın Yıllara Göre Dağılımı.....	16
Tablo 2: Osmanlı bütçelerinde Nafia Hazinesi'ne Ödenen Miktarın Yıllara Göre Dağılımı.....	16
Tablo 3: Nafia Hazinesi Masraflarına Tahsis Edilen ve Ödenen Miktarların Yıllara Göre Dağılımı.....	16
Tablo 4: 1848-1872 Yılları Arasında Nafia Nezareti'nin Durumu .....	29
Tablo 5: 1882-1883 yılında Nafia Nezareti .....	33
Tablo 6: 1922 Yılında Kaldırılmadan Önce Nafia Nezareti'nin İdari Durumu ve Merkez Memurları .....	40
Tablo 7: Nafia Nazırlarının Rütbeleri.....	52
Tablo 8: Osmanlı Nafia Nazırları (1848-1922).....	52
Tablo 9: Nafia Nezareti İçin Ayrılan Bütçe Tahsisatları.....	57
Tablo 10: 1330 Mali (1910-1911) Senesi Nafia Nezareti'nin Bütçesi.....	59
Tablo 11: 1890 Yılından 1909 Yılına Kadar Tarık Mükellefiyet-i Şahsiyesinin Miktarı .....	61
Tablo 12: 1909 Yılında Memurîn İdaresi'nde Görevli Memurların Maaşları.....	72
Tablo 13: Haziran 1838 ile Şubat 1839 Yılları Arasında Nafia Meclisinin Üyeleri..	85
Tablo 14: 1851 Yılında Nafia Meclisi Üyeleri .....	88
Tablo 15: 1867 Yılında Nafia Meclisi Üyeleri .....	89
Tablo 16: 1872 Yılında Nafia Meclisi Üyeleri .....	89
Tablo 17: 1886 Yılında Nafia Meclisi Üyeleri .....	90
Tablo 18: 1900-1901 Yılında Ticaret ve Nafia Meclisi Üyeleri .....	91
Tablo 19: 11 Ocak 1863 Tarihinde Meclis-i Meabir Üyeleri ve Maaşları .....	95

Tablo 20: 1865 Yılında Meabir Meclisi Üyeleri.....	96
Tablo 21: 1872 Yılında Maden-i Hümayûn İdaresi .....	99
Tablo 22: 1897 Yılında Nafia Nezareti Heyet-i Fenniyesi .....	102
Tablo 23: 1901 Yılında Heyet-i Fenniye .....	103
Tablo 24: Turuk ve Meabir Dairesi'nde Çalışacak Görevliler İçin Belirlenen Maaş Miktarları.....	111
Tablo 25: 1871 Yılında Turuk ve Meabir İdaresi Memur Maaşları.....	112
Tablo 26: 1911 Tılında Turuk ve Meabir Umum Müdürlüğü .....	114
Tablo 27: 1906 yılında Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi .....	117
Tablo 28: 1905-1906 Yılında Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi .....	117
Tablo 29: Kurulduğunda Demiryolları İdaresinde Çalışacak Olanlar ve Maaşları..	120
Tablo 30: 1873 Yılında Demiryolu İdaresi.....	121
Tablo 31: 1906 Yılında Demiryolu İdaresi.....	122
Tablo 32: 1911-1912 Yılında Nafia İdaresi'nde Çalışan Memurlar .....	125
Tablo 33: 1882 Yılında Taşrada Görevli Başmühendisler .....	144
Tablo 34: 1871-1872 Yılında Vilayetlerde Bulunan Nafia Yol Memurları ve Maaşları .....	149
Tablo 35: Selanik Vilayeti'nin Nafia Nezareti Tarafından Ataması Yapılan Nafia Memurları.....	151
Tablo 36: 1870 Yılında Bağdat Vilayeti Nafia Memurları.....	158
Tablo 37: Kosova Vilayeti'nde Çalışan Nafia Memurları, Bunların Çalıştıkları Şubeler ve Maaşları .....	158
Tablo 38: Sivas Vilayeti Fen Memurları ve Maaşları .....	160
Tablo 39: 1909-1910 Yılında Vilayetlerde İstihdam Edilen Nafia Memurları.....	160
Tablo 40: 1871 Yılında Nafia Nezareti Kalemlerinde Çalışan Memurlar.....	168
Tablo 41: Nafia Nezareti Merkezi Yönetici Sınıfının Maaş Oranları .....	171
Tablo 42: Ticaret ve Nafia Nezareti Memur Maaşları .....	172

Tablo 43: 1911 Sonrası Nafia Nezareti Personel Grupları ve Maaş Miktarları.....	174
Tablo 44: 1919 Yılı Nafia Merkez Memurları Maaşları .....	175
Tablo 45: Kosova Vilayeti Nafia Fen Memurları Harcırah Çizelgesi.....	179
Tablo 46: Nafia Nezareti Harcırah Çizelgesi.....	181
Tablo 47: Harcırah Kararnamesine Göre Memurların Alacakları Harcırahlar .....	182
Tablo 48: 1912 Yılında Görev Süresi Uzatılan Yabancı Mühendis ve Kondüktörler .....	189
Tablo 49: Nafia Nezareti'nin Faaliyet Alanları .....	193
Tablo 50: Vilayet ve Nahiye Yollarının Arzı (1869) .....	201
Tablo 51: 1882 yılı Kasım ayında Yapılan İnşaatı Gösterir Cetvel .....	205
Tablo 52: 1889 Yılı Başlarında Osmanlı Vilayetlerinde Mevcut Yollar.....	206
Tablo 53: 1881-1882 yılından 1889-1890 yılı sonuna kadar Osmanlı Vilayetlerinde İnşa Olunan Yolların Uzunluklarını Bildiren Cetvel.....	207
Tablo 54: 1889 Yılında Yapılan Düzenlemeden Sonra Osmanlı Devleti'nde Yapılan Yolların Miktarı.....	211
Tablo 55: 1897 Senesinde Mevcut Şose Yollar ile Yeniden İnşa ve Tamir Edilen Yolların Miktarı.....	213
Tablo 56: 1897 Senesinde Yeniden İnşa ve Tamir Edilen Yollar İçin Vukubulan Masrafın Nev ve Miktarı.....	214
Tablo 57: 1898, 1907 ve 1908 Yıllarında İnşa Edilmiş Şose ve Toprak Yolların Miktarı.....	215
Tablo 58: Osmanlı Belgelerinde 14 Mart 1908 tarihi itibari ile Yapılmış ve Yapılmakta olan Yolların Vilayetlere Olan Dağılımı.....	215
Tablo 59: Osmanlı Devleti'nde İnşa Edilen ve Edilmekte Olan Askeri Yollar.....	216
Tablo 60: Osmanlı Devleti'nde İnşa Edilmesi Gerekli Yolların Dağılımı .....	217
Tablo 61: Dokuz Kısım İnşaat Şirketi Tarafından Projeleri Hazırlanan Yolların Vilayetlere Dağılımı.....	220

Tablo 62: 1910 Yılında Vilayetlerdeki Mükelleflerin Ödemekle Yükümlü Oldukları Tarik Bedelinin Miktarı .....	222
Tablo 63: Osmanlı Devleti'nde Turuk ve Meabir Bütçesinin Vilayetlere Dağılımı (kuruş) .....	223
Tablo 64: 1925 Yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin Devlet Vilayet Yollarının Uzunluğu .....	228
Tablo 65: Bursa-Gemlik Yolunda İstihdam Edilen Memurlar ve Maaşları .....	232
Tablo 66: 1883-1884 Mali Yılında Hüdavendigâr Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	236
Tablo 67: Hüdavendigâr Vilayeti'nde 1889 Yılında İhaleye Verilen Yollar .....	237
Tablo 68: 1905 Yılına Kadar İnşa Edilmiş Olan Belli Başlı Yollar .....	238
Tablo 69: 1906 Yılında Hüdavendigâr Vilayeti'nin Yollarının Durumu .....	238
Tablo 70: Human'a Verilen İmtiyazların Durumu .....	244
Tablo 71: 1905 yılına kadar İzmit Sancağında Yapılmış olan Bazı Şose Yolların Miktarı .....	247
Tablo 72: 1883-1884 Mali Yılında Aydın Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	249
Tablo 73: 1905 yılına kadar Aydın Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yollar ..	250
Tablo 74: 1908 Yılında Aydın Vilayeti'nde Turuk-ı Umumî Yollarının İstatistiği.	250
Tablo 75: Aydın Vilayeti'nde 1915 yılında İnşası Devam Eden Yollar .....	252
Tablo 76: 1863 Mayıs-Haziran Ayı İnebolu Yolu Masraf Cetveli .....	255
Tablo 77: 1883-1884 Mali Yılında Kastamonu Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	258
Tablo 78: 1905 yılına kadar Kastamonu Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yollar .....	258
Tablo 79: 1914 Yılında Kastamonu Vilayeti'nin Yolları .....	259
Tablo 80: 1913 Yılında Bolu Sancağı'nın Yolları .....	260
Tablo 81: 1883-1884 Mali Yılında Trabzon Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	269
Tablo 82: 1901 Yılında Trabzon Vilayeti'ndeki Resmi Yolların Durumu .....	270
Tablo 83: 1901 Yılında Trabzon Vilayeti'ndeki Hususi Yolların Durumu .....	270

Tablo 84: 1905 Yılına Kadar Trabzon Vilayeti'nde Yapılmış Olan Bazı Şose Yollar .....	271
Tablo 85: 1914 Yılında Trabzon Vilayeti'nin Yolları ve Bu Yılda Trabzon Vilayeti'nde Yeniden İnşaat ve Tamiratlarına Başlanılan Yollar .....	271
Tablo 86: Erzurum Vilayeti'nde 1904 Senesinde Yapılan Yol İnşaatı ile Bunlara Sarfedilen ve Tahsil Edilen Miktar Cetveli.....	276
Tablo 87: 1883-1884 Mali Yılında Sivas Vilayeti'nde İnşa Olunan Şose Yol ve Köprüler .....	282
Tablo 88: 1905 Yılına Kadar Sivas Vilayeti'nde İnşa Olunan Bazı Yollar.....	282
Tablo 89: Sivas Vilayeti'nde 1904 Senesinde Yapılan Yol İnşaatı Cetveli .....	282
Tablo 90: 1915 Yılında İçel Sancağı'nda Yapılan Yollar .....	286
Tablo 91: 1883-1884 Mali Yılında Konya Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	291
Tablo 92: 1913 Yılı İçerisinde Teke Sancağı'nda Yapılan Yollar .....	291
Tablo 93: 1905 Yılına kadar Konya Vilayeti'nde İnşa Olunan Şose Yollar .....	295
Tablo 94: 1914 Yılında Konya Vilayeti'nin Yollarının Durumu.....	295
Tablo 95: 1883-1884 Mali Yılında Ankara Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	301
Tablo 96: 1900 Yılında Ankara Vilayeti'nin Yolları .....	301
Tablo 97: 1905 yılına kadar Ankara Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yollar	302
Tablo 98: 1883-1884 Mali Yılında Diyarbakır Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	308
Tablo 99: 1905 yılına kadar Diyarbakır Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yollar .....	308
Tablo 100: Bağdat Caddesi Malzeme Fiyat Listesi.....	316
Tablo 101: 1883-1884 Mali Yılında Mamuratülaziz Vilayeti'nde Yapılan Yollar .	318
Tablo 102: 1885 Yılında Anadolu'nun Yol Durumu .....	318
Tablo 103: 1914 Yılında Beyrut Vilayeti'nin Yolları .....	325
Tablo 104: 1905 yılına kadar Suriye Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yolların Uzunluğu .....	326

Tablo 105: Halep Vilayeti'nin 1913 Yılında Yapılan ve 1914 Yılı İçerisinde İnşası Tasarlanan Yollara Dair Raporu.....	331
Tablo 106: 1905 Yılına Kadar Kudüs Sancağında Yapılan Bazı Şose Yollar.....	334
Tablo 107: 1885 Yılına Kadar Arap Yarımadasında Yapılan Yollar.....	336
Tablo 108: 1883-1884 Mali Yılında Edirne Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	341
Tablo 109: 1885 Yılına Kadar Edirne Vilayeti'nde İnşa Edilen Yollar .....	341
Tablo 110: Edirne Vilayeti'nde 1902 Senesine Kadar İnşa Olunan Bazı Şose Yol ve Köprüler .....	342
Tablo 111: Silistre Eyaletinde 1863 ve 1864 Yıllarında Yapılan Şose Yollar ve Miktarı.....	345
Tablo 112: 1868 Yılında Tuna Vilayeti'nde İnşa Olunacak Yollar .....	348
Tablo 113: 1872 yılına kadar Tuna Vilayeti'nde İnşa Edilmiş Olan Bazı Şose Yollar ve Mesafeleri .....	349
Tablo 114: Bosna Vilayeti'nde Mevcut Şose Yollar.....	351
Tablo 115: 1883-1884 Yılına Kadar Yanya Vilayeti'nde inşa edilen Yollar .....	356
Tablo 116: 1883-1884 Mali Yılında Yanya Vilayeti'nde Yapılan Yollar.....	356
Tablo 117: 1892-1893 Yılına Kadar Yanya Vilayeti'nde inşa Edilen Şose yol ve Köprüler .....	356
Tablo 118: 1883-1884 Mali Yılında Manastır Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	358
Tablo 119: Manastır Vilayeti'nde İnşa Edilen Yollar .....	359
Tablo 120: 1909-1910 Yılında Manastır Vilayeti'nde Tamiren Yapılması Gereken İnşaat Cetveli .....	359
Tablo 121: 1909-1910 Yılında Manastır Vilayeti'nde Yeniden Yapılması Gereken İnşaatın Cetvelidir.....	360
Tablo 122: 1885 tarihli Mösyö Riter'in Raporuna Göre Selanik Vilayeti'nde İnşa Olunan Yollar .....	362
Tablo 123: 1883-1884 Mali Yılında Selanik Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	362
Tablo 124: 1885 Yılına Kadar Selanik Vilayeti'nde inşa edilen Yollar.....	363



Tablo 125: İbrahim Hilmi Bey'in Eserinde Selanik Vilayeti'nin Başlıca Yolları ...	363
Tablo 126: 1883-1884 Mali Yılında Kosova Vilayeti'nde Yapılan Yollar .....	369
Tablo 127: Yılına Kadar Kosova Vilayeti'nde İnşa Edilen Yollar .....	369
Tablo 128: 1906 Yılında Kosova Vilayeti Yolları .....	376
Tablo 129: Vilayat-ı Selasenin (Selanik, Kosova, Manastır) Umur-ı Nafia Cetveli	377
Tablo 130: 1900 Yılından 1905 Yılı Sonuna Kadar Vilayat-ı Selasenin Yeniden ve Tamiren Vukubulan İnşaat ve Sarfiyatının Miktarı Cedveli .....	377
Tablo 131: İzmir-Aydın demiryolunun 1876 ile 1882 yıllarında açılan hatlarının isimleri ve uzunlukları .....	385
Tablo 132: Hicaz demiryolunda işletmeye açılan hatlar ve açılış tarihleri: .....	408
Tablo 133: 1908 Yılında Osmanlı Devleti'nde Birinci Derecede İnşa Edilmesi Gerekli Limanlar ve Tahmini Masrafları.....	412

## EKLER LİSTESİ

- Ek 1: 19 Mart 1865 Tarihinde Ticaret Nazırı Safvet Paşa Paris Sefaretine Atandığından Ticaret ve Nafia Nezareti'nin Birleştirildiğine Dair Belge (BOA A MKT MHM 327/99) ..... 481
- Ek 2: 13 Haziran 1863 tarihinde Nafia, Maarif ve Banka işlerinin Ticaretten Ayrılarak İbrahim Edhem Paşa'ya Verildiğine Dair Belge (BOA A MKT MHM 267/68) ..... 482
- Ek 3: Dokuz Kısım İnşaat Şirketi Tarafından Hazırlanan Ve Nafia Nezareti'nce Onaylanan Projelerin Bir Tablosu (BOA DH İD 44-2/10) ..... 483
- Ek 4: Umur-ı Nafia Meclisi'nin İkinci Kez Kurulmasına Dair (BOA A MKT MHM 383/22) ..... 484
- Ek 5: Raco Islahiye Şose Yolunun Güzergâhını Gösterir Harita (BOA DH UMVM 33/43) ..... 485
- Ek 6: Ankara Vilayeti Yol Haritası ..... 487
- Ek 7: Adana Vilayeti Yol Haritası ..... 487
- Ek 8: Aydın Vilayeti Yol Haritası ..... 488
- Ek 9: Edirne Vilayeti Yol Haritası ..... 488
- Ek 10: Erzurum Vilayeti Yol Haritası ..... 489
- Ek 11: Nafia Nezareti'nin 1886 Yılından İtibaren Bulunduğu Binanın Görüntüsü ..... 489
- Ek 12: Osmanlı Dönemindeki bir Yolun Fotoğrafı (Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü Dün, Bugün, Yarın, www.kgm.gov.tr) ..... 490
- Ek 13: 1907 Yılında Hayvan İle Çekilen Taşıyla Yolculuğun Bir Fotoğrafı (Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü Dün, Bugün, Yarın, www.kgm.gov.tr) ..... 490
- Ek 14: Nafia Nezareti'nin Birinci Nizamnamesi (BOA BEO A DVNSBUY İLM d. Nr. 3) ..... 491

## KISALTMALAR

A.AMD	: Âmedi Kalemi
A.DVN	: Divân-ı Humâyûn Kalemi
A.DVN.MHM	: Divân-ı Humâyûn Mühime Kalemi
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
ak.	: Aktaran
A MKT MHM	: Sadaret Mektûbî Kalemi Mühimme
A MKT NZD	: Sadadet Mektûbî Kalemi Nezaret ve Devâir
A MKT MVL	: Sadaret Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ
A MKT UM	: Mektûbî Kalemi Umum Vilayet
AÜDTCF	: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi
AÜİFD	: Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi
BEO	: Bâbı Âli Evrak Odası
Bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C	: Cilt
C ML	: Cevdet Maliye
C NF	: Cevdet Nafia
C.Ü.	: Cumhuriyet Üniversitesi
Çev.	: Çeviren
Der.	: Derleyen
DH EUM VRK	: Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umûmiye Evrak Odası

DH İD	: Dâhiliye Nezareti İdare
DH MB HPS	: Dâhiliye Nezareti Hapishâneler
DH MKT	: Dâhiliye Nezareti MektubîKalemi
DUİT	: Dosya Usulü İradeler
edt.	: Editör
EÜ	: Ege Üniversitesi
Haz.	: Hazırlayan
İ.	: İçtima
İ DH	: İrade Dâhiliye
İ HR	: İrade Hariciye
İ HUS	: İrade Husûsî
İİBF	: İktisadi İdari Bilimler Fakültesi
İ MMS	: İrade Meclis-i Mahsus
İ MSM	: İrade Mesâil-i Mühime
İ MVL	: İrade Meclis-i Vâlâ
İ ŞD	: İrade Şûrâ-yı Devlet
İ.Ü.	: İstanbul Üniversitesi
İ.Ü.E.F.	: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi
İ.Ü.S.B.E.	: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
MMZC	: Meclis-i Mebusan-ı Osmanî Zabıtları
MV	: Meclis-i Vükelâ Mazbataları
Nr	: Numara
OTAM	: Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
Sad.	: Sadeleştiren
S	: Sayı

s	: Sayfa
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
ŞD	: Şûrâ-yı Devlet
T	: Ticaret Ziraat Orman Ma'âdin Nezaretleri - Dosya
Td	: Ticaret Ziraat Orman Ma'âdin Nezaretleri – Defter
U.Ü.	: Uludağ Üniversitesi
vd.	: Ve diğerleri
Y A HUS	: Yıldız Husûsî Mâruzât
Y A RES	: Yıldız Resmî Mâruzât
Y PRK A	: Yıldız Perakende Sadaret Mâruzâtı
Y PRK ASK	: Yıldız Perakende Askeri Mâruzât
Y PRK AZJ	: Yıldız Perakende Arzuhal ve Jurnalleri
Y PRK BŞK	: Yıldız Perakende Başkitabet Dairesi Mâruzâtı
Y PRK TKM	: Yıldız Perakende Tahrirât-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği
Yay.	: Yayınlayan
Yay. Haz.	: Yayına Hazırlayan
Z.K.Ü.	: Zonguldak Karaelmas Üniversitesi

## GİRİŞ

1990'lı yıllardan itibaren Türkiye'de Osmanlı Tarihi üzerine çalışan araştırmacılar, devletin siyasî tarihinden ziyade idarî ve sosyal tarihini ortaya koyan çalışmalarına yönelmişlerdir. Osmanlı Devleti'nin belli dönemlerini kapsayan ve teşkilat yapısını inceleyen çalışmaların yanında nezaretleri ele alan eserler de mevcuttur. Osmanlı Devleti bürokrasinin yenilenme döneminde ortaya çıkan nezaretler arasında bulunan Nafia Nezaretini müstakil olarak akademik anlamda ortaya koyan herhangi bir çalışma mevcut değildir. İşte bu yüzden Nafia Nezareti ile bu nezaretin karayol inşası faaliyetleri doktora tez konusu olarak belirlenmiştir.

Müessese tarihi araştırmaları incelendiğinde Osmanlı Devleti'nin yüzyıllar boyunca geçirdiği süreçte zamanın şartlarına ayak uydurmaya çalıştığı ve idarî yapısını da yeniden şekillendirdiği görülmektedir. Osmanlı müessese tarihi karmaşık yapısı ve değişen yönüyle de aynı zamanda çözümlemesi zor bir problem olup, bazı yapıları çok bilinmeyenli bir denklemi hissettirmektedir.

Osmanlı müesseseleri Tanzimat'tan itibaren sürekli değişim içerisindeydi. Bu değişim öyle hızlıdır ki takip etmek oldukça güçtür. Kurulan bir müessese kısa bir süre sonra lağvedilebiliyor, ya da başka bir müessese ile birleştirilebiliyordu.<sup>1</sup> Nafia Nezareti de bu kurumlardan birisidir. Nezaret kurulduktan kısa süre sonra Ticaret Nezareti<sup>2</sup> ile birleştirilmiş ancak daha sonra tekrar ayrılmıştır.

Araştırmanın başlangıcında uzun bir süredir Nafia Nezareti'nin var olduğu ve buna dair bir teşkilatın ortaya konulacağı düşünülmesine rağmen zaman içerisinde çok farklı bir yapıyla karşılaşmıştır. Nezaretin kuruluşundan itibaren ele aldığı işlerin çok yönlü ve karmaşık olması yanında yapının belli bir düzene girene kadar atanan nazırların da sık değiştiği ve buna ilaveten bayındırlıkla ilgili çalışmalarının olmadığı da görülmektedir. Bunun nedenleri arasında Osmanlı Devleti'nin yenilenen yapısı içerisinde Nafia Nezareti'nin henüz tam bir şekle kavuşmaması olduğu söylenebilir.

Nafia Nezareti'nin bütünüyle ele alınması Osmanlı Arşivi'nde bulunan daha çok belgenin görülme ve incelenmesine neden olmuştur. Bu da nezaretin zaman

---

<sup>1</sup> Mustafa Yolaç, "Ali Akyıldız'la Demiryolu'ndan Hisse Senetlerine...", *Toplumsal Tarih*, S. 99, C. 17, Mart 1992, s. 58-59.

<sup>2</sup> Ticaret Nezareti hakkında detaylı bilgi için bkz. Aziz Tekdemir, *Ticaret Nezareti (1839-1876)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010.

içinde uğradığı değişimi ve gelişim yanında yeni bir hükümetin kurulmasıyla birlikte Nafia Vekâleti'ne dönüşümündeki süreci daha iyi anlamamıza yardımcı olmuştur.

Osmanlı kurumlarını dönemsel değil de bütüncül olarak incelemek kuruluşun tam manasıyla anlaşılmasını sağlamaktadır. Bu çalışmada da Nafia Nezareti'nin kuruluşundan, kaldırıldığı 1922 yılına kadar geçen süreçte nasıl idas edildiği, özellikleri, yapısında meydana gelen gelişim ve değişimlerin yanında yaptığı çalışmaları, ortaya konmaya çalışılmıştır. Böylece Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti ve onun özellikle karayolları alanında yaptığı çalışmalar her yönüyle incelenmiştir.

Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti ihdas edilinceye kadar bayındırlık işleri çeşitli kurumlar tarafından yürütülürdü. Klasik Osmanlı teşkilatında Hassa Mimarları Ocağı ve ocağın yöneticisi olan Hassa Başmimarı yapılan işlerin denetlenmesi ile görevliydi. Başkentte Başmimarın emri altında masa mimarları, eyaletlerde de görevli mimarlar bulunuyordu. Bu mimarlar hassa ünvanını taşımalarına rağmen, yalnız saraya ait yapıların değil, ülke çapındaki bayındırlık faaliyetleri ile de görevliydi. Hassa Başmimarı Osmanlı Devleti'ndeki yapı usta ve işçilerinin en büyük amiriydi. Mimarlar yapı işlerinin yalnız teknik yönünden sorumlu olup, malî işler Şehreminine aitti. Hassa mimarları yapı denetimlerine ait görevleri yanında asker de sayıldıklarından savaşa katılır ve burada da gerekli inşa yapımı ile işçilerin temininden sorumluydular. Hassa baş mimarı ordunun hareketinden evvel yardımcıları ile beraber yola çıkar ve güzergâhtaki tesisleri onarır, ordunun geçeceği yollar onun tarafından düzenlenirdi.<sup>3</sup>

Osmanlı klasik çağında kullanılan yollar eski Roma-Bizans dönemi ve Anadolu Selçuklu döneminde kullanılan yollardan ibarettir.<sup>4</sup> Kendisine intikal etmiş ve uzun bir geçmişe sahip bu yolları itibariyle sahip olduğu yolları devlet, amaçları doğrultusunda korumuş ve geliştirmiştir.

<sup>3</sup> İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilât ve İdare Tarihi*, Ankara 2010, s. 318-321; Hassa Mimarları için bkz. Şerafettin Turan, "Osmanlı Teşkilâtında Hassa Mimarları", *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 1, S. 1, Ankara 1964, s. 157-202.

<sup>4</sup> *T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Anularla Karayolları Tarihi*, Ankara 2007, s. 12; Anadolu Selçuklu döneminde Anadolu'da inşa olunan yollar ile bu yollar üzerinde bulunan kervansaray ve hanlarla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. M. Kemal Özergin, "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", *Tarih Dergisi*, C. 15, S. 20, İstanbul 1965, s. 141-170; M. Kemal Özergin, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*, (Basılmamış Doktora Tezi), İ.Ü. S.B.E., İstanbul 1959; E. Emine Naza Dönmez, "Anadolu Selçuklu Ticaret Yollarının Tanıkları: Kervansaraylar ve Köprüler (Harita Üzerinde Bir Deneme)", *Osmanlı Öncesi ile Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemlerinde Esnaf ve Ekomomi Semineri*, İstanbul 2003, s. 127-134.

Tarihin her döneminde ekonomik, sosyal ve askerî bakımdan yollar önemini korumuştur. Orduların sevki, merkezle taşra arasındaki her türden iletişimin temini ve kervanlarla ticarî emtianın nakli, en eski dönemlerden beri devlet için hayatî önem taşıyordu. Osmanlı Devleti'nin iktisadî, siyasî ve askerî faaliyetlerinin icrası sistemli bir yol ağının teşekkülü ile mümkün olabilmiştir. Geniş bir coğrafya üzerinde hakimiyet tesis etmiş devletin, merkezin taşra yönetimi ile iletişimi, toplanan askerlerin yerlerine ulaştırılması, hac ve tüccar kervanlarının sevkiyat ve halkın ihtiyaçlarının temini hususlarının geliştirilmesi iyi bir yol sistemiyle sağlanabilmiştir.<sup>5</sup> Haberleşme ve ulaşımın temininde İstanbul merkez olmak üzere yollar üç ana kola (Hac Yolu, Bağdat-Basra yolu, İstanbul-Erzurum yolu) ve bunlar da tâli yollara ayrılmaktaydı. Anadolu'daki yolları su şekilde ayırmak mümkündür:

Sağ kol yolu (Hac yolu): Üsküdar-Gebze-Eskişehir-Akşehir-Konya-Adana-Antakya yolu ile Halep ve Şam güzergâhını izleyen Hac yoludur.

Orta kol (Bağdat-Basra Yolu): Üsküdar- Gebze- İznik- Bolu- Tosya- Merzifon- Tokat- Sivas- Hasan Çelebi- Malatya- Harput- Diyarbakır- Nusaybin, Musul- Kerkük güzergâhını izlemektedir.

Sol kol: İstanbul-Erzurum arasında yer alan bu kol, Merzifon'a kadar orta kolun izlediği yolu izleyerek buradan Lâdik-Niksar-Karahisar-ı Şarkî-Kelkit-Aşkale-Erzurum yoluyla Hasankale'den bir kol Kars'a, diğer bir kol da Tebriz'e ulaşıyordu.

Selçuklular ve Osmanlılar yerleştikleri bu coğrafyada mevcut yolları korudukları gibi yeni yollar da yapmışlardır. Yol yapım ve bakım çalışmaları daha çok orduların sefer hazırlıklarının bir parçası olarak görülmüş, özellikle orduların güzergâhı boyunca yoğun çalışmalar yapılmıştır. Sefer güzergâhının ulaşım altyapısıyla ilgili iyileştirme faaliyetlerinin projelendirilmesi saraya bağlı Hassa Mimarları Ocağı'nın başı olan Mimarbaşının emri altındaki mimarlar tarafından yapıldı.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Sema Altunan, "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler", *Türkler*, C.10, Ankara 2002, s. 913-917.

<sup>6</sup> Osmanlı Devleti'nde yol yapımı ile ilgili olarak kaynaklar için bkz. Cavid Orhan Tütengil, *İçtimaî ve İktisadî Bakımdan Türkiyenin Karayolları*, İstanbul 1961, s. 16-18; H. Sami Güven, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara 1982; Orhan Koloğlu, "Ulaşım ve Haberleşme", *Osmanlı Uygarlığı*, (Yay. Haz. Halil İnalçık, Güngel Renda), Ankara 2002, s. 443-456, Nesimi Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, S. 3, Ankara 1992, s. 336-377; Musa Çadircı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, Ankara 1991, s. 153-167; Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar*,



Sefer kararının alınmasından sonra, hazırlık aşamasında mimarbaşına ordunun ulaşım ve ikmal altyapısını hazırlamasını emreden bir hüküm yazılırdı. Mimarbaşı işlerin taksimini yaparak bu işler için ihtiyaç kadar mimar tayin ederdi. Mimarlar önceden bu bölgelere giderek yapılacak işe göre gerekli ihtiyaçların (malzeme, para, işgücü vs.) listesini içeren listeyi merkeze gönderir ve uygun görülenler onaylanırdı. Bu onaylanan listeler için para, malzeme, işgücü ya merkezden gönderilir ya da o bölgenin kaynaklarından temin edilirdi. Bu listelerin uygulaması aşamasında yol yapım ve tamir işleri mimarlar ve Silahtar Ocağı'na mensup başeski denilen subaylar eliyle yürütülmekteydi. Bu ortak çalışmanın teknik uygulaması mimarlar tarafından, orduya uygun olup olmadığının denetimi ise başeski tarafından yapılıyordu.<sup>7</sup>

Yol yapım çalışmalarının yürütüldüğü mevkiye yakın olan kaza ve köylerdeki ahalinin yönetici ve ileri gelenlerinden bu çalışmalara yardımcı olmaları isteniyordu. Bu yardım, çalışma alanının temizlenmesi ve yol yapımında çalışacak vasıfsız işçi temini şeklinde gerçekleşmekteydi. Yol yapımlarında mimarlardan başka kaldırımcılar<sup>8</sup>, taş kırıcılar ve taşçılar gibi meslek gruplarından kişiler de çalışıyorlardı.

Yol yapımı ve onarımında kullanılan en önemli malzeme taştır. Taşlar yol inşaatında yola yakın bölgedeki taş ocaklarından temin edilirdi. Bu taşlar çeşitli kalite ve sınıflardan oluşurdu. Taş ocaklarından çıkarılan taşlar yük arabaları ve uzun mesafeler için gemilerle inşaat bölgesine taşınırdı. Taş kırıcılar tarafından bu taşlar belli ölçülerde kırılarak yol yapımında kullanılacak standartlara getirilirdi. Yol yapımında görevli sınıflardan biri olan kaldırımcılar ise başta İstanbul olmak üzere Adana, Bursa, Bosna, Halep, Şam gibi büyük şehirlerde teşkilatlanmış olup, mimarbaşının emri altında çalışıyorlardı. Kaldırımcıların en fazla bulunduğu yer İstanbul olduğu için sefer zamanlarında İstanbul'dan temini yoluna gidilirdi. Savaş

---

*Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilâtı*, İstanbul 1967; Cengiz Orhonlu, "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler" *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1972, s. 93-138.

<sup>7</sup> Osmanlı Devleti'nin sefer hazırlıkları ve bu anlamda yollardaki faaliyetleri için bkz. Hakan Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferi'nde Lojistik ve Organizasyon*, İstanbul 2006; Hans Georg Majer, "17. Yüzyılın Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları", *Osmanlı Araştırmaları*, C. II, İstanbul 1981, s. 185-194; Mehmet Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", *Osmanlı*, C. VI, Ankara 1999, s. 590-597.

<sup>8</sup> Kaldırımcılık ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Orhonlu, *agm*, s. 93-138.

zamanları dışında yolların bakım ve onarımı faaliyetleri daha çok kaldırımcılar, köprücüler, derbentçiler gibi hizmet grubundan insan grupları tarafından yürütülürdü.<sup>9</sup>

Derbentler önemli geçit noktalarında bulunmaktaydılar. Klasik dönemde bugünkü anlamda polis ve jandarma teşkilatı olmadığından yolların güvenliği derbentçiler tarafından sağlanıyordu.

Bu meslek grubundan insanlar bazı vergilerden muaf tutulmak suretiyle yol yapım ve bakımı hususunda kamu hizmeti görevlerini yürütüyorlardı.<sup>10</sup>

XVIII. yüzyıldan sonra sık sık savaşların yapılması ve bu savaşların çoğunluğunun kaybedilmesi yollara harcanan paranın azalmasına sebep olmuştur. Osmanlı Devleti'ndeki yolların harap hali o dönem seyyahları tarafından net bir biçimde dile getirilmiştir. 1833 ve 1843 yıllarında iki kez Anadolu'yu gezen Charles Texier (ö. 1871) Bursa'dan Suriye'ye kadar uzanan ve M.S. 68 yılında Roma imparatoru Neron tarafından yaptırılan Bağdat ve Suriye'den gelen kervanların kullandığı Roma kaldırımını adı verilen yolun harap olduğu belirtilmektedir. Texier, Osmanlı yollarının bozuk olmasını devlet yönetimdeki ihmaller ile basiretsizliklere bağlamaktadır.<sup>11</sup>

Osmanlı Devleti'nin malî sıkıntılarının arttığı dönemde yapılan yollar araba geçişine elverişli değildir. Bataklık olan mahallerde 3-4 m genişliğinde taş döşemesi yapılıyor, köprüler de suların derin olduğu yerlerde inşa ediliyordu. Yolların inşa ve muhafazasına dair hiçbir nizam ve kanun yoktur. Savaş dönemleri ya da padişahın

<sup>9</sup> Osmanlı'da Derbent ve Menzil teşkilatları hakkında bkz. Bozkurt, *age*; Cemal Çetin, "XVII. Yüzyıl Çorum Menzilhaneleri", *Uluslararası Osmanlı'dan Cumhuriyete Çorum Sempozyumu*, (Yay. Haz. Mehmed Mahmut Söylemez, Mesut Okumuş, İrfan Yiğit), C. III, Çorum 2008, s. 1573-1595; İzzet Sak, Cemal Çetin, "XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller Ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, Konya 2004, s. 179-221; Sema Altunan, XVIII. yy'da Silistre Eyaletinde Haberleşme Ağrı: Rumel, Sağ Kol Menzilleri", *OTAM*, S. 18, 2005, s. 2-20; Sezai Sevim, "Ermeni Derbenti (Hüdavendigâr ve Sultanönü Sancakları Arasındaki Ulaşım)", *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl: 5, S. 7, 2004/2, s. 61-69; C.J. Heywood, Some Turkish Archival Sources For The History Of The Menzilhane Network During The Eighteenth Century (Notes And Documents On The Ottoman Ulak, I), *Boğaziçi Üniversitesi Dergisi*, Vol. 4-5, 1976-1977, p. 39-55; Sema Altunan, "XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul-Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler", *A.Ü.D.T.C.F Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 25, S. 39, Ankara, Mart/2006, S. 75-99; Cemal Çetin, "Osmanlı Devleti'nde Ulaşım ve İletişimin Örgütlenmesi", *Tarihin Peşinde-Uluslararası Tarih Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2001, S. 5, s. 17-38; Hüseyin Çınar, "Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri" *Osmanlı*, C. III, Ankara 1999, s. 627-637.

<sup>10</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *İ.Ü.E.F. Tarih Enstitüsü Dergisi*, İstanbul 1997, S. XV, s. 241-252; Orhonlu, *age*; Orhonlu, *agm*; M. Hüdai Şentürk, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış", *Genel Türk Tarihi*, C. 7, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 669-697.

<sup>11</sup> Bkz. Charles Texier, *Küçük Asya; Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, (Çev. Ali Suat, Ak. Kâzım Yaşar Kopruman, Sad. Musa Yıldız), C. I, Ankara 2002, s. 183-184.

gececeği güzergâh haricinde yol ve köprü inşası yapılmamış, yapılanlar da varlığını devam ettirememiştir. Avrupa'nın bu dönemde kat ettiği ilerlemenin aksine Osmanlı Devleti'nde araba ile yolculuk yapmak bile zor şartlar altında gerçekleşiyordu. Bu dönemde insanlar daha çok hayvan sırtında seyahat etmekteydiler. Hayvanlar bataklıklara saplanıyor, kışın ise nakliyat yapılması hemen hiç mümkün olamıyordu.<sup>12</sup> Bu durum sadece kırsal kesimde değil, şehirlerde de aynıydı. Ayrıca kervan yollarının yerini demiryollarının alması ve Süveyş Kanalı'nın açılıp deniz yolunun tercih edilmesiyle Anadolu'yu batıdan doğuya kat eden yolların önemi azalmaya başlamıştır. Buna mukabil kıyı şehirleri ve limanlardan iç kesime doğru giden yollar önem kazanmıştır.<sup>13</sup>

Düzenli bir şekilde yol yapım çalışmasının yürütülmediği Osmanlı Devleti'nde, bu işin bir düzene kavuşturulması yönündeki çalışmalar ancak Tanzimat Dönemi ile başlayabilmiştir. Umur-ı Nafia Meclisi, Nafia Hazinesi ve Nafia Nezareti'nin kurulması bu anlamda atılan en önemli adımlardır.

Nafia Nezareti'nin birinci amaç ve görevi ülkede ulaşımı sağlayacak yolları inşa etmektir. Buna uygun olarak askerî, ticarî ve siyasî açıdan en kısa ve uygun güzergâhların, en iyi ve hızlı bir şekilde yapılmasını içeren projelerin hazırlanıp yürürlüğe konulduğu görülmektedir.

---

<sup>12</sup> Osmanlı ulaşımında bu anlamda çekilen sıkıntılar için ayrıca bkz. Saime Suna Kayam, Ertuğrul Tokdemir, "Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Kara Ulaşımı 1853-1918", *Prof. Dr. Haydar Kazgan'a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadi Panoraması*, TTK, Ankara 2011, s. 113-137.

<sup>13</sup> Osmanlı Devleti'nde ticaretin değişmesi ve meydana gelen gelişmeler hakkında bkz. Robert Mantran, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Ticaretin Değişmesi", *EÜ Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. III, İzmir 1987, s. 159-175.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. NAFİA NEZARETİ'NİN KURULUŞ SÜRECİ

Nafia Nezareti ilk olarak 1848 yılında kurulmuştur. Bundan önce Osmanlı Devleti'nde bayındırlık işlerinin yürütülmesi için farklı kurumların faaliyet gösterdiği görülmektedir. Bunlar arasında öncelikle Mimarbaşılar ve Umur-ı Nafia Meclisi yer almaktadır. Osmanlı Devleti'nin diğer kurumlarında olduğu gibi zamanla bozulan sistem üzerinde yenilikler yapılmak ihtiyacı hissedilmiştir. Bu ihtiyaç sonucunda Umur-ı Nafia Meclisi 1838 yılında Ziraat Meclisi adıyla kurulmuş, kısa süre sonra Umur-ı Nafia Meclisi olarak değiştirilmiştir. Ticaret Nezareti'ne bağlı olarak faaliyet gösteren meclis, Ticaret Nezareti'nin 1841 senesinde lağv edilmesi ile kapatılmıştır. Tanzimat döneminde bayındırlık faaliyetlerinin daha organize bir şekilde yürütülmesi amacıyla İmar Meclisleri kurulmuş, harcamaların karşılanması için de Nafia Hazinesi teşkil olunmuştur. Ancak yapılan bu çalışmaların yetersizliği anlaşıldığından 1845 yılında Ticaret Nezareti yeniden ihdas edilmiş, nezaretin adı 1846 yılında Ticaret ve Ziraat Nezareti olarak değiştirilmiştir.<sup>14</sup>

Osmanlı merkez teşkilatındaki gelişmeler bu şekilde cereyan ederken taşrada durum biraz daha karışıktı. Taşradaki yönetim birimleri yol ve köprü gibi bayındırlık faaliyetlerini kendileri inşa ve tamir etmekteydiler.

Nafia Nezareti 1848 yılında kurulmakla birlikte bayındırlık konusundaki karışık durum netliğe kavuşmamıştır. Zira nezaret kurulduktan kısa bir süre sonra Ticaret Nezareti ile birleştirilmiştir. Nafia Nezareti standart bir yapıda kalmamış, başta Ticaret Nezareti olmak üzere bir takım nezaretler ile birleşip ayrılmıştır.

Bu bölümde Nafia Nezareti'nin kurulduğu 1848 ile kaldırıldığı 1922 yılına kadar olan süreçte yapısında meydana gelen değişim ve gelişmeler ortaya konulacaktır. Nezaretin, Ticaret Nezareti başta olmak üzere çeşitli nezaretlerle birleşmesine göre konular tasnif edilmiştir. Konu bütünlüğünü bozmamak amacıyla da Nafia Nazırları ve Nafia Nezareti'nin bütçesi ayrı birer tasnife tabi tutulmuştur.

---

<sup>14</sup> Bkz. Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, İstanbul 1993, s. 128-135 ve 259.

## 1.1. NAFİA NEZARETİ KURULMADAN ÖNCE YAPILAN ÇALIŞMALAR

### 1.1.1. Tanzimat Öncesi ve Tanzimat Dönemi İdari Reformları ile Umur-ı Nafia Meclisi'nin Kurulması

Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti'nin kuruluşuna kadar Tanzimat öncesi ve Tanzimat döneminde idarî yenileşme çabaları hakkında ayrıntılı bilgiler vermek gerekir. Çünkü Nafia Nezareti yenileşme çalışmaları sonucunda ortaya çıkmış bir kurumdur.

Osmanlı Devleti'nin kendine özgü olan toplumsal ve ekonomik düzenin XVI. yy'ın ortalarından itibaren bozulmaya başlaması XVIII. yy'da Batılılaşma çabalarının ortaya çıkmasına yol açmıştır.<sup>15</sup> Osmanlı Devleti, savaşların kaybedilmesi ile gelir kaybı yanında büyük masrafların ağırlığıyla karşı karşıya kalmıştır. Toplumsal ve ekonomik düzenin bozulması ve bu bozukluğun köklü değişiklikler yapılmadıkça çözülemeyeceğini anlayan devlet adamları ıslahat yapılmasının gereğini hissetmişlerdir. XVII. yy. bu ıslahat düşüncesinin zihinlerde yerleşmeye başladığı ve gerekliliğinin hissedildiği bir yüzyıl olmuştur. Fakat bu değişiklik fikirleri temeldeki sorunları ortaya koymak ve bunlara çözüm üretmekte başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Köklü yenilik düşüncesini benimseyen III. Selim'in (1789-1807) çalışmaları daha çok askerî ve malî alanda yoğunlaşmıştır.<sup>16</sup> Ancak güçlü ordu ve güçlü hazine kurma düşüncesinin sorunu çözemeyeceği sonradan anlaşılmış olduğundan II. Mahmud (1808-1839) döneminde idari alanda yenilik yapma gereği hissedilmiştir.<sup>17</sup> II. Mahmud'un saltanatı ve ardından gelen Tanzimat dönemi, idarî, sosyal, kültürel ve ekonomik tarihimiz açısından son derece önemli gelişmelerin yaşandığı bir süreci içerisinde barındırmaktadır.<sup>18</sup>

Sultan II. Mahmud, 1826'da Yeniçeri Ocağı'nı<sup>19</sup> kaldırdıktan sonra aynı yıl içerisinde daha önce bağımsız olan ve mütevellilerin elinde bulunan vakıfların

<sup>15</sup> Seyfettin Aslan, Abdullah Yılmaz, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Bürokratik Yapı ve Düşüncesinin Değişimi", *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C. 2, S.1, 2001, s. 287.

<sup>16</sup> Hüseyin Özdemir, *Osmanlı Devletinde Bürokrasi*, İstanbul 2001, s. 125; Yusuf Akçura, *Osmanlı Devletinin Dağılıma Devri (XVIII ve XIX. asırlarda)*, Ankara 2010, s. 40-49; Osmanlı Devleti'nin klasik dönemde teşkilat yapısı ile ilgili olarak bkz. Zekeriya Bülbül, *Osmanlı Müesseseleri ve Medeniyeti Tarihi*, Ankara 2009.

<sup>17</sup> Bilal Eryılmaz, *Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme*, İstanbul 2010, s. 40; Ejder Okumuş, "II. Mahmud Dönemi Yenileşme Çabaları", *Türkler*, C. 14, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 650.

<sup>18</sup> Ali Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İstanbul 2006, s. 45.

<sup>19</sup> Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılması ve Osmanlı Devleti'nde askeri reformlar hakkında bkz. Odile Moreau, *Reformlar Çağında Osmanlı İmparatorluğu Askeri "Yeni Düzen" in İnsanları ve Fikirleri: 1826-1914*, Çev. Işık Ergüden, İstanbul 2010; Musa Çadircı, "Tanzimat'ın İlânı Sıralarında Türkiye'de Yönetim (1826-1839)", *Belleten*, C. LII, S. 201, Aralık 1987, s. 1215-1240; Musa

idaresini merkezi bir yönetime bağlamak amacıyla Evkâf-ı Hümayûn Nezâreti'ni<sup>20</sup> kurmuştur. İstanbul'daki mevcut vakıfları yavaş yavaş bu yeni nezaretin denetimi altına almaya başlamıştır. 28 Şubat 1828'de yaptığı bir düzenleme ile Hazine-i Âmire (Maliye Hazinesi) ile Mansure Hazinesi'ni Umur-ı Maliye Nezareti adı altında birleştirmiştir. Böylece padişahın özel hazinesi olan “ceyb-i hümayun” dışındaki bütün gelirler tek bir elde toplanmıştır.<sup>21</sup> Bu dönemde başka bir yenilik de Bâb-ı Âli'deki kethüdalık kurumunun, 1836 yılında Umur-ı Mülkiye Nezareti'ne dönüştürülmesi ile olmuştur. Aynı yıl klasik Osmanlı döneminin kurumlarından olan Reisülküttâplık ise Hariciye Nezareti'ne dönüştürülmüş<sup>22</sup>, Çavuşbaşılik kaldırılarak yerine Divan-ı Deavi Nezareti kurulmuştur. Bundan sonra bürokratik işlerin çeşitli nezaretlere ayrıldığı bir dönem başlamıştır. II. Mahmud'un yaptığı bu düzenlemeler bir yandan merkezî otoriteyi güçlendirmeye diğer yandan ise sadrazamın da güçlü etkisini azaltmaya yönelik çalışmalardı.<sup>23</sup>

Bu şekilde merkezi hükümet ve taşra yönetimi yeni baştan oluşturulurken, reformların bayındırlık alanına yansması, Mustafa Reşit Paşa'nın (ö. 1858) Hariciye Nazırlığı sırasında, nezarete bağlı 1838 yılında Ziraat ve Sanayi Meclisi'nin kurulması ile olmuştur.<sup>24</sup> Günümüzdeki anlamıyla komisyon niteliği taşıyan meclisin

---

Çadırcı, “Yenileşme Sürecinde Osmanlı Ordusu”, *Genel Türk Tarihi*, C. 7, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 517-518; Ahmed Yaramış, “Yeniçeri Ocağı'nın Kaldırılması ve Yerine Asâkir-i Mansûre-i Muhammediye'nin Kurulması”, *Türkler*, C. 12, , Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 697-702.

<sup>20</sup> Evkaf Nezareti hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İbnülemin Mahmud Kemal İnal-Hüseyin Hüsameddin, *Evkaf-ı Hümayûn Nezâreti'nin Tarihçe-i Teşkilâtı ve Nuzzârın Terâcim-i Ahvâli*, İstanbul 1335; Mustafa Alkan, “Tanzimattan Sonra Vakıfların İdaresinde Yeniden Yapılanmaya Dair Bir Örnek: Adana Evkaf Müdürlüğü” *OTAM*, S. 19, Ankara 2006, s. 13-31.

<sup>21</sup> Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, s. 54-55.

<sup>22</sup> Hariciye Nezareti'nin kuruluşu hakkında bkz. Sevgi Gül Akyılmaz, *Reisü'l-Küttâb ve Osmanlı Hâriciye Nezâretinin Doğuşu*, (Basılmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi SBE, Konya 1990; Carter V. Findley, “The Foundation Of The Ottoman Foreign Ministry” *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 3, No. 4, October 1972, p. 388-416; Hamit Ersoy, “Hariciye Nezaretinin Kuruluşu”, *Osmanlı*, C. VI, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 264-270; İlhan Yerlikaya, “Osmanlı Hariciye Nezareti'nin Kurulması”, *Türkler*, C. 13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 678-682.

<sup>23</sup> Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, s.51-62; Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, (Çev. Metin Kıratlı), Ankara 2000, s. 90-99; Stanford J. Shaw-Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, C. II, İstanbul 1994, s. 105-109; Ortaylı, *Türkiye Teşkilât ve İdare Tarihi*, s. 475-485; Tayyib Gökbilgin, “Tanzimatın Osmanlı Müesseselerine ve Teşkilâtına Etkileri”, *Belleten*, C. XXXI, S. 121, Ankara 1967, s. 100-101; Necati Gültepe, *Mührün Gücü İlk Türk İslam Devletlerinde ve Osmanlılarda Bürokrasi*, İstanbul 2009, 343-358; Robert Mantran, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi II: 19. Yüzyılın Başlarından Yıkılışa*, (Çev. Server Tanilli), İstanbul 2004, s. 73-77; Mehmet Seyitdanlıoğlu, “Yenileşme Dönemi Osmanlı Devlet Teşkilâtı”, *Genel Türk Tarihi*, C. 7, , Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 502.

<sup>24</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 259. Meclisin kuruluş tarihi ile ilgili net bir bilgi olmasa da, 17 Haziran 1838 tarihli hatt-ı hümayûnda meclisin yeni teşkil olduğunu anlamaktayız. Meclis muhtemelen bu hattın çıkmasından birkaç gün önce kurulmuş

başkanlığına Dışişleri Müsteşarı Nuri Efendi getirilmiştir. Nuri Efendi, Paris ve Londra sefaretilerinde bulunmuş, Fransa ve İngiltere’de ekonomik konularda incelemeler yapmıştır.<sup>25</sup> Deneyimli birinin yeni kurulan meclisin başına getirilmesi, Osmanlı Devleti’nin ziraat ve sanayi gibi ülkenin gelişmesine katkıda bulunacak alanlarda Batıdaki gelişmeleri takip etmek istemesiyle değerlendirilebilir.

Ülkenin tabii kaynakları yanında tarım, sanayi ve ticaretin gelişmesi için gerekli ön çalışmaları yapmak meclisin görevleri arasında sayılabilir. Meclis uygun gördüğü takdirde yerli ve yabancı uzmanların görüşüne başvurabilecekti.<sup>26</sup>

Meclisin faaliyetlerine ülkenin eğitim-öğretim çalışmaları da dâhil edilmiş, bu yüzden adı alanıyla uygun olması için Meclis-i Umur-ı Nafia olarak değiştirilmiştir.<sup>27</sup> Mecliste ele alınan konular okulların ıslahı, ülkenin doğal kaynaklarının zenginleştirilmesi gibi halkın refahı ile ilgili çok geniş bir yelpazeyi içeriyordu. Ülke çapında sanayi ve ticaretin geliştirilmesi ile ilgili çalışmaları yürütmek üzere 1839 yılında Ticaret Nezareti kurulmuş ve Umur-ı Nafia Meclisi bu nezarete bağlanmıştır.<sup>28</sup>

II. Mahmud döneminde şekillenmeye başlanan modern devlet anlayışına uygun olarak devlet daireleri, Tanzimat döneminde daha kapsamlı bir şekilde düzenlenmeye başlanmıştır. Kurumsallaşma süreci Tanzimat ile gelişerek devam etmiştir. Osmanlı devlet adamları Fransa başta olmak üzere Avrupa’daki idarî kurumları incelemişler ve bunları Osmanlı Devleti’ne uyarlamaya çalışmışlardır.<sup>29</sup>

---

olmalı ki bu hatt-ı hümayûnla Takvim-i Vekayi’de ilan istenilmiştir. Bkz. BOA HAT 490/24121, 24 Rebiülevvel 1254/17 Haziran 1838.

<sup>25</sup> Rifat Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara 1988, s. 38.

<sup>26</sup> *Takvim-i Vekayi*, 14 Rebiülahir 1254/7 Temmuz 1838; Nr. 167; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 258-259; Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, s. 38.

<sup>27</sup> *Takvim-i Vekayi*, 13 Cemaziyelahir 1254, Nr. 170; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 259. Meclisin kuruluşu ve yapısı ile ilgili bilgiler nezaretin teşkilat yapısı içerisinde detayları ile anlatılacağından burada kısaca bir bilgi verilmekle yetinilmiştir.

<sup>28</sup> BOA C İKTS 37/1827, 25 Cemaziyelahir 1255/5 Eylül 1839; Abdurrahman Şeref, *Tarih-i Devlet-i Osmaniye*, İstanbul 1315, C. 1, s. 414-417.

<sup>29</sup> II. Mahmud döneminde başlayan ve Tanzimat geliştirilerek devam eden Osmanlı bürokrasisindeki değişim hakkında birçok yayın yapılmıştır. Bu konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Carter V. Findley, *Osmanlı Devletinde Bürokratik Reform Bâbiâltî*, (Çev. Latif Boyacı-İzzet Akyol), İstanbul 1994; Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*; Bernard Lewis, *Modern Türkiye’nin Doğuşu*; Stanford J. Shaw-Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, C. II; Walter F. Weiker, “The Ottoman Bureaucracy: Modernization and Reform”, *Administrative Science Quarterly*, Vol. 13, No. 3, Special Issue on Organizations and Social Development, December, 1968, p. 451-470; Abdullah Saydam, “Tanzimat Devri Reformları”, *Türkler*, C. 12, , Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 782-804. Halil Erdemir, “Batılılaşma Sürecinde Fransa Etkisi”, *Türkler*, C. 14, , Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 641-646; Mehmet Karaarslan, “Tanzimat ve Şurayı Devlet” *Ankara*

Ticaret, sanayi ve tarımın geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için gerekli düzenleme ve organizasyonları tek elden yapmak üzere 24 Mayıs 1839 tarihinde Ticaret Nezareti kurulmuştur. Ardından 16 Ocak 1846 tarihinde Ziraat Nezaretine Kasım 1848'de Nafia Nezareti teşkil olunmuştur. Nezaretler de her biri birer uzmanlık kurulları olan nezaret meclisleri ile donatılmıştır.<sup>30</sup> Yürütme organı anlamında nezaretler, danışma birimi olarak da meclisler, Osmanlı yönetim düzeninin yeni merkez teşkilatını oluşturuyordu.<sup>31</sup>

Yeni nezaretlerin kurulması ile görev alanları genişletilmiş, oluşturulan meclislerin çalışmaları, nezaretlere düşen iş yükünün azalmasında, hizmetin daha sistemli yürütülmesinde etkili olmuştur. Nazırların uzun süre görevlerinde kalamamaları yanında bilgili, yetişmiş eleman ve sermaye yokluğu sebebiyle yönetimde istenilen başarıyı sağlayamamıştır.<sup>32</sup>

Ticaret Nezareti çatısı altında çalışmalar sürdürülmekte iken kaynak ve teknik eleman yetersizliği gibi sebeplerle istenilen sonuçlara ulaşamadığından meclis zamanla önemini yitirmiştir.<sup>33</sup> Ticaret Nezareti'nin 1841 yılında lağvı ile Umur-ı Nafia Meclisi de kaldırılmıştır. Atılan bu adımlar Osmanlı Devleti'nin ülkenin kalkınması konusunda çağın gereklerini yerine getirmeye çalıştığını göstermektedir. Nafia Nezareti'nin teşkilat yapısı içerisinde yer alan bu meclis, 1848 yılında nezaretin kurulması ile bu nezarete bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmüştür.

### 1.1.2. İmar Meclislerinin Oluşturulması

Bayındırlık alanındaki bu girişimlerle birlikte ülkenin imarı için İmar Meclisleri oluşturulmuştur. İmar Meclisleri, Meclis-i Valâ'ya bağlı olarak çalışmaktaydılar. Tanzimat Fermanı'nın taşrada uygulanışı sırasında bir takım sıkıntıların meydana geldiği göz ardı edilemez. Merkezi hükümetin bölgesel ihtiyaçlar ve sorunlar hakkında yeterli bilgi edinebilmesi ve Tanzimat'ın uygulanışında karşılaşılan

---

*Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 54, S. 3, Ankara 2005, s. 345; Metin Heper, *Bürokratik Yönetim Geleneği: Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyetinde Gelişme ve Niteliği*, Ankara 1974, s. 57-59.

<sup>30</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 128, 139 ve 141; Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, s. 46-63; Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Divan-ı Hümayun'dan Meclis-i Meb'usan'a Osmanlı İmparatorluğu'nda Yasama", *Osmanlı*, C. VI, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 20-21.

<sup>31</sup> Eryılmaz, *age*, s. 160.

<sup>32</sup> Musa Çadircı, *Tanzimat Sürecinde-Türkiye-Ülke Yönetimi*, (Der. Tülay Ercoşkun), Ankara 2007, s. 179.

<sup>33</sup> Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, s. 39.



güçlüklerin tespiti için, Meclis-i Valâ aracılığı ile taşraya müfettişler gönderilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>34</sup>

Uygulamaya 1840 yılında Anadolu ve Rumeli'ye müfettişler gönderilerek başlanmıştır. Devlet, müfettişlerin gönderilmesiyle Tanzimat'ın uygulanışı hakkında yerinde bilgi edinmeyi ve karşılaşılan problemlerle ilgili olarak çözüm önerileri üretilmesini amaçlamaktaydı. Bu çalışmalar dışında hükümet, reformların başarıya ulaşabilmesi için Tanzimat'ın uygulandığı bölgelerdeki sorunları daha iyi anlayabilmek amacıyla her eyaletten Müslüman ve gayr-i müslim iki temsilciyi İstanbul'a çağırmıştır.<sup>35</sup> Temsilcilerden bölgelerinde karşılaştıkları sorunlar hakkında yazılı bir rapor hazırlamaları istenmiştir. Temsilcilerin sundukları layihalar Meclis-i Valâ'da incelenerek karşılaşılan belli başlı sorunlar tespit edilmiştir. Bu dönemde şikâyetlerin yoğunlaştığı en önemli konu vergilerdi. Vergilerin azaltılması, hasat zamanında toplanması bu konudaki şikâyetlerin temelini oluşturuyordu. Ulaşımın alakalı konular vergilerden sonraki tespit edilen sorunlar arasında yer alıyordu. Nehirlerin ıslah edilmesi, köprülerin tamir ve yapımı, yeni yolların inşa edilmesi gibi ülkenin imarını ilgilendiren konular, bu anlamda halkın temel istekleri arasında yer alıyordu.<sup>36</sup> Örneğin Gelibolu Sancağı İmar Meclisi tarafından Tekfurdağı (Tekirdağ) ve Şarköy kazalarındaki iskele ve mevcut yolların tamiri gibi işler için 248 kese<sup>37</sup> akçe gerektiği Meclis-i Valâ'ya iletilmiş; meclis, istenen miktarı geçmemek üzere hazineden ödenmesini kararlaştırmıştır.<sup>38</sup>

Bu çalışmalardan sonra 17 Mayıs 1845'te Meclis-i Valâ'da, hükümet temsilcilerinden oluşan bir toplantı yapılmıştır. Toplantıda vilayetlerden gelen temsilciler huzurunda, İmar Meclislerinin kurulduğu belirtilmiş, bu meclislerin yapılacak işleri belirleyerek İstanbul'a bildirmeleri istenmiştir. Bundan başka bu

<sup>34</sup> Ahmed Lûtfî Efendi, *Vak'anüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, 6-7-8, C. VIII, (Çev. Yücel Demirel), İstanbul 1999, s. 1888; Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Türkiye'de Yönetim (1839-1856)", *Bellekten*, C. LII, Ağustos 1988, Ankara, s. 621.

<sup>35</sup> Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri", *OTAM*, S. 3, Ankara 1992, s. 325-326.

<sup>36</sup> Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri", s. 323-326; İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Mustafa Celaleddin Bey'in "Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mukaleme" Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler", *XI. Türk Tarih Kongresi*, Ankara 1994, s. 1473. Aynı bildiri için ayrıca bkz. İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Mustafa Celaleddin Bey'in "Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mukaleme" Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler", *Cumhuriyetin Harcı*, C. III, İstanbul 2004. Musa Çadırcı, *Tanzimat Dönemi'nde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara 1997, s. 199-202; Eryılmaz, *age*, s. 126-127.

<sup>37</sup> Bir kese 500 kuruş olarak hesap edilmektedir. Mehmed Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, İstanbul 1993, s. 248.

<sup>38</sup> BOA C NF 43/2138, 7 Safer 1262/4 Şubat 1846.

meclislerin görevleri arasında halkın eğitimi ve sağlığı konusunda problemlerin çözümü için gerekli incelemeleri yapmak da yer alıyordu.

İmar Meclisleri gezdikleri bölgelerdeki sorunları rapor halinde Bab-ı Âli'ye göndermişler, Meclis-i Valâ'da bazı sorunların çözülmesine çalışılmıştır. İstanbul'a yakın yerler öncelikli bölgeler arasında yer almıştır. İzmit bölgesi imar işlerinin görülebilmesi için, Meclis-i Valâ başkanlığından ayrılmış (8 Ağustos 1845) olan Süleyman Paşa görevlendirilmiştir. Gelibolu bölgesinde ise Kaptan-ı Derya Mehmet Ali Paşa görevlendirilmiştir. Yol köprü ve limanların yapım projelerinin hazırlanması ve haritalarının çıkarılması amacıyla subay ve askerî mühendisler de atanmıştır. Meclisler, kalkınmayı sağlayacak araçlar olarak daha çok karayollarına ağırlık vermişlerdir. Bu işlerin takibinde önemli rol oynayan Meclis-i Valâ başkanı Süleyman Paşa'nın görevden alınması İmar Meclisleri'nin çalışmalarını sekteye uğrattığından ülkenin imarına yönelik kurulan bu meclisler amacına ulaşamamıştır.<sup>39</sup>

### 1.1.3. Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin Kurulması

Kuruluş amacı, ülkede ticaret, sanayi ve tarımın geliştirilip yaygınlaştırılması için gerekli düzenlemeleri yapmak olarak tanımlanan Ticaret Nezareti 1839 yılında kurulmuş ve 1841 yılında kaldırılmıştır. 1845 yılı Ağustos ayında bakanlık yeniden kurulmuştur.<sup>40</sup> 1846 yılı başlarında kurulan Ziraat Nezareti'nin görevleri Ticaret Nezareti'nin görev alanlarıyla ilgili olması sebebiyle bu iki nezaret aynı yıl içerisinde Ticaret ve Ziraat Nezareti adıyla birleştirilmiştir.<sup>41</sup> Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin yapacağı işler kapsamına bayındırlık konuları da dâhil edilmiştir.

Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin birleştirilmesinden sonra hazırlanan tezkirede yeni nezaretin görev ve sorumlulukları belirtilmiştir. Buna göre yeni nezaret, ticaret, ziraat ve sanayi yanında bayındırlık işlerinden de sorumlu idi. Nezaretin görevleri köprü ve kaldırımların tamir ve tanzimi, madenlerin korunması, mühendis ve memurlara maaş bağlanması, köprü, kaldırım, maden gibi fen konularına dair

<sup>39</sup> Ahmed Lûtfî Efendi, *Vak'anüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, s. 1190; Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri", s. 327-329; Tayyip Gökbilgin, "Tanzimat Hareketinin Osmanlı Müesseselerine ve Teşkilâtına Etkileri", *Belleten*, C. XXXI, S. 121-124, Ankara 1967, s. 103-104; İlhan Tekeli-Selim İlkin, agb, s. 1473; Ali Akyıldız, "Osmanlı Merkez ve Taşra Teşkilâtlarının Yeniden Yapılanma Süreci, (1836-1856)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 3, İstanbul 2000, s. 87; Musa Çadırcı, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 2, İstanbul 1985, s. 219-220.

<sup>40</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 128-135.

<sup>41</sup> *Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış*, İstanbul 1938, s. 89-90; İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mukaleme" Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler", s. 1473-1474.

okulların idaresi, yol ve köprülerin inşası için gerekli araç-gerecin temini, yolların düzenlenip genişletilmesi, liman ve nehirlerin temizlenmesi ve kamu yararına tesis edilecek binaların inşa ve tamiri için hazırlanan kanunların uygulanması olarak gösterilebilir.<sup>42</sup> Daha sonra Nafia Nezareti'ne hasredilen görevlerin tamamı Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne verilmiştir. Ziraat Meclisi bu nezarete bağlı olup danışma kurulu niteliğinde idi.

Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin varlığı 1849 yılında Nafia Nezareti ile birleştirilinceye kadar devam etmiştir.

#### **1.1.4. Nafia Hazinesinin Kurulması ve Bu Hazineden Yapılan Harcamalar**

1843 yılından itibaren çiftçilere yaklaşık 12,5 milyon kuruş civarında kredi dağıtılmıştır. Bu kredilerden tahsil edilecek paralarla oluşturulan fon nafia sermayesi adıyla bütçeye ilave edilmiştir. Fonun yol ve köprülerin onarımında, halkın kredi taleplerinde kullanılması kararlaştırılmıştır.<sup>43</sup> Fonun kurulmasına yönelik adım, 1845 yılında atılmıştır. Meclis-i Valâ Reisi Rifat Paşa ve Maliye Nazırı Nafiz Paşa'nın girişimleri ile nafia giderlerine harcanmak üzere Meclis-i Valâ'ya bağlı Nafia Hazinesi oluşturulmuştur. Hazinesin sermayesi 20.000 kûsur kese idi.<sup>44</sup> Hazineye ait sermayenin zaman içerisinde artırılması öngörülmüştür. Nafia Hazinesi'ne ayrılan paranın harcama kalemlerine dair bir nizamname hazırlanmıştır. Hazine işlerinin takibi için Meclis-i Valâ üyelerinden Necip Paşazade Ahmed Bey Kasım 1847 tarihinde Hazine-i Nafia Müdürlüğü'ne tayin edilmiştir. Ahmed Beye ileride artırılmak kaydıyla 10.000 kuruş maaş bağlanmıştır.<sup>45</sup> Bu hazinenin tanziminde gelir gider kalemlerinin uygulanabilmesi için maliye hazinesi örnek alınmıştır.<sup>46</sup> Devlet bu hazineye ait paranın miktarının artırılması çarelerini aramıştır. Bu amaçla hazinenin

<sup>42</sup> Coşkun Çakır, "Tanzimat Döneminde Ticaret Alanında Yapılan Bir Kurumsal Düzenleme Örneği Olarak Ticaret Nezareti", *İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 50, S. 1-4, s. 149-150.

<sup>43</sup> Tevfik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, İstanbul 1988, s. 46. Örneğin Teke ve Hamit Sancakları eski metropolidi Yerasimo'nun oğlu Kirgako'daki Nafia Hazinesi'nin alacağı olan 6.325 kuruşun tahsili için irade buyrulmuş, Yerasimo'nun bulunması için Teke muhassılına emir gönderilmiş ise de buradan gelen cevapta kendisinin bulunamadığı ifade olunmuştur. BOA BEO A MKT 143/4, 5 Ramazan 1264/5 Ağustos 1848.

<sup>44</sup> İ MSM 23/602, 18 Cemaziyelahir 1262/13 Haziran 1846. Bir kesenin 500 kuruş olarak hesap edileceği düşünülürse bu hazine için ayrılan fon 10.000.000 kuruş civarındaydı. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, s. 248.

<sup>45</sup> BOA İ MSM 23/605, 27 Zilhicce 1263/6 Aralık 1847; Ahmed Lütü Efendi, *Tarih*, C. VI-VIII (Çev. Yücel Demirel), Ankara 2000, s. 1210-1211; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 140-141; Tevfik Güran, *Tanzimat Döneminde Osmanlı Maliyesi: Bütçeler ve Hazine Hesapları (1841-1861)*, Ankara, 1989, s. 35.

<sup>46</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 141.

parasının sadece kendisine ait işlerde kullanılması, imar faaliyetleri dışında hiçbir yere harcama yapılmaması kararı alınmıştır.<sup>47</sup>

Nafia masrafları tertibi 1847-1848 malî yılından itibaren genel bütçede yer almaya başlamıştır.<sup>48</sup> Bu dönemde Nafia Hazinesi'nin işleri yoğunlaştığından gelirin de artırılması yoluna gidilmiştir. Bu amaçla hazineye 1846 yılında 12.000 kese gelir tahsis edilmiştir.<sup>49</sup> Köprü tamirleri için ilaveten 2.500 kese tahsisat ayrılarak nafia masrafları tertibinin yıllık geliri toplam 14.500 keseye yükseltilmiştir.<sup>50</sup> Başlangıçta Nafia Hazinesi'ne bu paranın ayrılacağı ifade olunmuşsa da miktarın 12.000 keseye düşürüldüğü belgelerden anlaşılmaktadır.<sup>51</sup>

Nafia Hazinesi'nin kurulması, yolların yapılmasında önemli bir adım olmuştur. Burada toplanan paranın yol başta olmak üzere diğer imar faaliyetlerine ayrılması Sultan Abdülmecid'in (ö. 1861) isteği ile olmuştur. Yolların düzenlenmesi anlamında İstanbul-Edirne yolunun yarım şose olarak inşası için yıllık 7.000 kese akçenin (yaklaşık 3.500.000 kuruş) Nafia Hazinesi'nden tahsisine karar verilmiştir. Bu dönemde şose yol yapımına yeterli derecede eğitilmiş mühendisler bulunmaması önemli bir sorundur. Bunun için Avrupa'dan mühendis getirilmesi uygun bulunmuştur. Avusturya'dan bir mühendis getirilmesi ve maaşının Nafia Hazinesi'nden ödenmesi Meclis-i Valâ'da görüşülerek karara bağlanmıştır. Avusturya'da bulunan İtalyan Geovanni, Avusturya sefirinin önerisi ile İstanbul'a çağırılmıştır.<sup>52</sup> Mühendis için bir adet de tercüman istihdam edilmesi gerekiyordu. Tercümana verilecek olan 2.500 kuruş maaşın Nafia Hazinesi'nden ödenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>53</sup>

Nafia Hazinesi'nden yapılan harcamalar ve tahsis edilen miktar Osmanlı bütçelerinde yer almaktadır.

<sup>47</sup> BOA İ MSM 23/605, 27 Zilhicce 1263/6 Aralık 1847.

<sup>48</sup> Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, s. 46.

<sup>49</sup> BOA İ MSM 23/603, 27 Zilkade 1262/16 Kasım 1846; Aziz Tekdemir, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Nafia Nezareti", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, Ocak 2011, Edirne, s. 127.

<sup>50</sup> BOA İ MSM 23/603, 27 Zilkade 1262/16 Kasım 1846, BOA İ MVL 137/3770, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849, BOA BEO A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, s. 92-95 Bkz. Ek: 14); Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 140.

<sup>51</sup> BOA İ MSM 84/2397, 14 Rebiülahir 1263/1 Nisan 1847.

<sup>52</sup> BOA İ MSM 84/2397, 14 Rebiülahir 1263/1 Nisan 1847; BOA İ MVL 104/2314, 28 Ramazan 1263/9 Eylül 1847.

<sup>53</sup> BOA İ MSM 84/2402, 20 Şevval 1263/1 Ekim 1847.

**Tablo 1: Osmanlı Bütçelerinde Nafia Hazinesi'ne Tahsis Edilen Paranın Yıllara Göre Dağılımı<sup>54</sup>**

Yıl	Miktar (kuruş)
1847-1848	4.000.000
1849-1850	2.500.000
1850-1851	2.500.000
1850-1851	-2.500.000

Nafia Hazinesi'ne önemli bir miktarda para ayrılmış olmasına rağmen 1850-1851 yılında bütçedeki açık sebebiyle Nafia Hazinesi'ne ayrılan paranın bütçeden düşülmesine karar verilmiştir.

**Tablo 2: Osmanlı bütçelerinde Nafia Hazinesi'ne Ödenen Miktarın Yıllara Göre Dağılımı**

Yıl	Miktar (kuruş)
1848-1849	2.518.984
1853-1854	701.490
1854-1855	397.189
1855-1856	661.167
1857-1858	219.411

Nafia Hazinesi'ne 1848-1849 malî yılında 2.518.984 kuruş tahsis edilirken, bu miktar 1857-1858 yılında 219.411 kuruşa kadar gerilemiştir. Nafia ile ilgili çalışmalara istenilen miktarda para ayrılamadığı görülmektedir.

**Tablo 3: Nafia Hazinesi Masraflarına Tahsis Edilen ve Ödenen Miktarların Yıllara Göre Dağılımı**

Yıl	Tahsisat Miktarı (kuruş)	Ödeme Miktarı (kuruş)
1847-1848	1.775.000	764.901
1848-1849	950.000	373.168
1849-1850	2.500.000	1.148.329
1850-1851	-	1.840.179
1851-1852	-	2.151.443
1852-1853	-	1.347.281
1853-1854	-	315.454
1854-1855	-	568.137
TOPLAM	5.225.000	8.508.892

Genel bütçe içerisinde yer alan Nafia Hazinesi'ne 1847-1848 ile 1854-1855 yılları arasında toplam 5.225.000 kuruş tahsis edildiği, bu hazine 8.508.892 kuruş harcandığı görülmektedir. 1850-1855 malî yılları arasında Nafia Hazinesi'ne tahsisat ayrılmamasına rağmen ödeme yapıldığı anlaşılmaktadır. Hazineye ödenen miktarın ise daha çok Kırım Savaşı (1853-1856) öncesinde gerçekleştiği göze çarpmaktadır. XIX. yy'ın ikinci yarısının başlangıcında Kırım Savaşı Osmanlı Devleti'ni ekonomik ve malî açıdan en fazla sarsan olaydır. Savaşlar ve iç karışıklıkların genel bütçeye

<sup>54</sup> Güran, *Tanzimat Döneminde Osmanlı Maliyesi: Bütçeler ve Hazine Hesapları*, s. 43-51.

getirdiği ek yük, hazinenin malî sıkıntılar içerisinde düşmesinin önemli nedenlerinden biridir.<sup>55</sup>

## 1.2. NAFİA NEZARETİ'NİN KURULUŞU ve GEÇİRDİĞİ SÜREÇ

### 1.2.1. Nafia Nezareti'nin Kuruluşu ve Ticaret Nezareti'ne Bağlanması

Nafia Nezareti'nin kurulması öncesinde bayındırlık faaliyetleri merkezde önce Mimarbaşlar ile Umur-ı Nafia Meclisi, ardından Ziraat Meclisi ve Ticaret ve Ziraat Nezareti arasında dağıtılmıştır. Taşrada ise durum daha da karışıktır. Eyalet ve sancaklar yol, köprü gibi altyapı ihtiyaçlarını kendileri yerine getirmekteydiler.<sup>56</sup>

Osmanlı Devleti'nin birçok kuruma dağıttığı bayındırlık işleri, Nafia Nezareti'nin kurulması ile tek bir çatı altında toplanmaya çalışılmıştır. Bayındırlık işlerinin hızlandırılması, sanayi, ticaret ve tarımın gelişmesi için hızlı işleyen bürokratik mekanizmanın kurulması amaçlanmıştır.

Osmanlı Devleti'nde ticaretin geliştirilmesine yönelik bir takım çalışmalar yapılmasına rağmen bunlardan istenilen faydanın elde edilememesinin nedeni ulaşımın geliştirilememiş olmasına bağlanır.<sup>57</sup> İmar faaliyetlerinin yürütülebilmesi için kapsamlı ve organize bir kuruma olan ihtiyaç sebebiyle 1848 yılında Nafia Nezareti kurulmuş, keşif, inşa ve tamir işleri Nafia Nezareti ile Nafia Meclisi'nin sorumluluğuna verilmiştir. Ekim 1848'de İsmail Paşa<sup>58</sup> 30.000 kuruş maaşla ilk Nafia Nazırı olarak atanmış, Paşa'nın nazır olmasından dolayı 12 Ekim 1848 tarihinde bir

<sup>55</sup> Abdüllatif Şener, "Tanzimat ve Meşrutiyet'te İktisadî ve Malî Politikalar", *Osmanlı*, C. III, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 553.

<sup>56</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 140.

<sup>57</sup> Abdurrahman Şeref, *Tarih-i Devlet-i Osmaniye*, C. 1, s. 414-417.

<sup>58</sup> 1807'de Rum asıllı bir ailenin oğlu olarak Sakız'da dünyaya gelmiştir. İzmir'de cerrah Hacı İshak'a köle olarak satılan İsmail Paşa, İshak Paşa'nın yanında cerrah olarak çalışmıştır. Daha sonra saray cerrahları arasına katılmış, Sultan Abdülmecid döneminde Paris'e gönderilmiş, dönüşünde Cerrahane Müdürlüğüne atanmıştır. 1845 yılında hekimbaşılık ile Mekteb-i Tıbbiye Nazırlığına getirilen İsmail Paşa, Ekim 1848'de hekimbaşılıktan alınarak vezirlik rütbesi ile Yanya valiliğine atanmışsa da yola çıkmadan Nafia nazırlığına, beş ay sonra da Şubat 1849'da Ticaret Nazırlığına atanmış ve burada Eylül 1851'e kadar görev yapmıştır. Daha sonra Tıbbiye Nazırlığı, Girit Valiliği, Selanik Valiliği ve Zabtiye Müşirliği'nin ardından Şubat 1873'te ikinci defa Nafia Nazırı olmuştur. Son görevi olarak 1874'te İstanbul Şehreminliğine atanmış, bu görevinde iken rahatsızlanmış ve göreve başladıktan 1 ay sonra emekliye sevk edilmiştir. İsmail Paşa 1880'de vefat etmiştir. Ali Haydar Bayat, *Osmanlı Devleti'nde Hekimbaşılık Kurumu ve Hekimbaşılar*, Ankara 1999, s. 169-171; M. Orhan Bayrak, *İstanbul'da Gömülü Meşhur Adamlar (1453-1978)*, İstanbul 1979, s. 99; M. Bedizel Aydın, "İsmail Paşa", *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. 1, İstanbul 2008, s. 677-678; Bursalı Mehmet Tahir'in eserinde İsmail Paşa'nın ölüm tarihi 1878 olarak kaydedilmiştir. Bkz. Bursalı Mehmet Tahir Bey, *Osmanlı Müellifleri*, C. III, (Haz. İsmail Özen), İstanbul 1975, s. 216.

törenin yapılması kararlaştırılmıştır. Törenden iki hafta sonra memuriyet menşuru düzenlenerek kendisine verilmiştir.<sup>59</sup>

Nezaret çalışmaları için Bab-ı Âli'deki Ticaret Nezareti'nin üst katı tahsis edilmiştir. 1848 yılında Sultan Ahmed Camisi tamir edildiğinden Maarif-i Adliye öğrencileri de burada kalıyordu. Nezaret buraya taşındığından öğrencilerin başka bir yere nakledilmesi kararlaştırılmıştır. Nezaret yazışmaları ile ilgilenmek üzere bir tahrirat müdürlüğü kurulmuş ve Said Bey buranın müdürlüğüne tayin edilmiştir.<sup>60</sup>

Nezaretin kurulması sürecinde Meclis-i Valâ'da komisyon kurularak Nafia Nezareti'nin görev ve sorumluluklarının belirlenmesi için bir nizamname hazırlanmıştır. Nizamnamede ülkede ziraatın gelişmesi için yapılan çalışmaların istenilen sonucu vermediği, ithalat ve ihracat maddelerinin bir düzene konulmasının padişahın isteği olduğu ve bunun için de Nafia Nezareti'nin kurulduğu belirtilmiştir. Nafia Nezareti'nin asıl amacının ülkede tarım, sanayi ve zanaatın geliştirilmesi, yeni fabrikaların kurulması için çareler aranması şeklinde ifade edilmiştir.<sup>61</sup>

Ebniye ve su işlerinin yanında ormanların korunması, İstanbul ve diğer illerde üretilen kumaş vs. gibi ürünlerin ucuz ve kaliteli olarak imalının sağlanması ve İstanbul'un kaldırılmalarının düzenlenmesi işi de Nafia Nezareti'nin görevleri arasında sayılmıştır.<sup>62</sup>

Mevcut ormanların korunması, gereksiz kesimlerin önlenmesi ve yeni orman alanlarının oluşturulması önemli görüldüğünden orman maddesi de Nafia

---

<sup>59</sup> BOA İ DH 180/9881, 12 Zilkade 1264/10 Ekim 1848; BOA İ DH 181/9917, 25 Zilkade 1264/23 Ekim 1848; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s.141; Tekdemir, agm, s. 128. Nafia Nezareti kurulmadan önce 23 Ocak 1848 tarihinde Osmanlı başmühendislerinden Mösyö Pavaril, Turuk ve Miyah Nezareti'nin kurulmasını teklif etmişti. BOA BEO A MKT 108/26, 16 Safer 1264/23 Ocak 1848.

<sup>60</sup> BOA BEO A MKT 156/59, 27 Zilkade 1264/ 20 Ekim 1848 (Nafia Nezareti'nin kurulduğu, Ticaret Nezareti'nin üst katının bu nezarete tahsis edildiği ve burada bulunan Mekteb-i Maarif-i Adliye öğrencilerinin başka bir yere nakledilmelerine dair belge); BOA BEO A MKT MHM 10/24, 26 Safer 1265/21 Ocak 1849(Said Bey'in Nafia Nezareti Tahrirat Müdürlüğü'ne tayin edildiği); BOA BEO AYN d. Nr. 775, s. 171; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 141.

<sup>61</sup> BOA İ MVL 137/3770, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849; BOA BEO A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, s. 92-95; BOA C NF 4/175, 29 Cemaziyelevvel 1265/22 Nisan 1849; BOA BEO A MKT 181/34, 19 Rebiülahir 1265/14 Mart 1849; BOA BEO A MKT 181/35, 19 Rebiülahir 1265/14 Mart 1849; BOA BEO A AMD 15/45, 29 Zilhicce 1265/15 Kasım 1849.Sarkis Karakoç, *Külliyat-ı Kavanin*, (Haz. Mehmet Akif Aydın vd.), C. I, Ankara 2006, s. 228; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 141.

<sup>62</sup> Nafia Nezareti kuruluşundan itibaren ülkenin genelinde imar projeleri hazırlamak ve bunları yürütmekle görevlidir. Nafia Nezareti'nin ilk nizamnamesinde İstanbul'un kaldırılmalarına değinilmiş olsa da bu yıllarda yapılan çalışmalar bize lokal değil genel bir yapı arzettiğini göstermektedir. Nafia Nezareti'nin lokal bir yapı arzettiği ile ilgili iddialar için bkz. Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Ankara 2003, s. 15.

Nezaretî'nin görevleri arasında yer almıştır. Düzenlemelerin Meclis-i Nafia'da ele alındıktan sonra Meclis-i Valâ'ya havale olunması kararlaştırılmıştır. Daha önce orman alanları ile ilgili yapılan düzenlemelerin bulunup nezarete verilmesi, yeni bir nizamname hazırlanması gerekiyorsa Nafia Meclisi'nde ele alındıktan sonra yukarıda belirtildiği gibi Meclis-i Valâ'ya havale edilmesi benimsenmiştir.<sup>63</sup> Nezaret teknik eleman yetersizliğinden dolayı ormanlar üzerine çalışma yapmak üzere Fransa'dan mühendis getirtilmesi yönünde araştırmalar yapmıştır.<sup>64</sup> Mayıs 1866'da Bricogne, Godcaux, Simon ve Chervau'dan oluşan bir grup Fransız orman mühendisi devlet hizmetine alınmış, bunlarla birlikte dört tane de bekçi başı getirilmiştir.<sup>65</sup>

İhtisab Nazırı ve Zaptiye Müşiri vasıtası ile tamir edilen İstanbul kaldırımları<sup>66</sup> masraflarının büyük yekün tuttuğu ve bunun hazineden ödendiği halde fazla zaman geçmeden yapılan kaldırımların bozulduğu görüldüğünden bu durum Meclis-i Valâ'da müzakere edilmiştir. Meclisteki görüşmede kaldırım işinin maaşlı bir memura verilmesi uygun bulunmuştur. Kaldırım memuru ve maiyetindeki kaldırımcılar sokakları gezerek bozuk olan yerleri tamir edeceklerdi. Böylece İstanbul'un kaldırımlarının yapılması işi de Nafia Nezaretî'ne bırakılmıştır. Konu ile ilgili daha başka çalışmaların Nafia Meclisi'nde ele alınarak müzakere edilmesi kararlaştırılmıştır. Yapılacak olan binaların keşif, inşa ve tamir işleri de Nafia Nezaretî'nin sorumluluğuna verilmiştir. Bu işlerin Nafia Hazinesi'nin durumu göz önüne alınarak önem ve âciliyetine göre yapılması uygun bulunmuştur. Bu işlerin yerine getirilebilmesi için önemli miktarda paraya ihtiyaç vardı. Bu yüzden Nafia

---

<sup>63</sup> Ormanların idaresi 1869 yılında Maliye Nezaretî'ne bağlı bir Orman İdaresi'nin teşkiline kadar Nafia Nezaretî'nde kalmıştır. Önce Nafia Meclisi, daha sonra 1857'de ihdas olunan Meclis-i Meabir ormanların korunması ve bunlarla ilgili düzenlemeleri yapmakla yükümlü tutulmuştur. Bkz. Bekir Koç, "1870 Orman Nizamnamesi'nin Osmanlı Ormancılığına Katkısı Üzerine Bazı Notlar", *A.Ü.D.T.C.F Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 24, S. 37, Ankara 2005, s. 235; Özkan Keskin, *Orman ve Ma'âdin Nezâreti'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri*, (Basılmamış Doktora Tezi), İ.Ü.S.B.E., İstanbul 2005, s. 43; Bu tarihe kadar ormanların kullanılış şekli ve ormanlarla ilgili yapılan düzenlemeler için bkz. Bekir Koç, "Osmanlı Devleti'ndeki Orman ve Koruların Tasarruf Yöntemleri ve İdarelerine İlişkin Bir Araştırma", *OTAM*, S. 10, Ankara 1999, s. 139-158; Sezgin Özden, Furkan Ekici, "Orman Mühendisliği Mesleğinin Dünü, Bugünü ve Geleceği" *III. Ulusal Karadeniz Ormancılık Kongresi 20-22 Mayıs 2010*, C. I, s. 17-23.

<sup>64</sup> BOA BEO A MKT MHM 352/52, 15 Zilkade 1282/1 Nisan 1866; BOA T MCM 699/28, 7 Safer 1283/21 Haziran 1866; BOA T TNF MKT 81/21, 2 Muharrem 1284/6 Mayıs 1867.

<sup>65</sup> Keskin, agt, s. 29.

<sup>66</sup> İhtisab Nezaretî'nin kurulması ve görevleri hakkında bkz. Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, C.I, İstanbul 1995, s. 347.



Nazırının görevlerinden biri de hazinenin gelirlerinin artırılmasına yönelik çözüm yolları aramak olmuştur.<sup>67</sup>

Nezaretin görevleri hazırlanan nizamnamede ayrıntılı biçimde belirtilmesine rağmen uygulanmaya fırsat bulunamamıştır. 15 Mart 1849 tarihinde Ticaret Nazırı Süleyman Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığa atanmasıyla Ticaret Nezareti, Nafia Nezareti ile birleştirilmiş ve idaresi de Nafia Nazırı İsmail Paşa'ya verilmiştir. Alınan karar gereğince İsmail Paşa, Nafia Nazırlığından olan 30.000 kuruş maaşını hazineye bırakmış ve Ticaret Nazırlığından kalan 40.000 kuruş, maaş olarak ileride 10.000 kuruş daha artırılmak kaydıyla kendisine tahsis edilmiştir.<sup>68</sup> Nafia Nezareti'ne bağlı olan Nafia Meclisi ve Ebniye-i Hassa Müdüriyeti Ticaret ve Nafia Nezareti'nin idaresine bırakılmıştır. Nafia ve ticarete dair işlerin Ticaret ve Nafia Nezareti adı altında yürütülmesi 1863 yılına kadar devam etmiştir.<sup>69</sup>

Tanzimat yöneticilerinin kalkınmaya dair görüş ve düşüncelerinin yeterince açık olmadığı<sup>70</sup>, Ziraat Nezareti'nin teşkil edilip, Ticaret Nezareti'ne bağlanmasından, bayındırlık işlerinin yürütülmesine yönelik Nafia Nezareti'nin kurulup kısa zamanda Ticaret Nezareti ile birleştirilmesinden anlaşılmaktadır.

## **1.2.2. Nezaretin İlk Kuruluşunda Bağlanan Birimler**

### **1.2.2.1. Meclis-i Ziraat'ın Nafia Meclisi'ne Dönüştürülmesi ve Nezarete Bağlanması**

Ziraat Meclisi 13 Eylül 1838'de Hariciye Nezareti'ne bağlı olarak kurulmuştur. Meclisin adı bir süre sonra Umur-ı Nafia Meclisi olarak değiştirilmiş ve 1839 yılında Ticaret Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>71</sup> 1841 yılında Ticaret Nezareti'nin lağvedilmesi ile Nafia Meclisi eski adıyla Ziraat Meclisi de kaldırılmıştır. Ancak kısa bir süre sonra bu meclisin kurulması tekrar gündeme gelmiştir. Maliye Nezareti'nin isteğiyle ziraat ve ticareti yaygınlaştırıp üretimin artırılması, memleketin imarı, ithalat ve ihracata dair konularda inceleme ve araştırma yapmak üzere Maliye Nezareti'ne bağlı olarak 4

<sup>67</sup> BOA İMVL 137/3770, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849; BOA BEO A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, s. 92-95.

<sup>68</sup> BOA İ DH 189/10576, 19 Rebiülahir 1265/14 Mart 1849; BOA BEO A DVN MHM 7/23, 29 Rebiülahir 1265/24 Mart 1849; BOA BEO A MKT 194/71, 8 Cemaziyelahir 1265/1 Mayıs 1849; BOA BEO A MKT MHM 12/56, 22 Cemaziyelahir 1265/15 Mayıs 1849; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 143.

<sup>69</sup> Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, İstanbul 1308, s. 831.

<sup>70</sup> Abdullah Martal, "Osmanlı Sanayileşme Çabaları (XIX. Yüzyıl)", *Osmanlı*, C. III, Yeni Türkiye Yay. Ankara 1999, s. 279.

<sup>71</sup> Abdurrahman Şeref, *Tarih-i Devlet-i Osmaniye*, C. 1, s. 414-417; Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, s. 38-39; Mehmet Ali Yıldırım, "Osmanlı'da İlk Çağdaş Zirai Eğitim Kurumu: Ziraat Mektebi (1847-1851)", *OTAM*, S. 23, Bahar 2008, s. 224.

Şubat 1843 tarihinde Ziraat Meclisi yeniden kurulmuştur. Başkanlığına İzmit kaymakamı Mustafa Efendi getirilmiştir. Meclise 7 üye, biri başkâtip olmak üzere 3 kâtip ve bir tercüman tayin edilmiştir. Meclis haftada iki gün toplanmakla birlikte olağanüstü olarak da bir araya gelebilecekti.<sup>72</sup> Meclis, 8 Kasım 1845 tarihinde ele aldığı konuların ilişkisi sebebiyle Maliye Nezareti'nden alınarak Ticaret Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>73</sup> Kısa süre sonra 16 Ocak 1846 tarihinde Ziraat Nezareti'nin kurulması ile bu nezaretin içinde yer almıştır. Ziraat Nezareti'nin kısa ömrü sebebiyle Ziraat Meclisi 22 Nisan 1846 tarihinde yeniden Ticaret Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>74</sup> Meclisin temel görevleri, zirai üretimin artırılması, dış ticaret dengesinin sağlanması, halkın gelir ve refah seviyesinin yükseltilmesi konularında araştırmalar yaparak önerilerde bulunmaktı. Devletin iktisadi konularla ilgili en yüksek danışma organı olarak düşünülen bu kuruluş, Tanzimat döneminin ekonomi politikalarının hazırlayıcısı olmuştur.<sup>75</sup>

1848 yılında Nafia Nezareti'nin kurulmasından sonra nezaret bünyesinde ele alınacak konuların ayrıntılı biçimde incelenip geliştirilmesine katkıda bulunmak amacıyla bir meclisin kurulmasına karar verilmiş böylece Ticaret Nezareti bünyesinde bulunan Ziraat Meclisi Nafia Nezareti'ne nakledilmiştir. Zira yeni bir meclis oluşturulması yeni tecrübeli üyeler ve yeni masraf demektir. Bu yüzden mevcut üyelerin bu yeni nezaretin çatısı altında çalışmalarını devam ettirmeleri daha münasip görülmüştür. Bu meclis, Nafia Nezareti bünyesine alındığından, adı Nafia Meclisi olarak değiştirilmiştir. Ancak Nafia Meclisi'nin yapacağı çalışmaların tek başına yeterli olamayacağı düşünüldüğünden meclis üyelerinin kazalara tayin edilen müdürler ile görüşerek arazi ve halkın durumu hakkında bilgi edinmesi tavsiye edilmiştir. Böylece halkın yeni yöntemler hakkında bilgilendirilerek tarım, sanayi ve zanaatın geliştirilmesi amaçlanmıştır.<sup>76</sup>

<sup>72</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 282-285; Tefik Güran, "Tanzimat Döneminde Tarım Politikası", *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, Halil İnalçık-Mehmet Seyitdanlıoğlu, Ankara 2006, s. 481; Tefik Güran, "Tarım Politikası (1839-1913)", *Osmanlı*, C. III, Ed. Güler Eren, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 305.

<sup>73</sup> BOA İ MSM 23/600, 7 Zilkade 1261/7 Kasım 1845.

<sup>74</sup> Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 282-285; Tefik Güran, "Tanzimat Döneminde Tarım Politikası", s. 481.

<sup>75</sup> Tefik Güran, "Zirai Politika ve Ziraatte Gelişmeler 1839-1876", *150. Yılında Tanzimat*, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 1992, s. 218-219; Erdoğan Öner, *Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Döneminde Malî İdare*, Ankara 2001, s. 244-245.

<sup>76</sup> BOA BEO A MKT 156/59, 27 Zilkade 1264/25 Ekim 1848; BOA İ MVL 137/3770, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849; BOA BEO A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, s. 92-95.

### 1.2.2.2. Ebniye İdaresinin Nafia Nezareti'ne Bağlanması

XV. ile XIX. yüzyıllar arasında Osmanlı Devleti'nde padişah veya saray mensupları tarafından yaptırılan binalar ve her türlü inşaat ve tamiratın projelendirilmesi, keşif bedellerinin tespiti ve bu inşaatların yürütülmesi Hassa Mimarlar Ocağı<sup>77</sup> ile bu ocağa bağlı mimarlar tarafından yapılıyordu. Bu işler Hassa Mimarlar Ocağı'ndan başka Şehreminininde görev alanının içinde yer alıyordu.<sup>78</sup>

II. Mahmud 1831 yılında devlet teşkilatını düzenlerken Şehreminliği<sup>79</sup> Mimarbaşılık ile birleştirmiştir. Ayrıca bu birleşme ile imar ve inşa faaliyetlerinin daha düzenli yürütülmesi için 4 Kasım 1831 tarihinde Ebniye-i Hassa Müdüriyeti kurulmuştur. Bu müdüriyet bazı imar çalışmalarında rolü olmasına rağmen, bütün ülkeyi içine alan imar faaliyetlerinin yürütülebilmesi için daha büyük ve kapsamlı bir kuruma ihtiyaç vardı. İnşası ve tamiri yapılan binaların keşfinin yapılmasını, kontrolünün takibini yürütecek sistemli bir kurum olmadığından çoğu zaman işlemler yarım kalıyor ve takibi zorlaşıyordu.<sup>80</sup>

İmar faaliyetlerinin sistemli bir şekilde yürütülebilmesi için kapsamlı ve organize bir kuruma olan ihtiyaç sebebiyle 1848 yılında Nafia Nezareti kurulmuştur. Binaların keşif, inşa ve tamir işleri Nafia Nezareti ile Nafia Meclisi'nin sorumluluğuna verilmiştir. Nezaretin kurulması ile Ebniye müdürü, mimarları ve memurları Nafia Nezareti idaresinde olacağından Ebniye-i Hassa Müdüriyeti, Ebniye Muavinliğine dönüştürülerek nezarete bağlanmıştır. Vakıflara ait binaların keşif ve

<sup>77</sup> Bu dönemde Mimarbaşının görevi bir nevi Nafia Nazırlığına denk düşüyordu. Hassa Mimarlar Ocağı ve bu ocağa çalışan mimarların faaliyetleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Şerafettin Turan, "Osmanlı Teşkilâtında Hassa Mimarları", s. 157-202; A. Şevki Duymaz, *II. Abdülhamid Dönemi İmar Faaliyetleri (Türkiye Örnekleri)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi SBE, Isparta 2003; Abdulkadir Dünder, "XVI. Yüzyıl Bazı Osmanlı Mimarları", *A.Ü.İ.F.D.*, C. 43, 2002, S. 1, s. 231-262; Erhan Afyoncu, "XVI. Yüzyılda Hassa Mimarları", *Prof.Dr. İsmail Aka Armağanı*, İzmir 1999, s. 207-216; Fatma Afyoncu, *XVII. Yüzyılda Hassa Mimarları Ocağı*, Ankara 2001; Selman Can, *Osmanlı Mimarlık Teşkilatının XIX. Yüzyıldaki Değişim Süreci ve Eserleri İle Mimar Seyyid Abdülhalim Efendi*, (Basılmamış Doktora Tezi), I.Ü.S.B.E., İstanbul 2002; Fatma Afyoncu, "XVII. Yüzyılda Hassa Mimarları Ocağı", *Türkler*, C. 12, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 103-110.

<sup>78</sup> Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, C. II, s. 927-933; Abdurrahman Vefik Sayın, *Tekâlif Kavaidi (Osmanlı Vergi Sistemi)*, Ankara 1999, s. 171.

<sup>79</sup> Şehreminliği ve şehreminler hakkında detaylı bilgi için bkz. Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri (Büyükşehir Belediye Başkanları) 1855-1928*, (Haz. Ahmed Nezih Galitekin), İstanbul 2007.

<sup>80</sup> Şerafettin Turan, "Osmanlı Teşkilâtında Hassa Mimarları", s. 157-202; İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, Ankara 2006, s. 364.

diğer işleri de Nafia Nezareti'nin sorumluluğuna bırakılmıştır.<sup>81</sup> Ebniye Müdüriyeti'ne bağlı olan Ebniye Meclisi de nezaret bünyesine aktarılmış ve nezaretin kuruluş teşkilatına dair nizamname hazırlanmıştır. Nizamnameye göre merkez ve taşrada inşa olunacak binaların durumu öncelikle Bab-ı Âli'den Nafia Nezareti'ne havale edildikten sonra nezaret de ebniye meclisine bilgi verecek, meclisce görevlendirilecek usta ve kalfalar tarafından keşfi yapılacaktır. Keşif evrakları Nafia Meclisi'ne gönderildikten sonra nazırın kararı ve sadrazamın oluru alındıktan sonra nezarete bilgi verilecektir. Keşif sırasında dikkat edilmesi gereken önemli hususlar arasında, kullanılan malzemenin yeterli olup olmadığı ve değerinin üstünde fiyat verilip verilmediği sayılabilir. Bu durum, devlet ve millet menfaatlerinin titizlikle korunduğunu göstermektedir. Bu konuda tamir işlemleri için de aynı yol izlenecektir. Bunların yanında binanın yapımında dikkat edilmesi gereken diğer bir husus uygun mevsimin tespit edilip buna göre hareket edilmesi idi. Devlet binaları yapımında öncelikle Nafia Nezareti'ne bilgi verilecek, nezaretin ancak inşaat izni alındıktan sonra inşaata başlanabilecektir.<sup>82</sup>

Ana yollar üzerindeki köprülerin tamir masrafı Nafia Hazinesi'nden karşılanacaktır. Bağlantı yolları üzerinde olan köprülerin tamir masrafları ise vakıflarca ya da hayırsever kişiler aracılığı ile karşılanması öngörülürdü. Bunların dışındaki durumlarda bu köprülerin masrafları da taşra meclislerinin bilgilendirmesi doğrultusunda Nafia Hazinesi'nce üstlenilecektir. Taşra meclisleri tarafından tamirine karar verilen köprüler için öncelikle nezarete başvurulacak, Ebniye ve Nafia Meclislerinde konu görüşüldükten sonra karar mazbatası padişahın onayına sunulacaktır. Keşif memurlarının kanuna aykırı hareketlerinin Ebniye ve Nafia Meclisleri'nin çözüm yolları araması gerektiği nizamnamede belirtilmiştir. İnşaat işlerinde yeteri oranda mimar ve kalfa bulunamadığından zaman zaman gayr-i müslimlere müracaat ediliyordu. Bu eksikliğin giderilmesi için bilgili eleman yetiştirilmesi işi nezaretin sorumluluğuna verilmiştir.<sup>83</sup>

<sup>81</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 142; BOA MVL 66/23, 16.Cemaziyelahir 1265.

<sup>82</sup> BOA İMVL 137/3770, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849; BOA BEO A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, s. 92-95.

<sup>83</sup> BOA BEO A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, s. 92-95; BOA İ MVL 137/3770, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 143; Sarkis Karakoç, *age*, C. I, s. 226. Her ne kadar Ebniye İdaresi'ne sivil mimarlar yetiştirilmesi için okul açma görevi verilmiş ve bu yönde çalışmalar yapılmış ise de bu çabalar başarıya ulaşamamıştır. Bkz. A.

Nafia ve Ebniye Meclisleri, halkın yararına olan bu gibi konulara dair layihalar hazırlayıp Bab-ı Âli'ye takdim etmek yetkisine sahipti. Bu anlamda 10 Ocak 1849 tarihinde Ebniye Nizamnamesi hazırlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu nizamname 1863 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti ile birleşmesinden sonra Ebniye İdaresi de bu nezarete bağlanmıştır. 4 Şubat 1851 tarihinde Ebniye Meclisi'ndeki yolsuzluklar nedeniyle kurumun bir düzene kavuşturulması için bir komisyon oluşturulmuştur.<sup>84</sup> Ebniye İdaresi, 1863 yılında çeşitli dairelere ayrılarak yeniden Nafia Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>85</sup> 1865 yılında ise belediye teşkilatında yapılan düzenleme ile Ebniye İdaresi Şehremaneti'ne bırakılmıştır.<sup>86</sup>

Hassa Mimarlar Ocağı'nın kapatılması ve Ebniye İdaresi'nin Nafia Nezareti'ne bağlanması ile devam eden süreç, inşaat ve tamiratların belirli bir düzen içerisinde sürdürülmesini, inşaat hizmetlerinin tek elde toplanmasını sağlamıştır. Böylece inşaat hizmetlerinde belirli ayrımlara gidilerek yol, köprü, liman inşası Nafia Nezareti'nin sorumluluğuna devredilmiştir. İstanbul'da bina işleri Şehremaneti'nde kalmış, taşrada ise vilayetler kamu binaları, şehiriçi ulaşım ve düzenden sorumlu tutulmuşlardır.<sup>87</sup>

### 1.2.2.3. Su Nezareti Meclisi'nin Nafia Nezareti'ne Bağlanması

Daha önceleri bendlerin tamir ve inşası bazı vergilerden muafiyeti koşuluyla kaza ve köy halkına devredilmiştir. Ancak su yollarının<sup>88</sup> önemi sebebiyle Kanuni döneminde bir Suyolu Nazırlığı kurulmuştur.<sup>89</sup> Su yollarının kaza ve köy halkının bakımına tahsisi ayrıcalığına Tanzimatla birlikte son verilip, inşa ve tamir işlerinin gideri Evkaf-ı Hümayûn Hazinesi'nden karşılanmak üzere işçilere verilmiştir. Fakat zamanla su yolları ve bendlerinin temizlenmesi işi aksayınca İstanbul'da su sıkıntısı yaşanmaya başlanmıştır. Ayrıca şebekeye lağımların karışması sebebiyle halkın sağlığının da tehlike altına gireceği endişesinden dolayı İstanbul'un bu işinin, daha düzenli bir şekilde yapılabilmesi için Nafia Nezareti'ne aktarılmasına karar

---

Sinan Güler, "18. ve 19. Yüzyıllarda Osmanlı Mimarının Toplumsal Konumu", *Papers of VIIIth International Congress on the Economic and Social History of Turkey*, Morrisville, 2006, s. 63.

<sup>84</sup> BOA BEO A AMD 29/90, 2 Rebiülahir 1267/4 Şubat 1851.

<sup>85</sup> BOA İMMS 27/1172, 5 Muharrem 1280/22 Haziran 1863.

<sup>86</sup> BO T NF MKT 81/30, 11 Safer 1285/3 Haziran 1868; Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, C. II, s. 963-967.

<sup>87</sup> Oya Şenyurt, *Osmanlı Mimarlık Örgütlenmesinde Değişim ve Dönüşüm*, İstanbul 2011, s. 37-47.

<sup>88</sup> İstanbul'daki su yapıları hakkında bilgi edinmek için bkz. Kâzım Çeçen, *İstanbul'da Osmanlı Devrindeki Su Tesisleri*, İstanbul 1984.

<sup>89</sup> Abdullah Martal, "XVI. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Su-Yolculuk", *Belleten*, C. LII, S. 205, 1988, s. 1585-1639.

verilmiştir. Böylece Su Nezareti ve Su Meclisi'nin Nafia Nezareti idaresi altına verilmesi uygun bulunmuştur.<sup>90</sup> İstanbul'daki su yollarının çoğu vakıflar dâhilinde olduğundan Su Nazırının maaşı ve su yollarının tamiri Evkaf-ı Hümayûn Hazinesi'nden karşılanıyordu. Bir süre sonra Su Nezareti'nin Nafia Nezareti'ne bağlılığına gerek olmadığı düşüncesi ile sonradan Evkaf-ı Hümayûn Hazinesi'ne nakledilmesine karar verilmiştir.<sup>91</sup>

### **1.2.3. Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'nden Ayrılması ve Yeniden Birleşmesi (1863-1871)**

Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti altında idaresi 1849 yılından 1863 yılına kadar devam etmiştir. Bu süre zarfında Osmanlı Devleti'nin bayındırlık işlerinin nasıl yürütülmesi gerektiği ile ilgili olarak bazı çalışmalar da yapılmıştır. Örneğin 1856 yılında Mösyö Buhgaran(?) tarafından hazırlanan layihada Fransa'daki Umur-ı Nafia Dairesi'nin kuruluş ve işleyişi ve bu dairenin Osmanlı'da ne suretle olabileceğine dair bilgiler yer alır. Fransa umur-ı nafia dairesi, ziraat, ticaret ve umur-ı nafia nezaretine bağlıydı. Bu dairenin idare heyeti bir müdürün sorumluluğu altında mühendislerden oluşmaktaydı. Bu merkez idare birbirleri ile irtibatlı 3 kaleme ayrılmıştı. Dairelerden birincisi tarik, ikincisi demiryolları ve sonuncusu da nehir ve deniz ulaşımı ile ilgili idi. Bu dairelerde kalem memurları ve mümeyyizler bulunmakta idi. Bunların âmiri konumunda olan başmüdür tarafından herhangi bir konu onaylanmadan nazır veya hükümdarın önüne getirilemiyordu. Nafia dairesi bünyesinde bir meclis bulunmaktaydı. Bu meclis, umur-ı nafia dairesinin en önemli mercii olup, bu mecliste birinci sınıftan 8 baş muayeneci bulunmaktadır. Bu 8 kişiden 4'ü değişmeli bir şekilde 6 ay mecliste bulunup, kalan 6 ayda da ülkeyi dolaşıyordu. Baş muayenecilerden başka ikinci sınıf muayenecilerden oluşan 16 kişi de bu mecliste görev alıyordu. Mecliste bayındırlığa ait 3 saha (tarik, demiryolları ve nehir ve deniz ulaşımı) bulunuyordu. Her 3 grubun uzmanları kendine ait işler için görüş bildiriyorlardı.<sup>92</sup> Bu layiha Fransa'da nafia dairesinin nasıl şekillendirildiğini ayrıntılı bir biçimde ortaya koymaktadır. Osmanlı Devleti bayındırlık faaliyetlerinin işleyişi konusunda Fransa'daki uygulamayı örnek almıştır. Nafia Nezareti'nde, Fransa'da olduğu gibi, karayolları, demiryolları, nehir ve göllerin ulaşımına açılmasına dair çeşitli uzmanlık dairelerinin oluşturulmasına yönelik bir uygulama benimsenmiştir. Nafia Meclisi

<sup>90</sup> BOA BEO A DVNSBBUY İLM d., Nr. 3, s. 92-95; BOA İ MVL 137/3770; 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849.

<sup>91</sup> BOA BEO A MKT MVL 147/30, 6 Zilhicce 1278/4 Haziran 1862.

<sup>92</sup> BOA HR TO 423/91, 10 Temmuz 1856.

oluşturularak bayındırlık işleri bu mecliste görüşülüp karara bağlanmıştır. Bu mecliste, alanlarında uzman kişiler yer alıyordu. Nafia Nezareti çalışma alanları ile idarî teşkilatı sistemli bir yapıya kavuşana kadar belli aşamalardan geçmiş, bu süre içerisinde bazı kurumlarla işbirliği yapmış, bayındırlık haricinde de çalışmalarını sürdürmüştür.

Geniş bir coğrafyaya sahip olan Osmanlı Devleti'nde Ticaret ve Nafia Nezaretleri ayrı olması gerekirken bu iki nezaret bir arada idare edilmeye çalışılmıştır. Maarif Nezareti de Ticaret ve Nafia Nezareti ile birleştirilmiş, banka işlemlerinin de nezarete devredilmesiyle Ticaret ve Nafia Nezareti'nin işleri yoğunlaşmıştır. Bu işlerin bir arada yürütülmesi güç olduğundan 13 Haziran 1863 tarihinde Nafia, Maarif ve Banka işleri Ticaret Nezareti'nden ayrılarak İbrahim Edhem Paşa'ya<sup>93</sup> verilmiştir. Paşanın bu görevine karşılık olarak ileride artırılmak şartıyla 30.000 kuruş maaş tahsisi kararlaştırılmıştır.<sup>94</sup> Bu dönüşümle Nafia Nezareti, Nafia, Maarif ve Banka Nezareti adını almıştır. Ticaret ve ziraate dair işler ise Ticaret Nezareti'ne bırakılmıştır. 22 Haziran 1863 tarihinde Maden ve Meabir meclislerinin Ebniye İdaresi ile beraber Nafia Nezareti bünyesinde bulunması uygun bulunmuş, bu iki meclisin birleştirilerek başkanlığına Maarif ve Nafia Nezareti müsteşarı namıyla Derviş Paşa tayin edilmiştir.<sup>95</sup>

<sup>93</sup> İbrahim Edhem Paşa, 1818 yılında Sakız'da doğmuştur. Esir olarak İstanbul'a getirilmiş, Kaptan-ı Derya Hüsrev Paşa tarafından satın alınmış ve eğitilmiştir. Daha sonra Hüsrev Paşa tarafından Paris'e gönderilerek burada eğitim alması sağlanmıştır. Edhem Paşa Paris'te maden eğitimi almış ve dönüşünde miralaylık rütbesi ile memuriyete başlamıştır. 1845 yılında Keban ve Ergani madenleri başmühendisi olduktan sonra, 1856 yılında kendisine vezirlik rütbesi verilerek Hariciye Nezareti'ne tayin olunmuştur. 1859 ile 1861 yılları arası Ticaret, 1863 ile 1865 yılları arasında Nafia, Maarif ve Banka Nazırlığı görevinde bulunmuştur. Bu tarihlerden sonra çeşitli nazırlık ve Şura-yı Devlet azalığında bulunduktan sonra Berlin Sefiri iken Sultan Abdülhamid'in saltanatı döneminde 1877 yılında 50.000 kuruş maaşla Sadarete tayin olunmuştur. Bkz. İbnülemin Mahmud Kemal İnal, *Osmanlı Devrinde Son Sadrazamlar*, C. I, İstanbul 1955, s. 600-612; Mehmed Zeki Pakalın, *Son Sadrazamlar ve Başvekiller*, C. II, İstanbul 1942, s. 403-410; Alaaddin Gövsa, *Meşhur Adamlar*, C. II, İstanbul 1933, s. 437-438; Ahmed Emin Yaman, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Sadr-ı Âzamlık (1876-1922)*, Ankara 1999, s. 14, Melek Dosay, "İbrahim Edhem Paşa" *OTAM*, S. 7, Ankara 1996, s. 113-117; Nazım Tektaş, *Sadrâzamlar*, İstanbul 2002, s. 604-606; *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, "İbrahim Edhem Paşa" Maddesi, s. 620-621. Edhem Paşa'nın Nafia, Maarif ve Banka Nazırlığı'na atanması hakkında bkz. BOA BEO A MKT MHM 268/39, 19 Muharrem 1280/6 Temmuz 1863. Bu karar 6 Temmuz 1863 tarihli Takvim-i Vekayi Gazetesi'nde de yayınlanmıştır. Bkz. *Takvim-i Vekayi*, 19 Muharrem 1280/6 Temmuz 1863, Nr. 703. Edhem Paşa'nın sadarete tayin olunuşu ile ilgili belge için bkz. BOA Y PRK NMH 1/12, 7 Receb 1294/18 Temmuz 1877.

<sup>94</sup> BOA İ DH 508/34600, 25 Zilhicce 1279/13 Haziran 1863 ve BOA BEO A MKT MHM 266/11, 28 Zilhicce 1279/16 Haziran 1863, Aynı belgenin transkript edilmiş hali için bkz. İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 607. Ayrıca bkz. Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 231.

<sup>95</sup> BOA İ MMS 27/1172, 5 Muharrem 1280/22 Haziran 1863, Bu kararın Derviş Paşa'ya bildirilmesi ise 5 Temmuz 1863 tarihinde gerçekleşmiştir. Bkz. BOA BEO A MKT MHM 267/68, 13 Muharrem 1280/30 Haziran 1863 (Bkz. Ek: 2) ve BOA BEO A MKT MHM 268/8, 18 Muharrem 1280/5

İbrahim Edhem Paşa, Nafia Nazırı olarak görevini 1865 yılı ortalarına kadar devam ettirmiştir. Ancak 15 Mart 1865 tarihinde Ticaret Nazırı Safvet Paşa, Paris Sefirliği'ne atandığından Ticaret Nezareti eskiden olduğu gibi Nafia Nezareti ile tekrar birleştirilmiştir. Nafia Nezareti'nin bünyesinde olan Maarif Nezareti ise ayrılarak müstakil Maarif Nezareti haline getirilmiş ve başına da Nevres Paşa nazır olarak tayin edilmiştir.<sup>96</sup>

Nafia Nezareti'nin Ticaret ile birlikte idaresi bir yıl kadar devam etmiştir. Ticaret Nezareti'nin Nafia Nezareti ile birlikte idaresinde güçlük çekildiğinden, Halil Paşa'nın da maden ve nafiaya dair bilgisi sebep gösterilerek 19 Haziran 1866 tarihinde Nafia Nezareti Ticaret Nezareti'nden yeniden ayrılmış ve Halil Paşa'nın idaresine verilmiştir. Ticaret ve Ziraat Nezareti İbrahim Edhem Paşa'nın idaresinde kalırken nafia, maden, meabir ve ebniye işlerinin Nafia Nezareti'nin idaresine verilmesi uygun bulunmuştur. Buradan maden ve ebniye işlerinin de Nafia Nezareti'nde kaldığı anlaşılmaktadır.<sup>97</sup> Fakat aradan 3 gün geçmeden 22 Haziran 1866 tarihinde İbrahim Edhem Paşa Tırhala'da meydana gelen huzursuzluklardan dolayı buraya tayin edilmiştir. Ticaret Nezareti yine Nafia Nezareti ile birleştirilmek suretiyle Halil Paşa'nın idaresine verilmiştir.<sup>98</sup> Ticaret Nezareti Halil Paşa'ya ek görev olarak verildiğinden nezaret maaşı hazineye bırakılmıştır.<sup>99</sup>

Ticaret ve Nafia Nezareti'nin birleştirilip ayrılarak idare edilmeye çalışılması 1872 yılına kadar devam etmiştir. 1866 ile 1872 yılları arasındaki altı yıllık süreçte Nafia Nezareti dört kez Ticaret Nezareti ile birleştirilmiştir.<sup>100</sup>

---

Temmuz 1863; BOA BEO A MKT MHM 268/39, 19 Muharrem 1280/6 Temmuz 1863; *Tasvir-i Efkâr*, S. 106/1, 16 Muharrem 1280/3 Temmuz 1863, s. 27.

<sup>96</sup> BOA İ DH 534/37055, 17 Şevval 1281/15 Mart 1865, BOA A.MKT MHM 327/99, 24 Şevval 1281/22 Mart 1865 (Bkz. Ek: 1); İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 607; *Tasvir-i Efkâr*, S. 282/1, 22 Şevval 1281/20 Mart 1865, s. 37; Safvet Paşa'nın Paris sefaretine atanması hakkında bkz. Abdurrahman Şeref, *Tarih Musahabeleri*, İstanbul 2012, s. 261.

<sup>97</sup> BOA İ DH 550/38285, 5 Safer 1283/19 Haziran 1866; BOA BEO A MKT MHM 358/62, 5 Safer 1283/19 Haziran 1866; Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV. s. 231. Halil Paşa Nafia Nazırı olurken 15.000 kuruş mazuliyet maaşına 15.000 kuruş daha zam yapılmıştır. BOA T 160/40, 14 Cemaziyelevvel 1283/24 Eylül 1866. Son Sadrazamlar adlı eserde Halil Paşa'nın boşta kaldığından ve mazuliyet maaşının az olduğundan dolayı Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'nden ayrılarak kendisine verildiği ifade olunmuştur. Bkz. İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 608.

<sup>98</sup> Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV. s. 231; *Tasvir-i Efkâr*, S. 398/1, 8 Safer 1283/22 Haziran 1866, s. 42 ve İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 608; Kazasker Mehmed Halid, *Sefinetü'l-Vüzera*, (Yay. İsmet Parmaksızoğlu), İstanbul 1952, s. 82.

<sup>99</sup> BOA İ DH 551/38306, 10 Safer 1283/24 Haziran 1866 ve BOA BEO A MKT MHM 359/3, 11 Safer 1283/25 Haziran 1866; BOA T 160/40, 14 Cemaziyelevvel 1283/24 Eylül 1866.

<sup>100</sup> BOA İ DH 578/40239, 22 Rebiülevvel 1285/13 Temmuz 1868, BOA BEO A MKT MHM 430/61, 12 Ramazan 1285/27 Aralık 1868; Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 231, İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 608; BOA ML MSF, Nr. 18303, s. 42-43.



Nezaretin kuruluşundan itibaren bu döneme kadar elde edilen veriler değerlendirildiğinde Nafia Nezareti'nin sık sık diğer nezaretlerle birleşip ayrıldığı göze çarpmaktadır. Bu durum ya bir nazırın görev değişikliği nedeniyle yeni bir nazır atanması yerine alakalı bir nezaretle birleştirilmesinin tercih edilmesi, ya da nezaretin başında bulunan bir nazırın diğer nezaretin görev alanına giren konuda bilgili olması gibi sebepler gösterilerek açıklanabilir. Bunlardan başka kaynaklarda pek söz edilmeyen ekonomik durumun zorluğu da göz ardı edilmemelidir. Örneğin 1871 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti'nin birleştirilmesiyle devlet malî açıdan 30.000 kuruş tasarruf etmiştir. İki nezaret için ayrı ayrı verilen müsteşar, muhasebeci, kâtiplik gibi maaşlar bir nezaret personeline verilmeye başlanmıştır. Ticaret Nezareti Nafia Nezareti'ne bağlandığından Ticaret Nezareti'ndeki müsteşar ve muhasebeciler başka memuriyetlere atanmışlardır.<sup>101</sup> Nafia Nezareti'nin 1848 ile 1872 yılları arasında geçirdiği süreç aşağıdaki tabloda da görülmektedir.

---

<sup>101</sup> BOA ML MSF, Nr. 18303, s. 42-43.

**Tablo 4: 1848-1872 Yılları Arasında Nafia Nezareti'nin Durumu**

Nazırın Adı	Nezarete Geliş Tarihi	Nezaretten Ayrılış Tarihi	Nezaretin Adı
İsmail Paşa	1848	1849	Nafia Nezareti
İsmail Paşa	15 Mart 1849	13 Haziran 1863	Ticaret ve Nafia Nezareti
İbrahim Edhem Paşa	13 Haziran 1863	15 Mart 1865	Nafia, Maarif ve Banka Nezareti
İbrahim Edhem Paşa	15 Mart 1865	19 Haziran 1866	Ticaret ve Nafia Nezareti
İbrahim Halil Paşa	19 Haziran 1866	22 Haziran 1866	Nafia Nezareti (Nafia, Maden, Maabir ve Ebniye İdareleri İle Birlikte)
İbrahim Halil Paşa	22 Haziran 1866		Ticaret ve Nafia Nezareti
Agaton Efendi <sup>102</sup>	6 Mart 1868	Mayıs 1868	Nafia Nezareti (Posta ve Telgraf İle Birlikte)
Davud Paşa	27 Mayıs 1868	11 Temmuz 1868	Nafia Nezareti (Orman, Maden, Posta ve Telgraf İle Birlikte)
Safvet Paşa	11 Temmuz 1868	26 Ağustos 1869	Ticaret ve Nafia Nezareti
Davud Paşa	26 Ağustos 1869	Haziran 1871	Nafia Nezareti (Orman, Maden, Posta ve Telgraf İle Birlikte)
Şirvanizade Rüşdü Paşa <sup>103</sup>	18 Haziran 1871	2 Temmuz 1871	“
İbrahim Edhem Paşa <sup>104</sup>	2 Temmuz 1871	11 Eylül 1871	“
İbrahim Edhem Paşa <sup>105</sup>	11 Eylül 1871	Temmuz 1872	Ticaret ve Nafia Nezareti

Davud Paşa'nın Nafia Nazırlığı döneminde, 2 Şubat 1870 tarihinde Nafia Nezareti'nin teşkilat ve görevlerine dair bir nizamname yayınlanmıştır.<sup>106</sup> Bu

<sup>102</sup> Agaton Efendi uzun yıllar Telgraf ve Posta Müdürlüğü görevini yürüttükten sonra, 6 Mart 1868'de Nafia Nezareti nazırlığına tayin olundu. İlk defa hristiyanlardan Meclis-i Hassa girmeye hak kazanmış, ancak kısa süre sonra Paris'te vefat etmiştir. Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 231; *Takvim-i Vekayi*, Nr. 943, 12 Zilkade 1284/6 Mart 1868; Agaton Efendi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kevork Pamukciyan, *Biyografileriyle Ermeniler*, İstanbul 2003, s. 8-9; Mehmet Ali Yıldırım, "Osmanlı'da İlk Çağdaş Zirai Eğitim Kurumu: Ziraat Mektebi (1847-1851)", OTAM, S. 24, Bahar 2008, s. 230. Agaton Efendi'nin Paris'te bulunduğu sırada sağlığı hakkında Osmanlı Devleti Paris'ten bilgi istemiştir. Bkz. BOA HR SFR 3, 139/3, 17 Nisan 1868 ve BO HR SFR 3, 139/6, 17 Nisan 1868. Agaton Efendi'nin defnedilmesi için masrafların ödenmesine dair karar hakkında bkz. BOA İ HR 232/13688, 6 Rebiülevvel 1285/27 Haziran 1868.

<sup>103</sup> 1828 Amasya doğumlu olan Şirvanizade Rüşdü Paşa medrese eğitimi almıştır. Beyazıt Camii'nde hocalık yaptıktan sonra memuriyet görevine 1853'de Amasya Evkaf Müdürlüğü ile başlamıştır. Rüşdü Paşa, Şam valiliği, Evkaf Nazırlığı, Maliye Nazırlığı, Hazine-i Hassa Nazırlığı, Dâhiliye Nazırlıklarında bulunduktan sonra 18 Haziran 1871 tarihinde Nafia Nazırlığına atanmıştır. Bkz. Pakalın, *Son Sadrazamlar ve Başvekiller*, C. II, s. 3-10; Mehmed Zeki Pakalın, *Tanzimat Maliye Nazırları*, C. II, İstanbul 1939, s. 104-150; Mehmed Zeki Pakalın, *Maliye Teşkilatı Tarihi (1442-1930)*, C. III, Ankara 1978, s. 285-318; Ali Rıza, Mehmed Galib, *Onüçüncü Asr-ı Hicride Osmanlı Devlet Ricalî Ya Da Sonun Başlangıcı*, (Haz. Turan M. Türkmenoğlu), İstanbul 2002, s. 180; Ahmed Saib, *Sultan II. Abdülhamid ve Saltanatının İlk Yılları*, (Haz. Adem Kara), İstanbul 2006, s. 68; İbnülemin Mahmud Kemal İnal-Hüseyin Hüsameddin, *Evkaf-ı Hümayûn Nezâreti'nin Tarihçe-i Teşkilâtı ve Nuzzârın Terâcim-i Ahvâlî*, s. 129-131; Yaman, *age*, s. 14; Tektaş, *age*, s. 591-593. Rüşdü Paşa'nın Nafia Nezareti'ne atanmasına dair belge için bkz. BOA İ DH 634/44079, 29 Şevval 1288/11 Ocak 1872.

<sup>104</sup> Edhem Paşa'nın bu tarihte göreve gelmesine dair belge için bkz. BOA İ DH 635/44133, 15 Rebiülahir 1288/4 Temmuz 1871.

<sup>105</sup> Ticaret ve Nafia Nezareti'nin tekrar birleştirilmesine dair belge için bkz. BOA İ DH 638/44353, 26 Cemaziyelahir 1288/12 Eylül 1871.

nizamname teşkilatın hangi birimlerden ibaret olduğunu belirten beş maddelik birinci bölüm ve bu birimlerin işleyişini ele alan on maddelik ikinci bölümden oluşmaktadır.

Bu nizamnameye göre Nafia Nezareti turuk ve meabir, demiryolu idareleri gibi bayındırlık işleri ile doğrudan alakalı birimlerin yanında maden, posta ve telgraf idarelerini de bünyesinde barındırmaktadır. Daha önce nezaretin görev alanları içerisinde yer alan ziraat ve çiftçiliğin geliştirilmesi, ormanların ıslahı, İstanbul'un kaldırımları ve su sorununa çözüm aranılması gibi konuları içeren maddeler zaman içerisinde başka nezaretlere ya da İstanbul Şehremaneti'ne bırakılmıştır.

Nezaret bünyesinde nazır, müsteşar, kalemleriyle birlikte bir mektupçu, muhasebeci, meabir, maden ve demiryolları işleri için fen muavini namıyla bir başmühendis ve bir de fabrikalar memuru görev alıyordu. Nezarete bağlı Meclis-i Nafia adıyla bir danışma meclisi vardı, başkanlığını müsteşar yürütüyordu. Üyeleri arasında turuk ve meabir, demiryolları, maden, posta ve telgraf müdürleri ile başmühendis ve fabrikalar memuru bulunurdu. Nezaretin idaresinde mühendis ve fen memurları yetiştirmek amacı ile Hendese-i Mülkiye Mektebi 1870 yılında kurulmuştur.

#### **1.2.4. 1872 ile 1886 Yılları Arasında Nafia Nezareti**

11 Eylül 1871 tarihinde Ticaret Nezareti ile birleştirilerek Edhem Paşa'nın idaresine verilen Nafia Nezareti, dokuz ay kadar bu şekilde idare edilmiştir.

17 Haziran 1872 tarihinde Nafia Nezareti'nin işlerinin çokluğu sebebiyle Ticaret Nezareti ile birlikte idaresi zorlaştığından Ticaret ile Nafia Nezareti bir kez daha ayrılmıştır. Nafia Nezareti Edhem Paşa'nın idaresinde kalmış, Ticaret Nezareti de Şura-yı Devlet azasından Mahmud Celaleddin Paşa'nın idaresine verilmiştir.<sup>107</sup> 1872'den 1886 yılına kadar ki 14 yıllık sürede 17 kişi Nafia Nezareti'nin başına getirilmiştir.

Bu süre içerisinde Nafia Nezareti'nin yapısında bazı değişiklikler meydana gelmiştir. Posta İdaresi Nafia Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne bağlanmıştır. 1873 yılında madenlerin idaresi de Maliye Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>108</sup> Nafia dairesindeki

<sup>106</sup> *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, İstanbul 1299, s. 480-483; *Nafia Nezaretinin Suret-i Teşkil ve Vezâifine Dair Nizamname*, (Osmanlıca-Fransızca), Agop Matasyon Basımevi, İstanbul 1870.

<sup>107</sup> BOA İ DH 651/45295 10 Rebiülahir 1289/17 Haziran 1872; BOA BEO A MKT MHM 447/56, 19 Zilhicce 1289/17 Şubat 1873.

<sup>108</sup> Bu tarihlerde Nafia Nezareti eski Darülfünun binasında bulunuyordu. İtalyan Mimar Fosatti tarafından tasarlanan ve 1840'da yapımına başlanan bina, Fazıl Paşa'nın Maliye Nazırlığı sırasında

yeni düzenlemelere rağmen çalışan sayısı yetersiz kalmıştır. Nafia Nezareti'nin artan iş yüküne paralel olarak 1873 yılında "Tahrirat-ı Ecnebiye Kalemi, Muhasebe Kalemi ve bir de Evrak Odası" ihdas olunmuştur. Bu yeni oluşturulan dairelerdeki masrafları karşılamak için yıllık 322.000 kuruş bütçe ayrılmıştır.<sup>109</sup>

Osmanlı Devleti'nde Sened-i İttifak (1808) ile başlayan padişahın yetkilerinin kısıtlanması Tanzimat ve Islahat Fermanları ile devam etmiştir. Tanzimat döneminde yetişen Şinasi, Namık Kemal ve Ziya Paşa gibi aydınlar halkın yönetime katılması taraftarı idiler. 1865 yılında Namık Kemal'in de içinde bulunduğu 6 kişi tarafından gizli olarak Genç Osmanlılar Cemiyeti kurulmuş, ülkede meşruti bir idarenin kurulmasına taraftar olanların sayısı artmaya başlamıştır. Bu değişim sürecinde 30 Mayıs 1876 tarihinde Serasker Hüseyin Avni Paşa'nın önderliğinde bir askerî darbe ile Sultan Abdülaziz tahttan indirilip, Kanun-ı Esasi ilan edilmiştir. I. Meşrutiyet'in ilanı ülkede anayasal düzen ve parlamenter sisteme geçişi sağlamıştır.<sup>110</sup>

Osmanlı Devleti'nde meydana gelen bu siyasî olaylar esnasında Nafia Nezareti değişmelerden etkilenmemiş, 28 Şubat 1876 tarihinde göreve gelen Server Paşa<sup>111</sup>, 17 Temmuz 1877 tarihine kadar nazırlık makamında kalmıştır. Server Paşa, Nafia nazırlığı görevini 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi sebebiyle Hariciye Nazırlığı'na atanmasıyla bırakmıştır. II. Abülhamid'in Meclis-i Mebusan'ı feshetmesiyle Nafia Nezareti'nin teşkilât yapısında bazı değişiklikler meydana gelmiştir.

---

tamamlanmıştı. Bina, Kırım Savaşı sırasında Fransız askerleri için hastahane, Kafkasya'dan göçüp gelenler için sığınak yeri olmuştu. Darülfünun ve Maliye Nezareti olarak da kullanılan bina Maliye Nezareti buradan ayrılınca Evkaf Nezareti'ne verilmişti. 1876 yılında bu binada Evkaf, Nafia, Ticaret ve Maarif Nezaretleri bulunuyordu. Bkz. İhsan Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. I, Eskişehir 1995, s. 82.

<sup>109</sup> BOA T 704/71, 2 Cemaziyelahir 1290/28 Temmuz 1873.

<sup>110</sup> Cezmi Eraslan, Kenan Olgun, *Osmanlı Devleti'nde Meşrutiyet ve Parlamento*, İstanbul 2006, s. 31-35.

<sup>111</sup> Server Paşa, 1821 yılında İstanbul'da doğmuştur. Memuriyete Harbiye Nezareti Kalemi'nde başladı. Girit Valiliği ve İstanbul Şehreminliği görevlerinde bulundu. Bu sırada İstanbul'un imar çalışmalarında bulundu. Darüşşafaka'nın kuruluşu, İstanbul Tramvay Şebekesi'nin yapımında, ana caddelerin açılmasında aktif görev aldı. Mahmud Nedim Paşa'nın sadrazamlığı döneminde Hariciye Nazırlığı'na atandı. Paris Büyükelçiliği yaptıktan sonra 1875 tarihinde Nafia Nazırı oldu. Aynı yıl Şura-yı Devlet Reisliği'ne atandı. Meşrutiyet'in ilanı üzerine Ayan Meclisi üyeliğine, 17 Mart 1877'de bu meclisin başkanlığına atandı. 1877 Temmuzunda Hariciye Nazırlığı'na atandı ise de 1878 Mayıs'ında bu görevden alındı. Server Paşa, 1886'da vefat etmiştir. Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s.77-78. Server Paşa'nın İstanbul Şehreminliği görevi ile ilgili olarak bkz. Osman Nuri Ergin, *İstanbul Şehreminleri*, s. 108-155. Server Paşa Nafia Nazırlığı görevini sürdürürken 21 Ağustos 1875 tarihinde Balkanlarda meydana gelen olaylar sebebiyle Hersek'e tayin olunmuş ve hemen oraya gitmesi istenmiştir. 26 Ağustos'ta da iradesi çıkmıştır. Bkz. BOA Y EE 77/4, 20 Receb 1292/22 Ağustos 1875; BOA İ DÜİT 138/6, 21 Receb 1292/23 Ağustos 1875; BOA İ DH 706/49445, 25 Receb 1292/27 Ağustos 1875. Server Paşa bundan sonra bir kez daha Nafia Nazırı olmuştur. Bkz. BO İ DÜİT 138/17, 3 Safer 1293/29 Şubat 1876.

II. Abdülhamid (1876-1909), Meclis-i Mebusan'ı feshettikten ve yönetimi tamamen devraldıktan sonra bürokratik anlamda bir takım düzenlemeler yapmıştır. II. Abdülhamid, bürokrasiyi siyasetten arındırmaya ve profesyonel bir hale getirerek etkinliğini artırmaya çalışmıştır. 1878 yılında bürokraside reform yaparak bir kamu hizmetleri komisyonu kurmuştur. Bu dönemde ele alınması gereken en önemli bürokratik reform nezaretleri kapsıyordu. II. Abdülhamid nezaretlere gönderdiği yazılarda reforma uygun olarak kendilerini yeniden yapılandırmalarını istemiştir. Nafia Nezareti'nin teşkilâtı da bundan etkilenecek şekilde yeniden şekillenmeye başlamıştır.<sup>112</sup>

14 Eylül 1879 tarihinde nazırlığa getirilen Hasan Fehmi Paşa<sup>113</sup>, 1880 yılında nezareti yeniden yapılandırmıştır. Hasan Fehmi Paşa 7 Ocak 1880 tarihinde başvekkâle sunduğu arz tezkiresinde hazırladığı nizamname hakkında bilgi vermiştir. Arz tezkiresinde Osmanlı Devleti'nde halen icra edilmekte olan ıslahat çabaları gereğince devlet dairelerinin yeniden düzenlenmesinin padişahın emri olduğu, Nafia Nezareti'nin de bu anlamda yeniden teşkilinin 19 Kasım 1879 tarihli irade-i seniyyeden kaynaklandığını ifade etmiştir. Otuzbir maddeden oluşan bir nizamname, hazırlanış sebeplerini ihtiva eden layihası ile birlikte 7 Ocak 1880 tarihinde padişahın

<sup>112</sup> Kemal Karpat, Robert W. Zens, "I. Meşrutiyet Dönemi ve II. Abdülhamid'in Saltanatı (1876-1909)", Çev. Nasuh Uslu, *Türkler*, C. 12, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 883.

<sup>113</sup> Hasan Fehmi Paşa, 1836'da Batum'un Muradiye-i Ülya kasabasında dünyaya geldi. Hacı oğlu Şerif Molla'nın oğludur. Sıbyan mektebini bitirdikten sonra özel hocalardan Arapça ve Farsça öğrendi. İstanbul'a geldi. Fransızca ve Hukuk dersleri aldı. Yabancı dil bilmesi nedeniyle 1858'de Bab-ı Âli Tercüme Odası'na mülazemetle dâhil oldu. Daha sonra Ticaret Mahkemesi Kâtipliği'ne geçti. Oradan Ticaret Mahkemesi Birinci Meclis Başkanlığı'na atandı. Daha sonra 3.000 kuruş maaşla Tophane-i Amire Müşirliği'nde görev almış, Meşrutiyetin ilanından sonra yapılan seçimlerde İstanbul'dan mebus seçilmiştir. 1878'de Meclis-i Mebusan başkanlığına atandı. Meclis-i Mebusan kapatılınca Hazine-i Hassa Nazırlığı'na getirildi. Daha sonra 20.000 kuruş maaşla Nafia Nazırlığı ardından Adliye Nazırlığı yaptı. Nafia Nazırı iken kendisine vezirlik payesi verilmiş ve böylece paşa ünvanını almıştır. Hasan Fehmi Paşa, avukatlık yapmış, Hukuk Mektebi'nde Ticaret Hukuku, Devletler Hukuku okutmuştur. Devletler Hukuku dersinde okuttuğu konuları Telhis-i Hukuk adıyla yayımladı ise sonradan toplatılmıştır. Aydın, Selanik ve Halep valiliklerine atanan Hasan Fehmi Paşa, 1904 yılında Şûrâ-yı Devlet Mülkiye Dairesi üyeliğine getirildi. 1907'de 40.000 kuruş maaşla Şura-yı Devlet Başkanlığı'na atandı. Meşrutiyetin yeniden ilanından sonra Sait Paşa ve Kamil Paşa hükümetlerinde Adliye Nazırlığı, Şura-yı Devlet Reisliği yaptı. 27 Aralık 1908'de Ayan Meclisi üyeliğine de atanan Hasan Fehmi Paşa, Tefvik Paşa Hükümetinde Maliye Nazırlığı yaptı. 1910'da vefat etti. BOA DH SAİD d. Nr. 4 s. 176 ve BOA DH SAİD d. Nr. 80, s. 337; BOA Y PRK AZJ 6/3, 27 Zilkade 1299/10 Ekim 1882 ; Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 201-202; Gövsa, *age*, C. II, s. 479-480; Ayten Can Tunalı, "Fehmi Paşa", *A.Ü.D.T.C.F Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 28, S. 46, (2009), s. 71-86. Hasan Fehmi Paşa Mekteb-i Hukuk'dan 12 Ekim 1888 tarihinde okul müdürüyle bir öğrencinin tekrar sınav yapılmasını konusunda düştüğü anlaşmazlık neticesinde istifa etmiştir. Bkz. Mehmed Nâzım, *Mekteb-i Hukuk Günlerim*, (Yay. Haz. Ali Adem Yörük), TTK, Ankara 2011, s. 148-149. Hasan Fehmi Paşa Nafia Nazırı iken kendisine 1. rütbeden Osmanî nişanı verilmiştir. BOA İDH 891/70886, 8 Ramazan 1300/13 Temmuz 1883.

onayına sunulmuştur. İrade-i seniyye 18 Ocak 1880 tarihinde yayınlanmıştır.<sup>114</sup> Bu nizamnameye göre Nafia Nezareti'ne bağlı olan idareler turuk ve meabir ile demiryolu müdüriyetleridir. Bu müdüriyetlerin yapacakları işler detayları ile nizamnamede anlatılmıştır. Hukukî işlerle ilgili hukuk müşavirliği ve fennî işlerle ilgilenmek üzere fen müşavirliği ihdas olunmuştur. Nezaretin sorumluluk alanları şose yol, demiryolu ile köprü inşası ve tamiri, göl ve bataklıkların temizlenmesi, nehir ve göllerin ulaşım elverişli hale getirilmesi, limanların inşa ve tamiri olarak belirlenmiş ve demiryollarının haricindeki işler Turuk ve Meabir İdaresi'nin görev alanlarını kapsayacak şekilde belirlenmiştir.<sup>115</sup>

**Tablo 5: 1882-1883 yılında Nafia Nezareti<sup>116</sup>**

Nazır	Hasan Fehmi Paşa
Müsteşar	Seyalet Efendi
Mektupçu	Fikret Bey
<b>Nafia Meclisi</b>	
Reis	Nazır Hasan Fehmi Paşa
<b>Aza</b>	Müsteşar Seyalet Efendi
	Muhasebeci Saidi Bey
	Mektupçu Fikret Bey
	Demiryollar İdaresi Müdürü Hayri Bey
	Turuk ve Meabir İdaresi Müdürü Mösyö Galan
Hukuk Müşaviri Miltiyadi Efendi	
Başkâtip	Servet Bey
Fransızca Başkâtip	Mösyö Dölone
<b>Turuk ve Meabir İdaresi</b>	
Müdür	Mösyö Galan
Müfettiş	Mösyö Bribo
Müfettiş-i Sani	Margosyan Efendi
<b>Demiryollar İdaresi</b>	
Müdür	Hayri Bey
İstanbul ve Mülhakatı Mühendisi	Abdurrahman Efendi
<b>Zabitan-ı Aklam</b>	
Meclis Kalemi Başkatibi	Servet Bey
Mektubî Kalemi Müdürü	Cemal Bey
Muhasebe Kalemi Müdürü	Osman Efendi
Demiryollar Kalemi Müdürü	Mahmud Nezir Bey
Turuk ve Meabir Kalemi Müdürü	Şükrü Bey
Tercüme ve Tahrirat-ı Efrenciye Kalemi Müdürü	Kigork Efendi
Evrak Kalemi Müdürü	Rakım Efendi

Bu dönemde Nafia Nezareti'nin meşgul olacağı konular netlik kazanmıştır. Nafia Nezareti şehir merkezi ve kasaba yolları dışında bütün yol ve köprülerin inşa ve

<sup>114</sup> BOA İ DUİT 57/52, 25 Muharrem 1297/8 Ocak 1880.

<sup>115</sup> BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; *Düstür*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690; Sarkis Karakoç, *age*, C. II, s. 634.

<sup>116</sup> *1300 Devlet Salnamesi*, s. 228-229.

tamiri, bu işler için vilayetlerde yeteri derecede mühendis ve kondüktör<sup>117</sup> bulundurmakla sorumlu idi. Bunun haricinde yerel yönetimlerin sorumluluk alanlarına giren işlerde yeterli mühendis bulunmadığında emrindeki mühendisler vasıtasıyla bu işlerin yürütülmesi ile de Nafia Nezareti yetkiliydi.<sup>118</sup>

Hasan Fehmi Paşa, 16 Nisan 1884 tarihinde Rumeli (Şark) demiryolları meselesinden dolayı Osmanlı Devleti ile Baron Hirsch arasındaki sorunun Osmanlı Devleti lehine çözülebilmesi için Adliye Nazırlığı'na atandığından<sup>119</sup> yerine kimin getirileceği konusu gündeme gelmiştir. Bu sıralarda Nafia Nazırlığı için Server Paşa, vergi emini Fuad Bey, eski Maliye Nazırı Zühdü Efendi ve Washington Sefiri Tevfik Paşa'nın isimleri geçiyordu.<sup>120</sup> Ancak bu isimler kabul görmemiş, Umur-ı Nafia müfettişliği görevinde bulunan Mehmet Raif Paşa, 24 Nisan 1884 tarihinde konulara vâkıf olduğu gerekçesiyle Nafia Nazırlığı'na atanmıştır.<sup>121</sup>

30 Nisan 1886 tarihinde yol ve köprü inşası ile beraber demiryollarının gelişmesiyle nezaretin iş yükü arttığından bu işleri yürütmek üzere yeteri kadar kâtip tayini kararlaştırılmıştır. Alınan diğer kararlar arasında nezaret dâhilindeki memurlardan oluşan bir fen komisyonunun kurulması, vilayete gönderilecek mühendis, kondüktör, pikor ve kâtiplerin usulü dairesinde seçilerek tayin edilmesi için bir intihab komisyonu oluşturulmasıdır.<sup>122</sup>

Bu şekilde görev alanlarının belirlenmesi ve memurlarının görev taksimatı nezaretin faaliyetleri açısından önemlidir. Zira daha önce nezaretin karmaşık yapısı ve

<sup>117</sup> Kondüktörler mühendislere yardımcı olan personellerdir. Nafia ve özellikle yol işlerinde kullanılmaktaydılar. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, s. 292.

<sup>118</sup> BOA ŞD 501/18, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885.

<sup>119</sup> Mehmed Nâzım, *age*, s. 77.

<sup>120</sup> BOA Y A HUS 177/96, 20 Cemaziyelahir 1301/17 Nisan 1884; BOA Y A HUS 177/99, 22 Cemaziyelahir 1301/19 Nisan 1884.

<sup>121</sup> BOA İ DH 913/72503, 22 Cemaziyelahir 1301/19 Nisan 1884. Raif Mehmet Paşa, (1253) 1836'da Girid'de doğmuştur. Öğrenimini İstanbul'da Mekteb-i Urfaniye'de eğitim almış, buradan mezun olmadan Mızıka-i Hümayûn'a çırak olduğundan diploma alamamıştır. 1850 yılında Seraskerlikte Nizamiye muhasebesine mülazemetle dâhil olmuş, 2 sene burada kaldıktan sonra Maliye Hazinesi Ticaret Odasına nakil olunmuştur. Meclis-i Valâ Evrak Odasında ve Sabri Paşa'nın kitabeti görevlerinde bulunmuştur. Raif Paşa, Mithat Paşa ile Tuna ve Bağdat'ta görev almış, Beyrut, Rodos ve Kıbrıs Mutasarrıflıklarında bulunmuş, 1881'de İstanbul'a gelmiştir. Ticaret ve Ziraat nazırlığında bulunan Raif Paşa, 10 Mayıs 1882'de 20.000 kuruş maaş ile umur-ı nafia müfettişliğine, 24 Nisan 1884 tarihinde 30.000 kuruş maaşla 1884'de Nafia nazırı olmuştur. 25 Eylül 1885'e kadar bu görevi yürüten Raif Paşa daha sonra Adana, Musul ve Beyrut valiliklerine atanmıştır. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Şura-yı Devlet başkanlığına, 27 Aralık 1908 tarihinde ise Ayan meclisi üyeliğine atanmıştır. 21 Haziran 1911'de vefat etmiştir. BOA DH SAİD d Nr. 3, s. 88; Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 122; Ahmed Saib, *age*, s. 68; Gövsa, *age*, C. IV, s. 1299-1300. Raif Paşa Nafia Nazırı Nazırı iken kendisine vezaret rütbesi verilmiştir. BOA İ DH 931/73803, 11 Muharrem 1302/31 Ekim 1884; BOA İ DH 931/73813, 22 Muharrem 1302/11 Kasım 1884.

<sup>122</sup> BOA İ MMS 83/3567, 26 Receb 1303/30 Nisan 1886.

diğer nezaretlerle sıkça birleşip ayrılması ülkede bayındırlık faaliyetlerinin verimli bir şekilde yürütülmesine engel teşkil etmiştir.

### 1.2.5. 1886 ile 1907 Yılları Arasında Nafia Nezareti

1872 yılından itibaren müstakil olarak idare edilen Nafia Nezareti, 23 Aralık 1886 tarihinde Ticaret Nezareti ile birleştirilerek Ticaret ve Nafia Nezareti adını almıştır. Birleştirilme sebebi Maliye Nazırı Agop Paşa'nın tezkiresinden anlaşılmaktadır. Agop Paşa tezkiresinde, daha önce Maliye Nezareti'ne bağlı iken sonradan Ticaret Nezareti'ne aktarılan Orman ve Maden İdareleri'nden bir fayda görülemediğini bu yüzden tekrar Maliye Nezareti bünyesine alınması gerektiğini belirtmiştir. Ticaret Nezareti'nin iş yükünün de hafiflemesi ve nafia ile münasebeti nedeniyle Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'ne bağlanması uygun olduğunu ifade etmiştir. Agop Paşa'nın önerisi Sadaretçe de kabul görmüştür. Sadaretin onayıyla Ticaret ve Nafia Nezareti birleştirilmiştir. Nafia nazırının açıkta kalması münasip olmayacağından Zühdü Paşa'ya<sup>123</sup> vezirlik rütbesiyle Hüdavendigâr vilayeti valiliği verilmiştir. Mustafa Zihni Paşa<sup>124</sup> 23 Aralık 1886 tarihinde Ticaret ve Nafia Nazırı olmuştur.<sup>125</sup> Bu birleşmede Ticaret Nezareti'nin eski binası, Orman ve Maden İdaresi'ne bırakılmış, Ticaret Nezareti'nin çalışanları ile birlikte Nafia Nezareti'nin bulunduğu binaya taşınması kararlaştırılmıştır. Nafia Nezareti'nin bulunduğu binada tamirat için 15.000 kuruş bir masrafın gerektiği ve bu paranın hazineden ödenmesi Sadarete gönderilen tezkirede belirtilmiştir. 15.000 kuruş masraf yerine nafia dairesinin yetersiz olması nedeniyle Ticaret ve Nafia Nezareti'nin Bab-ı Âli

<sup>123</sup> II. Abdülhamid zamanında Maarif nazırlığı ile meşhur olan Zühdü Paşa, binbaşı Hacı Mehmet Rifat Bey'in oğludur. İstanbul'da doğmuş, Mekteb-i Maarif-i Adliye'de eğitim görmüştür. 1878'de Maliye Maliye nazırı, 1884'te Nafia Nazırı, 1891'de Maarif Nazırı olmuştur. Gövsa, *age*, C. IV, s. 1603. Zühdü Efendi'nin Nafia Nezareti'ne atanması hakkında bkz. BOA İ DÜİT 190/53, 15 Zilhicce 1302/25 Eylül 1885. Zühdü Efendi, Nafia Nezareti'nin Ticaretle birleşmesinden sonra açıkta kalmaması için vezaret rütbesi ile beraber Hüdavendigâr Valiliği'ne atanmıştır. BOA Y PRK BŞK 11/44, 26 Rebiülevvel 1304/23 Aralık 1886; BOA YA HUS 197/147, 26 Rebiülevvel 1304/23 Aralık 1886 (Bkz. Ek. 15).

<sup>124</sup> 1838'de İstanbul'da doğan Mustafa Zihni Paşa, Mekteb-i Maarif-i Adliye'de okumuştur. 1854'te Maliye Mektubî kaleminde göreve başlamış, Maliye'de başkâtip ve mektupçuluk yaptıktan sonra bir dönem sadaret mektupçuluğunda da bulunmuştur. 26 Ağustos 1885'te Maliye nazırlığına atanan Zihni Paşa, 23 Kasım 1874'te de bu görevden alınmıştır. 5 Mart 1875'te Maliye Mektupçuluğuna, 10 Aralık 1878'de Sadaret Mektupçuluğuna, 26 Ağustos 1885'te de Maliye Nazırlığına atanmıştır. Evkaf-ı Hümayûn Nazırlığı da yapan Mustafa Zihni Paşa, 3 Aralık 1886'da Ticaret ve Nafia Nazırı olmuştur. Zihni Paşa daha sonraları Selanik ve Halep valiliklerinde de bulunmuştur. 27 Aralık 1908'de Ayan Meclisi üyeliğine atanan Mustafa Zihni Paşa, 28 Nisan 1912'de İstanbul'da vefat etmiştir. İhsan Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 119; Bayrak, *age*, s. 115-116; İbnülemin Mahmud Kemal İnal-Hüseyin Hüsameddin, *Evkaf-ı Hümayûn Nezâreti'nin Tarihçe-i Teşkilâtı ve Nuzâarın Terâcim-i Ahvâli*, s. 185-189.

<sup>125</sup> BOA Y PRK BŞK 11/44, 26 Rebiülevvel 1304/23 Aralık 1886; BOA YA HUS 197/147, 26 Rebiülevvel 1304/23 Aralık 1886.



civarındaki Rauf Paşa'nın vârislerinden satın alınan konağa<sup>126</sup> nakledilmesi uygun bulunmuştur. Konakta eskiden beri bulunan Tekâüd Sandığı Nezareti ile Divan-ı Muhasebât, Sicill-i Ahvâl ve İntihâb-ı Memurîn Komisyonları ise eski nafia dairesine taşınmıştır.<sup>127</sup> Muhacirîn Komisyonu başkanı Rıza Paşa Nafia dairesinin Muhacirîn Komisyonu'na tahsis edilmesini istemişse de bu isteği kabul görmemiştir.<sup>128</sup>

Bu birleştirilmeden sonra Ticaret ve Nafia Nezareti'nin bir arada idare edildiği yaklaşık 25 yıllık bir süreç bulunmaktadır. Nafia Nezareti görevlileri bu kez Ticaret ve Nafia Nezareti çatısı altında görevlerine devam etmiştir. Her ne kadar nezaretin adı Ticaret ve Nafia ise de da ağırlık bayındırlık hizmetlerinde yoğunlaşmaktadır.

Zaman içerisinde bayındırlığa dair işlerin artmasıyla nezarete yeni birimler oluşturulmuştur. 1888 yılında bir komisyon niteliğinde olan Heyet-i Fenniye<sup>129</sup> ile 1897 yılında Nafia İdaresi<sup>130</sup> teşkil olunmuştur. 1900 yılında Nafia Meclisi'nin adı nezaretin adına uygun olarak Ticaret ve Nafia Meclisi olarak değiştirilmiş, üyeleri arasına Ticaret Nezareti'ne bağlı bulunan Ticaret ve İstatistik müdürleri de dâhil edilmiştir.<sup>131</sup>

#### **1.2.6. 1908 ile 1911 Yılları Arasında Nafia Nezareti**

1908 ile 1911 yılları arasındaki zaman dilimi, Osmanlı Devleti'nin hızla çökmeye doğru giderken devlet adamlarının bunu engelleme çabaları içerisinde olduğu bir dönemdir. Bir yandan içeride siyasî çalkantılar, çekişmeler yaşanırken diğer bir yandan dışarıda kaybedilen savaşlar devleti oldukça güç bir duruma sokmaktaydı.

İttihat ve Terakki Fırkası, 1908 öncesinde Makedonya'da etkili bir örgüt kurmuş ve genç mektepli subaylar arasında taraftar kazanmıştır. Başlangıçta gizli bir örgüt olan İttihat ve Terakki zamanla II. Abdülhamid ile açıktan mücadele ederek Makedonya'daki isyanı başlatmıştır. İsyân İttihatçıların denetimindeki ordu birlikleri arasında kısa sürede yayılmıştır.<sup>132</sup> Bu sırada II. Abdülhamid, 23 Temmuz 1908 tarihinde II. Meşrutiyet'i ilan etmek zorunda kalmıştır. İttihat ve Terakki Fırkası

<sup>126</sup> Nafia Nezareti'nin taşındığı Rauf Paşa Konağı'nın görüntüsü için bkz. Ek: 11.

<sup>127</sup> BOA Y A RES 36/14, 12 Cemaziyelevvel 1304/6 Şubat 1887.

<sup>128</sup> BOA Y MTV 25/9, 16 Receb 1304/10 Nisan 1887.

<sup>129</sup> BOA BEO 400/29975, 5 Zilkade 1311/10 Mayıs 1894.

<sup>130</sup> BOA BEO 927/69494, 24 Şevval 1314/28 Mart 1897.

<sup>131</sup> 1891 yılında Ticaret ve Nafia müsteşarlığı birleştirilmiş, böylece fazla olan müsteşar muavinlerinden Sınabyan Efendi, Ticaret müdür muavinliğine getirilmiştir. Bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 10, 15 Rebiülahir 1309/18 Kasım 1891, s. 225.

<sup>132</sup> Cezmi Eraslan, Kenan Olgun, *age*, s. 63.

kendisini iktidara taşıyacak kadrolardan yoksun olduğundan II. Abdülhamid'in halk üzerindeki etkisinden duydukları korku ile cemiyet merkezlerini hâlâ Selanik'te tutuyordu. 23 Temmuz 1908 tarihinde İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin etkisiyle Meşrutiyet'in ilan edilmesi bürokraside bir değişikliğe yol açmamıştır. Meşrutiyet'in ilk hükümetini kuran Said Paşa, II. Abdülhamid tarafından daha önce altı kez, 1 Ağustos'ta ise yedinci defa Sadaret makamına getirilmiştir.<sup>133</sup>

1 Ağustos 1908 tarihinde padişah tarafından yayınlanan Hatt-ı Hümayun'da nazırların atanmasına dair maddede Şeyhülislam, Harbiye ve Bahriye dışındaki nazırların Sadrazam tarafından atanacağı belirtilmişti. II. Abdülhamid'in Bahriye ve Harbiye nazırlarını kendisinin atamak istemesine İttihat ve Terakki Fırkası, karşı çıkmış, İstanbul'a Cemal, Necip, Talat, Rahmi ve Cavid Beylerden oluşan bir heyet göndermiştir. Bu heyet, Sadrazam Sait Paşa'nın sadareten çekilmesini istemiştir. Said Paşa bu isteği kabul ederek 5 Ağustos'ta istifa etmiştir.<sup>134</sup>

Said Paşa'nın görevde kaldığı kısa süre içerisinde Nafia Nezareti'nin idaresi ile ilgili bazı değişiklikler meydana gelmiştir. Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'nden ayrılması kabul edilmiş, 2 Ağustos 1908 tarihinde Nafia Nazırlığına Naum Paşa atanmıştır.<sup>135</sup> Said Paşa'nın görevinden ayrılmasından sonra Ticaret ve Nafia Nezareti yeniden birleştirilmiştir.<sup>136</sup> Bu birleşmede Nafia Nazırlığına atanan Naum Paşa'nın da hemen istifa etmesi etkili olmuştur.<sup>137</sup> 1911 yılına kadar bu birleşme devam etmiştir.

Nafia Nezareti'ne bu dönemde bazı yeni eklemeler olmuştur. Daha önce Tophane Müşiriyeti'ne bağlı olan Mekteb-i Hendese-i Mülkiye, buradan ayrılarak 2 Aralık 1908 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>138</sup>

1911 yılında Ticaret ve Nafia son ve kesin olarak birbirinden ayrılmıştır. 4 Kasım 1911 tarihinde iradesi çıkan kararın Ticaret ve Nafia Nezareti'ne ulaşması ise 8 Kasım 1911 tarihinde olmuştur. Dâhiliye Nezareti'nden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne

<sup>133</sup> Yaşar Özüçetin, Sıddık Yıldız, "14 Şubat 1909 Hükümet Krizi Öncesinde: "İngiliz Gözüyle Osmanlı Hükümeti ve Meclis-i Mebusan", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 1/2, Kış 2008, s. 373.

<sup>134</sup> Kenan Olgun, *1908-1912 Osmanlı Meclis-i Mebusanı'nın Faaliyetleri ve Demokrasinin Tarihimizdeki Yeri*, Ankara 2008, s. 53-54; Bayram Kodaman, "II. Meşrutiyet Dönemi (1908-1914)", *Genel Türk Tarihi*, C. 7, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 346.

<sup>135</sup> BOA İ DÜİT 57/49, 4 Receb 1326/2 Ağustos 1908 ; BOA İ DÜİT 7/54, 4 Receb 1326/2 Ağustos 1908.

<sup>136</sup> BOA İ DÜİT 57/50, 9 Muharrem 1326/12 Şubat 1908; *Düstûr*, 2. Tertip, C. IV, İstanbul 1331, s. 12-13.

<sup>137</sup> Abdurrahman Şeref, *Tarih Musahabeleri*, s. 312.

<sup>138</sup> BOA İ TNF 19/1326Za-01, 7 Zilkade 1326/1 Aralık 1908; *Düstûr*, 2. Tertip, C. I, İstanbul 1329, s. 104-105; Findley, *Osmanlı Devletinde Bürokratik Reform Bâbîli*, s. 259.

gönderilen yazıda Ticaret ve Nafia Nezareti'nin mükellef olduğu umur-ı nafia, ticaret ve sanayinin ehemmiyeti sebebiyle bir nezaretçe idaresi güç olduğundan umur-ı nafiaya ait vazifelerin gerektiği gibi yürütülebilmesi için Ticaret, Sanayi ve İstatistik Müdüriyetlerinin Ticaret ve Nafia Nezareti'nden ayrılarak Ziraat Nezareti'ne ilhakı, Ticaret ve Ziraat Nezareti adının kullanılması hususuna dair irade buyrulduğu ifade edilmiştir.<sup>139</sup> Bu idarelerin tahsisatı için ayrılmış olan 4.269.120 kuruş, Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne aktarılmıştır.<sup>140</sup>

### 1.2.7. 1911 Yılı Sonrasında Nafia Nezareti

1911 yılında Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'nden ayrılmasından sonraki süreçte Osmanlı Devleti idarî teşkilatlanma alanında çağın gereklerine uygun olarak devlet, yapısını oturtmuştur. Osmanlı Devleti'nde idarî teşkilatta yapılacak işler konusunda birçok kanun hazırlanarak bunlar düzene kavuşturulmuş ise de göreve gelenlerin bu koyulan kanunları yapmaya vakit bulamadığı görülmektedir. Bu dönemde hükümet değişiklikleri o kadar hızlıdır ki 1911 ile 1920 yılları arasında göreve gelen nazırların 1 ila 5 ay arasında Nafia Nazırlığı koltuğunda oturdukları görülmektedir. Dolayısıyla alınan bir kararın yürürlüğe konulmasına fırsat bulunamadan nazır makamını halefine bırakmak zorunda kalmıştır. Böyle bir ortamda yapılan işlerin bitirilebilmesi ve güvenilirliği tartışma konusudur.

Osmanlı Devleti'nde II. Meşrutiyet'in ilanı ve Meclis-i Mebusan'ın teşkili ile her konunun belirli bir yasal çerçeveye oturtulmaya çalışıldığı dönemde Nafia Nezareti'nin 14 Ekim 1914 tarihinde dördüncü teşkilat nizamnamesi yayınlanmıştır.<sup>141</sup> Buna göre Nafia Nezareti bir nazır ile nezaret müsteşarı, Meclis-i Nafia'dan ve aşağıdaki şubelerden oluşuyordu:

- Kalem-i Mahsus Müdüriyeti
- Demiryol ve Limanlar Müdüriyet-i Umumîsi
- Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîyesi
- Umur-ı Nafia Müdüriyet-i Umumîyesi

<sup>139</sup> BOA MV 226/3, 10 Zilkade 1329/2 Kasım 1911; BOA MV 226/4, 10 Zilkade 1329/2 Kasım 1911; BOA DH İD 32-1/58, 3 Zilhicce 1329/25 Kasım 1911; BOA DH HMŞ 17/7, 3 Zilhicce 1329/25 Kasım 1911.

<sup>140</sup> BOA MV 159/101, 19 Zilhicce 1329/11 Aralık 1911; BOA İ DUİT 84/10, 6 Rebiülahir 1331/15 Mart 1913.

<sup>141</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA T 3128/11, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; *Düstûr*, 2. Tertip, C. VI, İstanbul 1334, s. 1342-1350.

- Muhasebe Müdüriyeti
- Hukuk Müşavirliği
- Memurîn Müdüriyeti (Memurîn, Levazım)
- Evrak Müdüriyeti
- Tercüme Müdüriyeti

Nafia Nezareti'nin 1914 teşkilat kanunu ile birlikte idarî yapısında bazı değişiklikler yapılmıştır. 1897 yılında Nafia İdaresi'nin sorumluluğuna verilen liman ve rıhtımlar, birbiri ile alakası olduğu gerekçesi ile demiryolları idaresine bağlanarak Demiryolları ve Limanlar Genel Müdüriyeti ihdas olunmuştur. Arazinin sulanması, bataklıkların kurutulması, nehir ve göllerin ulaşımına açılması ile ilgili konularla uğraşan Nafia İdaresi'nin adı Umur-ı Nafia Müdüriyet-i Umumîsi olarak değiştirilmiştir. Demiryolları, Turuk ve Meabir İdareleri ile Umur-ı Nafia Müdüriyet-i Umumîsi kendi içerisinde heyet-i fenniye, teftişkiye, hesabiye ve tahririye olmak üzere 4 şubeye ayrılmıştır. Her dairenin görev ve sorumluluk alanları belirlenmiştir.

Nafia Nezareti'nin yapısında bundan sonra da bazı küçük değişiklikler yapılmıştır. Bunlardan birisi 18 Nisan 1920 tarihinde alınan bir karar gereğince Şehremaneti'nin Nafia Nezareti'ne bağlanmasıdır. Bayındırlık hizmetleri Nafia Nezareti'nin uzmanlık alanı olduğundan İstanbul şehrinin harap hali göz önüne alınarak Şehremaneti'nin belli bir süre Dâhiliye Nezareti'nden ayrılması ve Nafia Nezareti'ne bağlanması uygun görülmüştür.<sup>142</sup> Şehremaneti'nin görevi olan İstanbul'un mebus seçimi, sağlık gibi işleri de bundan sonra Nafia Nezareti'nin sorumluluğuna girmiştir.<sup>143</sup> Fakat Şehremaneti'nin Nafia Nezareti'ne bağlanması bir takım güçlükleri de beraberinde getirmiştir. Belediye ve mebus seçimleri, şehrin güvenliğinin sağlanması, halkın sağlığının korunması gibi vazifeler Dâhiliye

<sup>142</sup> BOA MV 254/70, 24 Receb 1338/13 Nisan 1920; BOA İ DUİT 97/17, 28 Receb 1338/17 Nisan 1920; *Düstür*, 2. Tertip, C. XII, İstanbul 1927, s. 40.

<sup>143</sup> BOA DH HMŞ 3/1-145, 1 Şaban 1338/20 Nisan 1920; BOA DH UMVM 92/5, 14 Şaban 1338/3 Mayıs 1920; BOA DH UMVM 92/6, 15 Şaban 1338/4 Mayıs 1920. Her ne kadar belgelerde Şehremaneti'nin Nafia Nezareti'ne bağlandığı belirtilmekte ise de Şehremaneti'nin Nafia Nezareti'ne bağlı bulunduğu tarihlerde (22 Nisan 1920) dönemin Nafia Nazırı Cemil Paşa ile yapılan bir mülakatta şehremaneti işleri ile kendisinin ilgilenip ilgilenmeyeceği sorulduğunda nazır paşa belediye işlerini üstlenmediğini ve en kısa zamanda şehremanetine uygun bir kişinin atanacağını ifade etmiştir. Nafia nazırı Cemil Paşa ile yapılan mülakat için bkz. Sabahattin Özel, Işıl Çakan Hacıbrahimoglu, *Osmanlı'dan Milli Mücadele'ye Seçilmiş Mülakatlar*, İstanbul 2010, s. 77.

Nezareti'nin ilgi alanında olduğundan 18 Eylül 1920 tarihinde Şehremaneti eskisi gibi Dâhiliye Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>144</sup>

23 Nisan 1920'de Ankara'da Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümetinin kurulması ile beraber burada da Heyet-i Vükela oluşturulmuş ve bayındırlık işleri Nafia Vekaleti'ne bırakılmıştır. İstanbul'dan bağımsız hareket eden bu vekaletin varlığı ile Osmanlı ülkesinde iki Nafia Nezareti gündeme gelmiştir.<sup>145</sup>

Bu iki başlı idare 1 Kasım 1922 tarihine kadar devam etmiştir. 1 Kasım 1922 tarihinde saltanatın TBMM tarafından kaldırılması sırasında<sup>146</sup>, bazı nazırlar toplantıyı terk ederek son sadrazam Ahmed Tevfik Paşa'ya istifalarını sunmuşlardır. Bunun üzerine 4 Kasım 1922'de Tevfik Paşa kabinesi istifasını vermiştir.<sup>147</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin İstanbul'daki temsilcisi Refet Paşa'da İstanbul'daki idareyi TBMM Hükümeti adına üstlenmiştir.<sup>148</sup> Bu şekilde Osmanlı Nafia Nezareti'nin yerini, Ankara Hükümeti'nin Nafia Vekaleti almıştır.

**Tablo 6: 1922 Yılında Kaldırılmadan Önce Nafia Nezareti'nin İdari Durumu ve Merkez Memurları**<sup>149</sup>

Memurun İsmi	Sınıfı	Maaşı (lira)	Memurun İsmi	Sınıfı	Maaşı (lira)
Ali Rıza Paşa <sup>150</sup>	Nazır	150	<b>Turuk-ı Umumîye Heyet-i Hesabiyesi</b>		
Burhaneddin Bey	Müsteşar	90	Naim Bey	<b>Heyet-i Hesabiye Müdürü</b>	35
<b>Hukuk Müşavirliği</b>			Mehmed Ali	Mümeyyiz	15
Bedros Bey	Müdür	45	Fevzi Bey	Kâtip	12
Ohannes Efendi	Dava Vekili	35	Rafet Bey	Kâtip	12
Fahreddin Efendi	Kâtip	10	Adil Bey	Kâtip	12
<b>Kalem-i Mahsus</b>			Mustafa Bey	Kâtip	10
İzzet Bey	Müdür	45	Tevfik Bey	Kâtip	8
Hakkı Bey	Muavin	30	İdris Bey	Kâtip	8
Rafet Bey	Kâtip	14	Osman Bey	Müfettiş	50

<sup>144</sup> BOA DH UMVM 84/65, 2 Zilhicce 1338/17 Ağustos 1920; BOA MV 220/25, 9 Zilhicce 1338/24 Ağustos 1920; BOA MV 252/95, 27 Zilhicce 1338/11 Eylül 1920; BOA İ DUİT 97/18, 4 Muharrem 1339/18 Eylül 1920; BOA DH UMVM 86/65, 12 Muharrem 1339/26 Eylül 1920; *Düstür*, 2. Tertip, C. XII, s. 277; Şehremaneti hakkında detaylı bilgi için bkz. Erdoğan Öner, *İstanbul Şehremâneti (Belediyesi)'nin Kuruluşu ve 1917 Yılı Bütçesi*, Ankara 2008; Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, C. III, s. 1257-1305.

<sup>145</sup> Rıdvan Akın, *TBMM Devleti (1920-1923) Birinci Meclis Döneminde Devlet Erkleri ve İdare*, İstanbul 2008, s. 135.

<sup>146</sup> Akın, *age*, s. 391; Durmuş Yalçın vd., *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, C.I, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara 2009, s. 359-362.

<sup>147</sup> Metin Ayışığı, "Son Osmanlı Hükümeti İle Ankara Hükümeti Arasındaki Münasebetler II (21Ekim 1920-4 Kasım 1922)", *Toplumsal Tarih*, S. 7, C. 2, Temmuz 1994, s. 22.

<sup>148</sup> İhsan Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 689.

<sup>149</sup> BOA T SAİD 488/124, sene 1341 (1922/1923).

<sup>150</sup> Ali Rıza Paşa hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İhsan Güneş, "Ali Rıza Paşa Hükümeti Programı ve Meclis-i Mebusandaki Yankıları", *Atatürk Yolu Dergisi*, S. 1, Ankara 1988, s. 13-27.

<b>Memur'ın İdaresi</b>			Refik Bey	Mütercim	15
Reşit Bey	Müdür	45	Seniyya Hanım	Kâtiibe	4
Mazhar Bey	Muavin ve Müfettiş	25	Şefik Bey	Müfettiş	50
Bahattin Bey	Mümeyyiz	20	<b>Turuk-ı Umumî İstikşaf Memuriyeti</b>		
Mehmet Nuri Bey	Kâtip	14	Fehmi Bey	Mühendis	40
Mustafa Nuri Bey	Kâtip	12	Aleksan Efendi	Mühendis	15
Süreyya Bey	Kâtip	10	Hamayan Efendi	Ressam	15
Rüşdü Bey	Kâtip	8	<b>Nafia Müdüriyet-i Umumîsi</b>		
İsmail Şevki Bey	Kâtip	8	Zühdü Bey	Genel Müdür	60
<b>Evrak Kalemi</b>			Reşid Bey	Muavin	40
Vahid Bey	Müdür	25	Ferid Bey	Mühendis	25
Ali Bey	Muavin	15	Süreyya Bey	Ressam	10
Hayri Bey	Kâtip	12	Halim Bey	<b>Heyet-i Tahririye Müdürü</b>	30
Şemseddin Bey	Kâtip	12	Avni Bey	Mümeyyiz	20
Edhem Bey	Kâtip	12	Namık Bey	Mümeyyiz	15
İsmail Bey	Kâtip	10	Salahaddin Bey	Kâtip	12
Yusuf Bey	Kâtip	9	Şefik Bey	Kâtip	10
Hakkı Bey	Kâtip	9	Şevket Bey	Kâtip	8
<b>Tercüme Kalemi</b>			Faik Bey	Kâtip	8
Hüseyin Bey	Müdür	30	Fuad Bey	<b>Heyet-i Hesabiye Müdürü</b>	20
Celal Bey	Mütercim	17,5	Sırrı Bey	Mümeyyiz	15
<b>Muhasebe İdaresi</b>			Galip Bey	Kâtip	8
Salahaddin Bey	Müdür	60	Nafiz Ziya Bey	Komiser	20
Enver Bey	Baş Mümeyyiz	30	Akil Bey	Elektrik Mühendisi	25
Mustafa Bey	Kâtip	12	<b>Diğer Müstahdemler</b>		
Arif Bey	Kâtip	10	Zeynel Ağa	Ser hademe	7
Abdurrahman Bey	Kâtip	10	Ahmed Ağa	Hademe	4
Hayri Bey	Kâtip	10	İbrahim Ağa	Hademe	3
Kenan Bey	Kâtip	8	Mehmed Cemal Ağa	Hademe	2,5
Cemil Bey	Mutemed	17,5	İsmail Efendi	İmam ve Müezzın	2,5
<b>Demiryollar ve Limanlar Müdüriyet-i Umumîsi</b>			<b>Odacılar</b>		
Mustafa Bey	Müdür	60	Hüsnü Efendi	Ser Odacı	5,5
Nuri Bey	Muavin	45	Ahmed Ağa	Müşteşarlık Odacısı	4
Ferit Bey	<b>Heyet-i Fenniye Müdürü</b>	35	Mahmud Ağa	Gece Bekçisi	3,5
Cevdet Bey	Mühendis	25	Hayri Ağa	Kalem-i Mahsus Odacısı	2,5
Akif Bey	Mühendis	25	Hasan Ağa	Memur'ın-i Muhabere Odacısı	4
Steban Efendi	Ressam	12	Hafız Mustafa Efendi	Hukuk Müşavirliği Odacısı	3
Onik Efendi	Evrak-ı Matbua ve Alat-ı Hendese Muhafızı	12	Hüseyin Ağa	Muhasebe Mutemedlik Odacısı	3
Şefik Bey	Kütüphane memuru ve	17,5	Ömer Ağa	Memur'ın Kalemi Odacısı	3,5

	Daktilograf				
Ziya Bey	<b>Heyet-i Hesabiye Müdürü</b>	25	İbrahim Ağa	Anbar Odacısı	3
İrfan Bey	Kâtip	10	Ali Ağa	Meydancı	2,5
Salahaddin Bey	Kâtip	8	Haydar Ağa	Meydancı	3
Sadık Bey	<b>Heyet-i Tahriye Müdürü</b>	20	Hasan Ağa	Bahçıvan	2,5
Cemil Bey	Mümeyyiz	15	Mustafa Ağa	Gece Bekçisi	3
Ali Bey	Kâtip	14	Halil Ağa	Papuçcu	2
Arif Bey	Kâtip	12	<b>Kondüktör Mektebi</b>		
İhsan Bey	Kâtip	10	İbrahim Bey	Müdür ve Ders Nazırı	25
Fuad Bey	Kâtip	8	Şecaaddin Bey	Başkâtip	12
Nuri Bey	Şimendüfer Yolları Ser Komiseri	35	Ali Sail Bey	Mümeyyiz	9
Emin Bey	Anadolu Demiryolları Ser Komiseri	35	Avni Bey	Anbar ve Kütüphane Memuru	8
Fehmi Bey	Anadolu Demiryolları Muavini	20	<b>Heyet-i Talimiye</b>		
Ahmed Latif Bey	Kâtip	10	İbrahim Bey	Topografya Muallimi	10
Semohi? Bey	Rihtımlar, Tünel ve Tramvay Müdürü	25	Fikri Bey	Makine fenni	6
Vasfi Bey	Bağdat Demiryollarından Konya'ya Karapınar Komiseri	25	Sami Bey	Fen Mimarı ve İnşaat-ı Miyahiye Muallimi	20
<b>Demiryollar İstikşaf Memuriyeti</b>			Akif Bey	Köprücülük ve İnşaat Muallimi	10
Rafet Bey	Mühendis	40	Fehmi Bey	Hesap Muallimi	10
Süleyman Bey	Mühendis	35	İbrahim Bey	İnşaat ve Kavaid-i Umumîye Muallimi	10
Eşref Bey	Mühendis	15	Hayri Bey	Hendese ve Levazım-ı İnşaiye Muallimi	10
Halil Bey	Mühendis	15	Tevfik Bey	Hendese ---	8
<b>Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîyesi</b>			Osman Fitri Bey	Turuk-ı Adıye ve Şimendüfer Muallimi	8
Tevfik Bey	Genel Müdür	70	Server Bey	Kitabet Muallimi	8
Osman Fitri Bey	Muavin	45	Onminik Efendi	Ressam	5
Hayri Bey	<b>Heyet-i Fenniye Müdürü</b>	40	Salih Efendi	Hademe	3
İbrahim Bey	Mühendis	35	Mehmed Efendi	Hademe	3
Mehmed Tevfik	Mühendis	30	<b>Toplam</b>	<b>142 Memur</b>	<b>2687,5</b>
Tevfik Şerif Bey	Mühendis	25			
Server Bey	<b>Heyet-i Tahriye Müdürü</b>	30			
Hakkı Bey	Mümeyyiz	20			
Tahsin Bey	Kâtip	14			
Yusuf Bey	Kâtip	10			
Ziya Bey	Kâtip	10			
Eşref Bey	Kâtip	8			
Şevket Bey	Kâtip	8			
Sami Bey	Kâtip	8			

Nafia Nezareti 1922 yılında tamamen kaldırıldıktan sonra buradaki memurların bir kısmı yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti'nde

görevlendirilmişlerdir. Osmanlı Nafia Nezareti Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîsi Heyet-i Fenniye mühendislerinden Tefik Şerif Bey, Bitlis vilayeti mühendisliğine, Üsküdarlı Mehmet Tefik Bey, Kırkkilise sancağı mühendisliğine, Demiryolları Heyet-i Hesabiye müdürü Ziya Bey, Nafia Vekaleti merkez müfettiş-i umumîlik muhasebe kalemi mümeyyizliğine, Demiryolları İdaresi kâtiplerinden Salahaddin Bey, demiryolları kitabetine, İhsan Bey, Turuk ve Meabir kitabetine, Hukuk Müşavirliği kâtiplerinden Fahrettin Bey de Turuk ve Meabir kitabetine tayin olunmuşlardır.<sup>151</sup> Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekaleti kuruluşunda, Osmanlı Nafia Nezareti'nin teşkilatlanmasının aynısını devam ettirmiştir. Yine eskiden çıkarılan yönetmelik ve yönergeler aynen sürdürülmüştür.

### 1.2.8. Osmanlı Nafia Nazırları

Nafia nazırlarının asıl görevleri ülkenin imarına yönelik projeler üretmek ve bu projeleri yürürlüğe koymaktır. Burada çalışacak memurların atanması, görevden alınması gibi idarî işlerden de sorumluydular. Ayrıca nezaretin malî işleri ile ilgili konularda Maliye Nezareti ile, inşaat işleri için de Bab-ı Âli ile irtibat kurmak nazırların görevleri arasındaydı.<sup>152</sup>

Nazırların görevleri 1880 nizamnamesinde daha ayrıntılı biçimde ele alınmıştır.<sup>153</sup> Nizamnameye göre, demiryolları, yol, köprü, liman ve rıhtımların inşası, bataklıkların kurutulup kanalların açılması, arazinin sulanması, nehir ve göller üzerinde ulaşımın sağlanması ve nezareti ilgilendiren her çeşit inşaatın yapılmasından sorumluydular.

Fabrikalar ve buharlı makinaların uygun bir şekilde işletilmesi, kamu binalarının inşasının yürütülmesi, nezarete bağlı Mülkiye Mühendis Mektebi'nin idaresi, bütün bu uygulamaların talimatlara göre yapılmasının sağlanması nazırın görevleri arasında sayılabilir.

Nafia nazırı, ataması padişahın iradesine ihtiyaç olmayan memurları atama ve azletme yetkisine sahiptir. Ataması padişah iznine bağlı memurlar müsteşar, nezaret dâhilindeki idarelerin müdürleri ve başmühendislerdir. Bu nizamnamede vilayet baş ve ikinci mühendislerinin ataması Nafia nazırına verilmiştir. Taşra teşkilatında görevli

<sup>151</sup> BOA T 488/114, 28 Cemaziyelevvel 1341/16 Ocak 1923.

<sup>152</sup> *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 480-483.

<sup>153</sup> Bkz. BOA T TŞK 3133/3, 2 Muharrem 1297/16 Aralık 1879; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690.



kondüktör, mutemed, yol bekçileri gibi diğer memurların atanmaları ise valilere bırakılmıştır.

Bu görevlerin dışında nazırlar devletin verdiği çeşitli geçici görevleri de yürütmüşlerdir. Mesela Server Paşa, Şura-yı Devlet Başkanlığı görevini yürütmüştür. Nisan 1878 tarihinde Nafia nazırlığı görevine getirilen Sadık Paşa<sup>154</sup> sadaret görevini üstlenmiştir. II. Mahmud'un 30 Mart 1838 tarihinde yaptığı bir düzenleme ile bütün vekillerin başı olmak üzere sadaret makamı başvekâlete dönüştürülmüştü. Müstakil bir makam olma konumuna son verilerek duruma göre hangi nezaret uygun olursa, ona eklenmek suretiyle idare edilmesi kararlaştırılmıştır. II. Mahmud'un ölümüyle yeniden sadaret makamı eski gücüne kavuşmuş olsa da II. Abdülhamid döneminde yeniden başvekillik unvanı kullanılmaya başlandığından bu görevin Nisan 1878'de Nafia Nazırı Sadık Paşa'ya sadrazamlık ile birlikte verildiği görülmektedir.

Nafia nazırı olan Aleksandır Paşa Haziran 1878'de<sup>155</sup> Berlin Konferansı için murahhas tayin edilmiştir.<sup>156</sup> 4 Aralık 1878'de Nafia nazırlığına atanan Sava Paşa<sup>157</sup>

<sup>154</sup> Sadık Paşa 1825 tarihinde Bayındır'da doğmuştur. Burada eğitimini tamamladıktan sonra İzmir'e gelmiş, Fransızca öğrenmiş ve böylece İstanbul'da Tercüme Odasına tayin olunmuştur. Çeşitli gümrüklerde çalıştıktan sonra sırasıyla Evkaf Nazırı, Aydın Valisi ve Maliye Nazırı olmuştur. Daha sonra Tuna Valiliği'ne atandıktan sonra bu görevden de alınmıştır. Seraskerlikte teşkil olunan Umur-ı Harbiye Meclisi azalığı ile Muhacirin Komisyonu Reisliği'ne tayin olunmuştur. I. Meşrutiyetin ilanı ile İstanbul Mebusu olarak Birinci Meclise girmiştir. 18 Nisan 1878 tarihinde Nafia Nazırlığı ile beraberlik Sadrazamlık görevi kendisine verilmiştir. Pakalın, *Son Sadrazamlar ve Başvekiller*, C. III, s. 360-368; Pakalın, *Tanzimat Maliye Nazırları*, C. II., s. 151-181; Gövsa, *age*, C. IV, s. 1397; Pakalın, *Maliye Teşkilatı Tarihi*, C. III, s. 318-352. Sadık Paşa'ya Nafia Nazırlığı'nın verilmesi hakkında bakınız. BOA Y EE 75/21, 15 Rebiülahir 1295/18 Nisan 1878; İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 760.

<sup>155</sup> Rum asıllı olan Aleksandır Paşa 1833 yılında İstanbul'da doğmuştur. Babası Tıbbiye muallimi ve saray tabiblerinden İstinaki Karatodori Efendidir. 1850 yılında Bab-ı Âli Tercüme Odası'na 17 yaşında iken mülazım olarak giren Aleksandır, 1852 yılında Fransa'ya eğitim almak üzere gitmiş, burada edebiyat ve fen alanında lisans eğitimini tamamladıktan sonra hukuk doktorasını da yaparak 1860 yılında İstanbul'a geri dönmüştür. 1861 yılında Meclis-i Âli Tanzimat Tercüme Odası'nda göreve başlamış, 5 yılı aşkın bir süre bu göreve devam ettikten sonra, hukuk bilgisi ve akademik kariyerine binaen 1866 yılında Deniz Ticaret Mahkemesi Reisliği'ne atanmıştır. Bu göreve devam ederken Girit meselesi ile ilgili oluşturulan ve Girit'e gidecek komisyonda da görev almış ve 1867 yılında bu görevlerine ek olarak 15.000 kuruş maaşla Girit Vilayeti müşavirliğine tayin olunmuştur. Ticaret Nezareti müsteşarlığı, 19.000 kuruş maaşla Hariciye Nezareti Müsteşarlığı, Roma orta elçiliği gibi çeşitli görevlerde bulunduktan sonra 9 Haziran 1878 tarihinde 20.000 kuruş maaşla Nafia Nazırlığı'na tayin edilmiştir. Aynı yılın 18 Kasım'ında 25.000 kuruş maaş ile Girit Valiliği'ne ve 4 Aralık'ta 40.000 kuruş maaşla Hariciye Nezareti'ne atanmıştır. Daha sonra münfasıl olarak kendisine 7.500 kuruş mazuliyet maaşı tahsis olunmuş, 7 Kasım 1883 tarihinde Nafia Komisyonu azalığına tayin olunmuştur. BOA DH SAİD d. Nr. 18 s. 257; Ayrıca Bkz. Mahmut Akpınar, *Bir Tanzimat Bürokrati ve Diplomatı Olarak Aleksandır Karatodori Paşa (1833-1906)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi SBE, Konya 2010, s. 61-103; Gövsa, *a.g.e.*, C. III, s. 869. Nafia Nazırı atandıktan sonra Aleksandır Paşa'nın Berlin Konferansı'na murahhas tayin edilmesi hakkında bkz. BOA YA RES 1/46, 23 Şevval 1295/20 Ekim 1878; BOA İ HR 276/16879, 8 Cemaziyelahir 1295/9 Haziran 1878; Girit Valiliği'ne tayini hakkında bkz. BOA İ MTZ GR 14/497, 14 Zilkade 1295/9 Kasım 1878; BOA İ MTZ GR 14/499, 23 Zilkade 1295/18 Kasım 1878; BOA Y EE 43/38, 28 Zilkade 1295/23 Kasım 1878.

bir süre Hariciye Nazırlığına vekâlet etmiştir.<sup>158</sup> Zihni Paşa da 1885 yılında Nafia Nazırlığı görevi yanında Hazine-i Hassa Nazırlığını yürütmüştür. Sadrazamın başkanlığında önemli meseleler için kurulan Encümen-i Mahsusta nafia işlerinin müzakeresi esnasında Zihni Paşa'da bu encümende bulunmuştur.<sup>159</sup>

Hazinenin gelir-gider kalemleri arasındaki farkların sebeplerini araştırmak üzere oluşturulan ve başkanlığını Hazine-i Hassa Nazırı Agop Paşa'nın yaptığı komisyonda Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa da görev almıştır.<sup>160</sup> Dâhiliye Nazırı Münir Paşa'nın başkanlığında Kasım 1885'te teşkil edilen komisyonun üyeleri arasında Nafia Nazırı Zühdü Paşa da bulunmaktaydı.<sup>161</sup> Nafia Nazırı Salih Hulusi Paşa, Bahriye Nazırlığını vekâleten yürüttüğü için 24 Ekim 1912'de Balkan Savaşları sebebiyle bölgeye gönderilmiştir.<sup>162</sup>

1848 ile 1922 yılları arasında Ticaret Nezareti ile bir çok kez birleşen Nafia Nezareti, yaklaşık yirmidört yıl müstakil olarak idare edilmiştir. Bu sürede Nafia Nezareti'ne kırk üç Nafia Nazırı atanmıştır. Bazıları birçok kez (dörde kadar çıkabilmektedir) nazır olmuştur. Nezarete dört defa atanan İbrahim Edhem Paşa'nın, 13 Haziran 1863 tarihinde ilk ataması olmuştur. 1865 yılına kadar nazırlıkta kalan Paşaya 30.000 kuruş maaş bağlanmıştır. Edhem Paşa nafia işleri yanında maarif ve banka işlerinden de sorumlu idi.<sup>163</sup>

Paşanın nezareti döneminde bayındırlık işleri ile ilgili önemli çalışmalar yapılmıştır. 1863 yılında Sapanca-Geyve<sup>164</sup> arasındaki yolun yapımına başlanmış

<sup>156</sup> BOA İ HR 276/16879, 8 Cemaziyelahir 1295/9 Haziran 1878.

<sup>157</sup> Sava Paşa'nın Nafia Nazırlığı'na atanması hakkında bkz. BOA Y EE 75/24, 9 Cemaziyelahir 1295; BOA İ DUİT 190/48, 9 Rebiülahir 1295/12 Nisan 1878; BOA Y EE 43/14, 12 Cemaziyelahir 1295/13 Haziran 1878; Sava Paşa 29 Temmuz 1879 tarihinde Nafia Nazırlığı ile beraber Hariciye Müsteşarlığı görevini de yürütmeye başlamıştır. Bkz. BOA Y EE 75/25, 9 Şaban 1296/29 Temmuz 1879.

<sup>158</sup> BOA Y EE 75/24, 9 Zilhicce 1295/4 Aralık 1878.

<sup>159</sup> Cevdet Paşa, *Tezakir*, 40-Tetimme, (Haz. Cavid Baysun), Ankara 1986, s. 244-245.

<sup>160</sup> BOA YA RES 19/6, 9 Rebiülahir 1300 ve BOA İ DH 877/70018, 13 Rebiülahir 1300.

<sup>161</sup> BOA İ DH 966/76346, 24 Muharrem 1303; BOA MV 10/25, 22 Şaban 1303; Cevdet Paşa, **a.g.e.**, 40-Tetimme, s. 244.

<sup>162</sup> BOA MV 227/260, 13 Zilkade 1330; BOA İ DUİT 8/71, 14 Zilkade 1330.

<sup>163</sup> BOA İ.DH 508/34600, 25 Zilhicce 1279/13 Haziran 1863 ve BOA BEO A MKT MHM 266/11, 28 Zilhicce 1279/16 Haziran 1863, Aynı belgenin transkript edilmiş hali için bkz. İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 607. Ayrıca bkz. Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 231.

<sup>164</sup> BOA BEO A MKT MHM 271/21, 9 Safer 1280/26 Temmuz 1863. (Anadolunun orta kolu büyük caddesinin Sapanca-Geyve arası kısmının şose yapılması için gerekli edavatın gönderilmesi). BOA A MKT MHM 278/95, 17 Rebiülahir 1280/1 Ekim 1863 (Anadolu Ortakolu caddesinin Sapanca'dan Geyve'ye kadar olan mahallin inşası için istenilen Taşçı amelesi gönderilmesine dair.); BOA BEO A MKT MHM 280/43, 29 Rebiülahir 1280/13 Ekim 1863 (Vefik Efendiye Sapanca'dan Geyve'ye

olup, 1866 yılında tamamlanmıştır.<sup>165</sup> 1865 yılında daha önceden başlanılan Bursa-Gemlik şose yolu tamamlanmıştır. Edhem Paşa nezarete bağlı olarak bir mühendis mektebinin açılması için çaba göstermiş, oluşturulan komisyonda görev almıştır.<sup>166</sup> Paşa, inşa olunan yolları bizzat kendisi denetlemiştir. Nitekim 7 Ağustos 1864'te Vidin'e giderek bölgede inşa olunan yolları kontrol etmiştir.<sup>167</sup> Edhem Paşa, nezaretin Ticaretle birleştirilmesinden sonra da bir süre Ticaret ve Nafia Nazırı unvanıyla vazifesine devam etmiştir.<sup>168</sup> Paşa'nın nezaret makamına ikinci kez atanması ise 2 Temmuz 1871 tarihinde olmuştur. İki ay dokuz gün bu görevde kalmış, 11 Eylül 1871'de Ticaret Nezareti'nin işlerinin azaldığı gerekçesi ile Nafia Nezareti tekrar Ticaretle birleştirilince Ticaret ve Nafia Nazırı olarak görevine devam etmiştir.<sup>169</sup> Paşa'nın, üçüncü defa atanması Temmuz 1872'de olmuş, görevini 7 ay sürdürmüştür.<sup>170</sup> Dördüncü ataması ise Şubat 1874'te olup, Nisan 1875'e kadar nazırlık görevinde kalmıştır.<sup>171</sup>

Hekimbaşı İsmail Paşa üç defa nazırlık makamına getirilmiştir. İsmail Paşa'nın ilk görevi 1848'de olmuş ve üç ay sürmüştür. İkinci görevi 17 Şubat 1873 tarihinde, İbrahim Edhem Paşa'dan sonra olmuş ve bu görev bir ay on gün sürmüştür.<sup>172</sup> Paşa, son kez nazırlığa, 25 Ekim 1873 tarihinde nazırlık görevinden istifa eden Mehmed Kâni Paşa'nın<sup>173</sup> yerine atanmıştır. Bir yıl dört ay bu görevde kalmış ve Şubat 1874'te nazırlık makamından ayrılmıştır.<sup>174</sup>

İsmail Paşa, görevde olduğu süre içerisinde bayındırlık ile ilgili çalışmalar yapmaya gayret göstermiştir ancak nezaretin ikinci kez kurulduğu 1863 ile 1871

---

kadar olan yolun düzenlenmesi işinin verilmesi hususunda Kocaeli Sancağı mutasarrıflığına mezuniyet verilmesi ve Mösyö Riter'in gönderilmesi hususuna dair).

<sup>165</sup> BOA T 3125/11, 24 Şevval 1282/12 Mart 1866.

<sup>166</sup> BOA MF MKT 16/30, 5 Zilkade 1290/25 Aralık 1873 ve BOA İ DH 682/47568, 1 Rebiülevvel 1291/18 Nisan 1874.

<sup>167</sup> BOA BEO A MKT MHM 308/39, 4 Rebiülevvel 1281/7 Ağustos 1864.

<sup>168</sup> BOA İ DH 534/37055, 17 Şevval 1281/15 Mart 1865, BOA A.MKT MHM 327/99, 24 Şevval 1281/22 Mart 1865; İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 607; *Tasvir-i Efkâr*, S. 282/1, 22 Şevval 1281/20 Mart 1865, s. 37.

<sup>169</sup> Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 231, İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 608.

<sup>170</sup> İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 609.

<sup>171</sup> İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 609; Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. VIII, Ankara 1995, s. 278.

<sup>172</sup> BOA BEO A MKT MHM 447/56, 19 Zilhicce 1289/17 Şubat 1873; İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 609.

<sup>173</sup> Yabancı dil bilmesi nedeniyle Bab-ı Âli Tercüme Odası'na dâhil olan Kânî Paşa, Mısır'a gittikten sonra Tırhala Mutasarrıfı olmuştur. Daha sonra vezirlik rütbesiyle Selanik ve Üsküp valilikleri yapmış, Gümrük Eminliği, Maliye Nazırlığı gibi görevlerde bulunmuştur. Gövsa, *age*, C. III, s. 862-863. Kânî Paşa'nın Nafia Nazırlığı'na atanması hakkında bkz. BOA BEO A MKT MHM 458/67, 17 Cemaziyelevvel 1290/13 Temmuz 1873.

<sup>174</sup> BOA İ DH 675/47020, 3 Ramazan 1290/25 Ekim 1873; BOA BEO A MKT MHM 467/60, 4 Ramazan 1290/26 Ekim 1873.

yılları arasında teşkilatın düzenlenmeye çalışılması, nizamnamelerin hazırlanması yönünde girişimler olsa da nezaretin bağımsız olamaması sebebiyle beklenen netice elde edilememiştir. İsmail Paşa'nın çabaları ile Trabzon-Erzurum yolunun inşasına başlanılmış<sup>175</sup>, İzmir-Aydın, Varna-Ruşçuk demiryolu hatları imtiyaz suretiyle yabancı şirketlere inşa ettirilmiştir.<sup>176</sup> 1872 yılında müstakil hale gelen nezaretin 1872 ile 1879 yılları arasında nazırlarının daha sık değiştiği görülmektedir. Zira bu dönemde nazırlık imtiyazlı bir görev olarak algılanmıştır.<sup>177</sup> 1879'dan sonra Nafia Nezareti teşkilatının sistemli bir hale dönüştürülmeye çalışıldığı gözlenmektedir.

14 Eylül 1879'da nazırlığa atanan Hasan Fehmi Paşa, oluşturduğu komisyona bayındırlık, özellikle karayolu ve demiryolu yapımı konusunda ayrıntılı bir çalışma yaptırmış, komisyon raporuna dayanarak hazırladığı layiha ile görüşlerini padişaha sunmuştur.<sup>178</sup> Layihada sunduğu öneriler kabul edilip, bunların birçoğu uygulamaya konulmuştur.<sup>179</sup>

Bu çalışmaların yanında nizamnamede yaptığı değişikliklerle hayata geçirilmesi konusunda olumlu adımlar atmıştır. Tarik mükellefiyetinden<sup>180</sup> yeterince yararlanılabilmesi için gerekli tedbirleri almış, vilayetlerdeki nafia memurlarının sayısını artırmıştır. Döneminde yol yapımı için ayrılan tahsisat 2.000.000 kuruşa çıkartılmış, inşaatın bedenî mükellefiyet ile yapılması hususunu vilayetlere bildirmiştir. Ancak bu bedenî mükellefiyet yerine getirilirken inşaat müddetinin halkı işlerinden geri koymayacak surette belirlenmesi kararlaştırılmıştır. Bu talimat ve teşvikler neticesinde iki yıllık sürede 3.000 km kadar yol yapılabilmektedir.<sup>181</sup> Paşa'nın nazırlığı sırasında çalışanlar, rütbe ve nişanla ödüllendirilmişlerdir.<sup>182</sup>

<sup>175</sup> Bu konuda geniş bilgi için bkz. (Musa Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914*, C. I-III, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014.

<sup>176</sup> Bu dönemde yapılan yol çalışmaları ile ilgili detaylı bilgi nezaretin faaliyet alanları içerisinde detaylı olarak ele alınmıştır.

<sup>177</sup> Böyle bir yargıya varılmasındaki sebep belgelerde çoğu zaman boşta kalan bir vezirin nazırlığa atanması ile sonuçlandırıldığı görülmesinden kaynaklanmaktadır.

<sup>178</sup> BOA İ DH 791/64244-10, 27 Ramazan 1296/14 Eylül 1879; BOA İ DH 790/64204, 29 Ramazan 1296/16 Eylül 1879; BOA YA HUS 162/33, 29 Ramazan 1296/16 Eylül 1879.

<sup>179</sup> Hasan Fehmi Paşa'nın bu layihası Osmanlı arşivinde YEE 11/5 kataloğundadır. Bkz. BOA YEE 11/5, 26 Cemaziyelahir 1297/5 Haziran 1880. Ayrıca bkz. BOA İ MMS 72/3325, 17 Muharrem 1300/28 Kasım 1882 ve BOA T TŞK 3134/13. 5 Haziran 1880'de hükümete sunulan layihanın yeni harflere çevirisi için Bkz. Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha" *Belgeler*, C. V-VIII, S. 9-12, Ankara 1971, s. 155-232.

<sup>180</sup> Nakdi ve aynı olarak alınan yol vergisi

<sup>181</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>182</sup> BOA İ DH 872/69666, 16 Safer 1300/27 Aralık 1882; BOA İ DH 923/73227, 28 Ramazan 1301/22 Temmuz 1884.

Hasan Fehmi Paşa, 16 Nisan 1884 tarihine kadar bu makamda kalarak en uzun Nafia Nazırlığı yapan kişi olmuştur.<sup>183</sup> Nezaret, Hasan Fehmi Paşa'nın görevden ayrılmasından iki yıl sonra Ticaret Nezareti ile birleştirilmiş, bayındırlık işleri bu kez Ticaret ve Nafia Nezareti'nin bünyesinde gerçekleştirilmeye başlanmıştır. İki nezaretin birlikte idare edildiği yirmibeş yıllık süreçte dokuz nazır göreve gelmiştir. Nezaretler birleştirilmiş olmakla birlikte Ticaret ve Nafia kısımları ayrı idare edilmiştir. Nezaretin Ticaretten ayrıldığı 2 Ağustos 1908 tarihinde Nafia nazırlığına atanan Naum Paşa, görevini ancak 6 gün sürdürebilmiş, iki nezaretin 8 Ağustos'ta tekrar birleştirilmesiyle nazırlık görevi sona ermiştir. Naum Paşa Nafia nazırlığında en kısa süre görev yapan nazır olmuştur.<sup>184</sup>

Nafia Nezareti, Osmanlı Devleti'nde gayr-i müslimlerin yoğun olarak görev aldığı bir kurum olmuştur. Nezaretin başına sekiz gayr-i müslim Osmanlı vatandaşı getirilmiştir. 1867 yılında Agaton Efendi ile yapılan ilk atamadan sonra 27 Mayıs 1868'de Garabet Artin Davud Paşa<sup>185</sup> ikinci gayrimüslim nazır olmuştur. 27 Kasım 1878'de atanan Ohannes Çamiç Efendi yaklaşık on yıl sonra bu göreve tayin edilen üçüncü gayrimüslimdir.<sup>186</sup>

<sup>183</sup> BOA YA HUS 177/99, 22 Cemaziyelahir 1301/19 Nisan 1884; BOA İ DH 913/72503, 22 Cemaziyelahir 1301/19 Nisan 1884.

<sup>184</sup> BOA İ DUİT 57/49, 4 Receb 1326/2 Ağustos 1908.

<sup>185</sup> Asıl adı Garabet Artin Davud Paşa'dır. Ermeni asıllıdır. 1816'da İstanbul'da doğmuş, Berlin Sefareti ve Viyana konsolosluğunda bulunmuştur. 1860 yılında Telgraf Nezareti'ne, 1861'de yeni tesis olunan Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığına vezaret rütbesi ile tayin olunmuştur. Burada 3 sene kaldıktan sonra Nafia Nezareti'ne getirilmiştir. Davud Paşa'nın Nafia Nezareti'nde bulunduğu esnada ifa ettiği en önemli icraatı Rumeli Demiryolları imtiyaz anlaşmasını yapması ve bu demiryolu imtiyazını Baron Hirsch'e vermesidir. Davud Paşa'nın bu icraatı uzun süre tartışma konusu olmuştur. Davud Paşa hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 874; *İslam Ansiklopedisi*, "Davud Paşa" maddesi, C. III, İstanbul 1993, s. 498; Gövsa, *age*, C. I, s. 307; Y.G. Çark, *Osmanlı Devleti Hizmetinde Ermeniler*, İstanbul 1953, s. 168-171. Davud Paşa Nafia Nazırlığı'na atandığında kendisine 30.000 kuruş bağlanmıştı. BOA İ DH 603/42010, 27 Şaban 1286/2 Aralık 1869. Davud Paşa'nın Nafia Nezareti'ne atanması hakkında bkz. BOA BEO A MKT MHM 408/81, 4 Safer 1285/27 Mayıs 1868; BOA İ MMS 35/468, 28 Muharrem 1285. *Tasvir-i Efkâr*, S. 589/1, 7 Safer 1285. Davud Paşa, bu görevi esnasında eğitim almak üzere Avrupa'ya gönderilmiştir. Bkz. BOA İ DH 578/40239, 22 Rebiülevvel 1285/13 Temmuz 1868, BOA BEO A MKT MHM 430/61, 12 Ramazan 1285/27 Aralık 1868. Davud Paşa Nafia Nazırı iken 1. dereceden Osmanî nişanı ile taltif edilmiştir. BOA A MKT NHM 414/28, 1 Rebiülahir 1285/22 Temmuz 1868; BOA İ DH 578/40247, 23 Şevval 1285/6 Şubat 1869. Ancak daha sonra Davud Paşa, görevinden azledilerek vezaret rütbesi elinden alınan tek Nafia nazırı olmuştur. Bunda Rumeli demiryollarında yaptığı usulsüzlükler ve devleti zarara uğratması etkili olmuştur. Bkz. BOA İ DH 650/45230, 9 Rebiülevvel 1289/17 Mayıs 1872. Rumeli Demiryolları ile ilgili yapılmış bir çalışma için bkz. Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.

<sup>186</sup> BOA İ DH 759/61934, 19 Zilkade 1294/25 Kasım 1877 (Ohannes Efendi'in ikinci rütbeden nişanı-Osmanî ile taltifi); Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 231; Ahmed Saib, *age*, s. 137-138. Ohannes Efendi iki kez Nafia Nezareti makamına oturmuştur. Ohannes Efendi'nin ikinci kez Nafia Nezareti'ne atandığına dair belge için bkz. BOA Y EE 43/38, 28 Zilkade 1295/23 Kasım 1878; BOA İ DH 778/63311, 2 Zilhicce 1295/27 Kasım 1878.

9 Haziran 1878'de Aleksandır Efendi göreve atanmıştır. Sava Paşa, Naum Paşa<sup>187</sup>, Krikor Sinapyan Efendi<sup>188</sup> ve Basarya Efendi<sup>189</sup> ise Nafia nazırlığına atanan diğer gayr-i müslimlerdir.

Nafia nazırlığı görevini yürütenler arasında sadrazamlar da vardır. Şirvanizade Rüşdü Paşa, İbrahim Edhem Paşa, Ahmed Muhtar Paşa<sup>190</sup>, Ahmed Esad Paşa<sup>191</sup>,

<sup>187</sup> BOA İ DUİT 57/49, 4 Receb 1326/2 Ağustos 1908.

<sup>188</sup> BOA İ DUİT 8/48, 12 Muharrem 1330/23 Kasım 1882. Gaspar Sinapyan'ın oğlu olan avukat Krikor Sinapyan, takriben 1 ay 1 hafta bu görevde kalmıştır. Bkz. Y.G. Çark, *age*, s. 194-195.

<sup>189</sup> Nikolaki Basarya Efendi 1875'te Manastır Vilayeti'ne bağlı Kosova'da dünyaya geldi. İlk ve orta öğrenimini Manastır'da, yüksek öğrenimini Bükreş'te tamamladı. Ülkeye dönünce Manastır'daki Ulah Lisesi'ne öğretmen olarak atandı. İttihad ve Terakki Cemiyeti'nin Abdülhamid idaresine karşı mücadelesini yoğunlaştırdığı ve ihtilali başlattığı sırada Basarya Efendi de, Ulah Mektepler Müfettişi olarak Selanik'te bulunuyordu. Basarya Efendi, İttihad ve Terakki Cemiyeti'ne üye oldu. Manastır ve Selanik'te bulunan konsolosların yardımıyla İttihad ve Terakki Cemiyeti üyeleri arasındaki haberleşmenin sağlanmasına yardım etti. Meşrutiyetin ilanından sonra 27 Aralık 1908'de Ayan Meclisi üyeliğine atandı. Mahmud Şevket Paşa Hükümetinde Nafia Nazırlığı yapan Nikolaki Basarya Efendi, Rumeli'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılması üzerine Bükreş'e yerleşti. Orada gazetecilik, Belediye Meclisi Üyeliği ve Mebusluk yaptı. Türkçe, Sırpça, Ulahça, Fransızca, İtalyanca ve Rumca bilen Basarya Efendi, 1938'de İstanbul'da toplanan Balkan Gazeteciler Birliği toplantısına Romanya temsilcisi olarak katıldı. Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 148.

<sup>190</sup> Gazi Ahmed Muhtar Paşa, 1839 yılında Bursa'da doğmuştur. Önce Bursa Askeri İdadisi'ne giden Ahmed Muhtar Paşa, 1856'da İstanbul Harbiye Mektebi'ne girmiş, 1861'de Erkan-ı Harbiye yüzbaşısı olmuştur. 1864'te binbaşı, 1871'de ferik rütbelerini almıştır. Aynı yıl Yemen Valiliği'ne atandıktan sonra 1873 yılında Nafia Nazırı olmuştur. Erzurum ve Girit Valiliği, Bosna-Hersek Başkumandanlığı gibi görevlerde bulunduktan sonra 1877'de Erzurum'da Ruslar ile mücadele etmiş, savaşta gösterdiği başarılar neticesinde Gazilik ünvanını almıştır. Devletin üst kademelerinde birçok görevler alan Muhtar Paşa, II. Meşrutiyet'in ilanı ile Meclis-i Ayan azalığına ve başkan vekilliğine atandı. 22 Temmuz 1912'de Sadrazam olan Muhtar Paşa, Balkan Savaşı sırasında istifa etmiştir. Aynı zamanda iyi bir matematikçi olan Ahmed Muhtar Paşa, 1918'de vefat etmiştir. BOA DH SAİD d. Nr. 22 s. 91; Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 696-698; Rifat Uçarol, *Gazi Ahmed Muhtar Paşa Bir Osmanlı Paşası ve Dönemi*, İstanbul 1976, s.32-45; Kemal Zülfü Taneri, *Türk Matematikçilerinden Gazi Ahmed Muhtar Paşa Hayatı Ve Eserleri*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1963, s. 6-10; Rauf Atakan, *Müşir Gazi Ahmed Muhtar Paşa*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1984, s. 5-19; Yılmaz Öztuna, *II. Abdülhamid Zamanı ve Şahsiyeti*, İstanbul 2008, s. 47; İnal, *Son Sadrazamlar*, C. III, s. 1805-1806; Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 231; Tektaş, *age*, s. 688-701. Ahmed Muhtar Paşa'nın Nafia Nazırlığı'na atandığına dair belgeler için bkz. BOA İ DH 666/46364, 17 Rebiülevvel 1290/15 Mayıs 1873; BOA BEO A MKT MHM 454/39, 17 Rebiülevvel 1290/15 Mayıs 1873; BOA BEO A MKT MHM 468/32, 21 Ramazan 1290/19 Mayıs 1873.

<sup>191</sup> 1835 yılında Sakız'da doğan Ahmed Esad Paşa, Askerî İdadî mektebinde tahsil gördükten sonra 1858 yılında yüzbaşılık rütbesi ile buradan mezun oldu. Çeşitli memurluklarda görev aldıktan sonra 13 Temmuz 1871 tarihinde Serasker, Şubat 1872'de önce Erzurum sonra Ankara Valisi, Haziran 1872'de ise Sivas Valisi oldu. 1 Ağustos 1872'de Bahriye Nazırı olan Ahmed Esad Paşa, 13 Ekim 1872'de ikinci defa Serasker olduktan sonra 18 Şubat 1873 Sadrazam yapılmıştır. İki ay gibi kısa bir zaman sonra bu görevden azledilen Ahmed Esad Paşa Konya Valiliğine getirilmiştir. Bundan sonra Suriye Valiliği ve Bahriye Nazırlığı görevlerinden sonra 24 Nisan 1875 tarihinde ikinci defa Sadrazam olmuştur. Bundan sonra da bu görevinden azledilerek Nafia Nazırı yapılmıştır. Bkz. Pakalın, *Son Sadrazamlar ve Başvekiller*, C. I, s. 456; İnal, *Son Sadrazamlar*, C. I, s. 415-428; Tektaş, *a.g.e.*, s. 588-590.

<sup>191</sup> BOA İ DH 706/49446, 25 Receb 1292/27 Ağustos 1875. Pakalın, *Son Sadrazamlar ve Başvekiller*, C. I, 446-453.

Mehmed Kadri Paşa<sup>192</sup>, Mehmed Esad Safvet Paşa<sup>193</sup> ve Ali Rıza Paşa<sup>194</sup> Nafia Nazırlığı'ndan önce ya da sonra sadaret görevini de yürütmüşlerdir.

Nafia Nezareti'ne atanan 11 nazır asker kökenlidir. Bu nazırlar İbrahim Halil, Ahmed Muhtar, Ahmed Esad, Osman Nizami<sup>195</sup>, Ahmed Cemal, Mahmud Bahri<sup>196</sup>, Şevket Turgut, Ahmed Avni<sup>197</sup>, Abuk Ahmed<sup>198</sup>, Zeki ve Ali Rıza Paşalardır.<sup>199</sup>

<sup>192</sup> 19 Mayıs 1833 doğumlu Mehmed Kadri Paşa, Kıbrıs Mutasarrıfı İshak Paşa'nın oğludur. Tahsilini tamamladıktan sonra 250 kuruş maaşla nüfus mukayyidliğine dâhil olmuştur. 1858'de İstanbul'a gelmiş ve Bab-ı Âli Tercüme Odası halifeligi, ardından Meclis-i Tanzimat mütercimliği görevlerinde bulunmuştur. 1865'te 5000 kuruş maaşla Posta Nezareti'ne tayin edilmiş, çeşitli görevlerin ardından Şura-yı Devlet azalığında bulunmuş, 1872 yılında Nafia Müsteşarı saniliğine, 1873 yılında 6. Daire-i Belediye başkanlığına, 1874 yılında Nafia Müsteşarlığı'na ve Meclis-i Nafia Başkanlığı'na atanmıştır. 30.000 kuruş maaşla Şehremaneti görevinde bulunduktan sonra 19 Eylül 1875 tarihinde Nafia Nazırlığına atanmış ve 19 Ocak 1876 tarihine kadar bu görevde kalmıştır. 1877'de kendisine vezaret rütbesi verilmiş, 9 Haziran 1880 tarihinde sadrazam olmuştur. Bkz. BOA DH SAİD d. Nr. 1, s. 12; İnal, *Son Sadrazamlar*, C. II, s. 1307-1311; Gövsa, *age*, C. III, s. 854; Adnan Aslan, "Mehmed Kadri Paşa", *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. II, İstanbul 2008, s. 146-147. Kadri Bey'in Nafia Nezareti'ne atanmasına dair: BOA İ DH 707/49535, 19 Şaban 1292/20 Eylül 1875; görevden alınmasına dair: BOA İ DH 715/49979, 22 Zilhice 1292/19 Ocak 1876.

<sup>193</sup> 1814'te İstanbul'da doğan Mehmed Esad Safvet Paşa, Abdülmecid devrinde sarayda sultanlara Fransızca dersi vermiş, Abdulaziz zamanında ise Ticaret, Adliye, Hariciye ve Maarif Nazırlığı ve Paris Elçiliği görevinde bulunmuştur. II. Abdülhamid döneminde ise, Aralık 1876-Haziran 1877 arasında Hariciye Nazırlığı, Haziran-Ağustos 1877'de Nafia Nazırlığı, Ağustos 1877-Subat 1878'de Adliye Nazırlığı, 7- 21 Subat 1878'de Şura-yı Devlet Reisliği; Şubat-Aralık 1878'de Hariciye Nazırlığı ve Haziran-Aralık 1878'de Sadrazamlık, Aralık 1878-Temmuz 1879'da Paris elçiliği, Temmuz-Ekim 1879 ve 30 Kasım- 3 Aralık 1882 arasında Hariciye Nazırlığı görevlerinde bulunmuştur. BOA DH SAİD d., Nr. 2, s. 416; Ayrıca bkz. İnal, *Son Sadrazamlar*, C. II, s. 829-835; Ahmed Saib, *age*, s. 76; Pakalın, *Son Sadrazamlar ve Başvekiller*, C. IV, s. 3-61; Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. VIII, s. 286; Yaman, *age*, s. 15; Tektaş, *age*, s. 618-619. Nafia Nazırlığı'na atanmasına dair BOA İ DH 750/61288, 6 Receb 1294. Safvet Paşa, Hariciye Nezareti'nden alınarak Nafia Nezareti'ne atanmasına içerlemiş ve sağlık problemlerini bahane ederek bu görevinden azlini istemiştir. Safvet Paşa'nın istifası ve sonraki görevleri için bkz. BOA İ DH 750/61291, 7 Receb 1293/29 Temmuz 1876; BOA İ DUİT 57/55, 18 Şaban 1294/28 Ağustos 1877; BOA İ DUİT 11/49, 18 Şaban 1294/28 Ağustos 1877; BOA Y EE 44/21, 17 Ramazan 1294/25 Eylül 1877; BOA Y EE 75/23, 3 Cemaziyelahir 1295/4 Haziran 1878; BOA Y EE 42/209, 4 Cemaziyelahir 1295/5 Haziran 1878. .

<sup>194</sup> Ali Rıza Bey, emekli jandarma binbaşısı Tahir Efendi'nin oğludur. 1860'ta İstanbul'da doğdu. 1880'de Harbiye'ye girdi. 1886'da Kurmay yüzbaşı olarak okuldan ayrıldı. Harbiye'ye Rumca öğretmen yardımcısı olarak atandı. 1887'de Almanya'ya gönderildi. Burada üç yıl kaldı. 1891'de Erkan-ı Harbiye 4. şubede görevlendirildi. Daha sonra Erkan-ı Harbiye öğrencilerinin Harp Tarihi öğretmenliğine getirildi. 1895'te Miralay oldu ve öğretmenlikten ayrıldı. 1898'de Mirlivalığa yükseldi ve 1898'de Erkan-ı Harbiye Birinci Şube Müdürü oldu. 1901'de Ferikliğe yükseltildi. Beşinci Nizamiye Birliği Komutanlığına getirildi. 1903'te Manastır Valiliği ve Manastır Komutanlığı yaptı. 27 Mart 1905'te Müşir oldu. 27 Ağustos 1908'de Harbiye Nazırlığı'na, 27 Aralık 1908'de Meclis-i Ayan üyeliğine atandı. Padişah Yaverliği yaptı. Birinci Dünya Savaşı sırasında kurulan Tevfik Paşa Hükümeti'nde Bahriye Nazırı olarak görev yaptı. Damat Ferit Paşa Hükümeti'nde Meclis-i Vükela Memurluğu (Devlet Bakanlığı), Ticaret ve Ziraat Nazırlığı yaptı. 2 Ekim 1919'da Sadrazam oldu. İtilaf Devletlerinin baskıları üzerine hükümet istifa etti (22 Ocak 1920). Tevfik Paşa Hükümetinde Nafia Nazırlığı yaptı. 12 Haziran 1921'de Dâhiliye Nazırlığı'na atandı. 1932'de vefat etti. Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 712-713; İnal, *Son Sadrazamlar*, C. II, s. 2105-2114.

<sup>195</sup> Osman Nizami Paşa'nın Nafia Nezareti'ne atanması hakkında bkz. BOA İ DUİT 8/87, 12 Receb 1331/17 Haziran 1913.

<sup>196</sup> Mahmud Bahri Paşa, 1864'te Çürüksu'da dünyaya gelmiştir. Hüseyin Bey'in oğludur. Kuleli Askeri İdadisi'ni bitirdikten sonra Mühendishane-i Berr-i Hümayûn'a girdi. 1888'de Erkan-ı Harp Yüzbaşı oldu. Osmanlı Erkan-ı Harbiyesi'nde görevlendirildi. Girit olaylarını bastırmakta ve Yunan sınırında yapılan inceleme heyetinde görev aldı. 1891'de binbaşılığı yükseltildi ve Hicaz Askeri Fırkasına

Nafia nazırlığında bulunan toplam kırk üç devlet adamından otuz ikisi nazırlığa atandıklarında vezaret rütbesi ile görev yapmışlardır. Mehmed Kadri Bey ve Zühdü Efendi'ye, Nafia nazırlığından sonra vezaret rütbesi verilmiş ve paşa ünvanını almışlardır. Nafia nazırlarından sadece dokuzuna Paşa ünvanı verilmemiştir. Bu nazırlar Cavid Bey<sup>200</sup>, Ali Münif Bey<sup>201</sup>, Ahmed Ferid Bey<sup>202</sup>, Tefvik Bey, Abdullah

---

atandı. 1895 Yunan Savaşı'nda görev aldı. Tesalya Demiryolu Komiserliği yaptı. Savaş sonrasında tekrar İstanbul'a döndü. Meşrutiyetin yeniden ilanı üzerine Erkan-ı Harbiye Birinci Şube Müdürlüğü'ne atandı. Daha sonra Erkan-ı Harbiye İkinci Başkanı oldu. 1910'da İngiliz ordusunun sonbahar manevralarını izlemek üzere İngiltere'ye gitti. Bab-ı Âli baskınından sonra Mahmud Şevket Paşa tarafından oluşturulan hükümette Bahriye Nazırlığı'na atandı. Bu görevde iken üçüncü kolordu komutanlığını da uhdesinde tuttu. Balkan Savaşı'ndaki hizmetleri göz önünde tutularak ferikliğe yükseltildi. 14 Mart 1914'te Ayan Meclisi üyeliğine atandı. Mahmud Şevket Paşa'nın katledilmesi üzerine Sait Halim Paşa tarafından kurulan hükümette Bahriye Nazırlığı'na getirildi. Bir süre sonra Nafia Nazırlığı'na atandı. 16 Mart 1920'de İstanbul'un işgali üzerine İngilizler tarafından tutuklanarak Malta'ya sürüldü. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nin girmesine karşı olduğu ve Ermeni tehciri işine karışmadığı anlaşılınca bir süre sonra serbest bırakıldı. Almanya'ya gitti ve bir süre burada kaldıktan sonra İstanbul'a geldi. Damat Ferit Hükümetinde Meclis-i Vükela'da görev aldı ise de hükümet üyeleri ile görüş ayrılığı olduğu için uzun süre bu görevini sürdüremedi ve hükümetten ayrıldı. 1931'de kanserden öldü. Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 169-170.

<sup>197</sup> BOA İ DUİT 9/56, 1 Cemaziyelahir 1337/4 Mart 1919.

<sup>198</sup> 1859 yılı Sivas doğumlu olan Abuk Ahmed Paşa, 1881 yılında Harbiye'yi bitirdikten sonra Belgrad'da askeri ateşer olarak göreve başlamıştır. Balkan Savaşı'nda IV. Kolordu kısmına komuta eden Abuk Ahmed Paşa, 1913 yılında askerlikten emekli oldu. Abuk Ahmed Paşa, 1919 ve 1920 yıllarında da Nafia Nazırlığı yapmıştır. Stephan Lauzan, *a.g.e.*, s. 91.

<sup>199</sup> Sinan Kunalalp, *Son Dönem Osmanlı Erkan ve Ricali (1839-1922) Prosopografik Rehber*, İstanbul 1999, s. XIX.

<sup>200</sup> Osmanlı Maliye nazırlarından ve siyaset adamlarından olan Cavid Bey, Selanik doğumludur. Mülkiye'den mezun olduktan sonra bir süre Ziraat Bankası'nda çalışmış, 1906 tarihinde Osmanlı Hürriyet Cemiyeti'ne dâhil olmuştur. Bu cemiyet 1907'de İttihat ve Terakki ile birleşince yeni oluşan cemiyetin önde gelen üyelerinden birisi olmuştur. II. Meşrutiyet'in ardından İstanbul'a gelen Cavid Bey, 1909 yılında Maliye, 1912 yılında ise Nafia Nazırı olmuştur. 1916-1918 yılları arasında İttihatçıların soruşturulması üzerine Avrupa'ya kaçmış, 1926 yılında İzmir suikastı girişimi sebebiyle suçlu bulunup idam edilmiştir. Stephan Lauzan, *Osmanlı'nın Bozgun Yılları-Hastanın Başucunda Kırk Gün Gece-*, (Yay. Haz. Seyfettin Ünlü), İstanbul 2009, s. 83.

<sup>201</sup> BOA İ DUİT 9/1, 11 Rebiülahir 1335/4 Şubat 1917; 1874'de Adana'da doğan Ali Münif Bey, Hakkı Bey'in oğludur. Mekteb-i Mülkiye'den mezun olan Ali Münif Bey, Görice Mutasarrıfı iken 8 Kasım 1908'de 49 oy alarak Adana mebusu seçilmiştir. Ancak 1910 yılı Eylül'ünde bu görevinden ayrılarak Ankara Valiliği'ne atanmıştır. Meclis-i Mebusan'da bulunduğu süre içinde kâtiplik yapmış, Dâhiliye Encümeni Reisliğinde bulunmuştur. 1917 yılında Talat Paşa hükümeti döneminde Nafia Nazırlığı da yapan Ali Münif Bey, Beşir Efendi'nin ölümü üzerine 3 Şubat 1918'de Halep'te yapılan ara seçime katılmış ve 241 oy alarak buradan mebus seçilmiştir. Mondros Ateşkes antlaşmasından sonra İngilizler tarafından Malta'ya sürgün edilen Ali Münif Bey, daha sonra Adana Valiliği de yapan Münif Bey, 1927-1931 yılları arasında milletvekili olarak mecliste bulunmuştur. Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 226. Ali Münif Bey'in, Birinci Dünya Savaşı sonrası Malta'da sürgündeki yaşantısı için bkz. Ahmed Emin Yalman, *Gördüklerim ve Geçirdiklerim (1918-1922)*, C. II, İstanbul 1970, s. 124-125. Ayrıca bkz. Ali Birinci, "Ali Münif Bey'in Hatıraları ve Tarihte Usulsüzlük" *Türk Yurdu*, S. 114, Şubat 1997, s.19- 20; Ali Birinci, "Ali Münif Yeğenağa", *Yapıtları ve Yaşamlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. II, İstanbul 2008, s. 673-674.

<sup>202</sup> 7 Mart 1878'de, Bursa'da doğan Ahmed Ferit Bey, Fransa'da tahsili esnasında siyasete girmiştir. Ahmed Ferit Bey 1908 yılında Meşrutiyet'in ilanından sonra ülkeye dönerek 1908-1913 tarihleri arasında Mülkiye Mektebi 18. asır siyasi tarih muallimliği yaptı. Dâhiliye Encümeni azası olarak İdare-i Umumîye-i Vilayat ve İdare-i Hususiye-i Vilayat Kanunlarını hazırladı. 1912 tarihinde Milli Meşrutiyet Fırkası'nı kurdu, aynı yıl partinin yayın organı olarak İfham gazetesini çıkardı. İttihat ve Terakki Hükümeti'ni eleştirmesi üzerine 1914-1917 yıllarında sırasıyla Bursa, Sinop ve Bilecik'e sürgüne gönderildi. Dönüşünde Damad Ferit Paşa'nın II. Kabinesinde, Mayıs 1919-Temmuz 1919



Lami Bey, Agaton Efendi, Ohannes Çamiç Efendi, Sinapyan Efendi ve Nikolaki Beserya Efendi'dir.

**Tablo 7: Nafia Nazırlarının Rütbeleri**

Nafia Nezareti'nden önce vezaret rütbesi almış olan	29
Nafia Nazırı iken vezaret rütbesi tevcih olunan	3
Nafia Nazırlığından sonra vezaret rütbesi alan	2
Bey ve Efendi ünvanı ile nazırlık yapan	9

Aşağıdaki tabloda kurulduğundan itibaren kaldırılana kadar Osmanlı Nafia Nazırlığı yapmış kişilerin göreve geliş, görevden ayrılış, Nafia nazırlığında kalış süreleri, tespit edilebildiği kadarıyla Nafia nazırlığından önceki görevleri, sonraki görevleri ve eğitim durumları gibi bilgiler verilmiştir.

**Tablo 8: Osmanlı Nafia Nazırları (1848-1922)**

Nazırın İsmi	Göreve		Önceki görevi	Sonraki görevi	Görev süresi	Eğitim Durumu	İlk görev yeri
	Başlayış Tarihi	Bitiş Tarihi					
İsmail Paşa	25 Kasım 1848	15 Mart 1849	Hekimbaşı	Ticaret Nazırı, Tıbbiye Nazırı, Girit Valiliği	3 ay 10 gün	Cerrahlık Eğitimi	Saray cerrahlığı
İbrahim Edhem Paşa	13 Haziran 1863	15 Mart 1865	Hariciye ve Ticaret Nazırlıkları	Tırhala Valisi	1 yıl 8 ay	Paris Maden Mühendisliği	şura-yı askeriye
İbrahim Halil Paşa	19 Haziran 1866	22 Haziran 1866	Tophane Müşiri, Kaptan-ı Derya	Tophane Müşiri, Trabzon Valiliği	4 gün		
Agaton Efendi	6 Mart 1868	Mayıs 1868	Posta ve Telgraf Müdürlüğü	...	2 ay	Grillon Ziraat Mektebi	Ayamama Çiftliği müdürlüğü
Davud Garabet Paşa	27 Mayıs 1868	11 Temmuz 1868	Cebel-i Lübnan mutasarrıfı	....	1 ay 10 gün		
Davud Garabet Paşa	26 Ağustos 1869	Haziran 1871		...	11 ay		
Şirvanizade Mehmed	18 Haziran 1871	2 Temmuz	Maliye, Hazine-i Hassa, Dâhiliye	Divan-ı Ahkâm-ı	14 gün	Medrese	Amasya Evkaf

tarihleri arasında Nafia Nazırı oldu. 9 Aralık 1919'da Milli Türk Fırkası'nı kurdu. 30 Mayıs 1920 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne katıldı. 18 Temmuz 1920 tarihinde Maliye Vekilliği uhdesine verildi. İcra Vekilleri Heyetinin 26 Ekim 1921 tarihli kararıyla, Paris temsilciliğine atandı daha sonra Lozan görüşmelerine katıldı. 30 Ekim 1923'te kurulan İsmet Paşa'nın ilk Cumhuriyet kabinesinde, ilk Dâhiliye Vekili oldu. Bu görevi sırasında 150'likler listesi ile 1924 yılında Köy Kanunu'nu hazırladı. 6 Mayıs 1925-1932 tarihleri arasında Londra, 1932-1939 tarihleri arasında Varşova, 1939-1943 tarihleri arasında Tokyo Büyükelçiliği görevlerinde bulundu. 25 Kasım 1971'de vefat etti. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ali Birinci, "Ahmed Ferit Tek", *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C.II, İstanbul 2008, s. 613-614; Yenal Ünal, *Ahmed Ferit Tek*, İstanbul 2009; Yenal Ünal, "Ahmed Ferit Tek'in Hayatı ve Siyasi Faaliyetleri", *Tarih Okulu Dergisi*, S. I, Sonbahar 2008, İzmir, s. 19-47; Ahmed Ferit Tek, "İdare-yi Umumiye-yi Vilayet ve İdare-yi Hususiye-yi Vilayet Kanunları", (Transkripsiyon: Yenal Ünal), *Tarih Okulu Dergisi*, S. IV, Yaz 2009, İzmir, s. 77-101; Bilgen Yetkin, *Millî Türk Fırkası'nın Sesi İfham Gazetesi'nin Mütareke Dönemine Bakışı (1919-1920)*, Selçuk Üniversitesi SBE (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya 2010, s. 3-4.

Rüşdü paşa		1871	Nazırlıkları	Adliye Nazırı			müdürlüğü
İbrahim Edhem Paşa	2 Temmuz 1871	11 Eylül 1871			2 ay 9 gün		
İbrahim Edhem Paşa	Temmuz 1872	17 Şubat 1873			7 ay		
İsmail Paşa	17 Şubat 1873	27 Mart 1873			1 ay 10 gün		
Mehmed Raşid Paşa <sup>203</sup>	27 Mart 1873	15 Mayıs 1873	Bosna Valisi	Hariciye Nezareti	2 ay		
Ahmed Muhtar Paşa	15 Mayıs 1873	13 Temmuz 1873	Maliye Nazırı, Yemen Valisi	Girit Valisi	2 ay	Harbiye	Harbiye yüzbaşı
Mehmed Kânî Paşa	13 Temmuz 1873	25 Ekim 1873	Maliye Nazırı, Defter-i HaKânî Nazırlığı	Maliye Nazırı	3 ay	Mısır Harbiye	Divan-ı Hümayûn kalemi
İsmail Paşa	25 Ekim 1873	Şubat 1874			1 yıl 4 ay		
İbrahim Edhem Paşa	Şubat 1874	Nisan 1875 <sup>204</sup>			1 yıl 2 ay		
Server Paşa	29 Nisan 1875	26 Ağustos 1875	Hariciye, Dâhiliye Nazırlığı, Şehremini, Paris Büyükelçiliği	Şura-yı Devlet Reisi	4 ay		Harbiye Nezareti Kalemi
Ahmed Esad Paşa	26 Ağustos 1875	19 Eylül 1875	Sadrazam	İzmir Valisi	23 gün	İdadi, Askeri	
Mehmed Kadri Bey	19 Eylül 1875	19 Ocak 1876	Şehremini	Şehremini, Sadrazam	4 ay		
Mehmed Halet Paşa	19 Ocak 1876	Şubat 1876	Şehremini	Şura-yı Devlet Azalığı	1 ay		Bahriye Mektupçuluğu
Server Paşa	28 Şubat 1876	17 Temmuz 1877	Şura-yı Devlet Reisi	Meclis-i Ayan Aza ve Reisi	5 ay		
Mehmed Esad Safvet Paşa	17 Temmuz 1877	27 Ağustos 1877	Hariciye Nazırı	Adliye Nazırı	1 ay 10 gün		
Hüdaverdizade Ohannes Çamiç Efendi	27 Ağustos 1877	18 Nisan 1878	Ticaret Nazırı		7 ay 22 gün		
Mehmed Sadık Paşa (Karavezir)	18 Nisan 1878	11 Mayıs 1878	Tuna Valisi	Sadrazam	1 ay 20 gün		
Sava Paşa	11 Mayıs 1878	9 Haziran 1878	Hariciye Müsteşarı		29 gün		
Aleksandır Karatodori Efendi	9 Haziran 1878	10 Kasım 1878	Roma Orta Elçiliği	Girit Valisi	5 ay	Paris Edebiyat ve Fen lisans	Bab-ı Âli Tercüme Odası
Hüdaverdizade Ohannes Çamiç Efendi	27 Kasım 1878	4 Aralık 1878			1 hafta		
Sava Paşa	4 Aralık 1878	14 Eylül 1879	Doğu Rumeli Valisi	Hariciye Nazırı	7 ay 25 gün		
Hasan Fehmi Efendi	14 Eylül 1879	16 Nisan 1884	Hazine-i Hassa Nazırı	Adliye Nazırı	4 yıl 7 ay		

<sup>203</sup> 1824 yılında doğan Mehmed Raşid Paşa, Dramalı Hasan Haydar Paşa'nın oğludur. Paris'te tahsil gören Raşid Paşa, Bab-ı Tercüme Kalemi'nde göreve başlamış, daha sonra çeşitli mutasarrıflık ve kaymakamlıklarda bulunmuştur. Vezir rütbesini aldıktan sonra İzmir, Suriye, Hersek, Yenipazar ve Bosna valiliklerinde bulunmuştur. Sultan Abdülaziz zamanında Nafia Nazırı olmuş, ardından Hariciye Nazırlığı'na getirilmiştir. Gövsa, *age*, C. IV, s. 1312. Mehmed Raşid Paşa'nın Nafia Nezareti'ne atanması hakkında bkz. BOA BEO A MKT MHM 451/6, 28 Muharrem 1290.

<sup>204</sup> Edhem Paşa, Nafia Nazırlığının ardından Nafia Müsteşarlığı ve Berlin Sefareti görevlerinde bulunmuştur. Bkz. BOA İ DH 703/49222, 23 Cemaziyelevvel 1292; BOA İ HR 270/16236, 4 Rebiülevvel 1293.

Mehmed Raif Paşa	24 Nisan 1884	24 Eylül 1885	Ticaret ve Ziraat Nazırı, Ayan üyesi, Şura-yı Devlet Başk.	Adana Valisi	1 yıl 5 ay	Mekteb-i Urfaniye	Maliye Hazinesi Ticaret Odası
Ahmed Zühdü Efendi	24 Eylül 1885	23 Aralık 1886	Maliye Nazırı	Hüdavendigâr Valisi	3 ay		
Naum Paşa	2 Ağustos 1908	8 Ağustos 1908	Cebel-i Lübnan Mutasarrıfı	Paris Büyükelçisi	6 gün		
Sinapyan Efendi	2 Ocak 1912	17 Şubat 1912	Orman ve Maden Nazırı		1 ay 1 hafta		
Mehmet Cavid Bey	2 Mart 1912	22 Temmuz 1912	Selanik Mebusu	Maliye Nazırı	4 ay 20 gün		
Damad Mehmed Şerif Paşa <sup>205</sup>	22 Temmuz 1912	14 Ağustos 1912	İstanbul Valisi	Şura-yı Devlet Mülkiye Reisi	22 gün		
Salih Hulusi Paşa	19 Ağustos 1912	29 Ekim 1912			2 ay 10 gün		
Ziya Bey <sup>206</sup>	29 Ekim 1912	23 Ocak 1913	Sadaret Müsteşarı, Evkaf Nazırı		3 ay 1 hafta		
Nikolaki Beserya Efendi	23 Ocak 1913	11 Haziran 1913	Meclis-i Ayan Azası		4 ay 10 gün		
Osman Nizami Paşa <sup>207</sup>	11 Haziran 1913	14 Aralık 1913	Berlin Büyükelçisi	Roma mümessili	6 ay		
Ahmed Cemal Paşa	22 Aralık 1913	10 Mart 1914	Adana ve Bağdat Valilikleri	Bahriye Nazırı	2 ay 20 gün		
Çürüksulu Mahmud Bahri Paşa	14 Mart 1914	30 Ekim 1914	Bahriye Nazırı	Meclis-i Ayan Azası	7 ay 15 gün		
Abbas Halim Paşa (prens) <sup>208</sup>	1 Kasım 1914.	26 Ocak 1917.	Hüdavendigâr Valisi		2 ay		
Ali Münif Bey (Yeğenağa)	4 Şubat 1917	13 Ekim 1918	Maarif Nazırı		1 yıl 8 ay 10 gün	Mekteb-i Mülkiye	
Erkan-ı Harbiye eski 2. reisi Mehmed Ziya Paşa <sup>209</sup>	13 Ekim 1918	24 Şubat 1919	Evkaf Nazırı		5 ay 10 gün		
Şevket Turgut Paşa <sup>210</sup>	24 Şubat 1919	4 Mart 1919		Harbiye Nazırı	1 ay 20 gün		
İ. Kolordu Ahz-ı Asker Reisi Ahmed Avni Paşa	04 Mart 1919	2 Nisan 1919		Bahriye Nazırı	1 ay		
Şevket Turgut Paşa	2 Nisan 1919	28 Haziran		Harbiye Nazırı	1 ay 20 gün		

<sup>205</sup> BOA MV 227/161-162, 7 Şaban 1330/22 Temmuz 1912; BOA İ DÜİT 8/61, 7 Şaban 1330/22 Temmuz 1912.

<sup>206</sup> BOA İ DÜİT 8/72, 30 Ekim 1912.

<sup>207</sup> BOA İ DÜİT 8/87, 12 Receb 1331/17 Haziran 1913.

<sup>208</sup> Abbas Halim Paşa'nın Malta'da sürgün yılları ile ilgili olarak bkz. Yalman, *age*, C. II, s. 122-123

<sup>209</sup> BOA İ DÜİT 9/42, 9 Safer 1337/14 Kasım 1918. Ziya Paşa'ya 11 Aralık 1918'de Ticaret ve Ziraat Nazırı'nın istifası üzerine bu nezaretin vekâleti görevinde verilmiştir. BOA İ DÜİT 9/53, 7 Rebiülevvel 1337/11 Aralık 1918. 1860 İstanbul doğumlu olan Mehmed Ziya Paşa, 13 yaşındayken Divan-ı Ahkâm-ı Adliye Mazbata Odası'na dâhil olmuştur. 1906, 1908 ve 1912 yıllarında üç kez Maliye Nezareti nazırlığında bulunmuştur. 1912 yılında Evkaf nazırlığına atanan Mehmed Ziya Paşa 1918 yılında Nafia nazırı olmuştur. Pakalın, *Maliye Teşkilatı Tarihi*, C. IV, s. 99-107; İbnülemin Mahmud Kemal İnal-Hüseyn Hüsameddin, *Evkaf-ı Hümayûn Nezâreti'nin Tarihçe-i Teşkilâtı ve Nuzûrân Terâcim-i Ahvâli*, s. 220-224.

<sup>210</sup> BOA İ DÜİT 9/54, 23 Cemaziyevvel 1337/24 Şubat 1919.

		1919					
Ahmed Ferid Bey (Tek)	29 Haziran 1919	21 Temmuz 1919	Kiev Başkonsolosluğu		2 ay	Harbiye Mektebi	Erkan-ı Harbiye
Eski Harbiye Nazırı Abuk Ahmed Paşa	21 Temmuz 1919	8 Mart 1920	Harbiye Nazırı		7 ay 10 gün		
Maliye Nazırı Tefvik Bey (Biren) <sup>211</sup>	8 Mart 1920	5 Nisan 1920	Yemen Valiliği, Maliye Nazırı	Maliye Nazırı, Şura-yı Devlet Başkanı	27 gün	Mekteb-i Mülkiye	
Doktor Cemil Paşa <sup>212</sup>	5 Nisan 1920	31 Temmuz 1920	Başhekim, İstanbul Valisi, İstanbul Belediye Başkanlığı		3 ay 25 gün	Mekteb-i Tıbbiye-i Askeriye	Kumbara hane Asker Hastanesi
Harbiye Nezareti Adliye Dairesi Reisi Zeki Paşa	31 Temmuz 1920	21 Ekim 1920			2 ay 20 gün		
İstanbul Valisi Abdullah Lami Bey	21 Ekim 1920	9 Şubat 1921	Ticaret Nazırı	Maliye Nazırı	3 ay 20 gün		
Ali Rıza Paşa	9 Şubat 1921	24 Haziran 1922	Sadrizam	Dâhiliye Nazırı ve Nafia Nazırı	1 yıl 4,5 ay	Harbiye Mektebi	

### 1.3. NAFİA NEZARETİ'NİN BÜTÇESİ

Tanzimat dönemi malî bürokrasisi açısından en önemli gelişme “Umur-ı Maliye Nezareti”nin kurulmasıdır. 1840 yılında alınan bir kararla Maliye Hazinesi'nin devletin gelir ve giderlerini tek bir elden yöneten bir hazine haline getirilmesi bu anlamda önemli gelişmedir. Tüm malî işlerin bu nezarete verilmesiyle bütçenin hazırlanması mümkün olmuştur. Modern anlamda bir bütçe olmasa da ilk bütçe 1841-1842 malî yılını içermektedir. 1846-1847 malî yılından itibaren her yıl düzenli bütçenin hazırlanması kabul edilmiştir.<sup>213</sup>

<sup>211</sup> Tefvik Bey, 1873'te İstanbul'da doğdu. Encümen-i Teftiş ve Muayene Reisi Hamdi Efendi'nin oğludur. Mülkiye'yi bitirmiş, Bâb-ı Ali Tercüme Odası'nda, Mabeyn Kâtipliği'nde, Kudüs Mutasarrıflığı'nda, Konya, Yemen, Bursa ve Ankara Valiliğinde, Divan-ı Muhasebat Reisliği'nde, Şura-yı Devlet Mülkiye, Maliye ve Nafia Dairesi Reisliği'nde bulunmuştur. Damat Ferit Paşa ve Salih Paşa hükümetlerinde Maliye Nazırlığı yapmış, 10 Mart 1919'da Ayan Meclisi üyeliğine atanmıştır. 16 Mart 1919'da Maliye Nazırlığı'na getirilen Mehmet Tefvik Bey, 8 Mart 1920'de Nafia Nazırlığı'na, 1 Ağustos 1921'de Şura-yı Devlet Reisliği'ne atanmıştır. Mehmet Tefvik Bey; Ticaret Mektebi'nde, Hukuk Mektebi'nde, İnas Darülfünun'unda öğretmenlik yapmıştır. Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 180; Ayrıca Tefvik Biren hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. F. Rezan Hürmen, *Bir Devlet Adamının Mehmet Tefvik Beyin (Biren) 2. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke Devri Hatıraları 1-2*, İstanbul 1993.

<sup>212</sup> Cemil Paşa hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Adnan Ataç, “19. Yüzyılda Türkiye'de Cerrahinin Gelişimi Ve Op. Dr. Cemil Topuzlu Paşa” *OTAM*, S. 16, Ankara 2004, s. 65-76; Cemil Paşa'nın Şehreminlikte bulunduğu sırada yaptığı faaliyetler için bkz. İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Ankara 2000, s. 169-170.

<sup>213</sup> Güran, *Tanzimat Döneminde Osmanlı Maliyesi*, s. 7; Selda Kılıç, “Tanzimat Sonrası Osmanlı Vilayet Bütçeleri”, *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XX, S. 31, Ankara 2000, s. 194; Şevket Kamil Akar, “Osmanlı Maliyesinde Bütçe Uygulaması”, *Osmanlı*, C. III, Ed. Güler Eren, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 565.

1856-1857 malî yılına kadar bütçe giderleri düzenli ve fevkalade giderler şeklinde iki kaleme ayrılmaktaydı. Bu mali yılda hazırlanan nizamnameye göre giderler daireler itibariyle iki ana gruba ayrılmıştır. Bu kalemler Tahsisat-ı Mahsusa ve Masarifat-ı Umumîye idi. Tahsisat-ı Mahsusa içerisinde Hazine-i Hassa, Evkaf-ı Hümayun, Umur-ı Maliye gibi dairelerin yanında Ticaret ve Nafia Nezareti'nin memur maaşları ve genel giderlerinin karşılanmasına yönelik ayrılan bir fon bulunmaktaydı. Tahsisat-ı Mahsusa'dan Ticaret ve Nafia ya da Nafia Nezareti'nin masrafları karşılanmaktaydı.<sup>214</sup> 1868-1869 malî yılında 2.602.000; 1869-1870 malî yılında 4.915.000; 1871-1872 malî yılında 9.581.500; 1872-1873 malî yılında 7.435.500; 1874-1875 malî yılında 11.398.000 kuruş bayındırlık faaliyetleri için bütçeden ayrılmıştır.<sup>215</sup>

Bütçelerde gelir ve gider kalemleri detaylı bir şekilde belirtilmemiştir. Gelir ve gider dengesi olmayıp giderler öngörülenden fazla olmuştur. II. Abdülhamid dönemine kadar ortaya konulan bütçeler muntazam düzenlenmeyip, zaruret icabı yapılmıştır. Modern anlamda bütçeyi ifade eden ilk kanun 1876 yılında Kanun-ı Esasi'de yer alır. Kanun-ı Esasi'de Fransız anayasasına benzer bir bütçeye ait hükümler bulunmaktaydı.<sup>216</sup>

Bütçeden Nafia Nezareti'ne ayrılan miktar 1876 yılından itibaren düzenli olarak takip edilebilmektedir. Devletin bayındırlık işlerinin öneminden dolayı belirli dönemlerde nafia tahsisatında önemli artışlar olmuştur. 1875 yılında ülkenin içinde bulunduğu malî sıkıntı içerisinde dahi nafia tahsisatı artırılmıştır.<sup>217</sup> Nafia Nezareti'ne ayrılan tahsisatın yıllara göre dağılımı aşağıdaki tabloda olduğu gibidir.

---

<sup>214</sup> Tefvik Güran, *Tanzimat Döneminde Osmanlı Maliyesi*, s. 8-17; Selda Kılıç, 1855 Bütçe Nizamnamesi ve Uygulanması”, *Türkler*, C. 14, Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 359-360.

<sup>215</sup> Stanford J. Shaw, “Ottoman Expenditures and Budgets in the Late Nineteenth and Early Twentieth Centuries”, *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 9, No. 3, October 1978, s. 376.

<sup>216</sup> Erdoğan Keskinç, “Yenileşme Dönemi Osmanlı Bütçeleri Üzerine Genel Bir Bakış” *OTAM*, S. 14, Ankara 2003, s. 322; Şevket Kamil Akar, *1876-1908 Yılları Bütçelerine Göre II. Abdülhamid Dönemi Maliyesi*, (Basılmamış Doktora Tezi), İ.Ü.S.B.E., İstanbul 1998, s. 9-10; Ayrıca bkz. Engin D. Akarlı, “Economic Policy and Budgets in Ottoman Turkey, 1876-1909”, *Middle Eastern Studies*, Vol. 28, No. 3, Jul. 1992, p. 443-476.

<sup>217</sup> *Vakit*, Birinci Sene, Nr. 50, 19 Cemaziyelahir 1292, s. 1-2.

**Tablo 9: Nafia Nezareti için Ayrılan Bütçe Tahsisatları**<sup>218</sup>

Yıl	Tahsisat Miktarı (Kuruş)	Açıklama	Yıl	Tahsisat Miktarı (Kuruş)	Açıklama
1876	63.598.500	Nafia Nezareti	1898	3.516.712	Ticaret ve Nafia N.
1877	56.599.000	Nafia Nezareti	1899	3.813.152	Ticaret ve Nafia N.
1879	5.462.500	Nafia Nezareti	1900	4.179.957	Ticaret ve Nafia N.
1880	14.775.830	Nafia Nezareti	1901	4.381.485	Ticaret ve Nafia N.
1881	15.178.680	Nafia Nezareti	1902	4.605.484	Ticaret ve Nafia N.
1882	13.471.110	Nafia Nezareti	1904	16.988.466	Ticaret ve Nafia N.
1883	25.475.523	Nafia Nezareti	1905	16.922.916	Ticaret ve Nafia N.
1884	1.231.000	Nafia Nezareti	1906	16.483.916	Ticaret ve Nafia N.
1887	21.922.700	Ticaret ve Nafia N.	1908	127.142.084	Ticaret ve Nafia N.
1888	22.002.638	Ticaret ve Nafia N.	1909	106.412.355	Ticaret ve Nafia N.
1888	1.000.000	Tahsisat-ı fevkalade	1910	116.133.715	Ticaret ve Nafia N.
1889	19.561.019	Ticaret ve Nafia N.	1910	94.606.200	Tahsisat-ı fevkalade
1890	2.690.543	Ticaret ve Nafia N.	1911	155.386.660	Nafia Nezareti
1891	20.841.388	Ticaret ve Nafia N.	1912	130.400.560	Nafia Nezareti
1892	10.701.497	Ticaret ve Nafia N.	1913	60.595.000	Nafia Nezareti
1893	10.701.497	Ticaret ve Nafia N.	1914	55.650.787	Nafia Nezareti
1894	7.347.497	Ticaret ve Nafia N.	1915	50.098.046	Nafia Nezareti
1895	7.448.310	Ticaret ve Nafia N.	1916	48.255.672	Nafia Nezareti
1896	3.906.429	Ticaret ve Nafia N.	1917	62.386.142	Nafia Nezareti
1897	3.516.712	Ticaret ve Nafia N.	1918	81.816.581	Nafia Nezareti

Tabloda da görüldüğü gibi 1914 yılında Nafia Nezareti'ne toplam 55.650.787 kuruş tahsisat ayrılmışken, 15.968.858 kuruşu memur maaşları ile çeşitli masraflara ayrılmıştır. 33.659.933 kuruşu da, çeşitli bayındırlık işlerine tahsis olunmuştur.<sup>219</sup>

<sup>218</sup> Osmanlı Mali İstatistikleri Bütçeler 1841-1918, Tarihi İstatistikler Dizisi, C. VII, (Haz. Tevfik Güran), Ankara 2003.

<sup>219</sup> MMZC, İ: 38, 6 Temmuz 1330/19 Temmuz 1914, C. 3, s. 430-450. 1914-15 mali yılı için Nafia Nezareti'ne ayrılan bütçe 55.650.787 kuruştur. Fakat bunun haricinde Samsun-Sivas demiryolu için ayrıca 289.431.691 kuruş ve turuk-ı umumî için 84.349.955 kuruşluk tahsisat-ı fevkaladeden olmak üzere ayrıca bir ödenek ayrılmıştır. Böylece bu yıl için Nafia Nezareti bütçesine 429.432.433 kuruşluk bir ödenek ayrılmıştır. Bu yıl için Nafia tahsisatına yapılan ödeme miktarı 39.143.406 kuruş olurken, tahsisat-ı fevkaladeden olmak üzere Samsun-Sivas demiryolu için 6.180.320 kuruş, turuk-ı umumî için 44.947.401 kuruş ödenmiştir. Dolayısıyla Nafia tahsisatına yapılan ödeme miktarı 90.271.127 kuruşa ulaşmıştır. Muharrem Öztel, *II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Maliyesi*, İstanbul 2009, s. 292.



**Grafik 1.** Nafia Nezareti'ne Ayrılan Tahsisatın Devletin Toplam Tahsisatlarına Oranı

Nafia Nezareti için 1876 ile 1918 yılları arasında ayrılan tahsisatlara baktığımızda 1876 ve 1877 yıllarında ortalama %1,8 olan tahsisatın 1879 ile 1906 yılları arasında %0,5'e kadar düştüğü görülmektedir. Ancak bu yıllarda yol inşasında amele-i mükellefenin kullanılması bu dönemdeki Nafia tahsisatlarının daha çok memur maaşlarına ayrıldığını göstermektedir. Bu dönemde iç ve dış borç yükünün artmasıyla devlet, borçlarının faiz ve anaparalarını ödeyemez bir hale gelmiştir. Devlet, 1875'te bir kararname yayınlarak, beş yıl süreyle munzam borçların yarısının nakit, kalan yarısını da %15 faizli senetlerle ödeyeceğini ilan etmiş, 1876 yılının Nisan ayında tüm borç anapara ve faizlerinin ödemesini durdurmuştur. Devletin iflasını ilan etmesiyle 1881 yılında "Muharrem Kararnamesi" imzalanmıştır. Bu anlaşma ile borçlarda indirim yapılmış, ödeme şartları yeniden düzenlenmiş ve Düyun-ı Umumîye'nin kurulmasına karar verilmiştir. Osmanlı Devleti'nin Batı ülkelerine olan borçlarının ödenmesi amacıyla devlet gelirlerinin önemli bir bölümününün yönetimi ve toplanması bu kuruma devredilmiştir. Böyle bir dönemde Nafia Nezareti'ne ayrılan tahsisatların azalması gayet doğaldır.<sup>220</sup>

<sup>220</sup> Osmanlı Devleti'nin dış borçları ve bu dönemdeki mali durumu hakkında bkz. A. Du Velay, *Türkiye Maliye Tarihi*, Ankara 1978; Ahmed Tabakoğlu, *Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi*, İstanbul 1985; Rifat Önsoy, *Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları (1854-1914)*, Ankara 1999; Charles Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, Ankara 1978; Adem Anbar, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914", *Maliye Finans Yazıları*, S. 84, Temmuz 2009, s. 17-37; Murat Şeker, "Osmanlı Devletinde Mali Bunalım ve İlk Dış Borçlanma", *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C. 8, S. 2, 2007, s. 115-134; Ş. Kamil Akar, Hüseyin Al, *Osmanlı Dış Borçları ve Gözetim Komisyonları 1854-1856*, İstanbul 2003; Biltekin Özdemir, *Osmanlı Devleti Dış Borçları, 1854-1954 Döneminde Yüzyıl Süren Boyunduruk, 1854-1914 Borçlanmaları Galata Bankerleri ve Osmanlı Bankası Düyun-u Umumîye İdaresi Türkiye Cumhuriyeti'nin Kabul Ettiği Osmanlı Devlet Borçları*, Ankara 2010; Kaya Bayraktar, "Osmanlı Bankasının Kuruluşu" *C.Ü. İktisadi ve İdari*

Meşrutiyet kabineleri döneminde ise Nafia Nezareti'ne ayrılan tahsisatların toplam tahsisatlara oranına bakıldığında 1908 yılında %4,4'e, 1910 yılında %5,9'a kadar çıktığı görülmektedir. I. Dünya Savaşı Nafia bütçesine ayrılan tahsisatı etkilemiştir. 1908 ile 1912 yılları arasında Nafia Nezareti'ne ayrılan tahsisatların toplam tahsisata oranı ortalama %4,3 iken 1914 ile 1918 yılları arasında %1,4'e düşmüştür. Savaşın etkisi yanında devlet gelirlerinin büyük bir kısmının Düyun-ı Umumîye'ye tahsis edilmesi önemli bir etkidir. 1915 yılında Düyun-ı Umumîye'ye ayrılan miktar %34,3 gibi çok yüksek bir değerdir.<sup>221</sup>

1911-1912 ve 1912-1913 malî yıllarında nafia için yapılan ödemeler sırasıyla 118,5 ve 231,7 milyon kuruştur. Bu dönemde tahsisat ve ödemelerin yüksek oluşu hükümetlerin bayındırlık çalışmalarına verdiği önemin bir göstergesidir. I. Dünya Savaşı'nda tahsisat ayrılmasına rağmen ödemelerde sıkıntı yaşandığı gözlenmektedir. Bu dönemde tahsisatlarda ve ödemelerde bir düşüş gözlenirken 1917 ve 1918 yıllarında Nafia Nezaretine tahsisat ayrılırken hiç ödeme yapılmamıştır.<sup>222</sup>

**Tablo 10: 1330 Mali (1910-1911) Senesi Nafia Nezareti'nin Bütçesi<sup>223</sup>**

Birinci Kısım		7. Fasil-Kondüktör Mektebi	
Genel Hizmetler		Maaşat	198.000
Birinci Bab-Merkez İdare		Masarf	79.910
Birinci Fasil-Maaşlar	Kuruş	İkinci Kısım-Keşfiyat-İnşaat Ve Tamirat	
Nazır ve Müsteşar	270.000	8. Fasil-Demiryolları	
Nezaret Memurları	921.560	Keşif	300.000
Demiryollar İdaresi	1.411.000	Şark Demiryollarının Genişletilmesi	2.000.000
Turuk ve Meabir İdaresi	1.001.323	Askeri Rampaları	300.000
Nafia İdaresi	802.500	Sirkeci-Ayastefanos-Çifte Hattı Masrafı	978.198
Hademe	130.800	Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya Hatlarının Katar Masrafı	1.580.040
İkinci Fasil-Levazımat		9. Fasil-Çeşitli Bayındırlık İşleri	
Mühendislik ve Kırtasiye Malzemeleri	57.000	Umur-ı Nafia Keşif ve İnşaat Masrafı	5.000.000

*Bilimler Dergisi*, C. 3, S. 2, 2002, s. 71-88; İsmail Yıldırım, "Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 11, S. 2, Elazığ 2001, s. 313-326; Seyfettin Gürsel, "Osmanlı Dış Borçları", *Osmanlı*, C. III, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 389-399; Rifat Önsoy, "Muharrem Kararnâmesi ve Düyûn-ı Umumîye İdaresi", *Osmanlı*, C. III, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 400-414; Erdoğan Keskinçilik, "Düyûn-ı Umûmiye İdaresi", *Türkler*, C. 14, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 371-380; Osman Nebioğlu, *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar*, Ankara 1986, s. 49.

<sup>221</sup> Ö. Faruk Bölükbaşı, *Tezvid-i Varidat ve Tenkih-i Masarifat II. Abdülhamid Döneminde Mali İdare*, İstanbul 2005, s. 51.

<sup>222</sup> Bkz. Öztel, *age*, s. 291-292; Ayrıca bkz. *1917 Yılı Osmanlı Bütçesi*, Maliye Bakanlığı, Ankara 2003, s. 143-147.

<sup>223</sup> Bkz. *Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin 1330 Senesi Bütçesi*, Maliye Nezareti, İstanbul 1330, s. 180-83.



Mefruşat, Mahrukata, Tenvirat, Melbusat	50.000	Konya Ovası Sulama Masrafı	3.001.695
<b>Üçüncü Fasil-Masarf-ı Mütenevvia</b>		Elcezire Sulama ve Bataklık Kurutması İçin Satın Alınacak Arazi Masrafı	10.000.000
Harcırah	100.000	Hindiye Seddi ve Diğer Nafia İnşaat Masrafı	2.000.000
Mermet	5.000	<b>10. Fasil-Turuk-I Umumiyetamirata</b>	
Masarf-ı Tabia ve Matbuat-I Fenniye	60.000	Tamirat-ı Mütamediye	2.000.000
Müteferrika	115.000	Tamirat-ı Müstacele	5.500.000
Avurapa'ya Gönderilen ve Gönderilecek Olan Öğrenci Masrafları	260.000	<b>11. Fasil</b>	
<b>İkinci Bab-Vilayetler</b>		Büyük Köprü İnşaatı Masrafı	1.000.000
<b>4. Fasil-Maaşat</b>		<b>Üçüncü Kısım-İdare-İ Hususiye Masrafı</b>	4.956.546
Vilayetlerde ve Sancaklarda Görevli Sermühendis ve Turuk-ı Umumîye Fen Memurları Maaşları	4.519.406	<b>Dörüncü Kısım</b>	
<b>5. Fasil-Çeşitli Masraflar</b>		Rumeli ve Trablusgarb Memurları Maaşı	34.000
Vilayetlerde ve Sancaklarda Görevli Sermühendis ve Turuk-ı Umumîye Fen Memurları Harcırahları	1.492.000	Hicaz ve Cezayir-i Bahr-i Sefid Mmearları Maaşları	31.450
Müteferrika ve Ücretler	100.000	<b>Toplam</b>	<b>55.650.787</b>
<b>Üçüncü Bab-Mektepler</b>			
<b>6. Fasil-Mühendis Mektebi</b>			
Maaşat	1.270.719		
Masarf	524.640		
Masarf-ı Tesisîye	2.600.000		

Nafia Nezareti'nin gider kalemleri merkez ve vilayetlerde bulunan memur maaşları, nezarete bağlı idarelerin masrafları, demiryolları, liman, turuk-ı umumîye (umumî yollar), bataklıkların kurutulması, arazilerin sulanmasında keşfiyat ve inşaat tahsisatları, imtiyazlı bölgelerdeki nafia memur ve bayındırlık masrafları gibi tahsisatları içeriyordu. Nezaretin izni doğrultusunda belediye hizmetlerine ait olan işlere de nafia tahsisatından ödeme yapılmaktaydı. Örneğin Elmadağı'ndan Ankara'ya getirilecek olan suyun masraflarının nafia tahsisatından ödenmesi için Ankara vilayetinden yapılan başvuru üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti cevabında, vilayet gelirlerinin bir kısmına hazine el koyduğundan, 17.000 kuruş olan masrafın nafia tahsisatından ödeneceğini bildirmiştir.<sup>224</sup>

Nafia Nezareti'nin mevcut ödeneği ile yapacağı imar faaliyetlerinin dışında bu işlerin yürütülebilmesi için birtakım gelir kalemleri de aktarılmıştır. Bu gelir kalemleri Emlak ve Akar Vergisi, Bedel-i Nakdi Askerlik, Turuk ve Meabir Vergisi olarak sayılabilir. Bunların dışında imtiyazlı şirketlerin teftiş masrafı mukabili alınan

<sup>224</sup> BOA MV 44/59, 25 Şevval 1309/23 Mayıs 1892.

meblağ, sarraflardan patent karşılığı alınan harçlar, ceza-i nakdi, Haydarpaşa demiryolu hâsılatı, diğer gelirler de Nafia Nezareti'nin yapacağı imar faaliyetlerinde kullanılmak üzere ayrılan gelir kalemleri idi. 1881-1882 yılında adı geçen gelir kaynaklarından nafiaya 12.000 liranın üzerinde gelir sağlanmıştı. Bu gelir düzenli olmayıp artıp azalabilmekteydi.<sup>225</sup> Tarik mükellefiyetinden elde edilen gelir aşağıdaki tabloda olduğu gibidir.<sup>226</sup>

**Tablo 11: 1890 Yılından 1909 Yılına Kadar Tarik Mükellefiyet-i Şahsiyesinin Miktarı**

Sene	Bedelen Mükellefiyetlerini Yerine Getirenlerden		Bedenen Mükellefiyetlerini Yerine Getirenlerden	
	Tahakkuk Eden	Tahsil Olunan	Tahakkuk Eden	Tahsil Olunan
1890	29.446.390	14.189.934	5.179.788	201.969
1891	34.861.506	22.355.150	5.172.911	216.821
1892	34.908.126	23.068.554	7.667.131	364.579
1893	32.340.368	24.813.058	8.085.104	1.108.405
1894	32.533.717	20.549.373	9.724.010	462.249
1895	31.262.115	18.154.610	7.231.570	411.763
1896	27.264.757	16.214.507	14.814.939	1.127.166
1897	23.934.224	14.459.404	13.059.214	1.516.078
1898	34.907.795	27.444.153	11.886.715	3.055.418
1899	31.268.673	24.035.804	12.432.256	3.336.686
1900	30.741.841	22.545.424	14.819.779	3.833.877
1901	32.783.858	23.923.929	10.100.556	3.153.258
1902	35.863.750	25.475.544	13.871.572	5.721.773
1903	33.366.078	25.671.540	16.270.608	5.497.125
1904	32.535.268	24.264.686	12.175.097	2.552.468
1905	34.120.999	27.693.192	9.545.871	2.395.420
1906	38.147.489	30.007.194	8.040.173	2.910.962
1907	41.603.725	28.446.226	10.906.487	3.082.526
1908	47.196.484	14.368.459	10.700.517	1.269.370
1909	67.096.207	30.204.310	3.746.923	227.356

1910 yılında yapılan değişiklikle amele-i mükellefe usulü tamamen kaldırılmış, vergi nakde çevrilmiştir. Böylece 1910-1911 malî yılı bütçesinde yer alan “Turuk-ı Umumîye'nin İnşa ve İkmali Hakkındaki Madde-i Kanuniye” ile umumî yolların inşası için 1910-1911 ve 1911-1912 malî senelerinin her birinin bütçelerine ek olarak

<sup>225</sup> Akar, *agt*, s. 278-279.

<sup>226</sup> *İhsaiyat-ı Maliye, Varidat ve Masarifat-ı Umumîyeyi Muhtevidir 1325*, Maliye Nezareti, İstanbul 1327, s. 60; *İhsaiyat-ı Maliye, Varidat ve Masarifat-ı Umumîyeyi Muhtevidir 1326*, Maliye Nezareti, İstanbul 1329, s. 36. Ayrıca bkz. *İhsaiyat-ı Maliye (Maliye İstatistikleri) 1885-1909*, Maliye Bakanlığı, Ankara 2000, s. 59.

yıllık 94.606.200 kuruşun sarfına izin verilmiştir.<sup>227</sup> Bu miktar daha sonraki yıllardaki Nafia Nezareti için ayrılan bütçe tahsisatından daha fazladır.<sup>228</sup>

---

<sup>227</sup> Bkz. “Turuk-ı Umumiye’nin İnşa ve İkmali Hakkındaki Madde-i Kanuniye”, *Devlet-i Osmaniye’nin 1326 Senesine Mahsus Bütçesi*, Maliye Nezareti, İstanbul 1326.

<sup>228</sup> Öztel, *age*, s. 293.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. NAFİA NEZARETİ'NİN TEŞKİLAT YAPISI

Modernleşme süreci içerisinde nezaretler ve diğer daireler için nizamname ve talimatnameler hazırlanmıştır. Bu nizamname ve talimatnameler memurları eski geleneksel yapılarından ve alışkanlıklarından kurtarmayı amaçlıyordu. Memurların çalışma koşullarını ve sorumluluk alanlarını düzenleyen bir nizamnamenin olmaması bürokraside sıkıntı doğurmuştur. Kanunların ve nizamnamelerin bürokraside uygulanması bazı sorunları gündeme getirirse de devlet teşkilatının düzenlenmesi adına önemli bir adım olarak görülebilir.

Diğer nezaretlerde olduğu gibi Nafia Nezareti'nin de görev ve sorumluluk alanlarını belirleyen nizamnameler yayınlanmıştır. Nezaretin ilk nizamnamesi 1848 yılında yayınlanmış olup 10 maddeden oluşuyordu. Bu nizamname nezaretin görev alanını belirlemekle birlikte görevlilerin kimlerden oluşacağı ve bunların nasıl çalışacakları konusunda herhangi bir bilgi içermemektedir.<sup>229</sup> Nezaretin ikinci nizamnamesi (1870), ilk nizamnameye göre daha detaylı hazırlanmıştır. Nazırın, müsteşarın ve bağlı birimlerin görev ve sorumluluk alanları daha açık bir şekilde belirtilmiştir. Nizamnamede görülen ayrıntılı bilgiler yirmi iki yıllık sürede nezaretin görev alanlarının neleri kapsayacağı konusunda önemli bir tecrübenin kazanıldığını göstermektedir.<sup>230</sup> II. Abdülhamid'in her alanda yenileşmeye gittiği dönem içerisinde, 1880 yılında, nezaretin üçüncü nizamnamesi hazırlanmıştır. Nezarete bağlı idarelerin görev ve sorumluluk alanlarının netleştirildiği anlaşılmaktadır.<sup>231</sup> Nezaret için hazırlanan dördüncü nizamnamede idarî birimlerle ilgili hesap, evrak, fen ve teftiş heyetlerinin kurulması, bu konuda uzmanlaşmanın bir işareti olarak ele alınabilir.<sup>232</sup> Nezaretin bu son nizamnamesi, Türkiye Cumhuriyeti Nafia Vekâleti teşkilatının da temelini oluşturmuştur.

Nezaretin teşkilat yapısı nazır, müsteşar, mektupçu, muhasebeci, turuk ve meabir ile demiryolları müdüriyetleri, hukuk müşavirliği ve Nafia Meclisi'nden

<sup>229</sup> BOA İ MVL 137/3770, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849; BOA BEO A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, Nr. 3, s. 92-95.

<sup>230</sup> *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 480-83.

<sup>231</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690; Karakoç, *age*, C. II, s. 634.

<sup>232</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914.

oluşmaktadır. İhtiyaç nisbetinde nezarete bağlanıp ayrılan ya da yeni kurulan idareler de bulunmaktadır. Bu bölümde nezaretin merkez teşkilatı, meclisler ve idarî birimlerinin yanında taşra teşkilatına da yer verilmiştir. Nezaret için hazırlanan nizamnamelerden yola çıkılarak burada yer alan birimler yanında nizamnamelerde değinilmeyen fakat nezarete bağlı olduğu belgelerden anlaşılan idareler hakkında da bilgi verilecektir.

## **2.1. MERKEZ BÜROLAR ve NEZARETİN PERSONELİ**

### **2.1.1. Müsteşar**

Nafia Nezareti'ne ilk müsteşar tayini, nezaretin ikinci kuruluşu olan 1863 yılında gerçekleşmiştir. Nafia, Maarif ve Banka Nezareti'nin nazır Edhem Paşa'nın sorumluluğunda olduğu 1863 yılında Maden ve Meabir Meclisleri, Ebniye İdaresi ile beraber nezarete bağlanmıştır. Kurulan meclisin başkanlığına Maarif ve Nafia Nezareti müsteşarı Derviş Paşa tayin edilmiştir.<sup>233</sup>

Müsteşarın görev ve sorumluluk alanına dair ilk bilgiler 1870 yılında yayınlanan nizamnamede yer almaktadır. Müsteşar, nazırın müşavir ve muavini olup, nazırın yokluğunda nezarete vekâletle nazırın kendisine verdiği vazifeleri yerine getirmek, Nafia Meclisi'ne başkanlık etmekle yükümlüdür.<sup>234</sup> Nizamnameden anlaşıldığı üzere müsteşarın görev ve sorumlulukları kabaca belirtilmiş olup, nazırın kendisine vereceği başka görevler de müsteşarın sorumluluk alanına giriyordu.

Osmanlı-Rus Savaşı'nın (1877-1878) getirdiği sıkıntı sebebiyle bazı memuriyetler bu dönemde kaldırılmıştır. Bu anlamda müsteşarlık da lağvedilmiştir. Bir süre sonra yeniden kurulan müsteşarlık makamına Sebalet Efendi getirilmiştir. Müsteşara işlerinde yardımcı olmak üzere bir muavin ile bir odacı tayin edilmiştir.<sup>235</sup>

1880 tarihli nizamnamede nazırın yokluğunda kendisine vekâlet edebilmesi için Bab-ı Âli'den izin alınması hususu kaldırılmıştır. Nezaret dâhilindeki memurların teftişi, harita, plan v.b. araç-gereçlerinin muhafazası, hesap, kayıt ve dairelerin harcamalarının tetkiki, hazineye sunulan bütçenin incelenmesi ve meydana gelebilecek her türlü suistimalin sorumluluğu müsteşara aitti. Dairelere ve

<sup>233</sup> BOA İ MMS 27/1172, 5 Muharrem 1280/22 Haziran 1863; Bu kararın Derviş Paşa'ya bildirilmesi ise 5 Temmuz 1863 tarihinde gerçekleşmiştir. Bkz. BOA BEO A MKT MHM 267/68, 13 Muharrem 1280/30 Haziran 1863 ve BOA BEO A MKT MHM 268/8, 18 Muharrem 1280/5 Temmuz 1863; *Tasvir-i Efkâr*, S. 106/1, 16 Muharrem 1280/3 Temmuz 1863, s. 27.

<sup>234</sup> *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 480-483.

<sup>235</sup> BOA İ DH 883/70413, 24 Cemaziyelahir 1300/2 Mayıs 1883; BOA İ DH 961/76002, 2 Zilhicce 1302/12 Eylül 1885.

vilayetlerden gelen evrakı ilgili yerlere havale etmek, ödeme evrakına dair işlemlerde nazır namına imza yetkisi de müsteşarlığın sorumluluğundaydı.<sup>236</sup>

### 2.1.2. Evrak Odası

Nezaretin artan iş yükü karşısında müsteşarlığa bağlı 1873 yılında evrak odası kurulmuştur.<sup>237</sup> Evrak odası müdürü nezarete gelen ve giden evrakı kayıt ederek ilgili yerlere göndermekle görevlidir. Evrak odasına ait diğer vazifeler arasında nizamname, layiha, mukavele ve harita gibi evrakın korunması, yol, köprü ve demiryolları hizmetine dair tarifelerin hazırlanması sayılabilir.<sup>238</sup> Zaman içerisinde Evrak Müdüriyeti'ne dönüştürülen bu daireye müdür, müdür yardımcısı ve kâtip atanmıştır. Nezaretin 1914 yılı teşkilat kanununda Evrak Müdüriyeti'nin görevleri değişmemiştir.<sup>239</sup> Devletin sona erdiği 1922 yılında Evrak Müdüriyeti'nde bir müdür, bir muavin ve 6 kâtip görev yapıyordu.

Nezaretin kuruluşundan itibaren evrakın korunması önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Nezaret bünyesinde evrakın korunması için yer bulunmadığından bir süre Adliye Nezareti dairesinde ayrılan bir odaya konulmuştur. Adliye Nezareti'nin, evrakların bulunduğu bu odanın boşaltılmasını istemesinden sonra Nafia Nezareti karşısında bulunan bir bina evrak mahzeni olarak kullanılmıştır. Binanın kullanışlı hale getirilmesi için Şura-yı Devlet onayıyla 60.000 kuruş 1883 senesi bütçesinden kullanılmıştır. Tadilat bitene kadar Süleyman Paşa Hanı'nda tutulan evrakın odalara nakledilmesi uygun bulunmuş, 5.700 kuruş kira bedeli ödenmiştir.<sup>240</sup>

### 2.1.3. Tahrirat ve Mektubî Kalemi

Nezaretin kuruluşunda yazı işlerinin takibi için bir tahrirat müdüriyeti kurulmuş ve 3.000 kuruş maaşla Said Bey ilk müdür atanmıştır.<sup>241</sup> Nezaretin Ticaret Nezareti ile birleştirilmesiyle Tahrirat Kalemi de bu nezarete bağlanmıştır. 16 Nisan 1849 tarihinde Ticarethane Başkâtipliği lağvedilmiş ve Said Bey de Ticaret Mektupçusu

<sup>236</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstür*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690

<sup>237</sup> BOA T 704/71, 2 Cemaziyelahir 1290/28 Temmuz 1873.

<sup>238</sup> *Düstür*, I. Tertip, C. IV, s. 480-483.

<sup>239</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA T 3128/11, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; *Düstür*, 2. Tertip, C. VI, s. 1342-1350.

<sup>240</sup> BOA İ ŞD 72/4266, 6 Rebiülahir 1302/23 Ocak 1885; BOA ŞD 505/8, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885; BOA ŞD 507/1, 19 Rebiülevvel 1303/26 Aralık 1885; BOA İ ŞD 79/4656, 11 Rebiülahir 1303/17 Ocak 1886 ve BOA İ ŞD 81/4797, 6 Şaban 1303/10 Mayıs 1886.

<sup>241</sup> BOA İ DH 185/10315, 22 Safer 1265/17 Ocak 1849; BOA BEO A MKT MHM 10/24, 26 Safer 1265/21 Ocak 1849; BOA BEO AYN d. Nr. 775, s. 171.

olarak tayin edilmiştir.<sup>242</sup> Nafia Nezareti'nin ikinci kez kuruluşunda bir Mektubî Kalemî oluşturulmuştur. Nezaretin 1870 yılında hazırlanan nizamnamesi gereğince bu göreve Bosna Vilayeti Mektupçusu Tefik Bey atanmıştır.<sup>243</sup>

Mektubî Kalemî mektupçunun idaresindeydi, diğer nezaret ve dairelerle yazışmaları takip ediyordu.<sup>244</sup> Nezarete bağlı dairelerden gelecek yazıların müsvedde ve asıllarının imlası mektupçu tarafından yapılıyordu. Mektupçu kendi dairesinde çalışacak memurları alma yetkisine sahipti. Mektubî Kalemî'nde zamanla sayısı değişen yazı işleri ile görevli memurlar bulunmakta idi. Memurlar başarılı oldukları takdirde rütbe alarak bir üst kademeye geçebilme imkânına sahiptiler.<sup>245</sup> 1873 yılında mektubî odası mümeyyizi Nafia Meclisi'nin üyeleri arasına dâhil edilmiştir.<sup>246</sup> Kuruluşunda bir mektupçunun idaresinde bulunan bu kaleme zamanla memur ve kâtipler tayin edilerek görevlilerin sayısı kırka kadar yükselmiştir.<sup>247</sup>

Nezaretin 1911 yılında yeniden teşkilinde Kalem-i Mahsus (Özel Kalem) Müdüriyeti'ne dönüştürülen Mektubî Kalemî'nin görevleri, 1914 tarihli teşkilat kanununda yeniden belirlenmiştir.<sup>248</sup> Nazırın onayına sunulacak kayıtları hazırlamak, nazırla görüşme taleplerini iletme, evrakı ilgili birimlere havale etmek, Meclis-i Nafia toplantılarının sonuçlarını kaleme almak Kalem-i Mahsus Müdüriyeti'nin görevleri olarak sayılmıştır. Kalem-i Mahsus Müdüriyeti'nde 1922 yılında müdür, müdür yardımcısı ve bir kâtip bulunuyordu.

#### 2.1.4. Nafia Muhasebesi

Nafia Nezareti'nin ilk kuruluşunda Nafia muhasebesinin varlığına dair somut bir bilgi olmamakla beraber nezaretin ikinci kuruluşunda muhasebecinin varlığı gözlemlenmektedir.

1870 nizamnamesinde muhasebecinin görevi nezaretteki birimlerin gelir ve giderlerini kontrol etmektir.<sup>249</sup> Muhasebecinin görevleri 1880 yılında, nezaretin bütün

<sup>242</sup> BOA BEO A MKT MHM 12/56, 22 Cemaziyevvel 1265/15 Nisan 1849; BOA BEO A MKT 191/84, 25 Cemaziyevvel 1265/18 Nisan 1849.

<sup>243</sup> BOA İ DH 607/42325, 29 Şevval 1286/1 Şubat 1870.

<sup>244</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690.

<sup>245</sup> BOA İ DH 791/64260, 7 Şevval 1296/24 Eylül 1879.

<sup>246</sup> *1290 Devlet Salnamesi*, s. 47.

<sup>247</sup> MMZC, İ: 38, 6 Temmuz 1330/19 Temmuz 1914, C. 3, s. 442.

<sup>248</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA T 3128/11, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; *Düstûr*, 2. Tertip, C. VI, s. 1342-1350.

<sup>249</sup> *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 480-83.

malî işlerinin denetimi ile açıklanmaktadır. Muhasebecinin görevleri arasında demiryolları şirketlerinin hesaplarını incelemek, inşaat için gerekli araç ve gereçler ile nezaret eşyalarını korumak da yer alır. Muhasebeci, 1878 yılından itibaren Nafia Meclisi'nin üyeleri arasında yer almış, 1880 yılındaki düzenleme ile üyeliği resmîyet kazanmıştır.<sup>250</sup>

Nafia muhasebecileri görevlerinde gösterdikleri başarı ve teşvik amacıyla ödüllendirilmişlerdir. Nafia Muhasebecisi Said Bey'in taltif neticesinde maaşı 7.000 kuruşa çıkarılmış, nişan takdim edilmiş ve Meclis-i Nafia Başkanlığı da kendisine ek görev olarak verilmiştir.<sup>251</sup>

Muhasebecinin iş yükü sebebiyle muhasebe kalemi oluşturulmuş ve bu kaleme memurlar tayin edilmiştir.<sup>252</sup> 1880 yılında Nafia muhasebesi, muhasebeci idaresinde mümeyyiz ve muhasebe memurlarından oluşmaktaydı.<sup>253</sup>

Muhasebe Kalemi, nezarete bağlı birimlerin sene içinde yapacağı masrafları birleştirerek sene başından iki ay önce bütçeyi hazırlayıp, sene sonunu takiben iki ay sonra da kesin hesap defterini düzenleyerek Maliye Nezareti'ne göndermekle yükümlü idi. Üçer aylık dilimler halinde hazırlanan nezaret bütçesini, Maliye Nezareti'ne gönderilmek üzere müsteşarlığa sunmak da muhasebecinin görevleri arasındaydı.

Memur, kâtip, ve diğer görevlilerin maaş kayıtlarını düzenlemek, bulunla ilgili cetvelleri hazırlamak, nezaret tarafından kendisine havale edilen konularda görüş belirtmek de bu kalemin sorumluluğundaydı. Bayındırlık hizmetlerinin fazlalaşması Muhasebe Kaleminin iş yükü artmıştır. Karayolları, demiryolları vb. işlerin imtiyaz yoluyla müteşebbislere yaptırılmasıyla bunlara ait muhasebe kayıtlarının tutulması bu daireye aitti. Nafia muhasebesinin bu işlemleri nasıl yürüteceği nizamnemelerde belirtilmiştir. Bütçe dâhilindeki harcama kalemlerinin uygunluğu tasdik edildikten sonra ödemeyi yapmaktaydı. Muhasebenin onayı olmadan para harcanamazdı. Kayıtların düzeninden, emrindeki memurlarının davranış ve her türlü

<sup>250</sup> 1295 Devlet Salnamesi, s. 142, BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690.

<sup>251</sup> BOA BEO A MKT MHM 483/29, 12 Zilkade 1295/7 Kasım 1878; BOA İ DH 956/75565-2, 18 Ramazan 1302/1 Temmuz 1885; BOA İ DH 983/77604, 26 Cemaziyelahir 1303/1 Nisan 1886; BOA İ DH 1041/81845, 4 Zilkade 1304/25 Temmuz 1887 ve BOA İ DH 1245/97578, 21 Safer 1309/6 Eylül 1891/26 Eylül 1891.

<sup>252</sup> BOA T 704/71, 2 Cemaziyelahir 1290/28 Temmuz 1873; 1292 Devlet Salnamesi, s. 70.

<sup>253</sup> 1296 Devlet Salnamesi, s. 66.



suistimallerinden muhasebeci sorumludu idi. Muhasebeci, görevini kötüye kullanan memurları nazıra bildirebilmekteydi.<sup>254</sup>

Muhasebe Kalemî başlangıçta müdür tarafından idare edilirken zamanla mümeyyiz atanmış, iş yükünün artışıyla kâtip de tayin edilmişti.<sup>255</sup> Ticaret ve Nafia Nezareti'nin birleştirilmesinden sonra da Nafia Nezareti'ne ait muhasebe işlemleri Ticaret Nezareti'nden ayrı olarak yürütülmüştür. Ticaret ve Nafia Nezareti'nin idaresi altındaki Nafia kısmı için bir Nafia muhasebesi mümeyyizi, Ticaret kısmı için ise Ticaret kısmı muhasebesi mümeyyizi tayin olunmuştur. Birleşme aşamasında Nafia Nezareti muhasebecisi olan Said Bey görevine devam ederek Ticaret ve Nafia Nezareti muhasebecisi ünvanını almıştır.<sup>256</sup> Nezaretin 1914 tarihli teşkilat kanununda Muhasebe Müdüriyeti'ne dönüştürülen idare, müdür, mümeyyiz, beş kâtip ve mutemedden oluşmaktaydı.<sup>257</sup> 13 Mart 1915 tarihli Memurîn Nizamnamesi'nde muhasebe müdürü ve diğer maliye memurlarının atanmaları Maliye Nezareti'ne bırakılmıştır.<sup>258</sup>

#### **2.1.5. Hukuk Müşavirliği**

Hukuk Müşavirliği'nden önce nezaretin davalarına geçici olarak tayin olunan dava vekilleri bakıyordu. İnşa olunan demiryolları konusunda Nafia ve Maliye Nezaretleri ile yabancılar arasında ortaya çıkan anlaşmazlıkların halledilmesi için Mösyö Emyabel 2.850 kuruş maaşla haftada iki gün Nafia Nezareti'nin avukatı tayin edilmiştir. 1873 yılında avukat Mösyö Taden 4.000 Frank maaşla daimi kadroyla Nafia Nezareti Hukuk Müşavirliği'ne getirilmiştir. Möstö Taden'e davranışları sebebiyle güvensizlik olduğundan Mösyö Emyabel 4 Nisan 1875 tarihinde Nafia Nezareti'nin Hukuk Müşavirliği'ne atanmıştır.<sup>259</sup> Mösyö Emyabel'in devletle anlaşma süresi bittiğinde bu süre yenilenmiştir.<sup>260</sup>

Hukuk müşavirlerinin görevleri 1870, 1880 ve 1914 tarihli nizamnamelerde belirtilmiştir. Bu nizamnamelere göre müşavirler, nezaretin hukukî meselelerini incelemek, imtiyaz ve havale mukavelelerinin kanunlara uygunluğunu araştırmakla

<sup>254</sup> BOA T 3130/7, tarihsiz.

<sup>255</sup> *1301 Devlet Salnamesi*, s. 420.

<sup>256</sup> *1307 Devlet Salnamesi*, s. 338-342.

<sup>257</sup> BOA T SAİD 488/124, sene 1341/1922-1923.

<sup>258</sup> BOA T 3134/7, 26 Rebiülahir 1333/13 Mart 1915.

<sup>259</sup> BOA İ DH 659/45897, 9 Şevval 1289/10 Aralık 1872 (Mösyö Emyabel'in avukat olarak tayini); BOA İ DH 699/48937, 27 Safer 1292/4 Nisan 1875 (Mösyö Emyabel'in Nafia Nezareti Hukuk Müşavirliği'ne tayinine dair irade).

<sup>260</sup> BOA İ HR 273/16550, 18 Rebiülevvel 1294/2 Nisan 1877; BOA İ HR 273/16577-5, 7 Rebiülahir 1294/21 Nisan 1877.

yükümlüydü. Bundan başka kanun, nizam ve talimat layihalarının incelenmesi, şirketler ile nezaret arasındaki meselelerin çözüme kavuşturulması hukuk müşavirinin görevleri arasında sayılmıştır. 1910 yılında Çeltik-Merzifon yolunda imalat-ı sanayia<sup>261</sup> mühendisi ile liva mühendisi hakkında yürütülen tahkikatta hukuk müşaviri müteahhidin ifadesini almıştır.<sup>262</sup>

Bayındırlığa dair kanunlarla ilgili anlaşılamayan meseleler de Hukuk Müşavirliğine danışılıyordu. 1883 yılında İstanbul ve Aydın vilayetlerinin yabancıların yol inşası ile mükellef tutulup tutulamayacağını sormaları üzerine Nafia Nezareti konuyu hukuk müşavirliğine iletmış, müşavirlik yabancıların yol inşasıyla mükellef tutulamayacaklarını belirtmiştir.<sup>263</sup>

Nizamnamede Hukuk Müşavirliği için aranacak şartlar belirtilmiştir. Hukuk Müşaviri ve daha sonra tayin edilen muavinin Darülfünun-ı Osmanî'nin Hukuk şubesinden mezun olması, devletin çeşitli dairelerinde en az beş yıl hukuk işleri ile uğraşmış olması gerekmektedir.<sup>264</sup> Hukuk müşaviri Meclis-i Nafia'nın üyelerinden olup, hukuka dair konularda oy kullanmak hakkına sahiptir.

Hukuk müşavirlerinin taltif ve ödüllendirilmesi de söz konusuydu. Nafia Nezareti'nin uzun bir süre hukuk müşavirliğini yürüten Miltiyadi Efendi 17 Nisan 1892 tarihinde taltif edilmiştir.<sup>265</sup>

#### **2.1.6. Levazım Kalemî**

Ticaret ve Nafia Nezareti'nin birleştiği dönemlerde nezarete bağlı Levazım ve İdare Müdüriyeti bulunuyordu. 13 Ekim 1911 tarihinde Levazım ve İdare Müdüriyeti'nde Hüsameddin ve Edhem Beylerle, Süreyya ve İsmail Efendiler çalışmakta idiler.<sup>266</sup>

Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'nden ayrıldığı 1911 tarihinden sonra nezaret bünyesinde ayrı bir levazım kalemî oluşturulmamış, bu kaleme ait işler Memurîn Müdüriyetince yürütülmüştür. Memurîn Müdüriyetinin iş yükünün üzerine levazım kaleminin işlerinin eklenmesi ile durum içinden çıkılmaz bir hal almıştı. Levazım

<sup>261</sup> İmalat-ı sanayia yol inşasında hendek, banket, menfez, köprü vs. yapılan işlerin genel adıdır.

<sup>262</sup> BOA T 442/57, 19 Rebiülahir 1328/30 Nisan 1910.

<sup>263</sup> BOA ŞD 3214/10, 8 Şaban 1300/14 Haziran 1883.

<sup>264</sup> BOA T 449/29, tarihsiz.

<sup>265</sup> BOA İ DH 1269/99805, 19 Ramazan 1309/17 Nisan 1892.

<sup>266</sup> BOA T 447/28, 19 Şevval 1329/13 Ekim 1911.

Kalemi, mübayaâ (satın alma), münakasa<sup>267</sup>, tamirat gibi önemli konuları içeriyordu ve bu kalemden yıllık ortalama 310.000 kuruşluk bir harcama yapılıyordu. Memurîn İdaresi'nin iş yükünden şikâyetçi olması üzerine konu Meclis-i Nafia'da görüşülerek ayrı bir levazım idaresinin oluşturulması uygun görülmüştür.<sup>268</sup> Nafia Nezareti ve bu nezarete bağlı birimlerin her türlü gereçlerinin tedarik işlemleri bu kalem tarafından yürütülürdü. Nafia Nezareti'ne bağlı birimlerin ihtiyacı olan araç ve gereçlerin tedariki levazım kaleminin sorumluluğunda idi. Yol inşasında kullanılan malzemenin miktarı ve çeşidini belirten evrak Levazım Kalemi Müdüriyeti'nde muhafaza edilirdi.<sup>269</sup>

### 2.1.7. Sicill-i Ahval Dairesi

II. Mahmud ve Tanzimat dönemlerinde Osmanlı Devleti'nde idarî anlamda birçok yenilik yapılmış, bu yeniliklerin bir sonucu olarak merkez ve taşrada yeni kurum ve müdüriyetler oluşturulmuştur. Bu kurum ve müdüriyetlere yeni memurlar atanmış, devletin kadrosu genişlemiştir. Memurların atamalarını düzenleyen esaslı bir çalışma olmadığından bürokratik alanda devlet ciddi anlamda sıkıntıya girmiştir.<sup>270</sup> Memurlar hakkında düzenli bir bilgi kaydı oluşturabilmek için bu alanda ilk girişim Ahmed Cevdet Paşa'nın Dâhiliye Nazırlığı sırasında olmuştur. 1877'de Dâhiliye Nezareti'ne bağlı memurların isimleri, aldıkları görev ve rütbeleri ve memuriyet süreleri gibi bilgiler Sicill-i Ahlâk Defterleri'ne kaydedilmeye başlanmıştır. Kayıt işlemleri bu iş için kurulan Memurîn Kalemi Müdüriyeti tarafından yapılmaktaydı.<sup>271</sup> Bu çalışmaların düzenli bir şekilde yapılabilmesi anlamında bir nizamname hazırlanmış, memurların takip ve kayıt işlemleri için 5 Şubat 1879 tarihinde Sicill-i Ahval Komisyonu<sup>272</sup> kurulmuştur. Merkez ve taşraya gönderilen emirlerde memurların tercüme-i hâllerini belirtmeleri ve bunların defterlere işlenmesi istenmiştir. Bu uygulama diğer nezaretlere de yaygınlaştırılmış, nezaretler bünyesinde sicil-i ahval şube müdüriyetleri oluşturulmuştur. Nafia Nezareti'nin Sicill-i Ahval Müdüriyeti'ne ilk olarak 1299 yılı devlet salnamesinde rastlanmaktadır. Salnamede

<sup>267</sup> Münakasa, devletçe veya bir müessese tarafından alınacak bir malın, yaptırılacak bir işin indirimine konulması anlamında kullanılmaktadır.

<sup>268</sup> BOA T 726/47, 2 Zilkade 1333/11 Eylül 1915.

<sup>269</sup> BOA T 447/22, 23 Receb 1323/23 Eylül 1905; 447/23, 5 Rebiülahir 1325/18 Mayıs 1907.

<sup>270</sup> Atillâ Çetin, "Sicill-i Ahvâl Defterleri ve Dosyaları Hakkında Bir Araştırma", *Vakıflar Dergisi XXIX*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 2005, s. 89.

<sup>271</sup> Gülden Sarıyıldız, *Sicill-i Ahvâl Komisyonu'nun Kuruluşu ve İşlevi (1879-1909)*, İstanbul 2004, s. 8; Carter V. Findley, *Kalemiyeden Mülkiyeye Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi*, (Çev. Gül Çağalı Güven), İstanbul 1996, s. 26.

<sup>272</sup> Sicill-i Ahval Komisyonu'nun oluşturulmasına dair irade BOA İ DH 780/63473, 12 Safer 1296/5 Şubat 1879, Ayrıca bkz. Atillâ Çetin, agm, s. 89-94.

Nafia Nezareti personeli arasında Sicill ve Ahlak memurunun Muhtar Efendi olduğu belirtilmektedir. Nezarete bağlı bu memuriyetin 1301 yılı devlet salnamesinde Sicill-i Ahval memurluğuna dönüştüğü görülmektedir. Ticaret ve Nafia Nezareti'nin birleştirilmesinden sonra da nafiaya bağlı memurlar için sicil-i ahval şubesi oluşturulduğu ve bu şubeye müdür ve başkâtip atandığı anlaşılmaktadır.<sup>273</sup>

Nezarette çalışan memurların isimleri ve maaşlarını gösteren cetveller, vukuat ve tercüme-i hâl kâğıtları Sicill-i Ahval Dairesince tutuluyordu. Nezarete başlayan her memur için sicil-i ahval kayıtları oluşturulmuştur. Kayıtlarda memurun ve babasının ismi, mesleği, aldığı eğitim, görev ve memuriyetlerine dair bilgiler yer almaktadır. Memurun beyanı doğrultusunda bu bilgiler Sicill-i Ahval Dairesi tarafından onaylanıyordu. Memurun görev değişikliğinde bu kayıtlara ilaveler yapılmaktaydı. Sicill-i Ahval Müdüriyeti'nden Ticaret ve Nafia Nezareti Sicill Müdüriyeti'ne gönderilen yazıda, Demiryollar Kalemî Başkâtibi Mahmud Nezir Bey'in İzmir'e ve sonra Selanik'e gönderildiği haber alındığından, Mahmud Nezir Bey'in hangi işe ne kadar maaşla ve harcırahla gönderildiğinin bildirilmesi istenmiştir.<sup>274</sup>

Sicill-i Ahval kayıtlarından başka, tutulan vukuat cetvelinde ise memurun izin, görev ve yer değişikliği, maaş artışı, rütbe alması gibi özlük haklarına ilişkin bilgiler yer alıyordu.<sup>275</sup> Kısaca Nafia Nezareti Sicill-i Ahval Dairesi'nde hazırlanan dosyalarda devam cetvelleri, vilayetlerde çalışan nafia ve fen memurlarının isimleri, görevleri, maaşları ve diğer bilgilerle birlikte, vilayetlerden gelen tercüme-i hal varakaları bulunuyordu.

Ticaret ve Nafia Nezareti'nin isteği üzerine 11 Ekim 1909 tarihinde nezaretin işlerinin düzenli bir şekilde yürütülmesi için Sicill-i Ahval Müdüriyeti yerine Memurîn İdaresi'nin kurulması istenmiştir. Bu idarenin 4.000 kuruş maaşlı bir müdür, 2000'er kuruş maaşlı iki mümeyyiz, başkıtabet ve meclis kaleminden alınacak kâtiplerden oluşturulması kararlaştırılmıştır. Müdür ve mümeyyizlerin tayini mevcut

<sup>273</sup> 1299 Devlet Salnamesi, s. 306; 1301 Devlet Salnamesi, s. 419 ve 1309 Devlet Salnamesi, s. 358-361.

<sup>274</sup> BOA T SAİD 450/24, 3 Şevval 1304/25 Haziran 1887. Sicil-i Ahval kaleminde yer alan çeşitli tercüme-i hal varakaları için bkz. T SAİD 450/6, 13 Safer 1304/11 Kasım 1886; T SAİD 450/7, 17 Safer 1304/15 Kasım 1886; BOA T SAİD 450/8, 9 Rebiülevvel 1304/6 Aralık 1886; BOA T SAİD 450/9, 20 Rebiülevvel 1304/17 Aralık 1887.

<sup>275</sup> Örneğin Manastır ve İşkodra müfettişi Ömer Hilmi Bey'in 2.500 kuruş maaşla Yemen ve Hicaz müfettişliğine nakl olunması, Yanya Telgraf ve Posta baş müdürü Asaf Bey'in rütbesinin terfi ettirilmesi vukuat cetvelinde kaydedilmiştir. BOA T SAİD 450/55, 1 Zilkade 1305/10 Temmuz 1888.

bütçeye yük getirdiğinden bir sonraki bütçeye dâhil edilmesi uygun görülmüştür.<sup>276</sup>  
1909 Yılında Memurîn İdaresi'nde görevli memurların maaşları şu şekildedir:<sup>277</sup>

**Tablo 12: 1909 Yılında Memurîn İdaresi'nde Görevli Memurların Maaşları**

Memurun İsmi	Görevi	Maaşı (kuruş)
Reşid Bey	Müdür	3500
Mazhar Bey	Müdür Muavini	2000
Rıza Bey	Alat-ı hendese muhafaza memuru mühendis	2000
Mümeyyiz	Bahaddin Bey	1750
Kâtip	Mehmed Nuri	1200
Kâtip	Hasan İhsan	1000
Kâtip	Mustafa Nuri	1000
Kâtip	Süreyya Bey	1000
Kâtip	Rüşdü Bey	680
Kâtip	Muştak Efendi	600

Memurîn İdaresi 1914 tarihli Nafia Nezareti Teşkilat Nizamnamesi ile Memurîn Müdüriyeti'ne dönüştürülmüştür. Nizamnameye göre Memurîn Müdüriyeti'nin görevi merkezde bulunan bütün memurların maaş tahakkuk işlerinin yapılması, sicill-i ahval nizamnamesi gereğince memurların sicil ve vukuat kayıtları, mazuliyet ve emekliliğe dair cetvellerinin hazırlanıp Maliye Nezareti'ne gönderilmesidir.<sup>278</sup>

Memurîn Müdüriyeti'ne bu teşkilat kanunu ile levazım kalemine ait görevler de verilmiştir. Nizamnamenin 24. maddesi bu hususa dairdir. Buna göre gerekli araç-gereçlerin ihale, sipariş ve satın alınması, diğer dairelere ait müstemilat ve eşyanın tamiri, dairelerin ısıtma, aydınlatma ve temizlik işlerinin yürütülmesi, memurların kıyafetlerinin sağlanması, şubelerin defter ihtiyacının giderilmesi, demirbaş eşya cetvellerinin hazırlanması Memurîn Müdüriyetine ait görevler arasındadır. Memurîn Müdüriyetinin asıl işinin yanında levazım kaleminin işlerinin de eklenmesi müdüriyeti zor duruma düşürmüştür. 11 Eylül 1915 tarihli Memurîn Müdüriyeti yazısında bu sıkıntı dile getirilmiş, konunun Meclis-i Nafia'da görüşülerek ayrı bir levazım idaresinin oluşturulması uygun bulunmuştur.<sup>279</sup> Levazım Kalemi idaresinin üzerinden alınmasıyla müdüriyet asli işleriyle uğraşabilmiştir. 1922 yılında Memurîn İdaresi'nde müdür, müdür yardımcısı, müfettiş, mümeyyiz ile beş kâtip görev yapıyordu.<sup>280</sup>

<sup>276</sup> BOA T TNF MKT 148/13, 26 Ramazan 1327/11 Ekim 1909.

<sup>277</sup> BOA T SAİD 449/19, tarihsiz.

<sup>278</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA T 3128/11, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; *Düstûr*, 2. Tertip, C. VI, s. 1342-1350.

<sup>279</sup> BOA T 726/47, 2 Zilkade 1333/11 Eylül 1915.

<sup>280</sup> BOA T SAİD 488/124, sene 1341/1922-1923.

### 2.1.8. Tercüme ve Tahrirat-ı Ecnebiye Kalemi

1873 yılında teşkil olunan Tahrirat-ı Ecnebiye Kalemi,<sup>281</sup> nezarete gelen yabancı dilde kaleme alınan yazıları tercüme etmekle görevli idi. Bu kalem demiryolu, liman ve karayollarının inşa ve işletme hakkını alan yabancı şirketlerin dilekçe ve diğer yazılı belgelerini çevirmekle yükümlüydü. Dönemin geçerli yabancı dili Fransızca olduğundan Fransızca bilen tercümanlar istihdam edilmiştir.

Bu kalemdeki memurlar nezaretin Ticaret Nezareti ile birleşmesinden sonra da görevlerine devam etmişlerdir. Kigork Efendi uzun yıllar Nafia Nezareti Tercüme Kalemi'nde çalışmış, iş yükünün artmasıyla bu kaleme yeni memurlar atanmıştır. Kigork Efendi de Tercüme Kalemi'nin müdürlüğünü yürütmüştür.<sup>282</sup> Nezaretin kuruluşunu izleyen ilk yıllarda bu göreve Rum ve Ermeniler getirilmişse de Fransızca bilen Türkler de zaman içerisinde görev almışlardır. II. Meşrutiyet döneminde Tercüme Kalemi Müdürü Fransızca'dan Türkçe'ye ve Türkçe'den Fransızca'ya çeviri yapabilen yüksek okul mezunları mütercimler arasından seçilmekteydi.<sup>283</sup>

Tahrirat-ı Ecnebiye Kalemi nezaretin 1914'teki teşkilat kanununda Tercüme Müdüriyeti'ne dönüştürülmüş, kalemin görevi gönderilen layiha vs. evrakı tercümesi olarak ifade edilmiştir.<sup>284</sup> 1914 yılında Tercüme Kalemi'nde 2500 kuruş maaşla bir müdür, 1750 kuruş maaşla bir mütercim ve 600 kuruş maaşla bir kâtip görev yapmıştır.<sup>285</sup>

Kudüs mebusu Ragıb Neşari Bey 1914 yılında Nafia Nezareti bütçesi görüşülürken Tercüme Kalemi'nin kaldırılmasını istemiş, Bağdat Mebusu Sason Efendi Nafia Nezareti'nin yabancı şirketlerle anlaşmalar yaptığını ve bu anlaşmaların Fransızca olduğunu ifade etmiş, evrakın Türkçe'ye ve Fransızca'ya tercümesi gerektiğinden bu kalemin kaldırılamayacağını belirtmiştir. Osmanlı Devleti'nin sonuna kadar bu daire varlığını sürdürmüştür.<sup>286</sup>

<sup>281</sup> BOA T 704/71, 2 Cemaziyelahir 1290/28 Temmuz 1873.

<sup>282</sup> BOA İ HUS 87/1318/Z-31, 13 Zilhicce 1318/3 Nisan 1901.

<sup>283</sup> Bkz. *Nafia Nezareti Memurîn Nizamname Layihası*, 26. Madde, 13. Bend, BOA T 449/29.

<sup>284</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA T 3128/11, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; *Düstûr*, 2. Tertip, C. VI, s. 1342-1350.

<sup>285</sup> MMZC, İ: 38, 6 Temmuz 1330/19 Temmuz 1914, C. 3, s. 442.

<sup>286</sup> MMZC, İ: 38, 6 Temmuz 1330/19 Temmuz 1914, C. 3, s. 442.

### 2.1.9. Fen Müşavirliği

Nezaretin 1870 tarihli nizamnamesinin 11. maddesi gereğince kurulan “Muavin Mühendislik”, 1873 yılında Fen Müşavirliği’ne dönüştürülmüş, Mösyö Riter<sup>287</sup> fen müşaviri olarak tayin edilmiştir.<sup>288</sup> 1870 tarihli nizamnamede bütün inşaat sürecini incelemek, Mühendis Mektebi öğrencilerine yapılan sınava göre fen veya inşaat konusunda hangisine yatkın ise ona göre diploma vermek, Mülkiye Mühendis Mektebi’nin eğitiminin geliştirilmesine katkı sağlamak, fenne dair talimatları düzenlemek, bayındırlığa ait imtiyazların raporlarını düzenlemek, yol, nehir, maden, sanayi ürünleri, posta ve telgraf hatları hakkında bilgi sahibi olmak, haritalarını düzenlemek, Nafia Meclisi’ne azalık etmek bu memurların görev alanı içerisindeydi. Ayrıca Nafia Meclisi’nde alanına giren konularda görüş beyan etmek de bu birimin göreviydi.<sup>289</sup>

Fen müşavirliğine genelde yabancıların ya da gayr-i müslimlerin atandığı görülmektedir. Bu durumun Osmanlı Devleti’nde yeterli mühendislerin bulunmamasından kaynaklandığını ifade edebiliriz.

---

<sup>287</sup> 1856 yılında Osmanlı Devleti’nde demiryolu inşası, kanalların ve nehirlerin ulaşımına açılması gibi işlerde kullanılmak üzere mühendis olarak Mösyö Bömakardin ile beraber Fransa’dan getirilen Mösyö Riter, yapılan mukaveleye göre 1.666 frank maaş, 333 frank ev kirası ve ayrıca alet-edevat giderleri ile geliş-gidiş masrafları için de harcırah almıştır. 1859 yılında Meclis-i Meabir’de üye olarak görev yapan Riter, İzmir demiryolu komisyon azalığı görevinde bulunmuş, Sapanca-Geyve yolu, İznik Gölü’nde yapılan hafriyat gibi nafiaya dair işlerin keşiflerinde görev almıştır. Riter, uzun yıllar mühendis olarak görev yaptıktan sonra 1865 yılında kurulan Turuk ve Meabir Müdürlüğü görevine getirilmiştir. Bkz. BOA HR MKT 157/99, 3 Muharrem 1273/3 Eylül 1856; BOA BEO A MKT MHM 163/47, 21 Muharrem 1276/20 Ağustos 1856; BOA BEO A MKT NZD 349/39, 21 Şevval 1277/2 Mayıs 1861; BOA BEO A MKT MHM 280/43, 29 Rebiülahir 1280/13 Ekim 1863; BOA BEO A MKT MHM 280/55, 1 Cemaziyelevvel 1280/14 Ekim 1863; BOA BEO A MKT MHM 342/68, 3 Cemaziyelevvel 1282/24 Eylül 1865. (Bu belgede Meclis-i Meabir 2. Başkanı Mösyö Tasy ile Turuk ve Meabir Müdürü olan Riter’in kontratlarının uzatılması gerektiği Ticaret ve Nafia Nezareti’nden Sadarete bildirilmiş ve Sadaret bu kontratın yenilenmesi hususunda gerekenin yapılmasını Maliye ve Ticaret Nezareti’ne tebliğ etmiştir). Riter, Osmanlı yolları için önemli bir isimdir. Osmanlı Devleti’nde çeşitli görevlerde yer aldıktan sonra 1869 yılında yol ve köprülerle ilgili bir layiha kaleme almıştır. Bkz. BOA ŞD 495/19, 23 Zilhicce 1285/6 Nisan 1869. Mösyö Riter’in hizmetlerinden memnun olan Osmanlı Hükümeti kendisini 5. Rütbeden Mecidî nişanı ile ödüllendirmiştir. BOA BEO A DVN 148/47, 12 Cemaziyelevvel 1276/7 Aralık 1859. Mösyö Riter, 5 Temmuz 1867 tarihinde Avrupa’ya gönderilmiş ve masrafları da Osmanlı hazinesinden karşılanmıştır. BOA BEO A MKT MHM 308/61, 5 Rebiülevvel 1281/7 Aralık 1859. 1872 yılında Mösyö Riter ve Mojel Nafia Nazırı ve müsteşarından sonra en yüksek maaşı alan görevlilerdi. Bu tarihte Mösyö Riter 13.200, Mösyö Mojel 11.000 kuruş maaş alıyorlardı. Bkz. BOA ML MSF d. Nr. 18303, s. 44. Mösyö Riter’in kontrat süresinin dolması üzerine 1873 yılında tekrar 4 yıl uzatılmıştır. BOA İ MMS 45/1877, 7 Zilkade 1289/6 Ocak 1873. Mösyö Riter’in kontratı 1876 yılında devletin içinde bulunduğu durum ve yol inşasına ara verilmesi nedeni ile yenilenmemiştir. BOA BEO AYN d. Nr. 996, s. 157.

<sup>288</sup> 1291 Devlet Salnamesi, s. 47.

<sup>289</sup> Düstür, I. Tertip, C. IV, s. 480-83.

1887 ile 1897 yılları arasında Mösyo Galan<sup>290</sup> Nafia Nezareti'nin fen müşaviridir. Bunu takiben Serviçen Efendi<sup>291</sup> bu görevi yürütmüştür. Fen müşavirliğine nezaret tarafından belirlenen kişilerin atanması, yapılan kontratlar çerçevesinde Bab-ı Âli izni ve padişahın iradesi ile gerçekleşmiştir. Fen müşavirliği görevinde bulunan Mösyo Galan'ın sözleşmesi bittiğinde 8 Ekim 1890 tarihinde sözleşmesinin 2 yıl daha uzatılmasına karar verilmiştir.<sup>292</sup>

Meclis-i Mebusan'ın 19 Temmuz 1914 tarihli oturumunda Tokat mebusu Tahsin Rıza Bey, otuz sene evvel ülkede fen memuru bulunmadığından Avrupa'dan fen memuru getirildiğini, artık ülkede yeterli ve eğitilmiş fen memurları bulunduğundan boş yere burada yabancı memur istihdam edilmemesi için müşavirliğin kaldırılmasını istemiştir. Nafia Nazırı Mahmud Paşa fen müşavirlerinin çalışmaları hakkında bilgi vermesine rağmen Tahsin Rıza Bey'in tavrı mecliste kabul edilerek müşavirlik kaldırılmıştır.<sup>293</sup>

Bu dairelerin yanında idari birimlerde görevlendirilen odacı ve hademeler de bulunuyordu. İhtiyaç duyulması halinde yeni kalemler oluşturulmuş, bu kalemlere memurlar atanmıştır. Tahsisat yetersizliği ve lüzum görülmemesi sebebiyle zaman içerisinde daireler kaldırılmıştır. Ticaret ve Nafia Nezareti birleştirildikten sonra fen

<sup>290</sup> Tam adı Jul Galan olan Mösyo Galan 1829 yılında Paris'te doğmuştur. Babası Sen şehri Ticaret Mahkemesi azalarından olan Şarl Galan'dır. Paris'te Politeknik Turuk ve Meabir Mektebi'nde eğitim aldıktan sonra 1852 yılı Mayıs ayında eğitimini tamamlaması için önce Marsilya'ya sonra da Strasburg'a gönderilmiş, 1853 Kasım'ında ise üçüncü sınıf mühendis olarak görevine başlamıştır. Bir ara Turuk ve Meabir Umumî Meclisi'nde kitâbet görevine getirilmiştir. Mezun olduğu Politeknik Okulu'nda hendese-i resmiye müzakerelerine katıldıktan sonra Fransa'da nafia ile ilgili birtakım işlerde istihdam olunmuştur. İspanya Kuzey Demiryolları Şirketi idaresinde Prene dağlarından geçirilen demiryollarının inşaat hesaplarında, 1864 senesi Kasım ayından itibaren 1 yıl süre ile Osmanlı Bankası adına İstanbul-Edirne demiryolu hattının keşif işinde görev almıştır. 1873 senesi Temmuz ayında 45 yaşında iken 2 sene müddetle fen memuru sıfatı ile kendisiyle mukavele yapılmış ve böylece Osmanlı Devleti hizmetinde görev almaya başlamıştır. 1873 yılının Kasım ayında Seyhun nehrinin ulaşılabilirliği için gerekli incelemeleri yapmak üzere 14.445 kuruş maaş ile Adana'ya gönderilmiş, 1874 Mart'ına kadar burada kalmıştır. 1874 senesi Ağustos ayında mukavelesi 2 yıl daha uzatılmış ve Turuk ve Meabir Müdüriyeti'ne tayin edilmiştir. Turuk ve Meabir Müdürlüğü görevinin dışında Osmanlı demiryollarının Avusturya demiryollarına bağlanmasının görüşülmesi çeşitli komisyonlarda yer aldıktan sonra 10 Temmuz 1887 tarihinde Turuk ve Meabir Müdürlüğü görevini sürdürürken aynı zamanda Nafia Nezareti fen müşavirliğine atanmıştır. 13 Ekim 1892 tarihinde Mösyo Galan'ın sözleşmesi yeniden uzatılmıştır. Bu tarihte Mösyo Galan hem heyet-i fenniye reisi, hem fen müşaviri hem de bu dönemde Şehremaneti bünyesinde Kasımpaşa deresi için teşkil olunan komisyona azalığı görevlerini yürütmektedir. Bkz. BOA DH SAİD d. Nr. 1, s. 738 ve BOA BEO 88/6585, 24 Rebiülevvel 1310/16 Ekim 1892.

<sup>291</sup> Serviçen Gabriel Efendi, Paris'te eğitim almış, 9 Mayıs 1888 tarihinde çalışmalarındaki gayreti ve başarılarına binaen kendisine rütbe-i salise (Binbaşılık derecesinde mülkî bir rütbedir) tevcih olunmuştur. BOA İ DH 1079/84709, 27 Şaban 1305/9 Mayıs 1888.

<sup>292</sup> 1896 yılına gelindiğinde hala Nafia Nezareti fen müşavirliği görevini yerine getiren Mösyo Galan istifa etmek istediği halde buna izin verilmeyip, biriken maaşlarının ödenmesi hususunda irade çıkmıştır. BOA İ HUS 48/1314.S/70, 28 Safer 1314/8 Ağustos 1896.

<sup>293</sup> MMZC, İ: 38, 6 Temmuz 1330/19 Temmuz 1914, C. 3, s. 441-442.



işlerini takip etmek için fen kalemi odacılığı kurulsa da bu işler nezaretteki diğer odacılar tarafından yürütüldüğünden görevli atanmamıştır. Nezaretteki diğer odacıların iş yükü arttığından buraya aylık 150 kuruş maaşla bir odacı talep edilmiştir. Konu 12 Ağustos 1893 tarihinde Şura-yı Devlet Dâhiliye Dairesi'nde görüşülüp, işlerin eskiden olduğu gibi yürütülmesine karar verilmiştir.<sup>294</sup>

Nafia Nezareti'nin 1922 yılındaki merkez teşkilatında daha önce belirttiğimiz görevlilerden başka bahçıvan, imam ve pabuçcusu da bulunmaktadır. Bu yıla ait kayıta nezaret bünyesinde bayan bir kâtibenin çalışması da dikkat çekici bir nokta olarak belirtilebilir.<sup>295</sup>

## **2.2. MECLİSLER ve KOMİSYONLAR**

### **2.2.1. Umur-ı Nafia Meclisi**

#### **2.2.1.1. Kuruluşu**

Maliye ve diğer nezaretlere bağlı meclisler, Tanzimat dönemi reform hareketlerinde önemli görevler üstlenmişlerdir. Reformların işleyişi ve uzmanlık gerektiren konularda önemli çalışmalar yapmışlardır. Bu meclislerin ele aldıkları konular Meclis-i Tanzimat kuruluncaya kadar Meclis-i Valâ'da, kurulduktan sonra da Meclis-i Tanzimat tarafından ele alınıp sadrazama arz edilmiştir. Meclis kararlarının kanunlaşması uzun bir süreci içerirdi. Meclis kararının mazbatasını nazırın yazısı ile sadarete arzediliyor, sadaret Meclis-i Valâ'ya gönderdikten sonra burada kabul edilerek padişahın iradesine sunulurdu. Önemli konular Sadrazam başkanlığında Meclis-i Vükelâca gözden geçirildikten sonra padişahın iradesine arzedilir, iradesi çıkan evrak yürürlüğe konulurdu.<sup>296</sup>

Nafia Meclisi'nin kuruluş tarihi tam olarak belirlenemese de varlığına Ziraat ve Sanayi Meclisi adı altında Mart/Nisan 1838 tarihinde bazı kaynaklarda rastlanmaktadır.<sup>297</sup> *Lütfi Tarihi*'nde ziraat, ticaret ve sanayinin geliştirilebilmesi için Hariciye Nazırı Reşid Paşa'nın başkanlığında ziraat ve sanayi adıyla bir meclisin kurulduğundan bahsedilmektedir.<sup>298</sup>

<sup>294</sup> BOA BEO 255/19104, 29 Muharrem 1311/11 Ağustos 1893.

<sup>295</sup> BOA T SAİD 488/124, sene 1341/1922-1923.

<sup>296</sup> Öner, *Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Döneminde Malî İdare*, s. 245.

<sup>297</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 258. Bab-ı Âli'de teşkil olunmuş olan meclisin tam adı "Hırasat ve Ziraat ve Hırf ve Sanayi Meclisi" olarak belgelerde geçmektedir. Bkz. BOA C İKTS 18/861, 15 Cemaziyevvel 1254/6 Ağustos 1838.

<sup>298</sup> Lütfi, *age*, C. IV-V, s. 936.

Ziraat, ticaret ve sanayinin geliştirilmesi, refahın artırılması, memleketin imarının sağlanması gibi konuların görüşülmesi, bu konuda önerilerin sunulabilmesi için Bab-ı Âli’de bir meclis kurulmuştur. Meclis-i Ziraat ve Sanayi olarak kurulan bu kurumun adı görüşüldüğü konuların tamamını kapsamadığı gerekçesiyle Eylül 1838 tarihinde Meclis-i Umur-ı Nafia olarak değiştirilmiştir.<sup>299</sup>

1839 yılında Ticaret Nezareti’nin kurulmuştur. Meclis-i Nafia’nın ele aldığı konular da bu nezaretle ilgili olduğundan meclis, Hariciye Nezareti’nden ayrılarak Ticaret Nezareti’ne bağlanmıştır.<sup>300</sup> 1841 yılında Ticaret Nezareti’nin İstanbul Gümrük Eminliği’ne devredilmesiyle Nafia Meclisi’nde görüşülen konuların da gümrük eminine danışılmasına karar verilerek Nafia Meclisi kaldırılmıştır.<sup>301</sup>

Maliye Nezareti’nin isteği üzerine, ziraat ve ticareti geliştirip, üretimin artırılması, ülkenin imarı, ithalat ve ihracatına dair konularda inceleme ve araştırma yapmak üzere bu mezarete bağlı olarak 4 Şubat 1843 tarihinde Ziraat Meclisi tekrar kurulmuş, başkanlığına İzmit Kaymakamı Mustafa Efendi getirilmiştir. Bu meclisin temel görevleri, tarımın geliştirilmesi, dış ticaret dengesinin sağlanması, halkın gelir ve refah seviyesinin yükseltilmesi konularında inceleme ve araştırmalar yaparak önerilerde bulunmaktır.<sup>302</sup>

Ziraat Meclisi’nin ele aldığı konuların Ticaret Nezareti ile ilgisi olmasından dolayı 10 Kasım 1845 tarihinde bu nezarete bağlanmış, 16 Ocak 1846’da Ziraat Nezareti’nin kurulmasıyla buraya nakledilmiştir. Ziraat Nezareti’nin kısa süreli ömrü sebebiyle meclis, 22 Nisan 1846’da tekrar Ticaret Nezareti’ne bağlanmıştır.<sup>303</sup>

Tanzimatın ilanından sonraki on yıllık süreçte birçok meclis kurulmuştur. Bu meclisler zaman içerisinde gerekli hizmetleri yerine getirememeleri sebebiyle kaldırılmıştır. Bu dönemde Nafia Meclisi’nin ele aldığı konular ne yazık ki bir düzene kavuşturulamamıştır. 1848 yılında Nafia Nezareti’nin kurulup nizamnamesinin hazırlanmasıyla ancak çalışmalarını daha düzenli bir şekilde yürütebilmiştir.

<sup>299</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 258-259. Reşat Kaynar, *Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat*, TTK, Ankara, 1985, s. 99; Meclisin isminin Nafia Meclisi olarak değiştirilmesi hakkında ayrıca bkz. *Takvim-i Vekayi*, Nr. 170, 13 Cemaziyelahir 1254/4 Ağustos 1838, s. 2.

<sup>300</sup> BOA C İKTS 37/1827, 25 Cemaziyelahir 1255/5 Eylül 1839.

<sup>301</sup> BOA BEO AYN d. Nr 767, s. 29.

<sup>302</sup> Tevfik Güran, “Zirai Politika ve Ziraatte Gelişmeler, 1839-1876” *150. Yılında Tanzimat*, Ankara 1992, s. 218-219; Öner, *Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Döneminde Malî İdare*, s. 244-245.

<sup>303</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 282-285.

1848 yılında Nafia Nezareti'nin kurulmasıyla daha önce Ticaret Nezareti bünyesinde yer alan Ziraat Meclisi, bu nezarete bağlanmıştır. Nafia Nezareti bünyesine alındığından ismi yeniden Nafia Meclisi olarak değiştirilmiştir.<sup>304</sup>

Nafia Nezareti'nin ilk nizamnamesinde bu meclisin varlığından söz edilir. Meclisin görev alanları arasında tarım, sanayi ve zanaatın geliştirilmesi, halkın yeni yöntemler hakkında bilgilendirilmesi gibi işlevler vardır.<sup>305</sup>

Meclis-i Nafia bünyesinde deneyimli ve bilgili bir kadro bulunmuyordu. Meclis-i Nafia'nın görevlerini aksatmasından dolayı bayındırlık konuları zaman zaman Meclis-i Tanzimat'a havale edilmiştir.<sup>306</sup> Örneğin İstanbul kaldırımlarının düzenlenmesine dair konu Meclis-i Nafia yerine Meclis-i Tanzimatta görüşülüp karara bağlanmıştır.<sup>307</sup>

Bu deneyimsizliğin giderilmesi adına yolların inşasında uzman bir heyetin teşkili öngörülmüş, daha önce Avrupa'dan getirilen mühendislerle birlikte diğer mühendis ve mimarlardan oluşan yeni bir komisyonun oluşturulması düşünülmüştür. 31 Ekim 1857 tarihinde Nafia Meclisi'nin bir şubesi olmak üzere Meabir Komisyonu adıyla bir komisyon teşkil edilmiştir. Meclis-i Nafia yapılan bu değişiklik sonucunda tarım ve sanayi konularıyla ilgilenmek üzere eski haliyle bırakılmıştır.<sup>308</sup>

Yeni meclisin kurulması ile iki meclisin görev alanı birbirini kapsadığından 29 Eylül 1858 tarihinde Meclis-i Nafia lağvedilmiştir. Üyelerden yaşlı olanların emekliliğine, diğer üyelerin başka yerlere tayin olunana kadar maaşlarının ödenmesine, meclis kâtiplerinin ise Ticaret Nezareti bünyesinde başka memuriyetlere aktarılmasına karar verilmiştir.<sup>309</sup> Nafia Meclisi kaldırılarak yerine Meabir Meclisi

<sup>304</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 259.

<sup>305</sup> BOA BEO A AMD 88/44, 1274/1857 (Demiryolu inşasında kullanılmak üzere Avrupa'dan getirtilecek olan mühendis için 4.000 franklık bir masraf gerektiğine dait Ticaret Nezareti'nden kaleme alınan yazı Meclis-i Tanzimatta görüşülmüş ve buna dair bu mecliste bir tezkire kaleme alınmıştır.); Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 264.

<sup>306</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 264.

<sup>307</sup> BOA BEO A AMD 68/18, 1272/1855; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 264.

<sup>308</sup> BOA İ MMS 11/452, 12 Rebiülevvel 1274/31 Ekim 1857; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 264.

<sup>309</sup> BOA İ MMS 13/547, 19 Safer 1275/28 Eylül 1858; BOA İ MMS 13/547, 19 Safer 1275/28 Eylül 1858; BOA BEO A MKT NZD 265/25, 23 Safer 1275/2 Ekim 1858; BOA BEO A MKT NZD 265/40, 26 Safer 1275/5 Ekim 1858; BOA BEO A MKT MHM 143/57, 15 Rebiülevvel 1275/23 Ekim 1858; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 264-265.

kurulmuştur. Bayındırlık işlerinden anlar mühendis ve mimarlardan oluşan Meabir Meclisi varlığını 1867 yılına kadar devam ettirmiştir.<sup>310</sup>

Ticaret Nezareti'nden gelen istek ile hazineye ayrı bir yük getirmemek şartıyla Meclis-i Nafia'nın kurulmasına dair teklif Meclis-i Valâ'da görüşülerek, 27 Mayıs 1867 tarihinde kabul edilmiştir.<sup>311</sup> Nafia Meclisi'nin bu ikinci kuruluşu Ticaret Nezareti'nin ziraat, kara ve deniz ticareti konularında bir danışma kurulu oluşturmak istemesiyle gerçekleşmiştir. Bu dönemde bayındırlık konuları ile ilgili olarak bir Meabir Meclisi vardı. Ticaret ve ziraat konuları ile ilgilenecek bu meclisin adının Nafia Meclisi olması ise Ticaret Nezareti'nin isteği idi. Nafia Meclisi kuruluşunun ardından bayındırlık işleri ile görevlendirilmiş,<sup>312</sup> Nafia Nezareti'nin müstakil olduğu ya da Ticaret Nezareti ile birleştiği dönemlerde danışma ve karar kurulu olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. Nafia Meclisi'nin yeniden oluşturulmasıyla Meabir Meclisi bir süre sonra kaldırılmıştır. Nafia Meclisi'nin adı 1900 yılında bağlı bulunduğu Ticaret ve Nafia Nezareti'ne uygun olarak Ticaret ve Nafia Meclisi şeklinde değiştirilmiş, üyeleri arasına Ticaret ve İstatistik müdürleri de dâhil edilmiştir.<sup>313</sup> Nafia Nezareti'nin 1911 yılında yeniden müstakil olmasıyla Nafia Meclisi adını almıştır.<sup>314</sup>

### 2.2.1.2. Görevleri

Ziraat ve Sanayi Meclisi adı ile kurulan, daha sonra Umur-ı Nafia olarak değiştirilen meclisin amacı, Osmanlı Devleti'nin doğal kaynakları yanında tarım, sanayi ve ticaretin geliştirilmesi için gerekli ön çalışmaları yaparak hazırlanan raporları hükümete sunmak olarak belirtilebilir.<sup>315</sup> Ziraat ve sanayinin yanında zaman içerisinde eğitim ile ilgili mevzular ve zahire işleri de Umur-ı Nafia Meclisi'nin görevleri arasına dâhil edilmiştir.<sup>316</sup> Yapılacak çalışmalarda devletin menfaati öncelikli husustur. Meclis, eğitim çalışması anlamında Rüşdiye mekteplerinin düzene kavuşturulması ile uğraşmıştır.<sup>317</sup> Bunun yanı sıra Nafia Meclisi, 11 Kasım 1840

<sup>310</sup> Meabir Meclisi hakkında detaylı bilgi ilgili başlıkta verilmiştir.

<sup>311</sup> BOA BEO A MKT MHM 383/22, 23 Muharrem 1284/7 Mayıs 1867 (Bak: Ek: 4).

<sup>312</sup> BOA MVL 880/26, 12 Muharrem 1284/6 Mayıs 1867.

<sup>313</sup> *1318 Devlet Salnamesi*, s. 304-305.

<sup>314</sup> *1327 Devlet Salnamesi*, s. 376

<sup>315</sup> *Takvim-i Vekayi*, Nr. 167, 14 Rebiülahir 1254/7 Temmuz 1838.

<sup>316</sup> BOA BEO A DVNSBUY İLM d. Nr. 3, s. 13-14 ve BOA BEO A DVNSBUY İLM d. Nr. 3, s. 26-27.

<sup>317</sup> BOA HAT 494/24232, 14 Zilkade 1254/29 Ocak 1839; *Takvim-i Vekayi*, Nr. 176, 21 Zilkade 1254/8 Şubat 1839; Mahmud Cevad İbn-i Şeyh Nafi, *Maarif-i Umumîye Nezareti Tarihçe-i Teşkilat ve İcraat*, İstanbul 1338, s. 6-10; Cahit Bilim, *Türkiye'de Çağdaş Eğitim Tarihi (1734-1876)*,

tarihinde ekmekçi esnafının intizama alınmasını, 1 Temmuz 1841'de ormanların korunup bunlardan faydalanılmasına dair görüşmeler yaparak konu hakkında sadareti bilgilendirmiştir.<sup>318</sup>

Meclis, 1841 yılında kaldırılıp, 1843'de Ziraat ve Sanayi Meclisi adıyla Maliye Nezareti'nin idaresinde yeniden oluşturulmuştur. 1846 yılında Ziraat, daha sonra da aynı yıl Ticaret Nezareti'ne bağlanmıştır. 1848 yılında Nafia Nezareti'ne bağlanan meclisin görevleri bu tarihteki nizamnamede daha detaylandırılmış olup, devlete ait bina, köprü vs. inşaatların yapım ve tamiri, devlet binalarının ve tersanenin ihtiyacı olan kerestenin temini, ormanların korunması, İstanbul kaldırımlarının yapım ve tamiri hususuna yer verilmiştir.<sup>319</sup> Bu görevlerin yanında kurumun görüşü için başvuru konularında karar verme yetkisine sahiptir. 3 Ekim 1853 tarihinde Osmanlı tebasından Tabako'nun Avusturyalı Topal Marko ile olan davasında birkaç defa Ticaret Meclisi'ne müracaat edildiği halde bir sonuç alınamamış ve bu konunun Nafia Meclisi'nde görüşülerek çözüme kavuşturulmasına dair Sadarettin Ticaret Nezareti'ne tezkire gönderilmiştir.<sup>320</sup>

Çok çeşitli konularda görüşüne başvuru meclis, bir süre sonra aslı görevinden uzaklaşmış, nüfuzlu kişilere görev verilen bir makam haline gelmiştir. 1857 yılında da kaldırılmıştır.

On yıllık bir süreden sonra 1867 yılında yeniden kurulan Nafia Meclisi'nin 1870 yılında hazırlanan Nafia Nezareti'nin ikinci teşkilat kanununda görev ve sorumluluk alanları belirginleştirilmiştir. Meclis, görevlendirilecek memurlarda aranacak şartları, nezarete bağlı idarelerin ve Mühendis Mektebi'nin tesis ve teşkilini, imtiyaz layihalarının hazırlanmasını, şirketlerin muhasebelerinin düzenlenmesini ve nezaretçe kendisine havale edilen konuları çözüme kavuşturmakla görevli idi.<sup>321</sup> Görüşülen konulara örnek olarak İzmit-Ankara şosesinin yapımını üstlenen Mösyö Human'ın taahhüdünü yerine getirmemesi nedeniyle konu

---

Eskişehir 2002, s. 146-147; Recai Doğan, "Osmanlı Eğitim Kurumları ve Eğitimde İlk Yenileşme Hareketlerinin Batılılaşma Açısından Tahlili", *AÜİFD*, C. 37, Ankara 1998, s. 437.

<sup>318</sup> BOA İ DH 25/1204, 16 Ramazan 1256/11 Kasım 1840; BOA İ MSM 1/18, 11 Cemaziyelevvel 1257/1 Temmuz 1841.

<sup>319</sup> BOA İ MVL 137/3770, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849; BOA BEO A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, s. 92-95.

<sup>320</sup> BOA HR MKT 64/49, 29 Zilhicce 1269/3 Ekim 1853.

<sup>321</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690.

görüŖülmeĖ üzere mecliste ele alınmıŖtır.<sup>322</sup> Gemlik'ten Bursa'ya buradan Konya'ya kadar ileride demiryoluna dönüŖtürölmek üzere yirmibeŖ yıl müddetle lokomotif iŖletilmesi imtiyazını isteyen Edward Karin ve Zitbolhi adlı kiŖilerin dilekçeleri de Nafia Meclisi'ne havale edilmiŖtir. GörüŖmeler sonunda km baŖna 25.000 Frank masrafın 2.000 Frank'ının Osmanlı hükümetince karŖılanması isteği Amele-i Mükellefe ve Turuk ve Meabir nizamnamelerine aykırı olduğundan meclis tarafından kabul edilmemiŖtir.<sup>323</sup> Meclisin ele aldığı yazıların turuk ve meabir ile demiyollar olmak üzere ikiye ayrıldığı görölmektedir. Bir süre sonra bu uygulamadan vazgeçilmiŖtir.<sup>324</sup>

Meclis-i Nafia'nın görev ve yetkileri 1880 yılında hazırlanan yeni nizamname ile bazı deĖiŖikliklerle belirlenmiŖtir. Bu nizamnamede, meclisin bayındırlığa dair iŖlerin denetleme merkezi olduğu, kendilerine gönderilen konularda görüş belirtmeleri isteniyordu. Bu konular, nezaretin bütçesi, demiryollar muhasebesi, müteahhidlerin hesapları, nafia tahsisatının vilayetlere dağılımı, inŖaat ve imtiyazların Ŗartname ve mukavele layihaları, keŖif defterleri, nezaretle Ŗirketler arasında çıkan anlaşmazlıkları içeriyordu.<sup>325</sup>

Meclis-i Nafia, nezaret iŖlerinin görüşölüp tartıŖıldıĖı bir danıŖma kurulu niteliğindeydi. Meclisin aldığı kararlar kesinlik arzetmemekle birlikte nezaret tarafından dikkate alınırdı.

### 2.2.1.3. İŖleyiŖi

Nafia Meclisi ilk kurulduğunda hazırlanan mazbatalar önce Bab-ı Âli'ye oradan da Meclis-i Valâ-yı Ahkâm-ı Adliye'ye gönderilip, padiŖaha arz ediliyordu. PadiŖah konunun tekrar görüşölmesini talep ederse de bu silsile takip edilirdi. Bab-ı Âli ve Meclis-i Valâ'ya arzedilen mazbataların görüşölmesi buralardaki iŖ yoğunluğu nedeniyle bazen gecikebiliyordu. Aciliyet gösteren konularda bu meclisin

<sup>322</sup> BOA T 704/4, 9 Ŗaban 1288/24Ekim 1871.

<sup>323</sup> Bu örneklere çoğaltmak mümkündür. Bkz. BOA T 704/14, 7 Ŗevval 1288/20 Aralık 1871; BOA T 704/18, 20 Muharrem 1289/30 Mart 1872; BOA T 704/18, 20 Muharrem 1289/30 Mart 1872; BOA T 704/27, 10 Cemaziyelahir 1289/15 AĞustos 1872; BOA T 704/27, 10 Cemaziyelahir 1289/15 AĞustos 1872; BOA T 704/32, 30 Receb 1289/3 Ekim 1872; BOA T 704/11, 5 Ŗaban 1289/8 Ekim 1872; BOA T 704/6, 9 Ŗaban 1288/24Ekim 1871.

<sup>324</sup> BOA T 704/65, 25 Cemaziyevvel 1290/21 Temmuz 1873; BOA T 704/66, 26 Cemaziyevvel 1290/22 Temmuz 1873.

<sup>325</sup> Aynı yer.

mazbatalarının doğrudan padişaha sunulması kararlaştırılmıştır. Padişah tarafından tekrar incelenmesine gerek duyulmayan konular kesinleşmiş olurdu.<sup>326</sup>

Meclisin 1839 yılında Ticaret Nezareti'ne bağlanmasıyla işleyişinde değişiklikler meydana gelmiştir. Meclisin bu nezarete bağlanmasıyla başkanı Ticaret Nazırı, yokluğunda vekâleten Ticaret Müsteşarı idi. Meclis mazbatasının doğrudan padişaha sunulması usulü kaldırılmıştır. Danışma kurulu görevini üstlenmiş olan meclisin aldığı kararların uygulayıcısı Ticaret Nezareti olmuştur.<sup>327</sup>

Meclisin toplantılarına dair hazırlanan kararnamede, mecliste uyulacak esaslar belirlenmiştir. Meclis toplanmadan önce belirlenen konular hakkında hazırlanan layihalar, meclis üyelerine fikir sahibi olabilmeleri için dağıtılırdı. Meclis üyelerinin bir baskı olmadan rahatça ifade edebilmelerine özen gösterilmiştir. Meclis Pazartesi, Salı ve Cumartesi olmak üzere haftada 3 gün toplanıyor, alınan kararların özetleri, Türkçe ve Fransızca olarak kaydediliyordu. Mecliste bir konuda lehte ve aleyhte görüş belirtmek ya da ele alınan maddenin iptali için konuşma yapmak isteyenler vekilin nezdinde deftere isimlerini yazdırıyorlardı. Mecliste alınan kararlar oy çokluğuna göre kabul ediliyordu. Eşitlik durumunda ise başkanın oyu belirleyici oluyordu. Konu çözüme bağlandıktan sonra tekrar tartışmaya açılmıyordu. Alınan karar, mazbata şekline dönüştürülüp üyelerin imzasına sunuluyordu. Ele alınan konular hakkında üyelerin meclis dışında konuşması yasaktı. Bu hususa riayet etmeyenler, Meclis-i Ahkâm-ı Adliye memurlarına uygulanan ceza usullerine tabi idiler. Meclis-i Nafia'nın işleyiş şekline dair hazırlanan bu nizamname Meclis-i Umumî'de kabul edilerek Meclis-i Valâ-yı Ahkâm-ı Adliye'ye oradan da iradesi çıkmak üzere Sadarete arzedilirdi.<sup>328</sup>

Nafia Meclisi 1867 yılında tekrar kurulduğunda deneyimli elemanlarla çalışmalarına başlamıştır. İzleyen yıllarda üyeler arasına hukuk ve fen müşavirleri, Turuk ve Meabir Müdürü, Demiryolları Müdürü ve alanlarında uzman kişilerin katılması meclisin bayındırlık hizmetlerine verdiği önemi gösterir.

<sup>326</sup> BOA HAT 490/24021, 16 Safer 1255/1 Mayıs 1839; BOA HAT 490/24017, 17 Safer 1255/2 Mayıs 1839; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 260.

<sup>327</sup> BOA C İKTS 37/1827, 25 Cemaziyelahir 1255/5 Eylül 1839.

<sup>328</sup> BOA İ MSM 1/10, 8 Rebiülahir 1256/9 Haziran 1840; BOA BEO A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, s. 26-27. Nafia Meclisi'nin işleyişi bu dönemde var olan diğer meclislerle de benzerlik arzetti. Bkz. Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Devrinde Meclis-i Valâ (1838-1868)*, Ankara 1999, s. 72.

Nafia Nezareti'nin 1880 yılında hazırlanan dâhili nizamnamesinde Meclis-i Nafia'nın çalışma esaslarında bir takım değişiklikler yapılmıştır.<sup>329</sup> Bu nizamnamede meclisin açılışı, üyelerin nasıl oy kullanacakları açıklığa kavuşturulmuştur. Meclis Salı ve Cuma günleri nezaret tarafından belirlenen saatte toplanıyordu. Nezaretin isteği doğrultusunda meclis olağanüstü toplanabilecek, üyelerin olağanüstü toplanma isteğini nezaret karara bağlayacaktır. Meclisin olağanüstü toplanma kararı yazılı olarak azaya bildirilirilecektir. Her toplantı için görüşülen konuların fihristi düzenlenip, bu fihrist evrak kalemine kaydedilerek bir defter halinde tutulacaktır. Meclisin toplantı gündeminde yer almayan konular başkan tarafından üyelere açıklanarak daha sonra görüşülmek üzere fihriste kaydedilecektir.<sup>330</sup>

Önemli konular ele alınmadan önce iki üye tarafından gözden geçirilecektir. Meclisin açılış ve kapanışı başkanın kararına bağlıdır. Başkan, müzakereye başlanmadan önce, önceki toplantının zabıtnamesini okutup varsa gerekli düzeltmeler yapıldıktan sonra üyelerin onayına sunacaktır. Toplantı gündemi üyelere sunulur. Başkan müzakere dışı konuların mecliste görüşülmesine izin vermeyecektir. Vazifesi haricinde hareket eden üyeler ihtar edilebilecektir. Konular görüşüldükten sonra üyelerin görüşlerine başvurulacak, gerekli görülürse oylama yapılabilecektir.

Kararların kabul edilmesi salt çoğunlukla gerçekleşecektir. Eşitlik durumunda başkanın oyu geçerli idi. Hukuk veya fenne dair konularda üyelerin çoğunluğu lehte olsa bile fen ve hukuk müşavirlerinin düşecekleri şerhler de karara eklenecektir. Üyelerin lehte ve aleyhteki görüşleri açıklamalarıyla birlikte belirtmeleri gerekiyordu. Oylar kâtipler tarafından toplanıp sayıldıktan sonra başkan oylamanın sonucunu ilan edecektir. Nezaretin isteği doğrultusunda azınlıkta olan üyenin oyları da Bab-ı Âli'ye bildirilecektir.

Meclis kâtipleri başkanın gözetimi altında zabıtnameyi kaleme almakla yükümlüydüler. Üyelerden hiç kimse meclisin bilgisi haricinde zabıtname üzerinde düzeltme yapamayacaktır. Zabıtname kabul edildikten sonra deftere kaydedilecek, üyeler tarafından imzalanıp mühürlenecektir. Zabıtnamenin bir nüshası hazırlanarak nezarete ve nezaretin sevkiyle Bab-ı Âli'ye sunulacaktır. Hazırlanan bu nüsha kâtiplerden biri tarafından tasdik edilerek meclis mührü ile mühürlenecektir. Mecliste

<sup>329</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690.

<sup>330</sup> BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880.



hazırlanan nüshanın aslına uygun olması gerekiyordu ve hiçbir şekilde değiştirilemeyecekti. Meclis üye sayısı değişiklik göstermekle birlikte meclis kararının uygulanabilmesi için beş üyenin oyu gerekmekteydi.

Fenne ve hukuka dair konularda bu müşavirler bulunmadan karar alınmayacaktır. Söz konusu müşavirler raporla oylarını bildirdikleri takdirde meclise katılmış sayılacaklardı. Başkanın toplantının bittiğini söylemesinden sonra üyelerin görüş bildirme hakkı yoktu. Meclis kâtibi konuşmak isteyen kim olursa olsun bunu kayda geçirmeyecekti. Meclis, gerekli gördüğü durumlarda Bab-ı Âli'ye görüş bildirecekti. Bu görüş kesinleştirme, düzeltme veya emir yetkisi içermiyordu.<sup>331</sup>

Bayındırlık işlerine dair herhangi bir konu, nezaret meclisinde görüşülür, burada alınan karar Nafia Nezareti'ne bildirilirdi. Nezaret de meclisin aldığı karar doğrultusunda bir karar alırdı.<sup>332</sup>

#### 2.2.1.4. Meclis Üyeleri

Ziraat ve Sanayi Komisyonu<sup>333</sup> adıyla 1838'de teşkil olunan meclisin başkanlığı Hariciye Müsteşarı Nuri Efendi'ye verilmiştir.<sup>334</sup> Mecliste beş üye bulunurdu. Üyelerin seçiminde alanında bilgili olmaları gözetilir. Ziraat ve ticaret konusunda deneyimli olan Fransa tebasından Mösyö Baraşın ile Mösyö Kor üye tayin edilirler. Mösyö Baraşın'e 6.500, Mösyö Kor'a da 2.500 kuruş maaş bağlanmıştır.<sup>335</sup> Bu üyelere başka İngiliz tüccarından Mösyö Says 1.000 kuruş maaşla meclise üye olarak dâhil edilmiştir.<sup>336</sup> Meclisin tercüme faaliyetlerinin yürütülmesi için Tercüme Odası memurlarından Fuad Efendi ile meclisin yazı işleri için de Hariciye Nezareti kâtiplerinden Tevfik Efendi bu meclise üye kabul edilmişlerdir.<sup>337</sup> Başkanın

<sup>331</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690; Karakoç, *age*, C. II, s. 634.

<sup>332</sup> Nafia Meclisi bayındırlık işlerine dair önemli konularda nizamnameler hazırlamış, imtiyaz layihalarını düzenlemiştir. Bkz. Meclis-i Nafia tarafından hazırlanan "Osmanlı Devleti'nde Demiryollarının Nakliye İşlerine Dair Nizamname" BOA BEO 135/10117, 18 Cemaziyelahir 1316/3 Kasım 1898. Selanik ve İzmir elektrik ve Şam tramvayı imtiyazları için gerekli nizamnamenin düzeltilerek Meclis-i Nafia'dan kaleme alındığına dair bkz. BOA BEO 2123/159185, 27 Rebiülahir 1321/23 Temmuz 1903.

<sup>333</sup> Bab-ı Âli'de teşkil olunmuş olan meclisin tam adı "Hırsat ve Ziraat ve Hırf ve Sanayi Meclisi" olarak belgelerde geçmektedir. Bkz. BOA C İKTS 18/861, 15 Cemaziyevvel 1254/6 Ağustos 1838.

<sup>334</sup> *Takvim-i Vekayi*, Nr. 167, 14 Rebiülahir 1254/7 Temmuz 1838.

<sup>335</sup> BOA HAT 1188/46823, 1 Rebiülahir 1254/24 Haziran 1838.

<sup>336</sup> BOA C İKTS 18/861, 15 Cemaziyevvel 1254/6 Ağustos 1838.

<sup>337</sup> Lütfi, *age*, C. 4-5, s. 128; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 259.

bulunmadığı zamanlarda vekâleti Meclis-i Ahkâm-ı Adliye üyesi Kânî Bey yürütüyordu.<sup>338</sup>

Meclisin adı Eylül 1838’de Nafia Meclisi’ne çevrilmiştir. 9 Şubat 1839’da Kânî Bey’in yerine vekâleten Dâhiliye Müsteşarı Sarım Bey meclis başkanlığına atanmıştır. Bu dönemde meclisin üye sayısı da artırılarak 8’e yükseltilmiştir. Paris Maslahatgüzarı Talat Efendi, eski Beyşehirli Mütessellimi Edhem Efendi ile hangi amaçla atandığı belirtilmeyen müftülüğe de Müderris Arif Hilmi Efendi 4.000’er kuruş maaşla tayin edilmişlerdir.<sup>339</sup> Üyelerin sayısına paralel olarak maaş harcamalarında da artış gözlenmektedir. Bu anlamda meclis görevlileri için aylık maaş tutarı 11.500 kuruştur.<sup>340</sup>

Haziran 1838 ile Şubat 1839 tarihleri arasında meclisin üyeleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 13: Haziran 1838 ile Şubat 1839 Yılları Arasında Nafia Meclisinin Üyeleri**

Umur-ı Nafia Meclisi	
Görevi	Adı
Meclis Başkanı	Nuri Efendi
Başkan Vekili	Kânî Bey daha sonra Sarım Efendi
Aza	Mösyö Baraşın
Aza	Mösyö Kor
Aza	Mösyö Says
Aza	Talat Efendi
Aza	Edhem Efendi <sup>341</sup>
Müftü	Arif Hilmi Efendi
Kâtip	Tevfik Efendi
Tercüman	Fuad Efendi

Ticaret Nezareti’ne bağlanan Nafia Meclisi’nin kadrosunda 5 Eylül 1839’da değişiklik yapılmıştır. Halka türlü zahmedler veren ve fakirleştiren zahire mübayaası usulünün ve zahire hazinesinin<sup>342</sup> kaldırılarak zahire konusu da Umur-ı Nafia

<sup>338</sup> BOA HAT 486/23823, 25 Zilkade 1254/9 Şubat 1839; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 259.

<sup>339</sup> BOA HAT 486/23823, 25 Zilkade 1254/9 Şubat 1839; BOA C NF 55/2739, 1 Zilhicce 1254/15 Şubat 1839 ; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 259; Talat Efendi’nin Nafia Meclisi’nde aza yapılmasıyla 2.000 kuruş olan hulefalık maaşına 2.000 kuruş zam yapılmıştır. Hilmi Efendi’nin maaşı sonradan 5.000 kuruşa çıkarılmıştır. BOA C NF 13/630, 25 Zilkade 1254/9 Şubat 1839. Bu dönemde Nafia Meclisi’ne atanmak itibarlı bir görev olduğundan bu meclise atanlar elde ettikleri maaş ve imtiyazlar sebebi ile padişaha teşekkürlerini iletmişlerdir. A DVNSBUY İLM d., Nr. 3, s. 26-27.

<sup>340</sup> BOA C NF 56/2771, 25 Şevval 1254/11 Ocak 1839.

<sup>341</sup> Edhem Efendi sonradan Edirne Muhassılığına atandığından Nafia Meclisi’nden ayrılmıştır. BOA HAT 1631/4, 29 Zilhicce 1255/4 Mart 1840.

<sup>342</sup> İstanbul’daki asker, hastane, imaret, saray ve fırınlar özetle İstanbul’un zahire ihtiyacının karşılanması için mübayaacı denilen memurlar tarafından Akdeniz ve Karadeniz iskelelerinde gerekli

Meclisi'nin görevleri arasına katıldığından bu gibi işlerle ilgilenecek yeni üyeler atanmış ve meclisin kadrosu genişletilmiştir.<sup>343</sup> Ticarethane mütercimlerinden Yanko Morobiros meclis üyeleri arasına katılmış, 1.500 kuruş olan maaşı da 2.500 kuruşa çıkartılmıştır.<sup>344</sup> Daha önce Bab-ı Âli'de görevli olup henüz bir göreve atanmamış olan bazı kimseler 7 Eylül 1839'da meclis üyeliğine getirilmişlerdir. Bunlar 10.000'er kuruş maaşla Mehmed Efendi, Salih Efendi, Dain(?) Efendi ve 7.500 kuruş maaşla Tayyib Efendi'dir.<sup>345</sup> Ticaret Nazırı Said Paşa'nın teklifi ile taşranın durumuna vakıf olduğundan Dergâh-ı Âli Kapıcıbaşlarından İsmail Bey, aylık 3.000 kuruş maaşla Zahire Anbarı Emmini Mustafa Reşid Efendi, Şehbender Mahmud Efendi ile ücret almadan görevlendirilen Gümrük Emmini Tahir Bey 18 Aralık 1839 tarihinde meclise üye olarak atanmışlardır. Şehbender Mahmud Efendi'ye bir altın nişan, ticarî konularda görüşlerine başvurulmuş bazı Hayriye tüccarlarına meclis nişanı verilmesi uygun bulunmuştur.<sup>346</sup> Zahire konusu da meclisin görevleri arasına dâhil edildiğinden beratlı Avrupa ve Hayriye tüccarlarının (şehbender) mecliste bulunmaları uygun görülmüştür. Üyelerden bazıları zaman içerisinde başka görevlere atandıklarından meclisten ayrılmışlardır. Üyelerden Mösyö Kor, Hariciye Nazırı'nın Paris ziyaretinde tercüman olarak görevlendirildiğinden meclisteki görevini bırakmak zorunda kalmıştır.<sup>347</sup> Üyelerden Lib/Leyb (?) Efendi Karantina Nezareti'ne tayin edildiğinden Nafia Meclisi görevinden ayrılmış, meclis nişanını da darbhane'ye teslim etmiştir.<sup>348</sup>

Tüccar Cebel Aktarzade Sadık Efendi'ye 4 Mart 1840 tarihinde hocalık rütbesi verilerek meclise tayin olunmuştur.<sup>349</sup> Meclisin kitabetinde istihdam edilen Tevfik ve Fuad Efendiler başka bir göreve atandıklarından yerlerine sadaret mektupçuluğu hulefasından Bahir Efendi 4.000 kuruş maaşla kâtib-i evvel, Nafia Meclisi mukayyidi olan Nazım Efendi ise kâtib-i sani sıfatıyla 3.000 kuruş maaşla mecliste

---

zahire rayic üzerinden satın alınır. Devlet kıtlık zamanlarında üreticiye tohumluk ve yemeklik zahire dağıtır, hasat zamanında da verdiği miktarı normal fiyatın biraz altında satın alır. Zahire mübayaa usulü denilen bu sistem memlekette servet birikimine engel oluyor ve tarımı da olumsuz etkiliyordu. Zira çiftçi zahireyi devletten başkasına satamıyordu. Bunun engellenmesi için İstanbul halkı ve devletin ihtiyacı karşılandıktan sonra üreticinin elinde kalan malı istedikleri yere satmalarına izin verildi. Böylece halkı sıkıntıya sokan mübayaa usulü kaldırılmış oldu. Bkz. Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 127-128.

<sup>343</sup> BOA BEO A DVNSBUY İLM d. Nr. 3, s. 13-14 ve BOA BEO A DVNSBUY İLM d. Nr. 3, s. 26-27.

<sup>344</sup> BOA BEO AYN d. Nr. 766, s. 124.

<sup>345</sup> BOA C NF 9/410, 27 Cemaziyelahir 1255/7 Eylül 1839.

<sup>346</sup> BOA HAT 1623/36, 11 Şevval 1255/8 Aralık 1839; BOA BEO AYN d. Nr. 766, s. 141.

<sup>347</sup> BOA C ML 46/2101, 25 Şevval 1255/1 Ocak 1840; BOA BEO AYN d. Nr. 766, s. 152.

<sup>348</sup> BOA BEO AYN d. Nr. 766, s. 173.

<sup>349</sup> BOA HAT 1631/4, 29 Zilhicce 1255/4 Mart 1840.

görevlendirilmişlerdir. Ticaret mektupçusu Abdülatif Efendi ise Meclis-i Nafia'da 1.500 kuruş maaşla mukayyidlik vazifesine getirilmiştir. Bu tarihte taltif anlamında nişanı olmayan üyelere de nişan verilmesine karar verilmiştir.<sup>350</sup>

Meclis, zaman içerisinde nüfuzlu kişilere iş verme makamı haline gelmiş, bu yüzden amacından uzaklaşmıştır. Padişahı öven bir mektup kaleme alan Fransa tebasından Mösyö Parte 2.000 kuruş maaşla meclise üye kabul edilmiştir.<sup>351</sup> Nüfuzlu kişilere memuriyet verilmesi yanında nafia ile ilgili olmayan konuların da meclise gönderilmesi mecliste bir takım sıkıntılara yol açmıştır. Kadroların şişkinliği sebebiyle memur sayısı azaltılmıştır. Meclis bünyesindeki müftülük kaldırılmış, kâtiplerden birinin fazla olduğu düşünülerek Bahir Efendi'nin görevine son verilmiştir. Mustafa ve Necmi Efendilerin üyelikleri de düşürülmekle birlikte bu kişilerin bir işle görevlendirilene kadar maaşlarının yarısını almaları uygun bulunmuştur. Tasarruf tedbirleri gereğince mukayyidlik ile meclis kitabeti birleştirilerek Mukayyid Abdullatif Efendi maaşına 500 kuruş zam yapılarak 2.000 kuruş maaşla görevlendirilmiştir. Şehbender Mehmet Efendi, Muhtar Hacı Bekir Ağa, Avrupa tüccarı vekili Cemarke (?)'nin maaşları ticaret mahkeme hâsılatından karşılanmak şartıyla 1.500 kuruş maaş ile meclise üye tayin edilmişlerdir. Meclis başkanlığına Sarım Efendi'den sonra Salih Efendi getirilmiş, meclisin üye sayısı ise on ile sınırlandırılmıştır. Bu düzenlemelerden sonra meclis görevlilerinin aylık maaş tutarı 46.500 kuruştur.<sup>352</sup>

Ticaret Nezareti'nin İstanbul Gümrük Emaneti'ne nakledilmesiyle 13 Aralık 1841 tarihinde Umur-ı Nafia Meclisi de kaldırılmış, nafia ile ilgili konuların Gümrük Emaneti'nde görüşülmesi kararlaştırılmıştır. Meclisi kâtipleri de önceki memuriyetlerine geri dönmüşlerdir.<sup>353</sup>

Nafia Nezareti'nin Ekim 1848 tarihinde ilk kuruluşunda görevlerinin benzerliği sebebiyle Ziraat Meclisi de bu nezarete bağlanmıştır. Meclisin adı nezarete uygun olarak Umur-ı Nafia Meclisi şeklinde değiştirilmiştir. 1851 yılında Nafia Meclisi, Ticaret Nazırı İsmail Paşa başkanlığında 16 üyeden oluşmaktadır. Bu üyeler aynı

<sup>350</sup> BOA HAT 1632/5, 29 Zilhicce 1255/4 Mart 1840.

<sup>351</sup> BOA C HR 137/6828, 14 Zilkade 1256/7 Ocak 1841.

<sup>352</sup> BOA C İKTS 41/2013, 29 Cemaziyelahir 1257/18 Ağustos 1841; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 261.

<sup>353</sup> BOA BEO AYN d. Nr. 767, s. 29, Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 261-262.

zamanda eski Ziraat Meclisi'nin üyeleriydiler. Meclis aşağıdaki üyelere oluşmaktadır.<sup>354</sup>

**Tablo 14: 1851 Yılında Nafia Meclisi Üyeleri**

Umur-ı Nafia Meclisi		
Görevi	Adı	Rütbe
Reis	Ticaret Nazırı İsmail Paşa	Müşir
Aza	Hayrullah Efendi	Ula <sup>355</sup>
Aza	Edip Efendi	Saniye-i Ula
Aza	Mevaliden Şakir Efendi	Saniye-i Ula
Aza	İsmail Efendi	Saniye-i Müttemayizi <sup>356</sup>
Aza	Ali Bey	Saniye-i Müttemayizi
Aza	Nuri Bey	Saniye-i Müttemayizi
Aza	Şahab Efendi	Saniye <sup>357</sup>
Aza	Nihad Bey	Saniye
Aza	Nuri Bey	Saniye
Aza	Mehmed Efendi	Saniye
Aza	Tahir Efendi	Saniye
Aza	İzzet Bey	Rikap Kapıcıbaşı
Aza	Rıfat Bey	Rikap Kapıcıbaşı
Aza	Ahmed Bey	Hacegan
Aza	Mustafa Reşid Efendi	Rikap Kapıcıbaşı
Kâtip	İsmail Bey	Saniye

Ticaret Nazırının başkanlığında toplanan Nafia Meclisi'nin 1852 yılında üye toplamı 18'e, kâtip sayısı da 2'ye yükseltilmiştir. Böylece meclisin görevlileri 21'e ulaşmıştır. Meclis başkanı 1853 yılında Kamil Paşa olmuştur. 1854 yılında meclis başkanlığına Namık Paşa getirilmiş, meclis görevlileri 22'ye çıkmıştır. 1855 yılında meclisin üye sayısı 20'ye düşürülmüş, Vasilaki Efendi ile<sup>358</sup> Tercüman Yanko meclise dâhil edilmişlerdir.<sup>359</sup>

Nafia Meclisi'nin 1857 yılında feshedilerek görevlerini Meabir Meclisi'ne devretmesi ile meclis üyelerinin bir kısmı emekli edilmiş, diğerleri de Ticaret Nezareti'nin çeşitli dairelerinde görevlendirilmişlerdir. Meclisin tekrar açılması 1867 yılında olmuştur. Meclisin 1867 yılında tekrar kurulması sırasında başkanlık görevi müsteşara bırakılmış ve bu göreve Müsteşar Ali Bey atanmıştır. Diğer bir değişiklik de üye sayısının azaltılması ve üyelerin Nafia Nezareti'ne bağlı birimlerin müdürlerinden ve fen memurlarından oluşmasıdır. Bu işlevi ile meclis daha teknik bir yapıya kavuşturulmuştur. Mecliste görev alan fen memurlarının büyük bir kısmını

<sup>354</sup> 1267 Devlet Salnamesi, s. 47-48.

<sup>355</sup> Mülkiye rütbelerinden biridir. Askeri rütbelere Ferikliğe karşılık gelmektedir. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. III, s. 542.

<sup>356</sup> Mülkiye rütbelerinden birinin adıdır. Askeri rütbelere Miralaya karşılık gelmektedir. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. III, s. 124.

<sup>357</sup> Mülkiye rütbelerinden biridir. Saliseden (binbaşı) büyük olup, askeri rütbelere Miralaya karşılık gelmektedir. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, s. 124.

<sup>358</sup> Vasilaki Umur-ı Nafia Meclisi'nin ilk kuruluşunda da tercüman olarak görev yapmıştı.

<sup>359</sup> 1269 Devlet Salnamesi, s. 44-46; 1270 Devlet Salnamesi, s. 53-54; 1271 Devlet Salnamesi, s. 44-45.

gayr-i müslimler oluşturuyordu. Buna göre Nafia Meclisi aşağıdaki üyelere oluşmaktadır.

**Tablo 15: 1867 Yılında Nafia Meclisi Üyeleri**<sup>360</sup>

Umur-ı Nafia Meclisi		
Meclisteki Görevi	Adı	Diğer görevi
Reis	Ali Bey	Nafia Nezareti Müsteşarı
Aza	Feyzi Bey	Telgraf Müdürü
Aza	Yaver Bey	Posta Müdürü
Aza	Kostan Efendi	Turuk ve Maabir Müdürü
Aza	Rıza Efendi	Maden-i Hümayûn Müdürü
Aza	Rüstem Bey	Fabrikalar Memuru
Aza	Mojel Bey	Nafia Nezareti Fen memuru
Aza	Mösyö Riter	Nafia Nezareti Fen memuru
Başkâtip	Asım Bey	
İkinci Kâtip	Tayyib Bey	

Meclis 1871 yılına kadar nezaretin idaresi altında görevini yürütmüş, bu yıl Ticaret ve Nafia Nezareti olarak birleştirilen nezarete bağlanmıştır.<sup>361</sup> Bir yıl sonra nezaret ayrılarak Nafia Nezareti bünyesinde meclis faaliyetlerini sürdürmüştür. Posta, Telgraf ve Maden-i Hümayûn dairelerinden mecliste üye bulunmaması bu dönemdeki değişiklikler arasında sayılabilir. Yeni kurulan Demiryolu İdaresi'nin müdürü de üye olarak alınmıştır.<sup>362</sup> Buna göre meclisin yeni yapısı aşağıda verilmiştir:

**Tablo 16: 1872 Yılında Nafia Meclisi Üyeleri**

Umur-ı Nafia Meclisi		
Meclisteki Görevi	Adı	Diğer görevi
Reis	Kadri Bey	Nafia Nezareti Müsteşarı
Aza	Feyzi Paşa	Demiryollar Müdürü
Aza	Rüstem Bey	Turuk ve Meabir ve Fabrikalar Müdürü
Aza	Mojel Bey	Nafia Nezareti Fen memuru
Aza	Mösyö Riter	Nafia Nezareti Fen memuru
Aza	Mösyö Guşler	Nafia Nezareti Fen memuru
Başkâtip	Mehmed Efendi	
Fransızca Kâtip	Mösyö Deloni	
Mütercim	Kigork	

<sup>360</sup> 1288 Devlet Salnamesi, s. 56. 1286 nizamnamesi ile mecliste oluşturulan yeni düzenin ancak 1288 Devlet Salnamesi'nde kaydedildiği görülmektedir. 1286 nizamnamesinde hukuk müşavirinin de Nafia Meclisi'nin üyeleri arasında olduğunun belirtilmesine rağmen devlet salnamelerinde mecliste hukuk müşaviri gözükmemektedir. Hukuk müşavirinin meclise ilk atandığı tarih ise 1873(1292) yılıdır.

<sup>361</sup> 1289 Devlet Salnamesi, s. 53; Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 831.

<sup>362</sup> 1290 Devlet Salnamesi, s. 39. Umur-ı Nafia Meclisi'nde daimi olarak bir başkâtipin her zaman görev aldığı görülmüştür. Bundan sonra da bu görev değişik kişilere tevcih olunmuştur. Örneğin 25 Mayıs 1892 tarihinde sadareten Ticaret ve Nafia Nezareti'ne giden yazıda Umur-ı Nafia Meclisi başkâtipine daha önce bu nezaretin heyet-i fenniyesinde başkâtiplik yapan Haydar Bey'in atandığı, Meclis-i Nafia başkâtipi Vehbi Efendi'nin ise Encümen-i Ticaret başkâtipine atandığı belirtilmiştir. Bkz. BOA BEO 9/612, 27 Şevval 1309/25 Mayıs 1892.

Meclisin 1873 ile 1877 yıllarını kapsayan dört yıllık sürede 2 hukuk müşavirinin atanması, fen memurlarının fen müşaviri olarak adlandırılması yapılan bazı değişiklikledendir.<sup>363</sup> Bir yıl sonra mektupçu ve muhasebeci de meclise üye olarak kabul edilmiştir.<sup>364</sup> Nafia Nezareti'nin 1880 yılında hazırlanan nizamnamesinde meclisin üyeleri müsteşar, muhasebeci, turuk ve meabir müdürü, demiryollar müdürü ile fen ve hukuk müavirleri olarak belirtilmiştir.<sup>365</sup>

On yıllık süreçte başka bir değişiklik görülmemektedir. Nafia Nezareti'nin, Ticaret Nezareti'ne bağlanmadan önce 1886 yılında Nafia Meclisi'nin üyeleri aşağıda verilmiştir:

**Tablo 17: 1886 Yılında Nafia Meclisi Üyeleri<sup>366</sup>**

Umur-ı Nafia Meclisi		
Meclisteki Görevi	Adı	Diğer görevi
Reis	Sebald Efendi	Nafia Nezareti Müsteşarı
Aza	Saidi Bey	Muhasebeci
Aza	Hayri Bey	Demiryollar Müdürü
Aza	Mösyö Galan	Turuk ve Meabir Müdürü
Aza	Servet Bey	Mektupçu
Aza	Miltiyadi Efendi	Hukuk Müşaviri
Başkâtip	Nizamettin Efendi	
Fransızca Kâtip	Mösyö Deloni	

Nafia Meclisi, 1887 yılından itibaren Ticaret ve Nafia Nezareti'nin idaresinde faaliyetlerini sürdürmüştür. Nezaretin birleştiği ilk yıllarda adını korumuş, bir süre sonra Ticaret ve Nafia Meclisi olarak adı değiştirilmiştir. Almanya'dan getirilip Nafia Müsteşarlığına atanan Sebald Efendi başkanlığında toplanan meclisin başkanlığına onun istifasından sonra Havran Efendi getirilmiştir. Ticaret ve Nafia Müsteşarı Havran Efendi<sup>367</sup> bayındırlık konusuna hâkim olmadığından nazır bizzat meclise bir süre başkanlık etmiştir. Bu süre zarfında bayındırlığa ait konuların Nafia Meclisi'nde istenildiği gibi ele alınmadığı görüşü ağırlık kazanmıştır. Bu yüzden bayındırlık konularına vâkıf olduğu düşünülen Ticaret ve Nafia Muhasebecisi Saidî Bey başkanlığa getirilmiştir.<sup>368</sup> Saidî Bey meclise bir süre başkanlık etmiş ise de Ticaret ve Nafia Meclisi olarak adı değiştirilen mecliste tekrar nazır, başkanlığı yürütmüştür.

<sup>363</sup> BOA İ DH 699/48937, 27 Safer 1292/4 Nisan 1875 (Mösyö Emyabel'in Mösyö Taden'in yerine hukuk müşavirliğine atanması); *1291 Devlet Salnamesi*, s. 39.

<sup>364</sup> *1295 Devlet Salnamesi*, s. 141-142, *1296 Devlet Salnamesi*, s. 66.

<sup>365</sup> T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690.

<sup>366</sup> *1303 Devlet Salnamesi*, s. 364.

<sup>367</sup> Ticaret ve rüsumat işleri için Almanya'dan getirilmiş olan Havran Efendi'nin görev süresi dolduğunda kontratı uzatılmıştır. BOA İ DH 1199/93858, 25 Rebiülevvel 1308/8 Kasım 1890.

<sup>368</sup> BOA İ DH 1245/94578, 21 Safer 1309/6 Eylül 1891/26 Eylül 1891.

Bu dönemde Nafia Müdürü, Ticaret Müdürü, İstatistik Müdürü ve Sanayi Müdürü de mecliste yer aldıklarından üye sayısı 16'ya kadar yükselmiştir.

**Tablo 18: 1900-1901 Yılında Ticaret ve Nafia Meclisi Üyeleri**<sup>369</sup>

Meclisteki Görevi	Adı	Diğer görevi
Reis	Mustafa Zihni Paşa	Nazır
Aza	Hayri Bey	Demiryollar Müdürü
Aza	Cemal Bey	Nezaret Muavini
Aza	Muhtar Bey	Mektupçu
Aza	Şerif Fikri Bey	Turuk ve Meabir Müdürü
Aza	Ali Haydar Bey	Nafia Müdürü
Aza	Tevfik Bey	Muhasebeci
Aza	Hacı Muhib Remzi Bey	Ticaret Müdürü
Başkâtip	Hamid Vehbi Bey	
Aza	Miltiyadi Efendi	Hukuk Müşaviri
Aza	Sinapyan Efendi	İstatistik Müdürü
Aza	Rosolato Bey	Hukuk Müşaviri
Fransızca Kâtibi	Lambertedris Efendi	
Aza	Serviçen Efendi	Fen Müşaviri
Aza	Fahri Bey	Heyet-i Fenniye Memuru
Aza	Holos Bey	Sanayi Müdürü

Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti ile birlikte idare edilmesi 1911 yılına kadar devam etmiştir. 1911 yılında Nafia Nezareti Ticaretten ayrıldığında Nafia Meclisi görev ve sorumluluklarını korumuş, üye sayısı azalmıştır. Nafia Meclisi'nin 1912-1913 yılındaki teşkilat yapısı, nazır, müsteşar, fen müşaviri, demiryollar müdürü, turuk ve meabir müdürü, nafia müdürü, muhasebe müdürü, hukuk müşaviri, kalem-i mahsus müdürü ve Fransızca bilen kâtiple birlikte 9 üyeden meydana geliyordu.<sup>370</sup>

### 2.2.2. Meabir (Köprü) Meclisi

Tanzimatın ilanından sonra bayındırlık çalışmalarına ağırlık verilmiş, şose yolların yanında demiryollarının da yapımına başlanmıştır. Bu gayretlere rağmen devletin elde ettiği sonuçlar istenilen düzeyde olamamıştır. Ekonomik sıkıntılar ile deneyimli eleman yetersizliği buna neden olarak gösterilebilir. Ehliyetsiz kişilerin makam adına meclislere tayin edilmesi, çalışmaları aksatıyordu.<sup>371</sup> Açıklamaya çalıştığımız bu sebeplerle bayındırlık işleri Meclis-i Tanzimat'ta ele alınmaya başlanmıştır.<sup>372</sup> Meclis-i Nafia'nın görevlerini yeterince yerine getirememesi yeni bir düzenlemeye olan ihtiyacı doğurmuştur. Bu anlamda 31 Ekim 1857'de Nafia

<sup>369</sup> 1318 Devlet Salnamesi, 304-305.

<sup>370</sup> 1328 Devlet Salnamesi, s. 388.

<sup>371</sup> BOA BEO A AMD 88/44, 1274; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 264.

<sup>372</sup> BOA BEO A AMD 68/18, 1272; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 264.



Meclisi'nin bir şubesi olmak üzere Meabir Komisyonu kurulmuştur.<sup>373</sup> Bir süre sonra Meclis-i Meabir'e dönüştürülen komisyonun amacı demiryolları ile bağlantılı olacak şose yolların yapılmasına dair çalışmaları içeriyordu. Bazı demiryollarının yapımı devam ederken bir kısmı da hizmete açılıyordu. Demiryollarından daha fazla fayda sağlayabilmek, şose yolların yapılmasına bağlıydı. Fransa'dan iki mühendis getirilmiş, Avrupa'ya öğrenim görmeleri için öğrenciler gönderilmiştir. Bu işlerin düzenli bir şekilde yapılmasına dair bir nizamname oluşturulmamıştı. Bu konular Nafia Nezareti'nin alanında olsa da nezaretin görev alanı tam olarak belirlenmediğinden konuların görüşülmesi Meclis-i Tanzimat'a havale ediliyordu. Meclis-i Tanzimat'ın görevi, bu konuların gerekli makamlara görüşülmek üzere havale edilmesi idi. Meclis-i Tanzimat'ta Nafia Nezareti'nin vazifelerini, sorumluluk alanlarını belirlemek üzere bir heyetin kurulması öncelikli yapılması gereken işler olarak görülmüştür. Heyet, Avrupa'dan getirilen mühendisler yanında devlet hizmetinde yetişmiş Osmanlı tebasından mühendis ve mimarların da katılımıyla oluşturulmuştur.

Nafia Meclisi'nden istenilen fayda elde edilemediğinden kaldırılması düşünülmüş, ancak üyelerin elde ettikleri hakları kaybetmelerinin birtakım sıkıntıları ortaya çıkaracağı da öngörülmüştür. Bu meclis mevcut iken başka adla yeni bir meclisin kurulması da uygun bulunmamıştır. Yeni bir meclis yerine meclise bağlı olarak yol, köprü gibi imar işlerine bakacak komisyonun teşkili kararlaştırılmıştır. Nafia Nezareti, Ticaret Nezareti'ne dâhil edildiğinden Umur-ı Nafia Meclisi de bu nezarete bağlanmıştır. Yeni teşkil olunacak heyet de doğal olarak Ticaret Nezareti'ne bağlı olarak çalışacak ve ticaret muavini bu heyete başkanlık edecektir. İşlerin yoğunlaşmasıyla Nafia Nezareti'ne bağlı Meabir Komisyonu'na da başkanlık etmek üzere ayrı bir muavin görevlendirilmiştir. Meabir Komisyonu'nun görevi iki ana başlık altında belirlenmiştir. Birincisi Nafia Nezareti ile Meclis-i Meabir'in vazifelerini belirleyecek layihaların hazırlanması, ikincisi de bu layihalar çerçevesinde kendisine havale edilen konular hakkında görüş bildirmektir. Komisyonunda görev alması teklif edilen kişiler şöyle idi:<sup>374</sup>

<sup>373</sup> BOA İ MMS 11/452, 12 Rebiülevvel 1274/31 Ekim 1857; Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 264.

<sup>374</sup> BOA İ MMS 11/452, 11 Rebiülevvel 1274/30 Ekim 1857. Yukarıda isimleri geçenlerin dışında Edirne ve Rusçuk demiryolları hatları ve bendlerinin keşfi ile bazı kaldırımların tesviyesi hizmetinde çalışan Mösyö Jarabe ile Godolski, Mart 1857 tarihinden itibaren meclisin tahrir işlerinde de çalışmışlardır. Bunlardan görülen fayda üzerine başmühendis Mösyö Dolef bunların Meclis-i

Komisyonu atanması uygun görülen üyeler Mösyö Dolef<sup>375</sup>, Mösyö Riter, Tophane Zabiti, Mösyö Tassy<sup>376</sup>, Mösyö Estem, Tersaneden gelecek zabıt, Karabet Kalfazade, Mösyö Agaton, Büyük Fosati, Meclis-i Nafia azasından Mehmed Efendi, Sivas eski Defterdarı Nazif Efendi idi.

Yeni meclisin kurulması ile iki ayrı meclisin varlığı ortaya çıkmış, bu yüzden Meclis-i Nafia, 29 Eylül 1858'de kaldırılmış, üyelere yaşlı olanları emekliliğe sevk edilmiş, diğerleri de başka memuriyetlere atanmışlardır.<sup>377</sup>

Nafia Meclisi kaldırılmadan önce 3 Eylül 1858'de Meclis-i Meabir'in görev ve yetkilerini tanımlayan bir nizamname hazırlanmıştır. Altı maddeden oluşan bu nizamnamenin birinci maddesinde Meclis-i Meabir'in kuruluş amacı ve görevleri belirtilmiştir. Buna göre Meclis-i Meabir, ülkedeki yol, köprü ve demiryollarının inşası, yolcu ve eşya nakliyesinin düzenlenmesi, limanların kapasitesinin artırılması, nehir ulaşımı için bendlerin inşası, su kanallarının açılması, bataklıkların ıslahı,

---

Meabir'de devamlı olarak istihdamları ve Mösyö Jarabe ve Godolski ile Osmanlı Devleti arasında yapılacak kontrat için bir yazı kaleme almış ve Dolef'in bu yazısı Meclis-i Tanzimat'a havale edilmiştir. Böylece bu mühendislerin Mart 1857'den itibaren kontratlarında belirtilen maaşları olan aylık 800 Frank ile kira bedelleri olan yıllık 1.000 Frank'ın kendilerine ödenmesi kararı alınmıştır. Bu kişilerin istihdamını Ticaret Nezareti de onayladığından 29 Haziran 1858 tarihinde irade çıkmıştır. BOA İ MVL 400/17392, 17 Zilkade 1274/29 Haziran 1858.

<sup>375</sup> Tam adı Henri Dolef olan Mösyö Dolef kaldırım mühendisi olup, Fransız'dır. Mösyö Dolef ile Osmanlı Devleti arasında yapılan anlaşmaya göre yıllık 35.000 frank maaş ve 6.000 frank harcırah alacaktı. BOA T 703/12, 13 Muharrem 1274/3 Eylül 1857.

<sup>376</sup> Osmanlı Devleti'nde ormanlara gereken önemin verilmediğinin düşünülmesi üzerine bu işlerden anlar birilerinin getirilmesine karar verilmiş ve Fransa'dan Mösyö Tassy ile Mösyö Estem'in uzman olarak getirilmesine karar verilmiştir. Tam adları Louis Tassy ve Aleksandr Estem olan Fransız mühendislerle Paris Sefareti arasında yapılan görüşmeler neticesinde bu mühendislerin her birine 6000 Frank maaş, 11.000 Frank da olağanüstü harcamalar karşılığı olmak üzere senelik toplam 17.000 Frank ödenmesi uygun bulunmuştur. Ayrıca senelik 3.000 Frank ev kirası ve bir defaya mahsus 2500 Frank yol harcırahı tahsis edilmesi kontratta karara bağlanmıştı. Konu Meclis-i Âli-i Tanzimat'ta görüşüldükten sonra iki mühendisin, memuriyetlerinin münasebetinden dolayı Ticaret Nezareti'nde istihdamlarına, dolayısıyla nezaret dairesinde uygun bir yer tahsis edilmesine 19 Mayıs 1857 tarihli irade ile karar verildi. Bu yazışmadan bir buçuk ay sonra İstanbul'a gelen Tassy ve Estem ile her yabancı uzmanla yapıldığı gibi mukavele imzalandı. Bu mukaveleye göre, iki mühendise maaş ve diğer alacaklarının ödenmesi hususunda Osmanlı Devleti'nden güvenilir bir sarraf kefil gösterilecek, ayrıca bir tercüman, bir kavas ve dört adet de at verilecekti. Mukavelede yer alan maddelerin 7 Ağustos 1857 tarihli irade ile uygun görülmesi üzerine Fransız mühendisler resmen göreve başladılar. Bundan 2 ay sonra da Meclis-i Meabir'in kurulması üzerine Mösyö Tassy ve Estem'in aynı zamanda bu mecliste görev almalarına karar verilmiştir. Mösyö Tassy bir süre bu mecliste görev aldıktan sonra 1862 yılında ülkesine dönmüştür. Keskin, *agt*, s. 16-29. Fransa'da Korsika ormanları muhafızı olan Mösyö Tassy, 1865 yılında Meclis-i Meabir'de ikinci reislik yapması için tekrar çağırılmıştır. Tassy Meclis-i Meabir'de ikinci başkanlık yapmak için bazı şartlar koşmuştur. Buna göre Tassy senede 2 ay izinli olacak, kontratının bitiminde ise ülkesine dönmesi için masrafları karşılanacaktı. BOA T MCM 697/84, 5 Zilkade 1281/1 Nisan 1865. 1868 yılında Osmanlı Devleti'ndeki hizmeti sona ermiş ve ülkesine dönmüştür. BOA BEO A MKT MHM 405/64, 2 Muharrem 1285/25 Nisan 1868.

<sup>377</sup> BOA BEO A MKT NZD 265/25, 23 Safer 1275/2 Ekim 1858; BOA BEO A MKT NZD 265/40, 26 Safer 1275; BOA BEO A MKT MHM 143/57, 15 Rebiülevvel 1275/23 Ekim 1858.

maden ve taş ocaklarının verimli bir şekilde çalıştırılması, buharlı makinelerin imali için gerekli çalışmaların başlatılması, fabrikaların çevreye uyumlu hale getirilmesi, İstanbul'a suyun getirilip dağıtılması, su kemerleri ve lağım kanallarının inşası, sokakların aydınlatılması, ormanlardan odun ve kereste imali, padişaha ait binalar dışında resmî dairelerin inşası, sokak ve meydanlara ait haritaların hazırlanması, mâbedlerin düzenlenmesi gibi çeşitli konularla ilgili görüş beyan etmekle yükümlüdür. Meclisin aldığı kararlar hükümete bildirilecektir.<sup>378</sup>

Nizamnamenin ikinci maddesinde Ticaret Nezareti tarafından Meclis-i Meabir'e havale edilen konularla ilgili masrafların belirlenmesi, memurların tayini ve bunların görev alanları, ihale şartnamelerinin belirlenmesi, talimat, layiha ve nizamnamelerin hazırlanması Meclis-i Meabir'e verilmiştir.<sup>379</sup>

Nizamnamenin üç ile altıncı maddeleri arası meclisin işleyişi ile ilgilidir. Meclisin başkanı Ticaret Nazırı'dır. Mecliste daimi surette ticaret muavini bulunacak, meclise başkan vekili olarak katılacaktır. Başkan ve vekilinin bulunmadığı durumlarda üyelerden biri başkanlık görevini yürütecektir. Meclis üyelerinden ikisi kâtiplik görevini yürütecek, bu kişiler meclis mazbatalarını meclis defterine kaydedeceklerdir. Bu kâtipler bu defterlerin korunmasından da sorumlu idiler. Mecliste iki mütercim ve yeterli sayıda memur bulunacaktır. Görevlilerin maaşları, meclisin toplantı giderleri deftere kaydedilecek Ticaret Nezareti vasıtası ile Bab-ı Âli'ye sunulacaktır. Maddelerden alışı üzere bu meclis, ülkenin imarı konusunda daha kapsamlı bir yapıya sahiptir. Meclisin, danışma ve denetleyici görevini yürüttüğü görülmektedir.<sup>380</sup> Meclisin çalışma mekânı olarak Ticarethane dairesindeki odalardan biri tahsis edilmiştir.<sup>381</sup>

Meclis, 1861'de yolların düzenlenmesine dair otuz bir maddelik bir nizamname kaleme almış, 1865 yılında ise, yolların yapımında her türlü işleri yürütmek üzere Turuk ve Meabir İdaresi'nin teşkili ve vazifelerine dair nizamnameyi hazırlamıştır.<sup>382</sup>

<sup>378</sup> BOA İ MMS 13/540, 24 Muharrem 1275/3 Eylül 1858 ve BOA T 3125/2, 7 Rebiülevvel 1275/15 Ekim 1858.

<sup>379</sup> BOA İ MMS 13/540, 24 Muharrem 1275/3 Eylül 1858 ve BOA T 3125/2, 7 Rebiülevvel 1275/15 Ekim 1858.

<sup>380</sup> BOA İ MMS 13/540, 24 Muharrem 1275/3 Eylül 1858 ve BOA T 3125/2, 7 Rebiülevvel 1275/15 Ekim 1858.

<sup>381</sup> BOA MVL 842/48, 3 Receb 1277/15 Ocak 1861.

<sup>382</sup> BOA İ MMS 24/1021, 7 Cemaziyelevvel 1278/10 Kasım 1861; BOA T 3125/5, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865; *Takvim-i Ticaret*, Nr. 6, 23 Şevval 1282/11 Mart 1866.

Meclis üyeleri karar almanın yanı sıra inşaat çalışmalarını denetlenmesinde de görev almışlardır. Binbaşı Hayri Bey, 1 Kasım 1864 tarihinde Selanik ile Vodine arasında önceden yapılmış olan yolun bozulan kısımlarının ve yıkılan köprülerinin keşfinin yapılması için görevlendirilmiş, kendisine 5.000 kuruş harcırah verilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>383</sup> 3 Aralık 1864 tarihinde Kütahya'dan Konya ve Silifke'ye bir araba yolu inşa etmek imtiyazı isteyen Mösyö Deşan'ın talebi Meclis-i Meabir'de görüşülmüş, masrafları imtiyaz sahibine ait olmak üzere 5 yılda tamamlayıp, geçiş ücreti almak şartıyla sunduğu teklif, bölge halkının bedenen çalıştığı yollar bulunduğundan reddedilmiştir.<sup>384</sup>

**Tablo 19: 11 Ocak 1863 Tarihinde Meclis-i Meabir Üyeleri ve Maaşları**<sup>385</sup>

Meclis-i Meabir				
Memurun İsmi	Yıllık Maaşı Frank	Yıllık Kuruş	Maaşı	Görevi
Mösyö Riter	24.000			
Mösyö Tassy	20.000			
Mösyö Estem	20.000			
Majör Gordon <sup>386</sup>	1000 lira (hazineden ayrıca 2.500 kuruş kira bedeli alıyor)			
Mösyö Jarabe <sup>387</sup>	9.600			
Godolski	9.600			
Şevki Efendi		36.000		Aza
Abdülşekür Efendi		12.000		Kâtip
Ali Efendi		9.000		Diğer Kâtip

<sup>383</sup> BOA İ MVL 520/23400, 8 Cemaziyelahir 1281/8 Kasım 1864.

<sup>384</sup> BOA T 697/37, 4 Receb 1281/3 Aralık 1864.

<sup>385</sup> BOA T 696/42, 20 Receb 1279/11 Ocak 1863.

<sup>386</sup> Meclislerin teşkilinin müzakeresi için Londra'dan getirilmiş olan Major Gordon ile Osmanlı hükümeti arasında imzalanan kontrata göre Major Gordon Osmanlı Devleti'nden yıllık 1000 İngiliz sterlini alacak, bunun haricinde kendisine Osmanlı miralaylarına verilmekte olan maaş ödenecekti. Kontratın bitiminde ise ülkesine dönmek için 100 İngiliz sterlini alacaktı. Kendisine yardımcı olacak onbaşıya ise aylık 1700 kuruş maaş verilecek, bu da kontratın bitiminde 15 sterlin harcırah alacaktı. Kontratların bitiminden 3 ay önce yenilenmeyeceği kendilerine haber verilmezse yıllık maaşlarından 3 aylığı kendilerine verilecekti. Bu şartlarla Eylül 1857 tarihinden itibaren Major Gordon ile anlaşma yapılmış, kendisine bu tarihten itibaren aylık 83 lira maaş, 1400 kuruş et, 1448 kuruş erzak bedeli, yıllık 25000 kuruş hane kirası bedeli verildiği gibi maiyetindeki onbaşıya aylık 1700 kuruş ve tercümanı Mösyö Şarl'a 1500 kuruş maaş bağlanmıştır. Böylece Gordon'un masrafı yıllık 1 yük 97.820 kuruş olmuştur. Bu şekilde çalışmaya devam eden Gordon sonradan Meclis-i Meabir azalığına tayin kılınmıştır. Fakat Gordon'un masrafı hazineye fazla gelmiş ve İngiltere'den yerine daha az maaşla çalışacak birinin getirilmesinin daha iyi olacağı Bab-ı Âli'den Nafia Nezareti'ne 14 Temmuz 1863 tarihinde bildirilmiştir. Nafia Nezareti'nden gelen cevapta ise Gordon'a hane kirası bedeli ve maiyetindeki memurlara ödenen maaşın kesilmesinin teklif edildiği ancak onun kabul etmediği belirtildikten sonra Gordon'un kontratı hükmünce görevinin sona erdiğinin kendisine 3 ay önceden bildirilmesi gerektiğinden 5 Aralık 1863 tarihinde bu hususun kendisine bildirildiği ifade olunmuştur. BOA T MCM 697/42, 13 Şaban 1281 ve BOA T NFI 1322/4, 4 Receb 1280.

<sup>387</sup> Fransız olan Mösyö Jarabe ve Godolski, Edirne ve Rusçuk demiryolları ile bazı bendlerin keşif işlerinde çalışmışlar, Meclis-i Meabir'in kurulması ile 1 Mart 1857 tarihinden itibaren bu mecliste yazı işlerinde çalışmışlar, bunların aynı zamanda demiryolu köprü yapımı gibi işlerde çalışabilecekleri düşüncesi ile 29 Haziran 1858 tarihinden itibaren Meclis-i Meabir'de daimi olarak istihdamlarına karar verilmiştir. BOA İ MVL 400/17392, 17 Zilkade 1274/29 Haziran 1858.

Meclis-i Meabir, 22 Haziran 1863 tarihinde Maden Meclisi<sup>388</sup> ile birleştirilerek Nafia Nezareti'nin idaresine verilmiştir.<sup>389</sup> Bir süre sonra da Maden Meclisi'nden ayrılmıştır. 1282 devlet salnamesinde de Meclis-i Meabir ve Meclis-i Maden'in ayrı idare edildiği görülmektedir. 24 Aralık 1864 tarihinde, layiha, harita gibi önemli evrakın yerlerine ulaştırılması için bir kapuçuhadarının görevlendirilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>390</sup> Meabir Meclisi, 1867 yılında Nafia Meclisi'nin kurulmasına kadar görevini sürdürmüştür.<sup>391</sup>

Meabir Meclisi'nin teşkilat yapısını 1282/1865 tarihli devlet salnamesinde de görmek mümkündür. Mecliste reis-i evvel, reis-i sanî, beş üye ve bir kâtip bulunur.<sup>392</sup> 1866 yılında meclise bir de Mütercim Mehmed Efendi atanmıştır.<sup>393</sup> 1867 ile 1869 yılları arasında meclise bir kişinin daha ilavesiyle meclis üye sayısı toplam 10'a çıkmıştır.<sup>394</sup> Meclis-i Nafianın yeniden düzenlemesi ile görevleri bu meclise devredilmiştir.

**Tablo 20: 1865 Yılında Meabir Meclisi Üyeleri**

Meclis-i Meabir		
Görevi	Adı	Rütbe
Reis-i Evvel	Aziz Paşa	Rumeli Beylerbeyi
Reis-i Sanî	Mösyö Tassy	
Aza	Mösyö Riter	
Aza	Mösyö Majör Gordon	
Aza	Rüstem Bey	
Aza	Hayri Bey	Binbaşı (Tophane-i Amire)
Aza	Hasan Efendi	
Kâtip-i Evvel	Cemil Bey	

### 2.2.3. Maden Meclisi

Osmanlı Devleti'nde madenler, XVIII. yüzyılın ilk yarısına kadar Maliye Hazinesi tarafından idare ediliyordu. Madenin kalitesini belirlemek için ayırıştırma işlemi Darphane Nezareti'nde yapılır ve numuneler daha sonra Maliye'ye

<sup>388</sup> Maden Meclisi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Keskin, *agt.*, s. 71-74.

<sup>389</sup> BOA İ MMS 27/1172, 5 Muharrem 1280/22 Haziran 1863, Bu kararın Derviş Paşa'ya bildirilmesi ise 5 Temmuz 1863 tarihinde gerçekleşmiştir. Bkz. BOA BEO A MKT MHM 267/68, 13 Muharrem 1280/30 Haziran 1863 ve BOA BEO A MKT MHM 268/8, 18 Muharrem 1280/5 Temmuz 1863; *Tasvir-i Efkâr*, S. 106/1, 16 Muharrem 1280/3 Temmuz 1863, s. 27.

<sup>390</sup> BOA T MCM 697/49, 25 Receb 1281.

<sup>391</sup> Meclis-i Nafia'nın yeniden kurulması için bkz. BOA MVL 880/26 12 Muharrem 1284/6 Mayıs 1867 ve BOA BEO A MKT MHM 383/22, 23 Muharrem 1284/27 Mayıs 1867.

<sup>392</sup> *1282 Devlet Salnamesi*, s. 34.

<sup>393</sup> *1283 Devlet Salnamesi*, s. 35.

<sup>394</sup> *1284 Devlet Salnamesi*, s. 44; *1285 Devlet Salnamesi*, s. 43 ve *1286 Devlet Salnamesi*, s. 46.

gönderilirdi. Bu uygulamaya 1736'da son verilmiş ve madenlerin idaresi Darphane Nezareti'ne bağlanmıştır. Darphane Nezareti'nin sorumluluğu 1840 yılına kadar devam etmiş, Tanzimat Dönemi'nde madenlerin idaresi Maliye Nezareti'ne bırakılmıştır.<sup>395</sup> Maden işlerini Maliye Nezareti yürütemeyeceğinden özel bir birime duyulan ihtiyaç üzerine Maliye Nazırı Safvetî Paşa Meclis-i Valâ'ya bir layiha sunmuştur. Paşa bu layihasında madenlerin imal, idare, gelir ve giderlerinin maliye hazinesine bağlanıp, bunlara ait hususların görüşülmek üzere Darphane-i Âmire'ye bağlı olarak bir maden meclisinin kurulmasını teklif etmiştir. Konu mecliste görüşülerek, 6 Eylül 1841 tarihinde kabul edilmiştir.<sup>396</sup> Ülkedeki madenlerin işletilmesi ve buna yönelik kuralların belirlenmesi amaçlanmıştır.<sup>397</sup>

Darbhane Nazırı, onun yokluğunda muhasebecisinin başkanlığında toplanan meclisin üye sayısı genelde dört ile beş arasında değişiyordu. İlerleyen tarihlerde ise meclis üye sayısı on üçe kadar yükselmiştir.<sup>398</sup>

Meclisin çözüme kavuşturamadığı meseleler, Meclis-i Valâ'ya havale edilirdi. Meclis, 1850'de Hazine-i Hassa Nezareti'nin kurulmasıyla bu nezarete bağlanmış, meclis başkanlığına da Hazine-i Hassa Muhasebecisi getirilmiştir.<sup>399</sup> Madenler konusundaki ikiliği gidermek üzere konu ile ilgili bütün işler Hazine-i Hassa'nın sorumluluğuna verilmiştir.<sup>400</sup>

Hazine-i Hassa'nın sorumluluğu sekiz yıl sürdükten sonra, 1861 yılında madenlerin yönetimi Maliye Nezareti'nin yönetimine bırakılmıştır. Bu düzenleme içerisinde daha düzenli bir idare için Maden Meclisi yeniden yapılandırılmıştır. Avrupa'da maden eğitimi gören eski Petersburg Sefiri Derviş Paşa, Maden Meclisi başkanlığına getirilmiştir. Üyelerin Derviş Paşa tarafından seçilmesi kararlaştırılmış, meclisin çalışma yeri için de Maliye Nezareti binasında bir dairenin tahsisi uygun

<sup>395</sup> Fahrettin Tızlak, "Ma'adin-i Hümayûn Emanetinin Osmanlı İdari Düzenindeki Yeri (1775-1867)", *XII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C. 3, Ankara 1999, s. 929.

<sup>396</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 290; Arzu T. Terzi, *Hazine-i Hassa Nezâreti*, TTK, Ankara 2000, s. 49. Bazı kaynaklarda meclisin kuruluş tarihi farklı verilmiştir. Bkz. Ertan Gökmen, "II. Abdülhamid Dönemi Maden İmtiyazları (1878-1899)", *Belleten*, C. L XXI, S. 262, Ankara 2007, s. 970. Fahrettin Tızlak Maden Meclisi'nin kuruluş tarihini 1842 yılı olarak belirtmiştir. Bkz. Fahrettin Tızlak, "Osmanlı Devleti'nde Madencilik", *Osmanlı*, C. III, Ankara 1999, s. 316. Meclis üyeleri için bkz. *1272 Devlet Salnamesi*, s. 44.

<sup>397</sup> Fahrettin Tızlak, "Osmanlı Devleti'nde Madencilik", s. 316.

<sup>398</sup> Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 290.

<sup>399</sup> Terzi, *age*, s. 49.

<sup>400</sup> Terzi, *age*, s. 88.

bulunmuştur.<sup>401</sup> Maden işlerinin Nafia Nezareti altında yürütülmesinin verimliliği artıracığı düşünülmüş, bu anlamda 22 Haziran 1863'te Maden ve Meabir Meclislerinin Ebniye İdaresi ile beraber Nafia Nezareti bünyesinde bulunması kararlaştırılmıştır. Bu kararlar iki meclis birleştirilmiş, başkanlığına Maarif ve Nafia Nezareti müsteşarı Derviş Paşa tayin olunmuştur.<sup>402</sup> Madenler ile ilgili çalışmalar Nafia Nezareti'ne havale edilmiştir. Örneğin Edirne vilayeti Sultanyeri kazasında bulunan madenin numunesi kontrol edilmek üzere Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir.<sup>403</sup> Delispor'un madenler hakkında Sadarete göndermiş olduğu evrak Maden Meclisi'nde görüşülmesi için Nafia Nezareti'ne havale edilmiştir.<sup>404</sup> Nafia Nezareti'nin madenlerle ilgili olarak aldığı bir diğer karar da Maden-i Hümayûn için hazineye sermaye olarak ayrılan 16.000 kese akçe ile ilgilidir. Nafia Nezareti bu paranın % 5 faizle bankaya yatırılması isteğinde bulunmuş, öneri uygun bulunarak 15 Şubat 1866 tarihinde yürürlüğe girmiştir.<sup>405</sup>

Maden Meclisi'nin Nafia Nezareti'ne ilhak edilmesinden sonra meclis için uygun bir yer aranmıştır. 18 Ağustos 1863'te meclisin Ticarethaneye nakli gündeme gelmiş ise de buranın harabiyeti nedeni ile Hazine Meclisi'nden kalan odaların Maden Meclisi'ne tahsisi uygun bulunmuştur.<sup>406</sup> Nafia Nezareti'nin madenler ile ilgili sorumluluğu, maden imtiyazlarının verilmesi ve madenlerden elde edilen gelirin idaresi idi.<sup>407</sup>

Madenlerin Nafia Nezareti idaresi altında kalması 1867 yılına kadar devam etmiştir. 17 Mayıs 1867'de ormanlar ve madenlerden yeterince faydalanılmak üzere madenlerin hazineye devri kararlaştırılmıştır. Böylece madenler Maliye Nezareti idaresi altına alınmıştır.<sup>408</sup>

---

<sup>401</sup> Keskin, *agt*, s. 73.

<sup>402</sup> BOA İ MMS 27/1172, 5 Muharrem 1280/22 Haziran 1863, Bu kararın Derviş Paşa'ya bildirilmesi ise 5 Temmuz 1863 tarihinde gerçekleşmiştir. Bkz. BOA BEO A MKT MHM 267/68, 13 Muharrem 1280/30 Haziran 1863 ve BOA BEO A MKT MHM 268/8, 18 Muharrem 1280/5 Temmuz 1863; *Tasvir-i Efkar*, S. 106/1, 16 Muharrem 1280/3 Temmuz 1863, s. 27. Ayrıca bkz. *1281 Devlet Salnamesi*, s. 43.

<sup>403</sup> BOA BEO A MKT MHM 273/33, 28 Safer 1280/14 Ağustos 1863.

<sup>404</sup> BOA BEO A MKT MHM 338/40, 26 Safer 1282/21 Temmuz 1865.

<sup>405</sup> BOA BEO A MKT MHM 347/19, 7 Şaban 1282/26 Aralık 1865.

<sup>406</sup> BOA BEO A MKT MHM 287/31, 3 Rebiülevvel 1280/18 Ağustos 1863.

<sup>407</sup> Stanford J. Shaw-Ezel Kural Shaw, *age*, C. II, s. 137.

<sup>408</sup> BOA BEO A MKT MHM 382/60, 13 Muharrem 1284/17 Mayıs 1867.

Madenlerden beklenen yeterli gelir elde edilemeyince 11 Haziran 1868'de Maden Meclisi yeniden Nafia Nezareti'nin idaresine verilmiştir.<sup>409</sup>

Maden Meclisi 1870 yılında kaldırılmış, yerine Nafia Nezareti'nin idaresinde Maden-i Hümayûn İdaresi kurulmuş, başkan olarak da Talat Bey tayin edilmiştir.<sup>410</sup> 1872 yılında Nafia Nezareti idaresi altında bulunan Maden-i Hümayûn İdaresi'nde çalışan görevliler aşağıda verilmiştir:<sup>411</sup>

**Tablo 21: 1872 Yılında Maden-i Hümayûn İdaresi**

Maden-i Hümayûn İdaresi	
Memurun İsmi	Görevi
Talat Bey	Müdür
Rüstem Bey	Fabrikalar Memuru
Mösyö Doroz	Mühendis
Mösyö Boro	Başçeşni
Mösyö Days	Mühendis
Necip Efendi	Başkâtip
Hüsnü Efendi	Muhasebe Memuru

Maden-i Hümayûn İdaresi, Nafia Nezareti'ne uzun süre bağlı kalmamış, 1873 yılında Orman ve Maden İdaresi adı ile Maliye Nezareti'ne aktarılmıştır.<sup>412</sup> Bir süre sonra Ticaret Nezareti'ne bağlanan Orman ve Maden İdaresi, istenilen fayda elde edilemediği gerekçesi ile 23 Aralık 1886 tarihinde Ticaret Nezareti'nden alınarak Maliye Nezareti'ne yeniden bağlanmıştır.<sup>413</sup> Orman, maden ve ziraat işlerine yeni bir düzen kazandırmak ve bunlardan elde edilen gelirleri arttırmak için yeni bir nezaret

<sup>409</sup> Ali Akyıldız *Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform* adlı eserinde ve Özkan Keskin, Orman ve Ma'âdin Nezâreti'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri adlı doktora tezinde Maden Meclisi'nin 1866/1867 yıllarında kaldırıldığını söylemeler de hem devlet salnameleri hem de arşiv belgeleri ve Tasvir-i Efkâr gazetesindeki haber bize Maden Meclisi'nin kaldırılmadığını ve önce Maliye Nezareti idaresine sonra da Nafia Nezareti idaresine bağlandığını göstermektedir. Bkz. Keskin, *agt*, s. 71-75, Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, s. 86. Maden Meclisi'nin Maliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne bağlandığına dair Bkz. *Tasvir-i Efkâr*, 595/2, 19 Safer 1285/11 Haziran 1868. Maden Meclisi'nin 1868 yılında henüz kaldırılmadığını ve Nafia Nezareti'ne bağlı olduğunun en önemli göstergesi Sadaretten Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıdır. Bu belgede Maden Meclisi üyelerinden Serobyân Efendi'ye 3.000 ve Sezar Efendi'ye 1.500 kuruş maaş bağlanması hususunun irade buyrulduğu ve gereğinin yapılması için Maliye Nezareti'ne bilgi verildiği ifade olunmuştur. Bkz. BOA BEO A MKT MHM 434/28, 25 Şevval 1285/8 Şubat 1869.

<sup>410</sup> BOA DH MKT 1313/13, 18 Şevval 1287/11 Ocak 1871; *1289 Devlet Salnamesi*, s. 53. 11 Temmuz 1871 tarihinde Mösyö Rasi Nafia Nezareti'nde boş kalmış olan maden fen işlerine tayinini isteyen bir dilekçe kaleme almış ve dilekçesi Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir. Bunun kabul olup olmadığı konusunda bir bilgimiz olmasa da bu tarihte maden işlerine yine Nafia Nezareti'nin baktığının bir göstergesidir. BOA HR TO, 454/55, 11 Temmuz 1871.

<sup>411</sup> *1289 Devlet Salnamesi*, s. 53.

<sup>412</sup> *1290 Devlet Salnamesi*, s. 46.

<sup>413</sup> BOA Y PRK BŞK 11/44, 26 Rebiülevvel 1304/23 Aralık 1886.



kurulmuştur. 7 Şubat 1893'te kurulan Orman ve Ma'âdin ve Ziraat Nezareti, Orman ve Ma'âdin İdaresi ile Ziraat İdaresi'nin birleştirilmesinden meydana gelmiştir.<sup>414</sup>

Maden İdaresi her ne kadar ayrı bir nezarete olsa da Nafia Nezareti zaman zaman yine madenlerle ilgilenmiştir. 6 Nisan 1908 tarihinde Ereğli Maden-i Hümayûnu İdaresi'nde meydana gelen karışıklıklardan dolayı Bahriye Nezareti'nden alınarak Ticaret ve Nafia Nezareti idaresine verilmiştir.<sup>415</sup> Daha sora Bahriye Nezareti tersaneninin ihtiyacı olan kömürün alımında güçlük çekildiğinden şikâyet etmiş ve Ereğli madenlerinin idaresi, Ticaret ve Nafia Nezareti'nden tekrar alınmıştır.<sup>416</sup>

#### 2.2.4. Heyet-i Fenniye Komisyonu

Nafia Nezareti bünyesinde karayolu ve demiryoluna ait inşaat faaliyetlerinin denetlenmesi için zaman içerisinde geçici heyetler oluşturulmuştur. 13 Ekim 1873 tarihinde geçici olarak teşkil olunan Nafia Nezareti Heyet-i Fenniye Müdürlüğü'ne Mösyö Porber tayin olunmuş, hizmetine birkaç memur atanmış, bunların maaşının demiryolları tahsisatından ödenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>417</sup> Geçici heyetler yerine başında müdürünün bulunduğu daimi bir fen heyetinin kurulması uygun bulunarak 30 Nisan 1886 tarihinde nezarete bağlı Heyet-i Fenniye Komisyonu oluşturulmuş ve fen müşaviri Mösyö Galan'ın bu komisyonun başkanlığını yürütmesi uygun bulunmuştur.<sup>418</sup> 1888 yılında Fen Heyeti Başkanlığı'nın aynı zamanda fen müşaviri olan kişiye verilmesi kesinleşmiş ve fen müşaviri Mösyö Galan Heyet-i Fenniye'nin başkanlığına geririlmiştir.<sup>419</sup> Bu dönemde Heyet-i Fenniye'de Şerafeddin ve Fahri adında iki memur çalışmış ayrıca mühendisler ve ressamalar da görev almışlardır.<sup>420</sup>

<sup>414</sup> Keskin, *agt*, s. 57.

<sup>415</sup> BOA BEO 3286/246430, 4 Rebiülevvel 1326/6 Nisan 1908; BOA Y MTV 308/48, 7 Rebiülevvel 1326/9 Nisan 1908; BOA BEO 3306/247949, 5 Rebiülahir 1326/7 Mayıs 1908; BOA Y MTV 310/177, 7 Cemaziyelevvel 1326/7 Haziran 1908. Ahmed Öğreten, "Ereğli Kömür Havzasında Bahriye Nezareti Döneminde Madenler ve Madenciler (1865-1908)" *Z.K.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 3, S. 5, 2007, s. 143-144. Ereğli madenleri ile ilgili olarak ayrıca bkz. Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, (Çev. Sabri Tekay), İstanbul 1987, s. 44-55.

<sup>416</sup> BOA Y MTV 310/177, 7 Cemaziyelevvel 1326/7 Haziran 1908; BOA Y MTV 310/203, 9 Cemaziyelevvel 1326/9 Haziran 1908; Levent Düzcü, "Osmanlı Bahriye Teşkilâtında Reform Çabaları" (1876-1922), *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*, C. 3, S. 5, Kış 2009, s. 5.

<sup>417</sup> BOA BEO A MKT MHM 466/57, 23 Şaban 1290/16 Ekim 1873.

<sup>418</sup> BOA İ DH 83/3567, 26 Receb 1303/30 Nisan 1886.

<sup>419</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 4. Sene, Nr. 4, 1 Haziran 1303/13 Haziran 1887, s. 97.

<sup>420</sup> *1313 Devlet Salnamesi*, s. 422-423. Heyet-i fenniye 2 mühendisin tayini gerekli görülmüş ve bunların tayini Mayıs 1894 tarihinde gerçekleşmiştir. Bkz. BOA BEO 400/29975, 5 Zilkade 1311/10 Mayıs 1894., Şerafeddin Bey Heyet-i Fenniye'de görev almadan önce Harbiye'de Miralaylık rütbesinde bulunuyordu. Salnamede görülmemesine rağmen harbiyeden heyet-i fenniye'ye binbaşı Sami Bey de atanmıştır. Hatta bu kişilerin maaşının ödenmesi hususu daireler arası yazışmalara sebep

Nafia Fen Heyeti, yapılan yolların keşfi, teftişi gibi fenne dair hususların yanında bunların maliyetlerinin tespiti ve kontrolü gibi işlerle de uğraşmıştır. Ankara demiryollarının çalışmalarını kontrol etmek üzere 20 Ağustos 1893 tarihinde Demiryollar Müdürü Hayri Bey'in yanında Heyet-i Fenniye Müdürü Mösyö Galan da görevlendirilmiştir. Bu komisyonun üyelerinin tamamı fen memurlarından oluşmaktaydı.<sup>421</sup> 4 Nisan 1894 tarihinde İşkodra vilayetinde Boyana ve Kır nehirleri mecralarının düzenlenmesi, Drin nehri yatağının değiştirilmesi için Rıhtım Şirketi tarafından istenilen meblağ ile Heyet-i Fenniye'nin belirlediği fiyat arasında büyük fark olduğundan işin bir kere daha tetkiki için ayrı bir komisyon teşkili öngörülmüştür.<sup>422</sup> 27 Kasım 1898 tarihinde Heyet-i Fenniye ayrıca haritaların çizim işiyle görevlendirilmiştir.<sup>423</sup> 16 Şubat 1909 tarihinde ise Mamuretülaziz vilayeti dâhilindeki Uluabad Ovası'nın sulanması için Heyet-i Fenniye görevlendirilmiş ve teftişe gönderilen görevlilerin masraflarının Ziraat Bankası'ndan karşılanması emredilmiştir.<sup>424</sup>

Kurulduğunda kısıtlı bir kadro ile çalışan Heyet-i Fenniye Komisyonu'nun üye sayısının ilerleyen senelerde arttığı görülmektedir. Bunun nedeni demiryolu, karayolu ve liman gibi bayındırlığa dair çeşitli işlerin yapılması ile teknik elemana duyulan ihtiyacın artmasından kaynaklanmaktadır.<sup>425</sup> Yeni atamalarla birlikte 1897 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti Heyet-i Fennesi aşağıdaki görevlilerden oluşuyordu:

---

olmuştur. Şerafeddin Bey'in maaşı 2.730, Sami Bey'in ise 1.550 kuruş idi. Bkz. BOA İ MMS 121/5193, 16 Şevval 1308/25 Mayıs 1891.

<sup>421</sup> BOA İ HUS 15/1311/S-44, 8 Safer 1311/21 Ağustos 1893.

<sup>422</sup> BOA MV 80/45, 29 Zilkade 1311/3 Haziran 1894.

<sup>423</sup> BOA BEO 1232/92387, 12 Receb 1316/26 Kasım 1898.

<sup>424</sup> BOA BEO 3492/261889, 24 Muharrem 1327/15 Şubat 1909.

<sup>425</sup> Örneğin Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Şura-yı Devlet'e gönderilen yazıda, her tarafta yapılmakta olan tamirat ve inşaat-ı nafianın keşiflerinin icrası için nezaretin heyet-i fennesinde istihdam olunan mühendislerin taşraya gönderildiklerinden merkezde mühendis kalmadığı ve merkezdeki fen işlerinin aksadığı belirtilmiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti bu sorunun bir an evvel çözülmesi için birkaç fen memurunun daha ilaveten istihdam edilmesi gerektiğinden şimdilik Hendese-i Mülkiye Mektebi'nde yetişmiş, bu işlere vakıf 2 efendinin (öğrenciye efendi deniliyor) seçilerek bu heyete tayinini arzemiştir. Bunlara turuk ve meabir 2. sınıf mühendislerine ödenen aylık 1.500'er kuruş maaşın temin edilmesi için nezaret bütçesine aylık 3.000 kuruş yıllık 36.000 kuruşun 1893 senesi bütçesine dâhil edilmesini talep etmiştir. Şura-yı Devlet'ten çıkan kararda bu paranın ancak 1894 senesi bütçesine dâhil edilebileceği belirtilmiştir. Bkz. BOA BEO 400/29975, 5 Zilkade 1311/10 Mayıs 1894.

**Tablo 22: 1897 Yılında Nafia Nezareti Heyet-i Fenniyesi<sup>426</sup>**

Memurun İsmi	Görevi
Mösyö Galan	Heyet-i Fenniye Başkanı/Fen Müşaviri
Fahri Bey	Memur
Margosyan Efendi <sup>427</sup>	Demiryollar Müdür Muavini
Yusuf Razi Bey	Memur
Arslan Efendi	Turuk ve Meabir Müdür Muavini
Mösyö Kravs Efendi	Memur
Serviçen Efendi	Memur ve Müfettiş
Mösyö Leklar	Memur
Mösyö Rive	Memur
Çerkesyan Efendi	Memur
Tevfik Bey	Memur
Dacad Efendi	Başressam
Kirkor Efendi	Başressam

Heyet-i Feniye Komisyonu'nun 1897'de toplam on üç kişiden oluşan üye sayısı 1901 yılında yirmi üçe kadar yükselmiştir. Komisyondaki Turuk ve Meabir İdaresi memurlarının sayısının artırıldığı görülmektedir. 1901 yılı Heyet-i Feniye Komisyonu aşağıdaki üyelerden oluşuyordu.<sup>428</sup>

<sup>426</sup> 1314 Devlet Salnamesi, s. 432-433.

<sup>427</sup> 1852 İstanbul doğumlu olan Aram Margosyan Efendi, Paris'te Şose Mektebi'nde eğitim almış, Fransa'ya giderek burada mühendislik eğitimini tamamlamıştır. Daha sonra İstanbul'a dönen Margosyan Efendi, 25 yaşında 1750 kuruş maaşla Edirne başmühendisliğine atanmış, fakat aradan 2 ay geçmeden Rusya'nın burayı istilası sebebiyle tekrar İstanbul'a dönmüştür. Ardından 3000 kuruş maaşla Aydın Vilayeti başmühendisliğine tayin olunmuş, vali ile arasında çıkan anlaşmazlık sebebiyle azlolunmuştur. Ağustos 1880 tarihinde Turuk ve Meabir İdaresi sermühendisliğine atanan Margosyan Efendi, Rumeli demiryollarının hâsılâtını tetkik için 2500 kuruş maaşla nezaret sermühendisliği yine kendisinde olarak merkez komiserliğine atanmıştır. 10 Temmuz 1887 tarihinde merkez komiserlikle beraber heyet-i feniye dâhil olmuş ve demiryollar müdür muavinliğine atanmıştır. Daha sonra maaşına 500 kuruş zam yapılmış ve 3500 kuruşa çıkarılmıştır. Margosyan Efendi, Anadolu demiyollarının Lefke'den Bilecik'e kadar olan kısmının kabul-i muvakkat ve İzmit'ten Adapazarı'na kadar olan kısmın kesin kabul işlemi için heyet-i feniye azalığına tayin edilmiş, Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından kendisine 75 Osmanlı altını, harcırah olarak ödenmiştir. Petersburg'daki Şimendiferler Kongresi'ne Hükümet tarafından gönderilmiş, kendisine bunun için 30.000 kuruş harcırah verilmiştir. Yine Anadolu demiryollarının Polatlı'dan Ankara'ya kadar olan kısmının keskin kabulü için heyet-i feniye azası olarak görevlendirilerek bu şirket tarafından kendisine 80 adet Osmanlı altını harcırah verilmiştir. Selanik'ten Virenko'ya olan kısmının kabul-i muvakkati için 70 adet Osmanlı altını harcırah almıştır. Anadolu demiryolunun Ankara'ya kadar olan kısmının kesin kabulü için heyet-i feniye ile beraber Ankara'ya gitmiş, 4 gün burada kalmış, Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından kendisine 90 adet 100'lük Osmanlı altını harcırah olarak ödenmiştir. Selanik-Manastır demiryolunun Virenko'ya kadar olan kısmının kesin kabulünü yapmak üzere buraya gitmiş ve şirket tarafından kendisine 70 adet 100'lük Osmanlı altını harcırah verilmiştir. BOA DH SAİD d. Nr. 6, s. 13. Aram Margosyan Efendi, Turuk ve Meabir İdaresi başmühendisi iken aynı zamanda Hendese-i Mülkiye Mektebi'nde ders vermiş, burada okutulmak üzere bir kitap yazmıştır. Bunun üzerine Osmanlı Hükümeti Margosyan Efendi'nin rütbesini terfi ettirmiştir. BOA İ DH 999/78968, 23 Zilkade 1303/23 Ağustos 1886.

<sup>428</sup> 1318 Devlet Salnamesi, s. 308-309.

**Tablo 23: 1901 Yılında Heyet-i Fenniye**

Memurun İsmi	Görevi
Serviçen Efendi	Heyet-i Fenniye Başkanı/Fen Müşaviri
Yusuf Razi Bey	Demiryollar Müdür Muavini
Margosyan Efendi	Demiryollar Müdür Muavini
Fahri Bey	Memur
Halid Ziya Bey	Memur
Ali Rıza Bey	Memur
Arslan Efendi	Turuk ve Meabir Müdür Muavini
Mösyö Rive	Heyet-i Fenniye Memur
Mösyö Leklar	Heyet-i Fenniye Memur
Çerkesyan Efendi	Heyet-i Fenniye Memur
Frankya Efendi	Turuk ve Meabir İdaresi Sermühendis
Olambyos Efendi	Turuk ve Meabir Seyyar Müfettişi
Abdürrahman Efendi	İstanbul ve bağlı yerleri mühendisi
Ali Daver Efendi	Turuk ve Meabir İdaresi Mühendisi
Süreyya Efendi	Turuk ve Meabir İdaresi Mühendisi
Ahmed Bedri Efendi	Turuk ve Meabir Seyyar Müfettişi
Mehmet Emin Efendi	Turuk ve Meabir Seyyar Müfettişi
Yusuf Kenan Efendi	Turuk ve Meabir Seyyar Müfettişi
Ahmed Rüşdü Bey	Turuk ve Meabir İstanbul Müfettişi
Tevfik Bey	Heyet-i Fenniye Memur
Dacad Efendi	Başressam
Kirkor Efendi	Başressam
Besim Efendi	Turuk ve Meabir İdaresi Mühendisi

1906 yılında Turuk ve Meabir İdaresi'ne bağlı Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi oluşturulmuştur. Yol ve köprü inşaatlarının fen işleri ile demiryolu, liman gibi diğer bayındırlık faaliyetlerinin çalışmaları birbirinden ayrılmıştır. 1906 yılında Nafia Nezareti Heyet-i Fenniyesi'nin üye sayısı on beşe düşürülmüştür. Nafia Nezareti'nin 1911 yılında yeniden müstakil olmasıyla Nafia Heyet-i Fenniyesi kaldırılmış, Turuk ve Meabir İdaresi'ne bağlı Heyet-i Fenniye ise faaliyetlerine devam etmiştir. Nezaretin 1914 yılındaki teşkilat kanununda ise Turuk ve Meabir İdaresi, Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti ve Umur-ı Nafia İdaresi'ne ait birer fen heyetleri bulunuyordu.<sup>429</sup>

### 2.2.5. İntihab-ı Memurîn Komisyonu

İntihab-ı Memurîn Komisyonu (memur seçme komisyonu), 1886 yılında vilayetlere gönderilecek mühendis, kondüktör, pikor ve kâtiplerin kanunlara uygun seçilmesi ve tayinlerinin yapılması, taşradaki memuriyetlerin tasdiki gibi işlerin

<sup>429</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA T 3128/11, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; *Düstûr*, 2. Tertip, C. VI, s. 1342-1350.

yerine getirilmesi için kurulmuştur. Nezaret mektupçusunun başkanlığında kurulan komisyonun üyeleri nezarete görevli memurlardan seçiliyordu.<sup>430</sup> Memurîn Komisyonu memuriyete giriş şartlarına uygun olanların taleplerini incelemek, isim listelerini hazırlamakla görevliydi. Giriş sınavlarının yapılmasından, zimmeterinin olup olmadığı, çeşitli suçlardan ceza alıp almadıkları gibi konuların araştırılmasından, memurların tayinlerinin yapılmasından sorumluydu. Görevinde usülsüzlük yapanlarla ilgili konular görüşülmek üzere Memurîn Komisyonu'na havale ediliyordu. Terfi işlemleri de yine İntihab-ı Memurîn Komisyonu'nun onayı ile yapılıyordu.<sup>431</sup>

### 2.2.6. Mübayaa Komisyonu

Mübayaa Komisyonu Nafia Nezareti'ne bağlı satın alma ile ilgili bir komisyondur. Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti ile birleşmesinden sonra kurulan komisyon, Turuk ve Meabir İdaresi'nin merkez ve taşrada ihtiyaç duyduğu alet ve edevat yanında memurların kıyafet gibi ihtiyaçlarının alımıyla uğraşıyordu. İdareye herhangi bir eşya alınacağı zaman konu Mübayaa Komisyonu'na havale ediliyor, eşyanın alınması gerekli bulunursa ödenmesi hususu muhasebeye bildiriliyordu. Komisyona bu konuda gelen ve arşivde kayıtlı toplam 133 evrak bulunmaktadır. Bu evraklar daha çok yol ve köprü yapımı esnasında gerekli olan alet ve edevatın satın alınması ile ilgili bilgiler içeriyordu. Nafia Nezareti yolların yapımı konusundaki araç ve gereçlerin temini konusuna önem vermiştir.<sup>432</sup> Turuk ve Meabir İdaresi, memurlarının kullanacağı ve gereksinim duyulan her ne var ise bir cetvel halinde Mübayaa Komisyonu'na bildirirdi.<sup>433</sup> Vilayetlerde yapılacak yollar için gerekli olan araç ve gerecin satın alınması konusu Mübayaa Komisyonu'na havale ediliyor, alınacak araç ve gerecin tahmini fiyatı Mübayaa Komisyonu tarafından belirleniyordu.<sup>434</sup> Kosova vilayetinden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda vilayetin yolları için üç adet silindir alınması gerektiği belirtilerek konu Mübayaa Komisyonu'na havale edilmiş ve bunların maliyetinin 25.000 kuruş olacağı

<sup>430</sup> BOA İ MMS 83/3567, 26 Receb 1303/30 Nisan 1886.

<sup>431</sup> BOA T İMK 695/18, 22 Safer 1319/10 Haziran 1901; BOA T İMK 695/25, 25 Zilkade 1320/23 Şubat 1903; BOA T İMK 695/30, 13 Muharrem 1321/11 Nisan 1903; BOA T İMK 695/75, 18 Receb 1322/28 Eylül 1904; BOA T İMK 695/90, 19 Cemaziyelahir 1337/22 Mart 1919; BOA T İMK 695/91, 17 Şaban 1337/18 Mayıs 1919.

<sup>432</sup> BOA T 2951/3, 5 Şaban 1307/27 Mart 1890.

<sup>433</sup> BOA T 2951/18, 26 Zilkade 1317/28 Mart 1900; BOA T 2951/20, 13 Zilkade 1318/4 Mart 1901; BOA T 2951/99, 10 Receb 1326/8 Ağustos 1908.

<sup>434</sup> BOA T 2951/21, 28 Safer 1311/21 Ağustos 1893; BOA T 2951/4, 29 Safer 1311/11 Eylül 1893; BOA 2951/5, 24 Rebiülevvel 1311/5 Ekim 1893; BOA 2951/7, 5 Receb 1312/2 Ocak 1895; BOA T 2951/10, 2 Cemaziyellevvel 1315/29 Eylül 1897; BOA 2951/19, 12 Zilkade 1318/3 Mart 1901.

belirtilmiştir.<sup>435</sup> Mübayaa Komisyonu'na yalnız Turuk ve Meabir İdaresi ile ilgili konular gelmiyor, aynı zamanda nezarete bağlı diğer birimlere alınacak malzemeler için de komisyona başvuruluyordu. Evrak kaleminde mevcut yazı araç ve gereçlerinin bozulması üzerine yenilerinin alınması, istatistik dairesine defter alınması gibi hususlar da Mübayaa Komisyonu'na havale edilmiştir.<sup>436</sup> 1890 yılından itibaren resmi dairelerin satın alma işlemlerinin birleştirilmesi için bir mazbata kaleme alınmış, devletin menfaatleri doğrultusunda alımların yapılması kararlaştırılmıştır. Ticaret ve Nafia Nezareti her vilayetteki askeri birimlerden, vali, defterdar, mutasarrıf ve muhasebecilerden oluşan bir heyet kurulması gerektiği yönünde bir tezkire sunmuştur. Bu düşünceyle resmi dairelerce satın alınacak malzemelerin bir düzen altına alınması amaçlanmıştır.<sup>437</sup>

Mübayaa Komisyonu'nda çalışan görevliler nezaretin muhasebe kaleminde görev almakta olan memurları olup, başkanı da muhasebeci muavini idi. Komisyon için ayrıca bir memur tayini yapılmamıştır. Komisyon üyeleri mümeyyiz<sup>438</sup> Hüseyin, Şakir ve Tahir Beyler idi. Bu kişilerin üzerlerindeki iş yükü fazla olduğundan yerlerine Demiryolları İdaresi'nden Mustafa, Heyet-i Fenniye'den Cevdet Beyler ile Kirkor Efendi'nin tayini uygun görülmüştür.<sup>439</sup> Bu düzenlemeden sonra Mübayaa Komisyonu'nun etkin çalıştığı anlaşılmaktadır.<sup>440</sup>

### 2.2.7. Münakasa Komisyonu

Münakasa devletçe veya bir müessese tarafından alınacak bir malın, yaptırılacak bir işin indirimde konulması anlamında kullanılmaktadır. Münakasa biri kapalı zarf usulüyle diğeri açık olmak üzere iki türlü yapılıyordu. İş en çok indirim yapana ihale ediliyordu.<sup>441</sup>

Nafia Nezareti Münakasa Komisyonu, yol ve köprü inşaatının ihaleye verildiği durumlarda devreye giriyor, ihaleye çıkarılan yol için hazırlanan anlaşma şartlarını denetliyordu. Herhangi bir yerde ihaleye çıkarılan yol için belirlenen koşullarda ihale

<sup>435</sup> BOA T 2951/6, 17 Rebiülahir 1312/18 Ekim 1894.

<sup>436</sup> BOA T 2951/9, 21 Muharrem 1315/22 Haziran 1897; BOA T 2951/11, 10 Cemaziyelahir 1315/6 Kasım 1897; BOA T 2951/12, 3 Zilkade 1315/26 Mart 1898; BOA 2951/15, 11 Zilkade 1316/23 Mart 1899; BOA T 2951/17, 11 Şaban 1317/15 Aralık 1899.

<sup>437</sup> BOA T 2871/43, tarihsiz.

<sup>438</sup> Yazıları beyaz kâğıda temize çeken kimseye verilen addır.

<sup>439</sup> BOA T 2951/23, 5 Şaban 1319/17 Kasım 1901; BOA T 3130/7, tarihsiz.

<sup>440</sup> Bu konuda birkaç belgenin örnek olarak verilmesi yeterli görülmüştür. Bkz. BOA T 2951/27, 9 Şaban 1320/11 Kasım 1902; BOA T 2951/28, 12 Cemaziyelevvel 1321/6 Ağustos 1903; BOA T 2951/29; 2 Zilkade 1321/20 Ocak 1904.

<sup>441</sup> Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, s. 616; Şenyurt, *age*, s. 284.

ilan ediliyor, bu ihalede yer alan maddeler Turuk ve Meabir İdaresi'ne bildiriliyordu. Nafia Nezareti ve Turuk ve Meabir İdaresi'nin onayı ile ihale şartları ilan olunmak üzere Mınakasa Komisyonu'na havale edilirdi. İzmit kasabasında Uzun Orman başlangıcında demiryolunun şose ile kesiştiği yerde 640 m uzunluğundaki yolun çeşitli yerlerine 5 m genişliğinde olmak üzere taş döşenerek, 7 adet köprünün tamiri için bir mecredi 20 kuruş hesabıyla 207.428 kuruş bedelat-ı nakdiyeden sarf olunmak üzere ihaleten inşası için mınakasaya konulması Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından 27 Nisan 1899'da kararlaştırılmıştır. İlanın süresi 15 gün ile sınırlandırılmış, bir hafta içinde çıkacak talibe de % 3 oranında indirim yapılacağı belirtilmiştir.<sup>442</sup>

Mınakasa mukavelesi Ticaret ve Nafia Nezareti'nin 27 Haziran 1891 tarihinde turuk ve meabirin ihale ve inşasına dair hazırlamış olduğu genel kurallar doğrultusunda yapılıyordu. Mınakasaya yalnız Osmanlı tebasından deneyimli kişiler katılabiliyordu. İnşaat esnasında tecrübeli mühendis ve kondüktör istihdam edeceklerini belirtenler de ihaleye katılabilirdi. Keşif bedelinin % 3'ü Ziraat Bankası'na yatırılıyor, bankadan yazılı belge alamayan mınakasaya katılamıyordu. Mınakasaya katılan kişilerin talebi reddedildiğinde kişilerin nezaretten hiçbir şekilde zararının tazminini talep etme hakkı yoktu. Mınakasayı kazanan kişi ile mukavele yapılıyor, yolun harita ve keşif defterleri veriliyordu. Müteahhidin ihaleyi bir başkasına devretme hakkı yoktu. Müteahhidin inşaat sahasında bulunması, olmadığı zamanlarda yerine vekil bırakması gerekiyordu. Usta ve işçilerin yevmiyeleri müteahhit tarafından 15 günde bir ödenecekti. Müteahhit bu süreyi en fazla 8 gün aşabilirdi. Usta ve işçiler ücretlerini alamadıklarından şikâyet ederlerse ücretleri komisyon tarafından ödenip müteahhidin alacağından kesiliyordu. İnşaatla kullanılacak araç-gereç, işçilerin kalacakları barakalar, ambarlar müteahhit tarafından sağlanacak ve keşif defterinde belirtilen şartlara uygun olacaktı. İnşaatın şartlara uygun şekilde bitirilememesi durumunda müteahhitten alınarak emaneten<sup>443</sup> yapılacaktı. Hafriyat sırasında meydana çıkacak her türlü tarihi eser Osmanlı Devleti'ne aitti. Müteahhidin zarar tazmini talep etme hakkı yoktur. Müteahhidin vefatı durumunda mukavele fesh olurdu. Ancak müteahhidin varisleri yarım kalan işi devam ettirmek isteyip, tarik komisyonu bunu onaylar ise yeniden bir mukavele

<sup>442</sup> BOA T 2955/47, 29 Zilhicce 1316/10 Mayıs 1899.

<sup>443</sup> Emanet usulü, inşaat veya tamirat masrafı belirlenen yapının taahhüdünü üstlenen herhangi bir taliplisi çıkmadığında, devlet dairesi tarafından veya daire adına oluşturulacak sorumlu heyetler eli ile belirlenen maliyet üzerinden, müteahhit araya girmeksizin, emaneten yapılmasıdır. Bkz. Şenyurt, *a.g.e.*, s. 127.

hazırlanarak kalan inşaat varislere ihale olurdu. İflası durumunda mukavele kendiliğinden fesh olurdu. İnşaatın zamanında bitirilememesi durumunda ihale bedelinin % 3'ü ceza olarak alınıyordu. Hava şartlarının uygun olmadığı durumlarda kaybedilen süre iş bitim süresine ekleniyordu. İnşaatın başmühendis ya da liva mühendisi tarafından geçici kabulü gerçekleşiyordu. 6 ay sonrasında ise yine müteahhit, mühendis ve icabında tarik komisyonundan bir kişinin huzurunda kesin kabul yapılıyordu. Kesin kabul tamamlanıncaya kadar yapılacak tamirattan müteahhit sorumluydu. Teminat olarak alıkonan % 10, kesin kabul işleminden sonra kendisine iade ediliyordu. Müteahhit ile liva mühendisi arasındaki ihtilafta vilayet başmühendisi yetkili idi. Başmühendisin bulunmadığı durumlarda tarik komisyonu ve valiler ihtilafın çözülmesi ile sorumlu idiler.<sup>444</sup>

### **2.3. İDARELER ve BAĞLI KURULUŞLAR**

Nafia Nezareti'nin çeşitli görevlerini yürütmek amacıyla yardımcı idarî birimler oluşturulmuştur. Nafia Nezareti'nin 1870 nizamnamesine göre bu idarelerin yönetimine müdürler atanmıştır. Her idarenin ayrı sorumluluk alanı vardır. Müdürler kendi birimlerindeki memurlardan sorumlu idiler. Her idarenin memurları yanında müfettişleri de bulunmaktadır. Ulaşım ile ilgili sorunlar ilgili idarî birime havale edildiğinde idare müdürü, müfettiş ve memurlar vasıtasıyla olayı incelerdi. İdarî birimlerin sorumluları, kendi dairesi bünyesinde çalışacak memurların atanmasında nezarete istekte bulunuyordu. İnşaat ve tamiratla ilgili layihaları inceleyerek bunlar hakkında ayrıntılı raporlar hazırlıyor, idaresinin bütçesini tanzim ediyor, mevcut eksiklikleri de nezarete bildiriyordu. Her idari birimin müdürü Meclis-i Nafia'nın doğal üyesi idi.<sup>445</sup> Konumuz gereği nezaretin zaman içerisinde kurulan veya kaldırılan idari birimleri ele alınacaktır.

#### **2.3.1. Turuk ve Meabir İdaresi**

Karayolları Genel Müdürlüğü anlamına gelen Turuk ve Meabir İdaresi, Nafia Nezareti'nin kurulmasından sonra oluşturulmuş ve 1865 yılında faaliyetlerine başlamıştır. Bu idarenin kuruluş temelleri, Meclis-i Meabir'in hazırladığı 1278/1861 Yol Nizamnamesi'nde atılmıştır. Bu nizamnamede Ticaret Nezareti'nin bünyesinde Turuk ve Meabir Müdüriyeti kurulması öngörülmüştür. İdare müdürü yolların yapılması için gerekli talimatın verilmesi, her sancağa bir mühendis tayin edilmesi,

<sup>444</sup> BOA T 2955/3, 20 Rebiülahir 1309/23 Kasım 1891.

<sup>445</sup> *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 480-83.



fazla personelin başka yere aktarılmasından sorumluydu. İdareye bağlı mühendis ve müfettişler de her sene yapılan çalışmalarını denetlemekle görevliydi.<sup>446</sup>

Bu idarenin yapısı ve çalışma şekli 2 Temmuz 1865’de Meclis-i Meabir tarafından hazırlanan nizamnamede ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir. On maddeden oluşan nizamnameye göre Turuk ve Meabir İdaresi, müdürün sorumluluğunda çalışmaların hızlı bir şekilde yürütülebilmesi için kurulmuştur. Nizamnamede öngörülen yollar ve köprüler mektebinin kurulması, keşif ve muayene yapabilecek memurların yetiştirilmesi bu idarenin sorumluluğunda idi.<sup>447</sup> Hazırlanan layihaya göre bu idare dört daireye ayrılmıştır. Buna göre;

**Birinci Daire** yol işlerinin deftere kaydı, yapılacak çalışmaların hazırlanması, saha elemanları ile haberleşme, maaşlar ve harcırahların belirlenmesinden sorumluydu.

**İkinci Daire** layihaların fen ve sanata uygunluğunu, inşaatın defterlere kaydedilmesini, bedelî ve nakdî mükelleflerin tespitini, yapılacak işin tahmini fiyatının belirlenmesini ve haritaların düzenlenmesini yerine getiriyordu.

**Üçüncü Daire** yol ve köprü hesaplarının incelenmesini, masrafların kalemlere göre tefrikini, yapılan masrafların bütçeye göre düzenlenmesini, gerekli araç ve gereçlerin alımını yürütüyordu.

**Dördüncü Daire** İstanbul’a dair işlerin yerine getirilmesi ve bu dairelerin birbirleri ile olan koordinasyonunun sağlanması ile görevliydi.<sup>448</sup>

Bu dairelerin baş memurları Turuk ve Meabir müdürünün isteği ve nezaretin onayıyla seçiliyor, diğer görevliler de idare müdürü tarafından atanıyordu. Birinci ve

<sup>446</sup> BOA İ MMS 24/1021, 7 Cemaziyevvel 1278/10 Kasım 1861/10 Kasım 1861 (Bkz. Nizamnamenin 15. Maddesi). Memurların yer değiştirmeleri hakkında bkz. BOA MVL 871/6, 12 Zilkade 1281/8 Nisan 1865. İdarenin ilk bütçesi 30 Mart 1865 tarihli olup, bu bütçede eksiklikler bulunmuş ve yeniden detaylı bir biçimde hazırlanması istenmiştir. Bkz. BOA T 81/4, 19 Zilhicce 1281/5 Mayıs 1865/15 Mayıs 1865.

<sup>447</sup> BOA T 3125/5, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865/2 Temmuz 1865 (Turuk ve Meabir İdaresi Nizamnamesi). Bu nizamname aynı zamanda Takvim-i Ticaret Gazetesi’nde de yayınlanmıştır. Bkz. *Takvim-i Ticaret*, Nr. 6, 23 Şevval 1282/11 Mart 1866/11 Mart 1866; Ayrıca bkz. Nesimi Yazıcı, “Tanzimat Döneminde Ekonomi Basını: “Takvim-i Ticaret”, *A.Ü.İ.F.D.*, C. 39, Ankara 1999, s. 55-68.

<sup>448</sup> BOA MVL 869/12, 4 Muharrem 1282/30 Mayıs 1865 ve BOA T 3125/2, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865/2 Temmuz 1865.

ikinci dairelerin amirleri mühendis kökenliydi. Yukarıda sayılan görevlerin yanında bayındırlık hizmetlerinde gerekli elemanın yetiştirilmesinde de sorumluydular.<sup>449</sup>

Bu nizamname hükümlerine göre Birinci Daireye Mösyö Vidal, İkinci Daireye Mösyö Barburuni, Üçüncü Daireye Selim Sabit Efendi, Dördüncü Daireye mühendis Mösyö Şoles'in atanması isteği Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Riter tarafından Bab-ı Âli'ye iletilmiştir. Mösyö Riter'in sunduğu bu isimlerin ataması 4 Şubat 1866'da gerçekleşmiştir.<sup>450</sup>

Turuk ve Meabir Müdürlüğü görevine Osmanlı Devleti'nde yeterli ve kabiliyetli fen memurlarının bulunmayışından dolayı genellikle yabancı ülkelerden getirilen mühendisler atanmıştır. İlk Turuk ve Meabir Müdürü aynı zamanda Meclis-i Meabir'in de müdürü olan Mösyö Riter'di.<sup>451</sup> Bu müdürlerin görevleri, maaşları ve hakları Osmanlı Devleti ile imzalanan kontratlar çerçevesinde belirleniyordu. Osmanlı Devleti bunların çalışmalarından memnun kalırsa kontratları bittikten sonra uzatma yoluna gidiliyordu.<sup>452</sup>

İdarede geçici görevlilerin sayısı belli olmayıp, derslerde başarılı olanlar atanabilirdi. Bu personelin atamasına dair şartlar, nizamnamede ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Derslerin bitiminden sonra yapılan sınav neticesinde başarılarına göre İstanbul ya da taşra teşkilatında işbaşılık<sup>453</sup>, ustabaşılık veya mühendislik kadrolarına yönlendiriliyorlardı. Bu personel geçici olmakla birlikte görev süreleri bittiğinde Turuk ve Meabir İdaresi tarafından tekrar yenilenebiliyordu.<sup>454</sup> Bu usulle daha sıkı bir denetimin yapılabilmesi, personelin bilgi ve becerisinin artırılması amaçlanmıştır. Geçici görevlere talep çok olursa kurulması öngörülen Köprü ve Yollar Mektebi öğrencilerinden başarılı ya da İdadi mezunu olanların seçilmesi uygun bulunmuştur.<sup>455</sup>

<sup>449</sup> BOA MVL 869/12, 4 Muharrem 1282/30 Mayıs 1865 ve BOA T 3125/2, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865/2 Temmuz 1865.

<sup>450</sup> BOA BEO A MKT MHM 348/87-1, 28 Ramazan 1282/14 Şubat 1866 (Turuk ve Meabir İdaresi'nin 4 daireye ayrılması ve buraya yapılan atamalar hakkındaki belge). Zamanla duyulan ihtiyaç neticesinde Turuk ve Meabir müdürüne yardımcı olması için muavin de tayin edilmiştir. BOA BEO A MKT MHM 422/92, 19 Cemaziyelahir 1285/7 Ekim 1868.

<sup>451</sup> *1283 Devlet Salnamesi*, s. 35.

<sup>452</sup> BOA ŞD 502/10, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885.

<sup>453</sup> İşbaşılar kondüktörlere yardımcı elemanlardır. İşbaşılardan görevleri ileride detayları ile anlatılacaktır.

<sup>454</sup> BOA T 3125/5, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865/2 Temmuz 1865 (4,5 ve 6. Maddeler).

<sup>455</sup> BOA T 3125/5, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865/2 Temmuz 1865 (7, 8 ve 9. Maddeler).

Bu nizamnameden ayrı “Turuk ve Meabir İdaresi’nin Vazifeleri”ne dair başka bir nizamnamede yolların ve bunları birleştiren köprülerin keşif, inşa ve korunması şeklinde ayrı bir madde yer alıyordu. Turuk ve Meabir Müdürü yolların düzenlenmesi işlerine baktığı gibi Meclis-i Meabir’in azası idi. Yol ve köprüler dışında nezaretin havale ettiği diğer konuları da ele alıyordu. İncelenmesi istenen maddelere Meclis-i Meabir Turuk ve Meabir İdaresi’ne öneride bulunacak ve öneriler Nafia Nezareti’ne iletilecekti. Müdürün görevleri arasında mühendis ve ustabaşların atanmasına dair nezarete teklifi, görevlilerin terfileri de sayılabilir. Müdür aynı zamanda her sene başında vilayetlerde yapılan yolların miktarını, halkın çalışma süresini belirten bir cetvel hazırlamakla yükümlü olduğu gibi idareye ait çeşitli eşyanın ve haritaların korunmasından da sorumlu idi.<sup>456</sup>

Meclis-i Meabir’den Meclis-i Valâ’ya gönderilen 30 Mayıs 1865 tarihli yazıda, idarede öncelikle yirmi beş kişinin görevlendirileceği ve bunlara yıllık 285.600 kuruş maaş tahsis edileceği diği ifade edilmiştir. İdarenin yıllık tahsisatı 412.960 kuruş olup, maaşların yanında çeşitli masraflar adı altında 39.600 kuruş tahsisat gösterilmiştir. Maaş tahsisatını incelemek gerekirse üç daire başkanlarına 3.000’er kuruş ve Dördüncü Dairenin başkanına 2.000 kuruş maaş bağlandığı ve memurların maaşlarının da görevlerine göre değiştiği söylenebilir. İdarenin malî kaynağı olarak, Meabir Meclisi’nin önceki tahsisatından kalan para gösterilmiştir. Turuk ve Meabir Dairesi’nde çalışacak görevlilerin başlangıçta belirlenen maaş miktarları aşağıda verilmiştir.<sup>457</sup>

---

<sup>456</sup> BOA MVL 869/12, 4 Muharrem 1281/9 Haziran 1864; *Takvim-i Ticaret*, Nr. 6, 23 Şevval 1282/11 Mart 1866/11 Mart 1866.

<sup>457</sup> BOA MVL 869/12, 4 Muharrem 1281/9 Haziran 1864; BOA T 1758/10, 11 Cemaziyelahir 1282/1 Kasım 1865; BOA BEO A MKT MHM 348/87-1, 28 Ramazan 1282/14 Şubat 1866.

**Tablo 24: Turuk ve Meabir Dairesi'nde Çalışacak Görevliler İçin Belirlenen Maaş Miktarları**

Birinci Daire	Maaş (kuruş)	İkinci Daire	Maaş (kuruş)	Üçüncü Daire	Maaş (kuruş)	Dördüncü Daire	Maaş (kuruş)
Baş Memuru	3.000	Baş Memuru	3.000	Baş Memuru	3.000	Baş Memuru	2.000
Mütercim	1.500	İkinci Memur	1.200	Alet ve Edevat Koruma Memuru	4.000	Amele Başı	1.400
Mukayyid ve Mümeyyiz	1.000	Ressam	1.200			İki Adet İş başı	1.200
Fransızca Mübeyyiz ve Muharrer	1.800	6 Adet Mülazım	1.800			İki adet Mülazım	600
Kapıçuhadarı	400						
Hademe	300						
Odacı	100						
	8.000		7.200		3.400		5.200
<b>TOPLAM</b>	<b>24 adet Memur</b>	<b>Toplam Aylık Maaş Gideri</b>	<b>23.800</b>				

Geriye kalan miktarın yol ve köprü inşasına sarfedilmesi hükümet tarafından uygun görülmüştür. Mösyö Riter bu kalan miktarın yolların tamiri için yol bekçilerine (kantonyay) verilmesi gerektiğini savunmuştur.<sup>458</sup>

Mösyö Riter, idarenin müdürlüğünü 1870 yılına kadar yürütmüştür. Nafia Nezareti'nin yeniden teşkilatlandırıldığı 1870 yılında yapılan düzenleme ile Mösyö Riter'in fen işlerine bakması uygun görüldüğünden, müdüriyete Bab-ı Âli Tahrirat-ı Ecnebiye Kalemi ikinci mümeyyizi Kastan Efendi getirilmiştir.<sup>459</sup> 22 Ekim 1871'de Turuk ve Meabir İdaresi'nde onsekiz kişi görev yapıyordu. Bu görevliler arasında en yüksek maaşı Turuk ve Meabir Müdürü, bunu takiben Turuk ve Meabir müfettişi alıyordu. Fen memurlarının yanında yabancı dil bilenler idarede yüksek gelirli memurlar arasındaydı. Turuk ve Meabir İdaresi'ndeki görevliler ve maaşları aşağıdaki tabloda verilmiştir.<sup>460</sup>

<sup>458</sup> BOA T 1758/10, 11 Cemaziyelahir 1282/1 Kasım 1865.

<sup>459</sup> BOA İ DH 607/42325, 22 Zilkade 1286/23 Şubat 1870.

<sup>460</sup> BOA ML MSF, Nr. 18303, s. 46.

**Tablo 25: 1871 Yılında Turuk ve Meabir İdaresi Memur Maaşları**

<b>Turuk ve Meabi İdaresi Merkez Memurları</b>	
<b>Görevi</b>	<b>Maası</b>
Müdür	6.500
Başkâtip	2000
Muavin	1500
Türkçe Muavin	1000
Türkçe Muavin	1000
Mütercim	2000
Fransızca Mübeyyiz	600
Fransızca Muhasebe Memuru	1250
Evrak Müdürü	1000
Karaliski	1500
Mütercim	1750
Ameliyat Memuru	1500
Ressam	900
Ressam	600
Müfettiş	5000
Müfettiş	2500
Komiser	3000
Odacı	200

Turuk ve Meabir İdaresi 1872 yılında Demiryolları İdaresi kurulana kadar demiryolları ile ilgili konularla da ilgilenmiştir. İdarenin görevleri Nafia Nezareti'nin 1880 tarihli Nafia Nezareti nizamnamesinde bazı küçük değişikliklerle yeniden yer almıştır. Bu nizamnamede yol ve köprülerin inşa ve tamiri, nehirlerin ulaşımına uygun hale getirilmesi, sulama imkânlarının artırılması, bataklıkların temizlenmesi ve limanların tesisi gibi işler yanında fabrika ve makine tesisatının işletilmesi, yeni yapılacak kamu binalarının inşası için cetveller hazırlamak, geçici ya da daimî olarak bu idareye verilebiliyordu.<sup>461</sup>

Turuk ve Meabir İdaresi her sene vilayetlerde yapılacak işlere dair harita ve planların hazırlanması görevini de yerine getiriyordu. İnşaatı kararlaştırılan çalışmaların masraf defteri sene başından iki ay evvel ve çalışmalara dair kesin hesap defterleri de yıl bitiminden iki ay sonra Nafia Nezareti'ne teslim ediliyordu. Turuk ve Meabir İdaresi'nin sorumluluğunda olan su işleri, limanlar, arazinin sulanması,

<sup>461</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690; Karakoç, *age*, C. II, s. 634.

bataklıkların kurutulması konuları 1897 yılında kurulan Nafia İdaresi'ne devredilmiştir.<sup>462</sup>

İdareye ilerleyen zamanlarda yeni atamalar yapılarak görevlilerin sayısı artırılmıştır. Müdürden başka, müdür yardımcısı ve müdür yardımcısı vekilliği oluşturulmuştur. Başkâtipten başka 3 mümeyyiz görevlendirilmiştir. Vilayetlerde yapılan yolların fennî hususlarından başka buralarda çalışacak mühendis ve kondüktörlerin tayini gibi idarî hususlar da Turuk ve Meabir İdaresi Müdürü tarafından yürütülüyordu. Yolların teftişinden seyyar müfettiş tayin kılınan Selim Sırrı Paşa bir süre sorumlu olmuş, paşanın İzmit Mutasarrıflığı'na atanmasıyla, bu görev demiryolları komiserlerine devredilmiştir. Demiryolları komiserlerinin iş yükü sebebiyle idarenin fen ve idarî işler olmak üzere iki kısma ayrılması kararlaştırılmıştır. Mösyö Galan, Heyet-i Fenniye başkanı olarak fen işlerinden sorumlu olacaktır. İdari işleri de Fikri Efendi yürütecektir. Fikri Efendi'nin yardımcılığına Selanik vilayeti başmühendisi Arslan Efendi'nin getirilmesi uygun bulunmuştur. Turuk ve meabir inşaatının teftişinin maaşları nisbetinde harcırah verilerek Turuk ve Meabir ve Demiryolları müdürleri, muavinleri ve heyet-i fenniye mühendisleri tarafından yapılması kararlaştırılmıştır. Bunun yanı sıra Mühendislik Mektebi'ndeki öğrenciler yetişinceye kadar vilayetlerdeki yol mühendisleri ve kondüktörlerinin heyet-i fenniye tarafından yapılan sınav neticesinde başarılı bulunanların tayinlerinin Meclis-i Nafia'ya havalesi uygun bulunmuştur.<sup>463</sup>

Turuk ve Meabir İdaresi'ne ayrılan bütçe üç ana başlıktan oluşuyordu:

- a. Rumeli eyaletleri için hazineden tahsis edilen miktar
- b. Bedelat-ı nakdiye
- c. Hizmet-i bedeniye

Devlet, Selanik, Yanya, Manastır ve Kosova vilayetlerinin varidatının % 5'ini 1902 senesinden itibaren umur-ı nafiaya tahsis etmiştir. Fakat 11.000.000 kuruş öngörülen bu tahsisatın yılda ancak yarısı tahsil edilebiliyordu. Bu para amaç dışı işlerde de kullanılmıştır. 1904 yılında Hicaz'da bulunan askerin birliğin yiyecek masraflarının karşılanması için Yanya vilayetinden nafiaya ayrılan % 5'in (12.000 lira) buraya aktarılması düşünülmüş, Nafia Nezareti vilayet içerisinde yapılacak işler

<sup>462</sup> BOA İ TNF 5/1314-L02, 9 Şevval 1314/13 Mart 1897; BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA T 3128/11, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; *Düstûr*, 2. Tertip, C. VI, s. 1342-1350.

<sup>463</sup> BOA ŞD 1182/4, 29 Receb 1304/23 Nisan 1887.

bulduğundan 12.000 liradan ancak 4.000 lirasının verilebileceğini belirtmiştir. Bu istek üzerine 4.000 lira Hicaz'daki askeri birliğe, kalanı Yanya vilayeti nafia işlerine harcanmıştır.<sup>464</sup> Bütçe içerisinde yer alan bedelat-ı nakdiye ilk etapta 20.000.000 kuruş olsa da ilerleyen yıllarda 30.000.000 kuruşa kadar çıkmıştır.<sup>465</sup>

Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından 1910 yılında kaleme alınan Turuk ve Meabir Talimat-ı Umumîsi Kanunu'nca idare, Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîliği'ne çevrilmiş, Heyet-i Fenniye, Heyet-i Teftişîye, Heyet-i Tahririye ve Hesabiye olmak üzere dört şubeye ayrılmıştır.<sup>466</sup> 1911 yılında Nafia Nezareti, Ticaret Nezareti'nden ayrıldığında yeniden düzenlenen teşkilat kanununda idarenin şubeleri değişmemiştir.<sup>467</sup>

Buna göre 1911 yılında Turuk ve Meabir Umum Müdüriyeti'nin teşkilat yapısı aşağıda verilmiştir.<sup>468</sup>

**Tablo 26: 1911 Tılında Turuk ve Meabir Umum Müdürlüğü**

Memurun İsmi	Görevi
Burhaneddin Bey	Müdür
Sami Bey	Muavin
Naim Bey	Umur-ı Hesabiye Şubesi Müdürü
Server Bey	Heyet-i Tahririye Şubesi Müdürü
Alim Bey	Heyet-i Tahririye Şubesi Müdür Yardımcısı
Tahsin Bey	Heyet-i Tahririye Şubesi Mümeyyizi
Mithat Cemal Bey	Heyet-i Tahririye Şubesi Mümeyyizi
Ali Bey	Heyet-i Tahririye Şubesi Mümeyyizi

Turuk ve Meabir İdaresi memurları, vilayetler ile olan münasebetleri ve tahsisatı itibariyle Nafia Nezareti içerisinde farklı bir kurumdur. Demiryollar ve Nafia idareleri sadece imtiyaz sahipleri ile irtibat halinde olup, imtiyazla yapılan bayındırlık işlerinin detaylarına müdahale etmemektedirler. Hâlbuki Turuk ve Meabir İdaresi, vilayetlerde yapılan inşaatları idare etmenin yanında inşaatın bütün ayrıntılarına, tarik mükellefiyeti ile bedelat-ı nakdiyenin tahsilât ve sarfiyatına dikkat ederdi.<sup>469</sup>

<sup>464</sup> BOA BEO 2429/182169, 5 Şaban 1322/15 Ekim 1904.

<sup>465</sup> *Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Sadarete Verilen Mufassal*, İstanbul 1324, s. 12. Ayrıca bkz. BOA T 3126/42.

<sup>466</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

<sup>467</sup> BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914.

<sup>468</sup> *1328 Devlet Salnamesi*, s. 392-393.

<sup>469</sup> *Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Sadarete Verilen Mufassal*, İstanbul 1324; BOA T 3126/42, tarihsiz.

### 2.3.1.1. Heyet-i Muhasebe

Turuk ve Meabir İdaresi'nin 1865 tarihli nizamnamesinde üçüncü dairenin sorumluluğuna verilen muhasebe birimi, 1910 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından kaleme alınan Turuk ve Meabir Talimat-ı Umumîsi Kanunu ile Heyet-i Muhasebe (Hesabiye)'ye çevrilmiştir. Heyet-i Hesabiye bir muhasebe mümeyyizi, yeteri kadar muhasebeci ve kâtipten oluşacaktır.<sup>470</sup> Turuk ve Meabir İdaresi'ne bağlı olarak çalışan muhasebe memurları merkez ve taşra teşkilatı olarak ikiye ayrılır. Merkez memurları mümeyyiz, dört muhasebeci, müsevvid<sup>471</sup>, iki mübeyyiz<sup>472</sup>, evrak mukayyidi<sup>473</sup>, münakasa kâtibi ve mübayaa kâtibinden oluşmaktadır. Vilayetlerde bulunan muhasebe memurları gerek görüldüğünde sancaklarda da istihdam edilebilirdi.<sup>474</sup>

Hesap memurlarının vazifesi bütçe dâhilindeki tahsisatı birimlere göre ayırmak, havaleleri göndermek, vilayet ve müstakil sancaklardan gelen muvazene cetvellerini kaydederek belirlenen zamanlarda mahallerine iletme, turuk-ı umumîye ile turuk-ı vilayette yapılan harcamaları kayıt altına almak olarak belirtilebilir.<sup>475</sup>

### 2.3.1.2. Heyet-i Fenniye

Vilayetlerde yapılacak yolların fenni işleri yanında, çalışacak mühendis ve kondüktörlerin tayini gibi idari hususlar da Turuk ve Meabir İdaresi müdürünün sorumluluğunda idi. Yapılacak yolların keşifleri ise daha önce seyyar müfettiş tayin kılınan Selim Sırrı Paşa tarafından yürütülürken, Paşa'nın İzmit Mutasarrıflığı'na tayin olunması ile bu iş demiryolları komiserleri tarafından yerine getirilmeye başlanmıştır. Kondüktör ve mühendis tayini, demiryolları hâsılatlarının teftişi konusuna bu işlerden anlar birinin getirilmesinin daha uygun olacağı düşünülmüştür. Mösyö Galan'ın Heyet-i Fenniye başkanlığında kalması koşulu ile Turuk ve Meabir İdaresi Müdürlüğüne bu idarenin başkâtipliğini yapan, tecrübeli Fikri Efendi'nin, yardımcılığına da Heyet-i Fenniye'de bulunan Selanik vilayeti başmühendisi Arslan Efendi'nin getirilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>476</sup> Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi kendisine havale edilen konularda görüşlerini nezarete bildirecek, yolların keşfi, kontrolü gibi işlerle ilgilenecekti. Bu işlerin yürütülebilmesi için Turuk ve Meabir

<sup>470</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

<sup>471</sup> Bir yazının taslak çalışmasını, karalamasını yapan demektir.

<sup>472</sup> Bir yazıyı temiz'e çeken, yazıya son halini veren demektir.

<sup>473</sup> Evrakın kayıt işlerini yapan görevlidir.

<sup>474</sup> BOA T 3131/35, tarihsiz

<sup>475</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910; BOA T 3131/35, tarihsiz.

<sup>476</sup> BOA ŞD 1182/4, 29 Receb 1304/23 Nisan 1887.



Heyet-i Fenniyesi'ne mühendis ve müfettişler tayin olunmuştur. Bu mühendis ve müfettişler, yapılan yollar ve köprülerle ilgili vilayetlerden gelen raporlar hakkında görüşlerini beyan ediyor, yolların yapımı ile ilgili problem olduğunda konu Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi'ne havale ediliyordu.<sup>477</sup>

Yapılan düzenleme ile Turuk ve Meabir fen memurları daimî ve geçici olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Merkezde bulunan fen memurları, tecrübeli ve ehliyetli bir başkan ile onaltı mühendisten oluşacaktı. Heyet-i Fenniye'nin en fazla dört ressamı bulunacaktı. Vilayetlerde bulunan fen memurları vilayetin büyüklüğü ve ihtiyacına göre sermühendisler (başmühendis), liva ve şube mühendisleri ile kondüktörlerden meydana gelecekti. Her bir vilayette bir başmühendis ve livalarda birer liva mühendisi bulundurmak uygun bulunmuştur. Müstakil livalarda bir mühendis ile yapılan işin büyüklüğüne göre yardımcı elemanlar bulundurulması öngörülmüştür.<sup>478</sup> Geçici fen memurları yapılan yolların önem ve aciliyeti, bütçenin müsait olması göz önünde bulundurularak Nafia Nezareti'nden verilecek izin doğrultusunda istihdam edilebileceklerdi.<sup>479</sup>

1904 yılında Teke sancağı nafia mühendisi Bartoli Efendi hakkında, inşa ettirilen yol ve köprülerin parasının müteahhitlere ödenmediği, yol ve köprü inşasının yapılışına önem vermediği şeklinde bazı şikâyetler Nafia Nezareti'ne ulaşmıştır. Bu şikâyetler üzerine Heyet-i fenniyeden müfettiş Kenan Bey Antalya'ya gönderilmiştir. Kenan Bey incelemelerinden ve Bartoli Efendi ile görüştüktan sonra yolların mukavelelere uygun yapıldığını ve müteahhitlerin alacaklarının verilmesi gerektiğini raporunda belirtmiştir. Kenan Bey'in hazırlamış olduğu raporun yanında Konya vilayeti Nafia komisyonu ve Sancak Sermühendisi Takzoryan Efendi'nin hazırlamış olduğu raporlar da Turuk ve Meabir İdaresi'ne gönderilmiştir.<sup>480</sup> Bartoli Efendi'nin yolsuzluk yaptığı kanaatine varılmış, geçmişte yaptığı hizmetler göz önüne alınarak

<sup>477</sup> Yolların yapımında karşılaşılan problemlerle ilgili Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi'ne gönderilen evrak veya vilayetlerden gelen yolların yapımına dair olan Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi'nde zabtedilen evraka dair Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde birçok kayıt bulunmaktadır. Biz bunlarla ilgili ancak birkaç örnek verebiliyoruz. Örneğin Teke sancağında yapılan yollarla ilgili yaşanan sıkıntı nedeni ile oraya müfettiş Kenan Bey gönderilmiş onun hazırladığı raporun ardından bu defa iki müfettiş daha Teke sancağına gönderilmiş ve hepsinin hazırladığı raporlar incelenmek üzere Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi'ne havale edilmiştir. Bkz. BOA T TRM 2870/3, 17 Zilhicce 1321/5 Mart 1904. Trabzon vilayetinde yapılan yollar ile ilgili olarak buraya gönderilen Edirne Nafia müdürü Ragıp Bey tarafından gönderilen raporlar Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi'ne gönderilmiş ve burada yapılan değerlendirme sonucu da Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bildirilmiştir. Bkz. BOA T TRM 2871/25, 18 Receb 1323/18 Eylül 1905.

<sup>478</sup> BOA T 3131/35, tarihsiz.

<sup>479</sup> BOA T 3131/35, tarihsiz.

<sup>480</sup> BOA T 2870/3, 17 Zilhicce 1321/5 Mart 1904.

başka bir yerde görevlendirilmesi düşünülmüş ise de bu kişi başka bir yerde çalışmayacağını beyan etmiştir.<sup>481</sup>

Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi'nin merkez idaresi 1906 yılında aşağıdaki görevlilerden oluşuyordu.

**Tablo 27: 1906 yılında Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi**

Memurun İsmi	Görevi
Frankya Efendi	Heyet-i Fenniye reisi
Emin Bey	
Mahmud Bey	Heyet-i Fenniye Memur Mühendis
Ali Daver Efendi	Heyet-i Fenniye Memur Mühendis
Süreyya Bey	Heyet-i Fenniye Memur Mühendis
Besim Bey	Heyet-i Fenniye Memur Mühendis
Salim Efendi	Heyet-i Fenniye Memur Mühendis
Fikri Efendi	Heyet-i Fenniye Memur Mühendis
Mehmet Tefik Bey	Heyet-i Fenniye Memur Mühendis
Tevfik Bey	Müfettiş
Bedri Efendi	Müfettiş
Kenan Bey	Müfettiş
Ali Rıza Bey	Turuk ve Meabir Seyyar Müfettişi

Bir başka belgede 1905-1906 yılında Turuk ve Meabir İdaresi Heyet-i Fenniyesi'nde çalışan görevliler salnamelere göre biraz farklılık göstermektedir. Turuk ve Meabir İdaresi Heyet-i Fenniyesi'nde çalışan görevliler belirtilmiştir.<sup>482</sup>

**Tablo 28: 1905-1906 Yılında Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi**

Memurun İsmi
Emin Bey
Mahmud Bey
Daver Bey
Süreyya Bey
Mehmet Tefik Bey
Tevfik Bey
Besim Bey
Fikri Bey
Salim Bey
Kâtip Şevki Efendi
Kâtip Ali Rıza Efendi
Mülazım İbrahim Efendi
Mülazım Ahmed Efendi

Ticaret ve Nafia Nezareti'nin 1910 yılında hazırlamış olduğu Turuk ve Meabir Talimat-ı Umumîsi ile Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi'nin görevleri ile çalışanlar

<sup>481</sup> BOA BEO 2401/180042, 20 Cemaziyelahir 1322/1 Eylül 1904.

<sup>482</sup> Bu belgede görevli memurların idarede buldukları günlere dair imzaları da mevcuttur. Bu yüzden bu belgenin Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi'nde çalışanlarla ilgili daha sağlıklı bir bilgi arzettiği kanaatindeyim. Bkz. BOA T 2871/42, 1323/1905.

yeniden belirlenmiştir. Heyet-i Fenniye genel müfettişin sorumluluğu altında ikinci bir başkan, İstanbul'da bulunan şube müfettişleri, dört mühendisten oluşan Meclis-i Kebir-i Fenniye (Büyük Fen Meclisi) ile ikinci başkanın idaresi altında bulunan mühendis, ressam ve hattatlardan oluşan bir Heyet-i Muavine'den oluşmaktadır.

Meclis-i Kebir-i Fenniye'nin vazifesi Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîyesi'nden gönderilen çeşitli keşif, rapor vs. evrakı incelemekten ibarettir. İncelenen evrak için hazırlanan raporda hazırlayanın ve başkanın imzası bulunacaktır. Eğer heyet-i tetkikiyenin raporunda ihtilaf hâsıl olursa tanzim olunacak rapora farklı görüşler ayrı ayrı eklenecek, çoğunluğun oyuna göre işlem yapılacaktır. Oylamada eşitlik olursa başkanın görüşünden yana karar kabul edilecektir. Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîyesi idarî işlere dair konularda Fen Heyeti'nin aldığı kararları uygulayıp uygulamamakta özgürdü.

Meclis-i Kebir-i Fenni Heyet-i Muavenesi üyeleri, başkanlıktan kendilerine havale edilen konuları tetkik edecekler ve hazırladıkları raporları Meclis-i Kebir-i Fenniye'ye sunaaklardı. Vilayetlere dair konularla ilgili hazırlanan raporlar doğrudan Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîyesi'ne sunulabilirdi.<sup>483</sup>

Nafia Nezareti, Ticaret Nezareti'nden ayrılıp müstakil hale dönüştürüldükten sonra Turuk ve Meabir İdaresi'nin Heyet-i Fenniyesi devam etmiştir. Devletin sona erdiği 1922 yılında Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi'nde müdür ile üç mühendis görev yapıyordu.<sup>484</sup>

### 2.3.1.3. Heyet-i Teftişye

1865 tarihli Turuk ve Meabir nizamnamesinde ikinci daire olarak kaydedilen teftiş işleri 1914 tarihli Nafia Nezareti nizamnamesinde Heyet-i Teftişye olarak adlandırılmıştır. Heyet-i Teftişye merkez ve vilayet heyet-i teftişyesi olarak ikiye ayrılmaktaydı. Merkez heyet-i teftişyesi genel müfettiş, dört müfettiş, bir ressam, bir muhasebeci ve iki kâtipten meydana geliyordu. Vilayet heyet-i teftişyesi ise müfettiş ile yardımcısı, bir muhasebeci ve bir kâtipten oluşmaktaydı.<sup>485</sup> Müfettişler kendi şubeleri dâhilinde bulunan bütün turuk-ı umumîye (umumî yollar) ve turuk-ı vilayet (vilayet yolları) üzerinde icra edilen keşfiyat, inşaat ve tamirat ile bütün yol ve köprü

<sup>483</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

<sup>484</sup> BOA T SAİD 488/124, sene 1341/1922-1923.

<sup>485</sup> BOA T 3131/35, tarihsiz.

işlerini tetkik ve teftiş etmekle görevliydi. Nafia Nezareti'nin isteği üzerine diğer bayındırlık işlerini de teftiş edebiliyorlardı.<sup>486</sup>

#### **2.3.1.4. Heyet-i Tahririye**

Meclis-i Meabir tarafından 1865 yılında hazırlanan Turuk ve Meabir İdaresi'nin nizamnamesinde birinci daire olarak belirtilen yazı işleri,<sup>487</sup> 1910 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti'nin hazırladığı Turuk ve Meabir Talimat-ı Umumîsi Kanunu ile Heyet-i Tahririye'ye çevrilmiştir. Heyet-i Tahririye, mümeyyiz-i evvel, mümeyyiz-i sani, iki mümeyyiz ile gerektiği kadar müsevvid, mübeyyiz ve dosya memurlarından ibarettir. Heyet-i Tahririye'nin görevi Turuk ve Meabir İdaresi'ne ait bütün yazı ve kayıt işlerinin düzenli olarak yürütülmesidir. Heyet-i Tahririye'nin vazifelerinin taksimi mümeyyiz-i evvel tarafından yapılacaktır.<sup>488</sup> Mümeyyizler tesvid (müsvedde) edilen evrakın tashih ve tetkik muamalatına memur oldukları gibi, müdür ve yardımcı tarafından verilen evrakı kopya ederek ve mümeyyiz-i evvele verecek, mümeyyiz-i evvel de imzaladıktan sonra müdür veya yardımcısına gönderecektir.<sup>489</sup>

#### **2.3.2. Demiryolu İdaresi**

1870 tarihli Nafia Nezareti'nin nizamnamesinde<sup>490</sup> demiryolları işlerinin tetkik edilip düzenlenmesi amacıyla Nafia Nezareti'ne bağlı bir Demiryolu İdaresi teşkili kararlaştırılmış, demiryollarının uzunluğu henüz yeterli olmadığından bundan iki sene müddetle vazgeçilmiştir. Demiryolları işlerine Turuk ve Meabir İdaresi'nin bakması uygun bulunmuştur. 1870 yılında turuk-ı adiyе (basit yollar) denilen yol ve köprü inşası işlerinin valilerin elinden alınarak Turuk ve Meabir İdaresi'ne verilmesiyle bu idarenin işleri yoğunlaşmıştır. Demiryollarının ve bunlara ait işlerin de artış göstermesiyle demiryolu idaresinin kurulması gereklilik arzetmiştir. 24 Eylül 1872'de Demiryolu İdaresi'nin teşkiline, Feyzi Paşa'nın bu işlere vâkıf olması sebebiyle müdürlüğe tayinine karar verilmiştir. Bu idarede çalıştırılmak üzere Avrupa'dan fen işlerine vâkıf iki mühendis getirilmesi, Binbaşı Hayri, Hasan ve Kostantin Efendilerin mühendis olarak istihdamı, kondüktör, muhasebeci ve kâtip tayini alınan kararlar olarak görülmektedir. Demiryolu İdaresi'nin Osmanlı maliyesine getireceği külfetin

<sup>486</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

<sup>487</sup> BOA T 3125/5, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865/2 Temmuz 1865.

<sup>488</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

<sup>489</sup> BOA T 3131/35, Tarihsiz; BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

<sup>490</sup> *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 480-483.

miktarı tahminen yıllık altı yük<sup>491</sup> 15.600 kuruş olarak belirlenmiştir. Demiryolu İdaresi'nde kuruluşunda görevlendirilecek olanlar için bir pusula hazırlanarak Meclis-i Vükela'ya gönderilmiştir. Demiryolları İdaresi'nde çalışacak görevliler ve maaşları aşağıda belirtilmiştir:<sup>492</sup>

**Tablo 29: Kurulduğunda Demiryolları İdaresinde Çalışacak Olanlar ve Maaşları**

Fen Memurları ve Maaşları		
Memurun İsmi	Yıllık Maaşı (Kuruş)	Açıklama
Demiryolları Müdürü Mirliva Feyzi Paşa	-----	Mirlivalık maaşı olduğundan bu maaş ile hizmet edecektir.
Avrupa'dan bir mühendis	174.000 (40.000 Frank)	Bunlar demiryolları imalatında tecrübeli mühendislerden olacaktır.
Avrupa'dan bir mühendis	69.600 (16.000 Frank)	
Mühendis Binbaşı Hayri Bey	54.000	Belçika Mektebinde fen tahsili yapmış, Meclis-i Meabir'de aza olarak bulunmuş ve Varna demiryolu komiserliği görevini yürütmüştür.
Hasan Efendi	36.000	Fransa'da eğitim almış ve Nafia Nezareti'nde de görev almıştır.
Kostantin Efendi	54.000	6. Daire-i Belediye mühendislerinden olup, Fransa'da fen alanında eğitim almıştır.
2 adet Kondüktör	60.000	

İdare Memurları ve Ressamlar		
Başkâtip	24.000	
Mütercim	24.000	
Mukayyid	12.000	
3 adet Ressam	36.000	
Muhasebe Memuru	24.000	
Muhasebe Muavini	12.000	
İki adet Kâtip	12.000	Aylık 500 kuruş maaş alacakları belirtilmiştir.
2 adet Mümeyyiz	12.000	Aylık 500 kuruş maaş alacakları belirtilmiştir.

Demiryolu İdaresi'ne atanan görevlileri 1290 devlet salnamesinde de görmek mümkündür. Buna göre 1873 yılında Demiryolu İdaresi'nde görevli memurlar aşağıda yer almaktadır.<sup>493</sup>

<sup>491</sup> Belgelerde para miktarı belirtilirken yük ibaresinin de kullanıldığı görülmektedir. 1 yük 500.000 kuruş olmakla beraber Halil İnalçık bu ölçünün bölgelere göre değişen miktarlarını *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ* adlı eserinde vermektedir. Walter Hinz ise *İslam'da Ölçü Sistemleri* adlı eserinde normal bir hayvan yükü ağırlığının ortalama 162 kg 144 gr olduğunu belirtmiştir. Bkz. İsmail Parlatur, *Omanlı Türkçesi Sözlüğü*, Ankara 2006, s. 1846; Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*, (Çev. Ruşen Sezer), İstanbul 2006, s. 254 ve Walter Hinz, *İslam'da Ölçü Sistemleri*, (Çev. Acar Sevim), İstanbul 2010, s. 44.

<sup>492</sup> BOA İ MMS 44/1808, 20 Receb 1289/23 Eylül 1872. Ayrıca bkz. Engin, *age*, s. 104.

<sup>493</sup> *1290 Devlet Salnamesi*, s. 42.

**Tablo 30: 1873 Yılında Demiryolu İdaresi**

Demiryolu İdaresi	
Görevi	İsmi
Müdür	Feyzi Paşa
Mühendis	Mösyö Guşler <sup>494</sup>
Mühendis	Hayri Bey
Mühendis	Kostantin Efendi
Mühendis	Hasan Efendi
Mühendis	Mösyö Dimartov
Kondüktör	Beşar Efendi
Başkâtip	Servet Bey
Muhasebe memuru	Azaryan Efendi <sup>495</sup>

1873 yılında Demiryolu İdaresi'nde müdür, beş mühendis, bir kondüktör, birer kâtip ve muhasebeci görev almaktaydı.<sup>496</sup>

Demiryolu İdaresi'nin görevlerine dair ilk tanımlama Nafia Nezareti'nin 1880 yılındaki nizamnamesinde yer almaktadır. Osmanlı Devleti'nde mevcut demiryollarının inşasına ve işletilmesine dair bütün işlerin Demiryolları İdaresi Müdüriyeti'ne ait olduğu belirtilmiştir. Müdür, mühendis, kondüktör, müfettiş ve kontrol memuru gibi bütün idare memurlarının tayin ve nakilleri hakkında nezarete istekte bulunacak, devlet eliyle yapılıp işletilen demiryollarının inşaat ve idaresine, imtiyaz suretiyle işletilenlerin mukavele hükümlerine uygun halde çalıştırılmasına dikkat edecektir.<sup>497</sup> Demiryolları Müdüriyeti'nin işlerinin yoğunluğu sebebiyle 20 Ocak 1892 tarihinde idareye bir de müdür muavini atanması uygun bulunmuş, heyet-i fenniye görevli merkez komiseri Margosyan Efendi bu göreve atanmıştır. Margosyan Efendi komiserlik görevine devam ederken Demiryolları İdaresi müdür muavini ünvanını almış, heyet-i fenniye komisyonu üyeleri arasına girmiştir.<sup>498</sup> Demiryollarında çalışan memurların artışı devam etmiştir. İnşa halindeki demiryollarında görevli birçok müfettiş ve komiser bulunmaktadır. İnşası tamamlanıp işletilen demiryollarında görevli durak memurları da bu idareye bağlı olarak çalışmaktadırlar. Demiryollarında çalışan komiser ve müfettişlerin sayısı zamanla

<sup>494</sup> Mösyö Guşler ve Mösyö Dimartov Fransa'dan demiryolları için getirilen 2 mühendistir.

<sup>495</sup> Yusuf Azaryan Efendi, 1849 yılında İstanbul'da doğmuştur. Ortaköy Ermeni Rüşdiyesi'nde okuduktan sonra Paris'te eğitimini tamamlamıştır. 1870'te Harbiye Mektebi Fransızca öğretmenliğine atanmış, 1872'de ise Nafia Nezareti'ne geçmiştir. 1874'de buradan Sadaret tercümanlığına atanan Azaryan Efendi, 27 Aralık 1908'de Ayan Meclisi üyeliğine atanmıştır. Güneş, *Türk Parlamento Tarihi*, C. II, s. 145.

<sup>496</sup> *1290 Devlet Salnamesi*, s. 41.

<sup>497</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690; Karakoç, *age*, C. II, s. 634.

<sup>498</sup> BOA ŞD 1182/4, 29 Receb 1304/23 Nisan 1887.

otuza yükselmiştir. Bu görevliler Anadolu, Rumeli, Selanik-Manastır, İzmir-Kasaba, Adana-Mersin demiryollarının teftişinden sorumluydular.<sup>499</sup>

Demiryolları İdaresi'nin iki şubeye ayrılmasına gerek duyulmuştur. Şubelerden birisi keşfiyat ve inşaat işleri, diğeri demiryollarının işletme hâsılatını denetlemekle görevliydi. Bu idarenin müdürü, Umur-ı Nafia Meclisi'nin doğal bir üyesidir. Müdür idaresi altındaki memurların, demiryolları komiserlerinin hareketlerinden ve demiryolları muhasebesinden sorumlu olduğu gibi, bu daireye havale olunan konuların hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulmasıyla da sorumlu idi.<sup>500</sup>

Demiryolları sayısının artışı ile idarenin fen ve idari işleri birbirinden ayrılmıştır. Demiryolu İdaresi müdür, üç müdür muavini, bir başkâtip ve sayıları ikiye çıkarılabilen mümeyyizlerden oluşmaktaydı.

**Tablo 31: 1906 Yılında Demiryolu İdaresi<sup>501</sup>**

Görevi	İsmi
Müdür	Yusuf Razi Bey
Muavin	Aram Margosyan Efendi
Muavin	Esad Muhas Bey
Muavin	Hayreddin Bey
Başkâtip	Mehmet Tevfik Bey
Mümeyyiz	Bahaddin Bey

1911 yılında Nafia Nezareti'nin Ticaret Nezareti'nden ayrılmasıyla adı Demiryol ve Limanlar Müdüriyet-i Umumîsi olarak değiştirilmiş, heyet-i fenniye, heyet-i teftişîye, heyet-i tahririye ve hesabiye olarak dört şubeye ayrılmıştır. Demiryolları ile limanların bir idarede birleştirilmesindeki amaç, birbirini tamamlayan unsurlar olarak görülmesidir. Nafia Nezareti'nin teşkilatına dair nizamname ile Demiryol ve Limanlar Müdüriyet-i Umumîsi'nin görev ve yetkileri yeniden belirlenmiştir.<sup>502</sup> Buna göre;

1. Devlet hesabına tesis olunan demiryolu ve limanlarla rıhtımların inşa ve idaresine, tahsis edilen paranın sarfına, imtiyaz suretiyle yapılan demiryolları, tramvaylar, limanlar ve rıhtımların inşa, işletme muamelatının teftişi, anlaşma mukavelelerinde belirtilen maddelerin

<sup>499</sup> Demiryolu İdaresi'nde çalışan komiser, müfettiş ve durak görevlilerinin isimleri hakkında bkz. *1294 Devlet Salnamesi*, s. 135.

<sup>500</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstür*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690; Karakoç, *age*, C. II, s. 634.

<sup>501</sup> *1323 Devlet Salnamesi*, s. 420-421.

<sup>502</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914.

tamamen yapılmasına dikkat ve itina etmek, mukaveleye göre nezaret tarafından tasdiki icap eden harita, layiha ve fen evraklarının haliyle veya icab eden tadilatın icrasıyla gerekli muamelelerini yapmak demiryolu ve limanlar müdüriyetine aittir.

2. Demiryollar ve Limanlar Müdüriyeti, inşası gerekli demiryolu, tramvay, liman ve rıhtımların iktisadi ve siyasi ehemmiyetlerini tespit, bunlardan hangilerinin devlet tarafından ve hangilerinin imtiyaz suretiyle yapılması lazım geleceğini tayin etmekle mükelleftir. Devletin siyasi ve askeri ihtiyacı ve mali durumuna göre öncelikle hangilerini ne gibi şartlarla yapmak ve ne kadar masraf gerekeceğini tahmin etmek, inceleme ve keşif neticelerini her sene bütçesinin tanziminden evvel nezarete yazılı olarak bildirmek idarenin görevleri arasındadır.
3. Demiryollar ve Limanlar Müdüriyeti, imtiyaz suretiyle demiryollar, tramvay, liman ve rıhtımlarını inşa etmek üzere sermayedarlar tarafından yapılacak müracaat ve teklifleri nezaret emriyle tetkik ederek uygun olup olmadığını takdir etmek, bunun için lazım gelen raporları tanzim etmek vazifeleriyle de mükelleftir.
4. Demiryollar ve Limanlar Müdüriyeti, devlet tarafından ya da şirketler tarafından işletilen demiryolu, tramvay, limanlar ve rıhtımların hâsılat ve tarifelerini emrindeki komiser ve müfettişler vasıtasıyla tetkik ettirmek, demiryolların geçtiği mahallerin ticari ve iktisadi durumuna göre faydalarının göz önüne alınmasına dikkat etmek ve bunlara dair istatistikleri yapmak vazifeleriyle memurdur.
5. Demiryollar ve Limanlar Müdüriyeti dairesinde istihdam olunacak memurların vazifelerini içeren talimat layihasının tanzimi, memurların çalışma durumlarını tetkik ve sicillerine kayıt olunmak üzere Memurîn Müdüriyetine malumat vermekle yükümlü idi.

### **2.3.3. Nafia İdaresi**

Nafia Nezareti ilk kurulduğunda karayolları ve demiryolları inşası ile ilgilenecek hususî idareler oluşturulmuş ise de liman, rıhtım, dok<sup>503</sup> ve antrepolar<sup>504</sup> inşasına, bataklıkların kurutulmasına dair bayındırlık işlerinin yapılması, fabrikalar ve buharlı makinelerin tesisine ruhsat verilmesi, bunların denetlenmesi ile ilgilenecek bir

<sup>503</sup> Gemilerin yükünün boşaltıldığı veya onarıldığı, üstü örtülü havuza denir.

<sup>504</sup> Gümrüklere gelen ticari eşyanın konulduğu, korunduğu yere verilen addır.



daire 1897 yılına kadar oluşturulamamıştır. Elli yıllık bir bayındırlık tecrübesi olan ülkede bu işlerle ilgilenen ayrı bir kurumun oluşturulmamasının sebebi devletin daha çok demiryolu ve karayolu ile ilgilenmesinden, imtiyaz sahiplerinin de demiryollarına ilgi duymasından kaynaklandığını ifade edebiliriz. Ancak Osmanlı Devleti'nde yabancı yatırımcılar, demiryollarının yanında liman, rıhtım inşası, çeşitli fabrikaların tesisi<sup>505</sup> gibi yatırım alanları ile de ilgilenmeye başladıklarından bu alanda imtiyazlar verilmiştir. 1897 yılına kadar bu işlerle daha çok Fen Müşavirliği ilgilenmiştir. Müşavirlikteki memur ve mühendisler kendi alanlarına girmeyen bu konularda yetersiz kalmakta idiler. Bu işler daha çok imtiyazla yapıldığından, yetersizliklerden meydana gelen sorunlardan çoğunlukla yabancı imtiyaz sahipleri şikâyetçi olmakta idiler. Fen Müşavirliği'nin asıl görevi inşaatları incelemek ve görüşlerini bildirmektir. Demiryolları ve karayollarının yanında bu sayılan işlerle de ilgilenen özel bir idarenin tesisine ihtiyaç duyulmuştur. 13 Mart 1897 tarihli irade ile Nafia İdaresi teşkil olunmuş, müdürlüğüne de Nafia Meclisi Başkâtibi Haydar Bey tayin edilmiştir. Nafia İdaresi'ne Heyet-i Fenniye'den muavin tayini de uygun bulunmuştur. Nafia müdürüne başlangıç olarak 3.500 kuruş maaş verilmesi, kâtip ve odacılar için de bütçeye aylık 1.635 kuruş ödenek ayrılması kararlaştırılmıştır.<sup>506</sup>

Nafia İdaresi'nin teşkili ile Heyet-i Fenniye'nin işleri azalmıştır. Heyet-i Fenniye kalemi mukayyidi Tahsin Efendi, mübeyyiz Şefik ve İhya Beylerin aynı maaşları ile, Tercüme Kalemi halifelerinden Ayon Efendi'nin 100 kuruş maaşla 28 Mart 1897 tarihinde Nafia İdaresi kalemine nakilleri uygun bulunmuştur.<sup>507</sup> Nafia İdaresi'nin kurulmasından sonra su işleri alanında çalışmalar yoğunluk kazanmış, vilayetlerde bu idareye bağlı Umur-ı Miyahiye idareleri kurulmaya başlanmıştır. Konya, ardından Aydın, Selanik ve Bağdat gibi büyük vilayetlerde kurulan Umur-ı Miyahiye idareleri daha küçük şehirlere de yaygınlaştırılmıştır. 30 Ekim 1916 tarihinde Eskişehir'de Umur-ı Miyahiye İdaresi kurulmuş, bu idarenin eşyaları için 7.000 kuruşluk havale mahalline gönderilmiştir.<sup>508</sup>

Nafia Nezareti'nin 1914 yılındaki teşkilat kanununda Umur-ı Nafia Müdüriyeti-i Umumîsi'ne dönüştürülen idare, arazinin sulanması, kanalların açılması, nehir ve

<sup>505</sup> Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde açılan fabrikalar ve faaliyetleri için bkz. Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)", *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 28, S. 46, Ankara 2009, s. 61-68.

<sup>506</sup> BOA İ TNF 5/1314-L02, 9 Şevval 1314/13 Mart 1897.

<sup>507</sup> BOA BEO 927/69494, 24 Şevval 1314/28 Mart 1897.

<sup>508</sup> BOA T 1443/4, 3 Muharrem 1335/30 Ekim 1916.

göllerde ulaşım, elektrik elde edilmesi gibi Turuk ve Meabir İdaresi ile Demiryolları İdaresi'nin görev alanları dışında kalan devlet tarafından ya da imtiyaz suretiyle yapılacak bütün bayındırlık işlerinin idare ve işletme işlemlerinin teftişi, mukavele, harita ve evrak-ı fenniye'nin hazırlanmasıyla sorumluydu. Nafia müdürü aynı zamanda Nafia Meclisi'nin de üyesi idi.<sup>509</sup>

Hangi işlere öncelik verileceği, ne kadar masraf gerektirdiği hususunu nezarete bildirmek idarenin görevleri arasındaydı. İnşaat işleri için imtiyaz talebinde bulunanlar nezarete başvurduğunda istekleri incelemek, kendisine danışılan konularda rapor hazırlamak, devlet ya da şirketlere ait nafia işletmelerinin hâsılat ve tarifelerini tetkik ettirmek, nafia müesseseleri ile ilgili istatistikleri hazırlamak idarenin görevleri arasında sayılırdı.<sup>510</sup>

**Tablo 32: 1911-1912 Yılında Nafia İdaresi'nde Çalışan Memurlar<sup>511</sup>**

Frankya Efendi	Müdür
Lambiridis Efendi	Müdür Muavini
Refik Bey	Mühendis
Feyzi Bey	Mühendis
Reşit Bey	Mümeyyiz
Fahri Bey	Mümeyyiz
Haydar Bey	Kâtip
Arif Bey	Kâtip
Fuad Bey	Kâtip
Tevfik Bey	Kâtip
Faik Bey	Kâtip
Cemil Bey	Kâtip
Subhi Bey	Kâtip
Mümtaz Bey	Kâtip
Mazhar Bey	Kâğıthane Menbaları Mukayyidi

Nezaretin 1914 yılındaki teşkilatında idarenin adı, Umur-ı Nafia Müdüriyet-i Umumîsi olarak değiştirilmiş, Heyet-i Tahririye, Heyet-i Fenniye, Heyet-i Hesabiye ve Heyet-i Teftişîye olmak üzere dört birime ayrılmıştır.

<sup>509</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA T 3128/11, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; *Düstür*, 2. Tertip, C.VI, s. 1342-1350.

<sup>510</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914.

<sup>511</sup> BOA T 449/16, tarihsiz.

### 2.3.4. Mekteb-i Hendese-i Mülkiye

Ordunun teknik eleman ihtiyacının karşılanması için III. Mustafa (ö. 1774) zamanında açılmış olan Mühendishane-i Hümayûn, III. Selim zamanında Mühendishane-i Sultani (Daha sonra Mühendishane-i Bahr-i Hümayûn ve Mühendishane-i Berrî-i Hümayûn isimlerini almıştır. Bu okullardan mezun olan öğrenciler aynı zamanda kamu kuruluşlarının teknik eleman ihtiyacını da karşılamıştır.<sup>512</sup> Zamanla devletin teknik personel ihtiyacının artmasıyla bu okullar talebi yeterince karşılayamaz duruma gelmişlerdir. Meclis-i Meabir'in 1861 yılında hazırlanmış olduğu Yol Nizamnamesi'nde köprü ve kaldırım fenlerini öğretmek üzere bir mektep teşkili gerektiğinden bahsedilirken<sup>513</sup>, Nafia Nazırı Edhem Paşa'nın 6 Nisan 1865 tarihinde Sadarete gönderdiği yazıda Osmanlı Devleti'nde birçok yolun yapımına başlanıldığından, bu yolların fenne uygun olarak inşa edilebilmesi için mühendislere ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Mühendis Mektebinin açılması için bir komisyon oluşturulmuş, komisyon tarafından hazırlanan layiha Meclis-i Meabir'e sunulmuştur.<sup>514</sup> 31 Aralık 1866 tarihinde Mekteb-i Hendese-i Mülkiye adında ilk sivil uzmanlık okulu açılmasına dair irade çıkmıştır. Oluşturulan komisyon da okulun açılması için 156.000 kuruş gibi cüzi bir masraf gerektiğini belirtmiştir. Okulda çalışacak hocalar da Nafia Nezareti tarafından seçilecekti.<sup>515</sup>

İlk sivil mühendislik mektebi için öğretmenler tayin edilmiş, Maliye Hazinesi içerisinde Şehzade Camii bitişiğinde bir yer tahsis edilmiş, buranın tamiri için 7.998 kuruş harcanmıştır.<sup>516</sup> Hesap, cebir ve mühendislik öğretmenliğine Umum İdadi hocalarından Binbaşı Ahmed Efendi, kozmografya ve makine öğretmenliğine Bahriye miralaylarından Said Bey, hikmet-i tabiiyye (fizik), kimya ve maden öğretmenliğine Topçu Mektebi Binbaşlarından Madenci Ahmed Efendi, hendese-i resmîye, manzara ve gölgeler, fen mimarı ve inşaat öğretmenliğine Topçu Mektebi Kaymakamlarından

<sup>512</sup> Mühendishane-i Berrî-i Hümayun'un kuruluşu için ayrıca bkz. Necdet Hayta, Uğur Ünal, "Mühendishâne-i Berrî-i Hümayûn'un Kuruluşu ve İlk Yılları (1795-1807)", *60. Yılında İlim ve Fikir Adamı Pfof. Dr. Kâzım Yaşar Koprıman'a Armağan*, (Yay. Haz. E. Semih Yalçın), Ankara 2003, s. 388-395; M. Emin Yolalıcı, "XIX. Yüzyıl ve Sonrası Osmanlı Devleti'nde Eğitim ve Öğretim Kurumları", *Osmanlı*, (C. V., Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 283.

<sup>513</sup> BOA İ MMS 24/1021, 7 Cemaziyelevvel 1278/10 Kasım 1861/10 Kasım 1861 (Memalik-i Mahruse Yollarının Tanzimi Hakkında Nizamname Layihası (15. Madde).

<sup>514</sup> BOA MVL 871/16, 10 Zilkade 1281/6 Nisan 1865; Komisyonun hazırlanmış olduğu rapor için bkz. BOA ŞD 2391/18, 11 Şevval 1281/9 Mart 1865.

<sup>515</sup> BOA İ MMS 33/1364, 24 Şaban 1283/1 Mart 1867; BOA BEO AYN d. Nr. 995, s. 70.

<sup>516</sup> BOA İ MVL 573/25732, 15 Muharrem 1284; BOA BEO A MKT MHM 382/99, 22 Muharrem 1284/6 Mayıs 1867; BOA MVL 881/49, 25 Rebiülahir 1284/26 Ağustos 1867; BOA MVL 881/77, 24 Cemaziyelevvel 1284/23 Eylül 1867.

Nuri Bey, ilm-i adabiye-i maden ve imal-i maden öğretmenliğine Meclis-i Maden azasından Binbaşı Kadri Bey, ilm-i nebatat ve ormancılık fenni için Marko Efendi, resim öğretmenliğine Topçu Mektebi ressamlarından Mustafa Efendi, Fransızca öğretmenliğine Ticaret Mahkemesi Meclis Mütercimi Stefan Efendi atanmıştır.<sup>517</sup> Bu okula alınacak öğrencilerin kayıt işlemlerinin Derviş Paşa'nın gözetiminde yapılması kararlaştırılmıştır.<sup>518</sup>

Bu okulun açılıp açılmadığı konusunda çeşitli kaynaklarda farklı bilgiler olsa da<sup>519</sup> 1870 Nafia Nezareti Nizamnamesi'nde Nafia Nezareti'ne bağlı olarak nezaretin ihtiyaç duyduğu teknik personelin yetiştirilmesi amacıyla bir Hendese-i Mülkiye Mektebi'nin kurulması kararlaştırılmıştır. Mühendislerin tahsillerine katkı sağlamak amacıyla mektepte bir de kütüphane açılması kararlaştırılmış, tedarik olunacak araç-gereçlerin burada korunacağı ifade olunmuştur. Bu okulun sorumluluğu, öğrencilerin diplomalarının verilmesi görevlerinin de Nafia Nazırı'na ait olacağı beyan edilmiştir. Nizamnamede öngörüldüğü şekilde daha önce açılan bu Mülkiye Mühendis Mektebi ilk başlarda Maarif Nezareti'ne bağlı olarak kurulmuştur. Buraya kabul edilen öğrenciler idadi düzeyinde eğitim alanlar arasından seçilmişlerdir. Nafia Nezareti'nin yer sıkıntısı nedeniyle de yirmi kadar öğrencisinin Darülfünun'da bir yere yerleştirilmesi uygun görülmüştür. Maarif Nezareti'ne bağlı olan bu geçici mühendislik mektebinde istenilen düzeyde öğrenci yetiştirilemeyeceği anlaşılmış, Nafia Nezareti'nin bulunduğu yerde ayrı bir derslik inşa edilmiş ve okul 1871 yılı başında Nafia Nezareti'ne bağlanmıştır. Okula 700 kuruş maaşla bir hendese hocası tayin olunmuş, 500 kuruş da çeşitli masraflar için ayrılmıştır.<sup>520</sup> Meclis-i Nafia'da yapılan görüşmede mektebin iki yıllık masrafının 300.000 kuruş olacağı tahmin edilmiştir. Bu masrafın da çeşitli kitap, keşif dersleri için gerekli araç-gereçler gibi gider kalemleri belirlenmiştir.<sup>521</sup>

Aynı zamanda Mekteb-i Fünun-ı Harbiye'de mülkiye mühendisliği için bir sınıf açılarak buraya fen dersleri için hocalar tayin olunmuş, 22 Ekim 1871 tarihinde iki ayrı okulda öğrenci yetiştirilmesine gerek olmadığı kanaatine varılmıştır. Böylece

<sup>517</sup> BOA İ MMS 33/1364, 24 Şaban 1283/1 Mart 1867.

<sup>518</sup> BOA BEO AYN d. Nr. 955, s. 42.

<sup>519</sup> Bazı kaynaklarda okulun ilk kuruluş tarihi 1884 yılı verilmiştir. Ancak belgeler incelendiğinde 1866 yılında okulun açıldığı anlaşılmaktadır. Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *Yüksek Mühendis Okulu: Yüksek Mühendis ve Yüksek Mimar Yetiştiren Müesseselerin Tarihi*, İstanbul 1958, s. 131.

<sup>520</sup> BOA T 703/70, 29 Zilhicce 1287/22 Mart 1871; BOA T 703/65, 30 Zilhicce 1287/23 Mart 1871; BOA ML MSF, Nr. 18303, s. 61.

<sup>521</sup> BOA T 703/69, 3 Zilhicce 1287/24 Şubat 1871.

Harbiye'deki mülkiye mühendisliği sınıfı haliyle bırakılarak Nafia Nezareti bünyesindeki mühendislik okulunun kapatılmasına karar verilmiştir. Mekteb-i Harbiye'de açılmış olan bu sınıfta yetişmiş ne kadar öğrenci var ise bunların Nafia Nezareti'nde istihdam edilmeleri istenmiştir.<sup>522</sup>

Mekteb-i Fünun-ı Harbiye'de açılan tek bir sınıfta ihtiyacı karşılayacak sayıda ve nitelikte mühendis yetiştirilemediğinden 26 Şubat 1873 tarihinde karayolu ve demiryollarının inşasında çalıştırılacak olan mühendislerin eğitimi için bir Hendese-i Mülkiye Mektebi açılması kararlaştırılmış, buradan yetişenlerin tamamının Nafia Nezareti'ne istihdamı uygun bulunmuştur. Bu mektebin açılması için gerekli masrafları, alınacak öğrencilerin haiz olacakları şartları ve sayılarını belirleyecek bir komisyon kurulmuştur.<sup>523</sup> Komisyon Nafia Nazırı Edhem Paşa, Maarif Müsteşarı Salih Paşa, Nafia Meclisi azası Mösyö Riter, Mekteb-i Sultanî müdürü ve dönemin Şura-yı Devlet Başkan yardımcısından oluşmaktaydı. Bu komisyon çalışmalarını 18 Nisan 1874 tarihinde tamamlamıştır.<sup>524</sup> Okulun, Galatasaray Sultanîsi'nde faaliyete geçen Darulfünun-ı Sultanisi'nde açılmasına karar verilmiştir. Buraya on iki ile on beş arasında öğrenci alınacak, sınavlar Nafia Nezareti tarafından gönderilecek mühendisler tarafından yapılacaktır. Üç aylık dönemler halinde Nafia Nezareti tarafından gönderilecek müfettişler okulu teftiş edeceklerdi.<sup>525</sup> Böylece dört yıllık Turuk ve Meabir Mektebi ile iki yıllık Kondüktör Mektebi açılmıştır. Turuk ve Meabir Mektebi'nde dört yıllık eğimden sonra yetişecek olan mühendisler Nafia Nezareti'nde çalıştırılacaklardı. Bu okul 1881 yılında kapatılmıştır.<sup>526</sup>

Galatasaray Sultanîsi'ne giden öğrencilerin daha çok gayr-i müslimlerden oluştuğunu gözlemleyen devlet adamları tamamen Türklerin yetişeceği bir mühendis mektebinin açılmasını gerekli görürler. Nafia Nezareti'nde ve vilayetlerde çalışan mühendisler çoğunlukla yabancılardan oluşuyordu. Avrupa'dan getirilen

---

<sup>522</sup>BOA ML MSF, Nr. 18303, s. 61.

<sup>523</sup>BOA T 703/80, 28 Rebiülahir 1288/17 Temmuz 1871; BOA BEO A MKT MHM 448/53, 28 Zilhicce 1289/26 Şubat 1873.

<sup>524</sup> BOA MF MKT 16/30, 5 Zilikade 1290/25 Aralık 1873 ve BOA İ DH 682/47568, 1 Rebiülevvel 1291/18 Nisan 1874.

<sup>525</sup> BOA İ DH 682/47568, 01 Rebiülevvel 1291/18 Nisan 1874; BOA T 3131/12.

<sup>526</sup> Osman Nuri Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi*, C. 1-2, İstanbul 1977, s. 700, İsa Halis, *Tanzimat Dönemi Eğitim Sistemi ve Yeniden Yapılanma Çabaları*, Konya 2005, s. 81-82.

mühendislerin bir kısmı ise Türkçe bilmedikleri için uyum sağlayamamış, bir kısmı da işinde tecrübeli olmadığından istenilen verim alınamamıştır.<sup>527</sup>

Bu olumsuzluklar üzerine yeniden bir mühendislik mektebinin açılması çalışmalarına başlanmıştır. Yeni açılacak olan okula gayr-i müslimlerin girmesinin engellenmesi için Mühendishane-i Berrî-i Hümayûn'a bağlı olarak açılması kararlaştırılmıştır. Tophane-i Âmire Müşirriyeti tarafından 19 madde olarak hazırlanan nizamname 18 Ocak 1884 tarihinde Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nde yapılan görüşmeler neticesinde kabul edilmiş ve 19 Haziran 1884 tarihinde de yayımlanmıştır.<sup>528</sup> Bu nizamname ile okula alınacak öğrencilerin nitelikleri, kabul şartları, alacakları dersler, sınavları, görev alacakları yerler gibi hususları belirlenmiştir.<sup>529</sup> 2 Eylül 1884 tarihinde açılmasına yönelik iradesi çıkan<sup>530</sup> okulun 9 Kasım 1884 tarihinde resmen açılışı yapılmıştır.<sup>531</sup> Bu okul için Halıcıoğlu'ndaki mühendishanenin arka tarafında ayrı bir bina inşa edilmiştir.<sup>532</sup>

Bu okul dört yıl eğitim verecek, 100 öğrenci kapasiteli ve yatılı olacaktı. Okula kabul edilecek öğrenciler 18 yaşından küçük, 25 yaşından büyük olmayacaktı. Mekteb-i Mülkiye, Mekteb-i Sultanî ve Darüşşafaka'dan mezun olanlar herhangi bir sınava tabi tutulmadan; askerî ve sivil rüşdiyelerden ve eğitim düzeyleri bu okullara denk öğretim kurumlarından mezun olanlar ise yapılacak sınav ile alınacaklardı.<sup>533</sup>

Her yıl sonunda yapılacak sınav neticesinde bu öğrenciler bir üst sınıfa geçebileceklerdi. Ayrıca öğrenciler sene sonu sınavları haricinde her 3 ayda bir sınava tabi tutulacaklardı. Sene sonu sınavı ile mezuniyet sınavına Tophane-i Amire Müşirriyeti ile Nafia Nezareti'nden görevlendirilen mümeyyizler de katılacaklardı. Öğrencilerin yiyecek ve giyecek masrafları devlet tarafından karşılandığı gibi kendilerine belirli bir maaş da bağlanmıştır. Birinci sınıf öğrencileri 30, ikinci sınıf öğrencileri 63,5, üçüncü sınıf öğrencileri 80 ve dördüncü sınıf öğrencileri 208 kuruş

<sup>527</sup> Örneğin 1885 yılında Fransa'dan bir su mühendisi getirilmesi için birtakım çalışmalar yapılmıştır. Bu mühendise ödenecek maaş ise yıllık 30.000 franktı. BOA ŞD 500/16, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885.

<sup>528</sup> *Düstûr*, I. Tertip, Zeyl, C. IV, İstanbul 1300, s. 134.

<sup>529</sup> Nizamname maddeleri için ayrıca bkz. BOA ŞD 617/19, 24 Rebiülevvel 1301/23 Ocak 1884; BOA İ MMS 78/3418, 25 Şaban 1301/20 Haziran 1884.

<sup>530</sup> BOA İ DH 927/73481, 12 Zilkade 1301/3 Eylül 1884.

<sup>531</sup> Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi*, C. 3-4, s. 1151-1154. Ayrıca bkz. Aydın Talay, *Eserleri ve Hizmetleriyle Sultan II. Abdülhamid*, İstanbul 2007, s. 217-218.

<sup>532</sup> Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *age*, s. 134.

<sup>533</sup> BOA ŞD 617/19, 24 Rebiülevvel 1301/23 Ocak 1884; BOA İ MMS 78/3418, 25 Şaban 1301/20 Haziran 1884.

maaş alacaklardı. Herhangi bir sebeple eğitimini tamamlamadan okuldan ayrılan öğrenciler kendileri için yapılan masrafları geri ödemek zorunda idiler. Eğitimini tamamlayarak mezun olmaya hak kazanan öğrenciler için bir sınav kurulu oluşturulacak ve bu kurulun hazırladığı mazbata ile Mühendishane-i Berrî-i Hümayûn Nezareti tarafından verilen taksir gereğince Tophane-i Amire ve Nafia Nezareti'nden onaylanan diplomalar verilecekti. Mezun öğrenciler rütbe-i salise (üçüncü rütbe) ile başlangıçta üçüncü sınıf mühendislikte Nafia Nezareti'nde görev alacaklardı. Atandıklarından iki yıl sonra işlerinde ehliyetli olanlar sırasıyla önce ikinci sınıf, sonra birinci sınıf, başmühendislik, demiryolları, turuk ve meabir, vilayet nafia müdürlükleri ile komiserliklere terfi edebileceklerdi.<sup>534</sup>

Mekteb-i Hendese-i Mülkiye, 1888 yılında ilk mezunlarını vermiştir. Buradan mezun olan on üç kişiden ikisi hariç hepsi nizamnamede belirtildiği gibi rütbe-i salise ile Nafia Nezareti'nde çeşitli mühendisliklere yerleştirilmiştir. İki kişi ise öğretmenlik yapmak üzere okulda kalmıştır.<sup>535</sup> Mühendisliğe atananlar Mehmet Emin,<sup>536</sup> Zühdü, Fevzi, Şerafeddin, Mehmet İrfan, Hasan Şefik, Osman, Abdullah, Şevket, Mehmet Ali, Mehmet Tevfik ve Bedri Efendiler adında kimselerdi.<sup>537</sup> Bu ilk mezunların çoğunluğu İstanbullu olmalarına rağmen daha sonraki mezunların Köstendil, Trabzon, Edirne, Selanik, Yanya ve Niş gibi memleketin çeşitli yerlerinden olduğu göze çarpmaktadır.<sup>538</sup>

Okuldan mezun olanlar devlet memuru olmak üzere yetiştirildiklerinden Nafia Nezareti'ne götürülerek, nazırın huzurunda çekilen kuralar neticesinde boş olan kadrolara yerleştirilmişlerdir. İlk mezunlardan Şerafeddin Bey Nafia Nezareti Heyet-i Fenniyesi'nde, İrfan Efendi ile Hasan Efendi ise demiryolu komiser muavinliğinde görev almışlardır. Kalanlar da vilayetlerdeki çeşitli başmühendisliklere atanmışlardır.<sup>539</sup> 1891-1892 yılında mezun olan on dört kişiden okul birincisi olan Cemaleddin Efendi'nin, okulda öğretmen olarak kalmasına karar verilmiş, diğer on üç kişi istihdam edilmek üzere Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir. Dört kişi

<sup>534</sup> BOA ŞD 617/19, 24 Rebiülevvel 1301/23 Ocak 1884; BOA İ MMS 78/3418, 25 Şaban 1301/20 Haziran 1884.

<sup>535</sup> Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi*, C. 3-4, s. 1156.

<sup>536</sup> Mehmed Emin okulu birinci olarak bitirmiştir. Bkz. Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *age*, s. 153.

<sup>537</sup> BOA İ DH 1089/85394, 2 Zilkade 1305/11 Temmuz 1888. Bunlardan Fevzi Efendi İzmir'de, Osman Efendi Selanik'te ve Abdullah Efendi Ankara'da demiryolları komiserliklerine atanmışlardır. Bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 1, 1 Muharrem 1309/7 Ağustos 1891, s. 16.

<sup>538</sup> BAO İ DH 11273/100113, 25 Şevval 1309/23 Mayıs 1892.

<sup>539</sup> *1309 Devlet Salnamesi*, s. 360-363; Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *age*, s. 154.

demiryollarında, beş kişi Şehremaneti'nde çalıştırılmak üzere mühendisliğe, kalanlar ise çeşitli vilayetlerdeki başmühendisliklere veya muavinliklere gönderilmişlerdir.<sup>540</sup>

Okulun kısa bir süre sonra beş yıla çıkarılan eğitim süresi, ilk mezunlarını verdikten sonra yedi yıla, öğrenci sayısı da 105'e çıkarılmıştır. Ayrıca 4-5-6 ve 7. sınıflarda yapılan sınavlar neticesinde iki defa başarısız olan öğrencilerin kondüktörlük diploması ile mezun olmalarına karar verilmiştir. Okulda 1-3. sınıf öğrencilerine 30, 4. sınıf öğrencilerine 45, 5 ve 6. sınıf öğrencilerine 60, 7. sınıf öğrencilerine ise 80 kuruş maaş verilmiştir.<sup>541</sup>

Nafia Nezareti'nde çalışan mühendislerin çoğu yabancı, bir kısmı da Ermeni idi. Heyet-i Fenniye'nin müdürü Mösyö Galan Fransız, istasyon başmühendisleri Belçikalı, Heyet-i Fenniye başmühendisi Serviçin, mühendis Çerkesyan, baş ressam Kirkor, ikinci Ressam Dacad(?), Demiryollar İdaresi müdür muavini Aram Margosyan, Turuk ve Meabir müdür muavini Kigork Arslanyan Ermeni olup, bu Ermenilerden sadece Arslanyan ve Serviçin Efendiler bir dereceye kadar tahsil görmüş, diğerleri Nafia dairesinde çalışarak bu işi öğrenmiş kimselerdir. Nafia Nezareti'nde 4.000-5.000 kuruş civarında maaş aldıkları gibi İstanbul rıhtımları komiserliği, Rumeli demiryolları merkez komiserliği, su, gaz ve tünel şirketlerinin layiha ve teklifnamelerini, hükümet ile akd edilen mukavelenamelerin işleyişini kontrol etmek gibi işler yine bu kişilere ait olduğundan, bunlar hem nezaretten hem de şirketlerden maaş alırlardı. 4 Mart 1892 tarihinde Erkan-ı Harb Feriki Mehmed Şakir tarafından Sadarete gönderilen tezkirede bu hususlara dikkat çekilmiştir. Bu kişilerin gayrimeşru surette kendi menfaatleri için herhangi bir şirket ile Osmanlı Devleti arasında meydana gelen davada hem davacı hem hâkim makamında bulduklarından genellikle Osmanlı Devleti menfaatine çalışmadıkları ifade olunmuştur.

Mehmet Şakir Paşa, Mülkiye Mühendis Mektebi'nden mezun olan birkaç öğrencinin Nafia Nezareti'nde görevlendirilmiş olsalar dahi bunların sadece başlangıç olarak Heyet-i Fenniye'ye girdiklerini, kendilerine iş olarak resimhanede kopyacılık verildiğini, bilgilerini arttırmalarına imkân verilmediğini iddia etmiştir. Bu okulun tesisinden asıl maksat mühendis yetiştirmektir. Sadakatleri şüpheli olan ve işlerinde ehliyetli olmayan kişilere olan ihtiyaçtan kurtulmaktır. Paşa, yapılan muamelelerde

<sup>540</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 1, 1 Muharrem 1309/7 Ağustos 1891, s. 16.

<sup>541</sup> BOA DH SAİD d. Nr. 183, s. 112.



feda edilen devlet menfaatlerinin önüne geçilmesi için Mühendislik Mektebi'nden çıkanların bazı mühendislik muavinliklerine getirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Mezun olan mühendislerin bilgilerinin yetersiz olduğu düşünülüyorsa Müslüman olanlardan bazılarının seçilerek her sene Avrupa'ya gönderilmesini, tahsilini tamamlayanların öncelikle muavinliklere ve sadakat ile hizmet edenlerin de müdürlük gibi görevlerin yanında Mühendis Mektebi'nde öğretmenliğe tayinlerini önermiştir. Bu tezkire gereği yapılmak üzere Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir.<sup>542</sup>

Mühendis Mektebi'nde yetişen öğrencilere teorik derslerin yanında uygulamalı dersler de verilmiştir. 1890 yılında köprü dersinde öğrenciler, Bilecik'te bulunan Bilecik istasyonu, Küplü adlı yerde inşa olunmakta olan tünel ve taş ve demirden ayaklar üzerine kurulan köprülerin, aynı zamanda Bilecik'ten Lefke'ye kadar inşa olunan demiryolunun geçtiği yerlerde bulunan köprüleri incelemek üzere inşaat mahallerine götürülmüşlerdir.<sup>543</sup>

Hendese-i Mülkiye Mektebi'nin Tophane-i Âmire Müşiriyeti'ne bağlı olarak idaresi 2 Aralık 1908 tarihine kadar sürmüştür. Bundan sonra Nafia Nezareti'ne bağlanacak olan okuldan, ilk kuruluşundan 1909 yılına kadar, 239 öğrenci mezun olmuştur. Hendese-i Mülkiye Mektebi'nin askeri teşkilata bağlanması hem burada çalışan elemanlar hem de öğrenciler için çeşitli sıkıntılar yaratıyordu. Askerî disiplin neticesinde buradaki bazı öğretim elemanları en ufak bir hatadan hapis cezası alabiliyordu. Bu konuda da Nafia Nezareti'ne öğrenciler tarafından sık sık şikayet geliyordu.<sup>544</sup>

9 Kasım 1908 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Sadarete gönderilen yazıda, Nafia Nezareti'nin dâhili nizamnamesinde belirtildiğinden Hendese-i Mülkiye Mektebi'nin Mühendis Mekteb-i Âlisi adıyla nezarete bağlanması gerektiği ifade edilmiştir. Böylece Nafia Nezareti'nin ihtiyaçlarına göre Mühendis Mektebi eğitim programının yenilenmesi gerekmiştir. Yeni düzenlenecek olan programda ders sayısı artmış olacağından yeni öğretmene ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Mühendis Mektebi'ne bir ders nazırı, 7 öğretmen ve 4 gözetmen atanmasını ve bazı öğretmenlerin maaşlarının da artırılması talep edilmiştir. Nezaretin bu tezkiresi Meclis-i Mahsus'un 29 Kasım 1908 tarihli oturumunda görüşülmüş ve 2 Aralık 1908

<sup>542</sup> BOA Y PRK MYD 11/30, 4 Şaban 1309/4 Mart 1892.

<sup>543</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 2, 15 Muharrem 1309/21 Ağustos 1891, s. 35.

<sup>544</sup> Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *age*, s. 155-160.

tarihli irade ile Hendese-i Mülkiye Mektebi'nin adı Batıda olduğu gibi Mühendis Mektebi yapılarak Tophane-i Âmire Müşirriyeti'nden alınmış ve Nafia Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>545</sup> Okulun teşkilat yapısı, burada çalışacak görevlilerin vazifeleri, öğrencilerde aranılacak nitelikler için hayli geniş bir nizamname hazırlanmıştır. Okul ilk kurulduğunda turuk ve meabir ve mimarî olmak üzere iki kısma ayrılmıştır. Yol, köprü, demiryolu inşası, arazinin sulanması, bataklıkların kurutulması, nehirlerin temizlenmesi, kanalların açılması işlerinde turuk ve meabir mühendisleri, şehirlerin güzelleştirilmesi ve her türlü binanın inşası için mimarî bölümünden mezun öğrenciler istihdam edilecektir. Okulun mevcudu 250 olarak belirlenmiştir. Okuldan mezun olacak öğrenciler Nafia Nezareti'nin belirleyeceği yerlerde çalışacaklardır. Bu okulda bir müdür, bir ders nazırının (gözlemci) sorumluluğunda müdür muavini, dâhiliye müdürü, ders nezareti muavin veya mütercimi, muhasebe müdürü, tabib, tahrirat kâtibi, muhasebe kâtibi, ambar ve depo memuru, mübayaa memuru, âlet muhafızı, kitap muhafızı, eczacı, imam, serhademe ile yeterli miktarda müstahdem istihdam edilecektir. Nafia Nazırı tarafından seçilen okul müdürünün ataması Padişah tarafından yapılacaktır. Okulun öğretmen ve memurları Nafia Nezareti tarafından belirlenecektir. Ders nazırı eğitime dair işlerden sorumlu olacaktır.<sup>546</sup> Mühendis Mektebi'nin Fen Müşavirliği'nce denetlenmesi gerektiğinden bu idareye bağlı olarak eğitim faaliyetlerini yürütmesi uygun bulunmuştur.<sup>547</sup>

Mühendis Mektebi, Nafia Nezareti'nin büyük sıkıntı çektiği mühendis ihtiyacını gidermekte yeterli olamamıştır. Buradan mezun olan mühendisler daha yüksek maaş veren başka yerlerde çalışıyorlardı. Bunun engellenmesi için Nafia Nezareti'nden Meclis-i Valâ'ya sunulan yazıda Mühendis Mektebi'nden mezun olanların çoğunlukla başka yerleri tercih ettikleri, nezaret tarafından Avrupa'ya gönderilen ve eğitimlerini tamamlayarak dönenlerin dahi, daha fazla maaş teklif olunan memuriyetleri kabul ettiği beyan olunmuştur. Bu durum bayındırlık işlerinin yabancı devletlerden getirtilen mühendislerce yapılmasına neden olmuştur. Özel şirketlerde çalışan mühendisler bir hayli yüksek maaş ödeniyordu. Nafia Nezareti bütün şubelerindeki memur ihtiyacının karşılanması için Mühendis Mektebi mezunlarının Nafia Nezareti'nin izni olmadan

<sup>545</sup> BOA İ TNF 19/1326Za-01, 7 Zilkade 1326/1 Aralık 1908; *Düstûr*, 2. Tertip, C. I, s. 104-105. Harbiye Nezareti'ne bağlı iken Taksim Kışlası'nda eğitim veren okulun Nafia Nezareti'ne geçmesinden sonra nerede eğitim vereceği ve gece mi yoksa gündüz mü olacağı sorun olmuştur. Bu konu için bkz. *Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası*, Nr. 6, Mart 1326/1910, s. 167.

<sup>546</sup> BOA T 3131/10, tarihsiz.

<sup>547</sup> BOA T NFM 726/36, 25 Safer 1330/14 Şubat 1892.

başka yerlere tayin edilmemesi, mezun olduktan sonra belirli bir müddet Nafia Nezareti'nde çalışması, başka yerlerde çalışmayı tercih edenlerin eğitimlerinin karşılığı olarak tazminat ödemesi hakkında bir kanun maddesi hazırlanmasını ve Meclis-i Umumî'nin açılışında görüşülmesini istemiştir.<sup>548</sup> 26 Nisan 1913'te çıkarılan geçici kanun ile Mühendis Mektebi'ni bitirenlerin Nafia Nezareti'nde mecburî hizmete tabi tutulmaları yasalaşmıştır.<sup>549</sup>

Bu yasaya göre Mühendis Mektebi'nden mezun olan mühendislerin beş yıl süren eğitim sürelerinin her yılı için ikişer sene, bu okuldan seçilerek veya dışarıdan sınava girmek suretiyle kazananlardan yurtdışına gönderilenlerin her yıl için ikişer sene Nafia Nezareti'nin uygun göreceği yerlerde hizmet etmeleri mecburi tutulmuştur. Bu yükümlülüğü yerine getirmek istemeyenler her öğrenim yılı için 4.000 kuruş, yurt dışında eğitim görenler ise o yerlerde sarfedilen miktarı Maliye Hazinesi'ne ödemekle yükümlüdürler. Bu geçici kanun maddesi Âyân ve Mebusan Meclisleri tarafından onaylanarak 25 Haziran 1914'te yürürlüğe girmiştir.<sup>550</sup> 11 Kasım 1915 tarihinde alınan karar gereğince Mühendis Mektebi'nde gece öğretimi açılması yönünde çalışmalar başlatılmıştır. Bunun için aranılacak şartlar Nafia Meclisi'nde görüşülmüştür.<sup>551</sup>

10 Haziran 1915 tarihinde Mühendis Mektebi Teşkilat Kanunu yayınlanmıştır. Bu kanunda Mühendis Mektebi'nin Nafia Nezareti'ne bağlı bir yüksek okul olduğu ve nezaretçe belirlenecek bir müdürün idaresinde, muhasebe, tedrisat ve sıhhiye şubelerinden oluştuğu belirtilmiştir. Müdür, mühendis diplomasını almış olan öğretmen, müfettiş, sermühendis ve serkomiserler arasından seçilecektir. İdare şubesi, müdüre yardım etmekle mükellef ve müdüre karşı sorumlu müdür muavini, yazı işlerine bakmak üzere başkâtip, kâtip, mukayyid, öğrencilerin düzen ve hareketlerinden, okulun temizliğinden sorumlu dâhiliye sermemuru ile gereği kadar dâhiliye memurlarından, levazım ve mübayaa memurları, imam, serhademe, kapıcı ve yeteri kadar hademedden oluşacaktır. Muhasebe şubesi biri nakdiyat diğeri ayniyat işleri ile uğraşmak üzere muhasebe memurlarıyla ikişer kâtip, sandık emini ve ambar memurundan oluşacaktır. Tedrisat şubesi ders nazırının idaresi altında kâtip, âlât-ı hendese muhafızı ve kütüphane memurundan oluşmaktadır. Sıhhiye şubesi bir tabip,

<sup>548</sup> BOA MV 231/84, 16 Cemaziyeşevvel 1331/23 Nisan 1913.

<sup>549</sup> *Düstûr*, 2. Tertip, C. V, İstanbul 1332/1914, s. 350.

<sup>550</sup> *Düstûr*, 2 Tertip, C. VI, s. 852.

<sup>551</sup> BOA T NFM 726/49, 10 Rebiülevvel 1334/16 Ocak 1916.

bir eczacı ve yeteri kadar hasta bakıcı ile müstahdemlerden ibarettir. Bu nizamname ile 19 Haziran 1884 tarihli Hendesehane-i Mülkiye Nizamnamesi yürürlükten kalkmıştır.<sup>552</sup>

Mühendislik Mektebi'nden mezun olanların çoğu Osmanlı Devleti'nin çeşitli yerlerinde hizmet vermişler, demiryolu ve karayolu yapımında önemli görevler almışlardır. Örneğin Hicaz Demiryolu, Hendese-i Mülkiye Mektebi'nden mezun mühendislerin bir eseridir.<sup>553</sup>

### 2.3.5. Sanayi Mektebi

Mithat Paşa'nın Tuna vilayeti valiliği sırasında burada açmış olduğu okullar büyük başarı elde etmiştir. Bu başarının ardından İstanbul'da da ticaret ve sanayinin gelişeceği düşüncesi ile sanayi mektebi açılması fikri gelişmiştir. Bu yönde ilk ciddi adımlar 1861 yılında atılmış ve çalışmalar başlatılmıştır.<sup>554</sup> 1862 yılında Osmanlı Devleti'nde gelişmenin öncelikle zanaat ve ticaretin gelişmesi ile olabileceği ifade olunarak İstanbul'da bir hırf ve sanayi okulunun yıllık 2.000 kuruş masraf öngörülerek açılması için bir irade çıkarılmıştır.<sup>555</sup> Ancak bu okulun açılıp açılmadığı konusunda kaynaklarda kesin bir bilgi yoktur. Bundan sonra da devlet zaman zaman sanayi mektebi açmak girişiminde bulunmuşsa da çoğu zaman tahsisat yetersizliğinden bu girişimler başarısızlık ile sonuçlanmıştır. 23 Mayıs 1867 tarihinde bir Islah-ı Sanayi Okulu açılması kararlaştırılmış, bu girişimin de neticesiz kalmaması için masraflara karşılık olarak Unkapanı Köprüsü'nden elde edilecek gelir gösterilmiştir.<sup>556</sup> Sanayi Okulunun açılış nedeni, demircilik, dövmecilik, makinacılık, mimarlık, marangozluk, terzilik ve kunduracılık zanaatlarına dair fen ilimlerini tedarik etmek olarak gösterilmiştir.<sup>557</sup> İlk önce Şura-yı Devlet'e bağlı olarak kurulan okul, daha sonra Maarif, ardından Orman-Maden ve Ziraat Nezareti ile Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>558</sup> Bunun yanı sıra İstanbul Sanayi Mektebi gibi diğer vilayet ve sancaklarda bulunan sanayi mekteplerinin de gelirleri az olması sebebiyle

<sup>552</sup> *Düstûr*, 2 Tertip, C. VI, s. 624.

<sup>553</sup> Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *age*, s. 155-156.

<sup>554</sup> BOA BEO A AMD 93/88, 24 Şaban 1277/7 Mart 1861.

<sup>555</sup> BOA İ DH 497/33809, 12 Rebiülahir 1279/7 Ekim 1862.

<sup>556</sup> BOA BEO A MKT MHM 382/80, 19 Muharrem 1284/23 Mayıs 1867; BOA BEO A MKT MHM 391/13, 11 Cemaziyevvel 1284/10 Eylül 1867; Ayrıca Bkz. Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi*, C. 1-2, s. 628-632; Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *age*, s. 114.

<sup>557</sup> *İhsaiyat-ı Maliye*, s. 265.

<sup>558</sup> İstanbul Sanayi Mektebi'nin Orman-Maden ve Ziraat Nezaretinden ayrılarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bağlanması hakkında bkz. BOA İ MMS 137/1329Ra-11, 9 Rebiülevvel 1329; *Düstûr*, 2. Tertip, C. III, İstanbul 1330, s. 199; Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi*, C. 1-2, s. 632.

Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bağlanması Meclis-i Mebusan'da görüşülmüş ve kabul edilmiştir. Böylece İstanbul Sanayi Mektebi gibi diğer sanayi mektepleri de Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>559</sup> Sanayi Mektebi'nin 1887 yılında 300 öğrencisi varken çekilen sıkıntılar nedeniyle öğrenci sayısının 200'e indirilmesi, kalan öğrencilerin Tophane Sanayi Alaylarına katılması kararlaştırılmıştır.<sup>560</sup>

Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bağlı Sanayi Mektebi'ne dair 11 maddelik bir nizamname kaleme alınmış, böylece bu okula kabul edilecek öğrencilerde aranılabilecek şartlar gibi konular açığa kavuşturulmuştur.<sup>561</sup> 25 Kasım 1911 tarihinde Sanayi Mektebi'nin idaresi, Nafia Nezareti'nden ayrılmış, yeni oluşturulan Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne aktarılmıştır.<sup>562</sup>

### 2.3.6. Posta İdaresi

Posta Nezareti, birçok yenileşme hareketinin yaşandığı Tanzimat Döneminde, 23 Ekim 1840 tarihinde kurulmuştur. Ancak bu nezareti Ticaret ya da Nafia gibi diğer nezaretlerle bir tutmamak gerekir. Posta Nezareti, Ticaret Nezareti'nin idaresi altında teşkil olunmuş ve bir müdürlük şeklinde idare edilmiştir. Posta Nezareti, gelir-gider yönüyle Maliye Nezareti'ne, idarî yönüyle de Ticaret Nezareti'ne bağlı bir kurumdur.<sup>563</sup> Bu durum Posta İdaresi'nin 1868'de Nafia Nezareti'ne bağlanmasına kadar devam etmiştir. 17 Ağustos 1868 tarihli iradede Nafia Nezareti'ne bağlı Posta İdaresi'nin, Telgraf İdaresi gibi bir müdürle idare edilmesi hükmü yer almaktadır.<sup>564</sup> Nitekim Nafia Nezareti'nin 1870 tarihli nizamnamesinde de posta ve telgraf işlerinin Nafia Nezareti'ne ait olduğu açıkça görülmektedir. Posta İdaresi'nin 16 Mayıs 1869'da teşkilat layihası hazırlanmış ve burada çalışacak olanların görev ve sorumlulukları düzene kavuşturulmuştur.<sup>565</sup>

Posta İdaresi'nin Nafia Nezareti'ne bağlı olarak idaresi 21 Eylül 1871 tarihine kadar devam etmiştir. Bu tarihte posta ve telgrafla ilgili olarak yeni bir düzenleme

<sup>559</sup> MMZC, C. 6, 30 Nisan 1327, s. 479.

<sup>560</sup> BOA MV 16/77, 12 Cemaziyelevvel 1304/6 Şubat 1887.

<sup>561</sup> BOA T 3130/4, tarihsiz.

<sup>562</sup> BOA İ MMS 137/1329Ra-11, 9 Rebiülevvel 1329/10 Mart 1911; BOA DH MB HPS M 2/85, 3 Zilhicce 1329/25 Kasım 1911; BOA DH HŞ 17/7, 3 Zilhicce 1329/25 Kasım 1911.

<sup>563</sup> Nesimi Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", *150. Yılında Tanzimat*, (Yay. Hakkı Dursun Yıldız), Ankara 1992, s. 142-147; Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", s. 336-344; Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", *Osmanlı*, C. III, Yeni Türkiye Yay. Ankara 1999, s. 626.

<sup>564</sup> BOA T NF MKT 81/48, 23 Safer 1285/15 Haziran 1868; BOA İ DH 579/40349, 26 Rebiülahir 1285/16 Ağustos 1868.

<sup>565</sup> BOA İ ŞD 14/643, 4 Safer 1286/16 Mayıs 1869; BOA ŞD 496/12, 22 Şevval 1287/15 Ocak 1871.

yapılmış ve Posta ve Telgraf Nezareti adıyla Dâhiliye Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>566</sup> İlerleyen zamanlarda Posta Nezareti kurulduğunda tekrar Nafia Nezareti'ne bağlanması ile ilgili düşünceler ortaya atılmışsa da Nafia Nezareti'nin iş yoğunluğundan dolayı bu dönemde kabul görmemiştir.<sup>567</sup>

### 2.3.7. Kondüktör Mektebi

Nafia Nezareti'nde mühendislere yardımcı eleman olmak üzere kondüktör yetiştirmek için bir okulun açılması fikri ilk olarak Nafia Nezareti'nin 1870 nizamnamesinde<sup>568</sup> kayıt altına alınmışsa da söz konusu okul, 1911 yılında kurulabilmiştir. 1910 yılında nezaret bütçesi Meclis-i Mebusan'da görüşülürken yol programlarının uygulanmasında kondüktör bulunmayışı nedeniyle yaşanan sorunlara bazı mebuslar tarafından dikkat çekilmiş ve yabancılardan oluşan dördüncü sınıf kondüktörlere yüksek ücretlerin ödendiğinden bahsedilmiştir. Bunun üzerine Nafia Nezareti tarafından 1911 yılında Fransa'dan örnek alınarak Kondüktör Mektebi açılmıştır.<sup>569</sup> Ardından da Kondüktör Mektebi'ne kabul edilecek öğrencilerde aranacak şartlar, okulda okutulacak dersler, okuldaki görevlilerin vazifelerini içeren "Kondüktör Mektebi Talimatnâmesi" hazırlanmıştır. İlk başta Paris'teki Ecole de Conducteur'dan esinlenen Kondüktör Mektebi'nde zamanla ihtiyaç duyuldukça değişiklikler yapılmıştır. Bu dönemde okula en az 5 senelik idadî mezunları kabul edilmekteydi.<sup>570</sup> Okula kabul edilecek öğrencilerin 18 ile 20 yaşları arasında, iş koşullarına uygun ve sağlıklı kişiler olmaları gerekliydi. Okulda okutulacak dersler birinci sınıfta, levazım-ı inşaiye (inşaat araç-gereçleri), hesap, hendese tatbikatı (teknik uygulamaları), hendese-i tersimiye (teknik resim), mekanik tatbiki ve makineler, resim hattı, kitabet, ikinci sınıfta inşaatın genel kaideleri, turuk-ı adiyeye ve demiryollar, köprücülük ve inşaat-ı miyahiyeye şeklinde idi.<sup>571</sup> Kondüktör Mektebi ilk olarak Divanyolu'ndaki Hıfzısıhha binasında 15 Ağustos 1911'de tesis edilerek 1 Ekim 1911'de eğitime başlamış, ilk mezunlarını da 1913 senesinde vermiştir. Balkan savaşları esnasında bu bina hastane yapıldığından buradan taşınmıştır.<sup>572</sup> Birinci

<sup>566</sup> Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", s. 148; Ayrıca bkz. BOA İ DH 635/44174, 25 Rebiülahir 1288/14 Temmuz 1871.

<sup>567</sup> Bu konu hakkında bkz. Erkan Tural, "Osmanlı Posta Bürokrasisi 1908-1914", *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 28, S. 46, 2009, s. 216.

<sup>568</sup> *Nafia Nezareti'nin Suret-i Teşkil ve Vezaifine Dair Nizamname*, s. 3.

<sup>569</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, "1908 Tarihli "Umur-ı Nafia Programı'nın Anlamı Üzerine", *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul 2004, s. 210.

<sup>570</sup> Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi*, C. 3-4, s. 1516.

<sup>571</sup> *Kondüktör Mektebi Talimatnamesi*, İstanbul 1328, BOA T 3129/28, tarihsiz.

<sup>572</sup> BOA DH SYS 112-15/20-01, 5 Muharrem 1331/15 Aralık 1912.

Dünya Savaşı sonunda tekrar Divanyolu'na taşınan Kondüktör Mektebi, İstanbul'un işgali üzerine yine başka bir yere aktarılmıştır. 1924 yılında Gümüşsuyu'ndaki Kışlaya taşınan Kondüktör Mektebi, 1924 yılında Nafia Fen Mektebi adını almış ve yatılı hale getirilmiştir.<sup>573</sup>

### 2.3.8. Ziraat Bankası

Osmanlı Devleti'nde ziraatin gelişmesi için çiftçiye kredi sağlamak üzere 1867 yılında Menafi Sandıkları kurulmuştur. Menafi Sandıkları'nın ilk örneğini Tuna Valisi Mithat Paşa uygulamış, daha sonra geliştirilerek ülkenin her tarafında bu sandıklardan oluşturulmuştur. Menafi Sandıkları için gerekli olan kaynağın aşar vergisinin bir miktar artırılarak sağlanması düşünülmüştür.<sup>574</sup> Menafi Sandığı'na sağlanan gelirin bir kısmının da memleketin imarında kullanılması kararlaştırılmıştır. Menafi Sandıkları'nın yerine 27 Ağustos 1888 tarihinde Ziraat Bankası kurulmuş, Menafi Sandıklarında toplanan para Ziraat Bankası'na devredilmiştir. Vilayetlerde yapılacak yol masraflarının bir kısmının Ziraat Bankası'ndan ödenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>575</sup> 26 Ağustos 1891 tarihinde yol ve köprü inşasının hızlandırılması için Ziraat Bankası hâsılatından 5.000 liranın, bu mümkün olmazsa Banka gelirinin % 10'unun zaruri masraflara ayrılması uygun bulunmuştur.<sup>576</sup> Böylece bankanın yol vergilerinin toplandığı ve şubelerden bazı ödemelerin yapıldığı bir yer olmanın yanında gelirlerinin bir kısmıyla da yol inşasına katkı sağlanması amaçlanmıştır. Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bağlı olarak idare edilen Banka 1 Şubat 1911 tarihinde buradan alınarak Orman, Maden ve Ziraat Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>577</sup>

### 2.3.9. Terkos Su Şirketi

1874 yılında İstanbul Su Şirketi'ne Terkos Gölü'nden su getirme imtiyazı verilmiş, şirket 10 yıllık bir çalışmanın ardından İstanbul'a ilk suyu getirmiştir. Terkos Su Şirketi ürettiği suları borularla ev ve işyerlerine kadar götürmüş ve pazarlamıştır.<sup>578</sup> Terkos Su Şirketi'nin malî işleri doğrudan şirkete ait iken fennî işleri de Şehremaneti'nce yapılmakta ise de bu şekilde kömür tedariki ve işletme

<sup>573</sup> Çağatay Uluçay, Enver Kartekin, *age*, s. 128-129.

<sup>574</sup> Yusuf Saim Atasagun, *Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası 1888-1939*, İstanbul 1939, s. 2-21.

<sup>575</sup> *İhsaiyat-ı Maliye*, s. 54-55. Ziraat Bankası nizamnamesi için bkz. BOA BEO A d. Nr. 13, s. 47-54.

<sup>576</sup> BOA İ MMS 123/5302, 20 Muharrem 1309/26 Ağustos 1891.

<sup>577</sup> BOA İ MMS 136/1329S-17, 1 Safer 1329/1 Şubat 1911; *Düstûr*, 2. Tertip, C. III, s. 73.

<sup>578</sup> Haydar Kazgan, Sami Önal, *İstanbul'da Suyun Tarihi, İstanbul'un Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri*, İstanbul 1999, s. 92-93; Haydar Kazgan, Sami Önal, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul'un Altyapı ve Su Sorunları", *İslâm Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, C. I, İstanbul 2005, s. 430; Ayrıca bkz. İlhami Yurdakul, *Aziz Şehre Leziz Su (Dersaadet İstanbul Su Şirketi 1873 - 1933)*, İstanbul 2010.

muamelelerinde yetersiz olunması nedeni ile şirketin idarî ve malî işleri 20 Mayıs 1917 tarihinde Nafia Nezareti'ne devredilmiştir.<sup>579</sup>

#### 2.4. NAFİA NEZARETİ'NİN TAŞRA TEŞKİLATI

Nafia Nezareti'nin taşra teşkilatını incelerken buradaki görevlileri idari ve fen memurları olarak ayırmak gerekir. Bu görevlilerin bir kısmı Nafia Nezareti'nden bir kısmı da vilayetlerde valiler, sancaklarda mutasarrıflar tarafından tayin olunurdu. Bu görevlilerin atanmasında liyakat ön planda tutulmaya çalışılmıştır. Yol ve köprü işlerinin ilerlemesi için nafia memurlarının münferit olarak gayretleri yeterli görülmeyerek mutasarrıf ve kaymakamların dahi seçilirken bayındırlık hizmetlerinin göz önünde bulundurulması Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından önerilmiştir. Hatta bunun için tercüme-i hal varakalarına memuriyet hayatları boyunca tarik bedelat-ı nakdiyesinden vuku bulan tahsilât, yapılan inşaatların derecesi ve durumu gibi bilgilerin eklettirilmesi istenmiştir. Konu Memurîn Komisyonuna havale edilmiştir.<sup>580</sup> Nafia Nezareti'nin 1880 tarihli nizamnamesinde vilayet nafia müdürlerinin Bab-ı Âli'den alınan izin doğrultusunda Nafia Nezareti'nce, vilayet mühendisleri ve ikinci mühendisleri doğrudan Nafia Nezareti tarafından, kondüktör, mutemed, işbaşı ve yol bekçilerinin atamalarının ise valiler tarafından yapılacağı beyan olunmuştur.<sup>581</sup> Nezaretin taşra teşkilatında bulunan bu görevliler daha sonra vilayetlerde teşkil olunan tarik ya da Nafia İdarelerinde<sup>582</sup> çalışmaya devam etmişlerdir. Nafia İdareleri'nin yanında 19 Şubat 1890 tarihli irade ile vilayetlerde tarik diğer adıyla nafia komisyonları oluşturulmuştur.<sup>583</sup> Bu komisyonlara valiler başkanlık ediyor, nafia müdürü, nüfus nazırı, ziraat müdürü, Ziraat Bankası şube memuru gibi vilayetin

<sup>579</sup> BOA MV 208/25, 28 Receb 1335/20 Mayıs 1917; BOA DH İ UM EK 67/10, 6 Şaban 1335/28 Mayıs 1917.

<sup>580</sup> BOA BEO 2764/207253, 23 Zilhicce 1323/28 Şubat 1906.

<sup>581</sup> BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880; *Düstür*, I. Tertip, C. IV, s. 684-690.

<sup>582</sup> 1885 yılında Selanik Vilayeti'nde mevcut Tarik İdaresi'nde sermühendis (başmühendis), sermühendis muavini (başmühendis yardımcısı), mühendis, tarik emini (yol emini), merkez kondüktörü, 4 kondüktör, kâtip, işbaşı ve çavuş görev almaktaydı. Bkz. *Selanik Vilayeti Salnamesi*, sene 1303, s. 87; 1890 yılında Manastır Nafia Dairesi'nde sermühendis, 3 mühendis, 3 kondüktör ve 1 kâtip bulunmaktaydı. *Manastır Vilayeti Salnamesi*, sene 1288, s. 13. 1896 yılında Edirne Vilayeti Nafia İdaresi'nde sermühendis, 3 mühendis, bir başmühendis muavini ve 11 kondüktör bulunmaktaydı. *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1314, s. 59.

<sup>583</sup> BOA T 3127/24, 12 Şaban 1329/8 Ağustos 1911. Bu tarihten önce de vilayetlerde umur-ı nafia komisyonu kurulduğunu görüyoruz. Örneğin Kastamonu Vilayeti'nde 1889 yılında çıkan habere göre vilayetın yol ve köprü inşasının hızlandırılabilmesi için bir nafia komisyonu kurulduğunu bildirilmektedir. Bu komisyonda vilayet idare meclisi azası Salim Efendi'nin başkanlığında Orman sermühendisi Aki Efendi, vilayet idare meclisi azasından İzzet Bey, Maden mühendisi Mehmet Ali Bey, mülga Aşar Nezareti başkâtibi Hacı Feyzi Efendi, eşraftan Ömer Bey ve Belediye meclisi azasından Faik Beyler bulunuyordu. Bkz. *Kastamonu Gazetesi*, Nr. 782, 8 Nisan 1889, s. 1.



önde gelenleri ve sermühendis aza olarak katılıyorlardı. Komisyona yazı işleri için bir de kâtip tayin ediliyordu.<sup>584</sup> Bu komisyonlarda vilayetin yapılacak bayındırlık işleri görüşülüyordu. Emaneten veya ihale suretiyle yapılan inşaatların masrafları başmühendis ve nafia müdürlerinin tasdiki, nafia komisyonlarının kararı ve valinin emri ile ödeniyordu. Gelecek yılın bayındırlık projeleri ile ilgili bir sene zarfında yapılacak inşaatın masrafını bildiren cetvel, Nafia Nezareti'ne gönderilmek üzere Nafia Komisyonunda tasdik ettirildikten sonra valiye teslim ediliyordu.<sup>585</sup> 8 Ağustos 1911 tarihinde alınan kararla bütün nafia komisyonları lağv edilmiş, turuk-ı umumîye ve vilayet yolları için yapılacak sarfiyat ve işlemlerin vilayet sermühendis veya kondüktörlerince hazırlanacak cetvellere göre yapılması kararlaştırılmıştır.<sup>586</sup>

27 Mart 1913 tarihinde yapılan yeni bir düzenleme ile vilayetlere atanan bütün turuk ve meabir müfettişleri, muavinleri, vilayet ve liva başmühendisleri, turuk-ı umumîye şube mühendisleri, mühendis muavinleri, kondüktör, kondüktör yardımcıları, turuk-ı umumîye muhasebe ve tahrir memurları, bütün demiryollarındaki nafia memurları, su işleri komiser ve mühendislerinin doğrudan doğruya Nafia Nezareti tarafından atanması kararlaştırılmıştır. Bu memurların terfi işlemleri ile görevden alınmaları yine nezaret tarafından yapılacaktır. Bir vilayete nezaret tarafından seçilen ve gönderilen liva mühendislerinin vilayet mahallinde istihdam olunacakları yerleri vilayetler belirleyeceklerdi. Vilayetlerdeki turuk-ı hususiyede (vilayet yolları) istihdam olunacak mühendis muavini ve kondüktörleri Nafia Nezareti uzman olanların arasından seçerek vilayetlere isimlerini bildirecektir. Seçilen bu kişiler arasından da vali veya müstakil mutasarrıflıklar tarafından bazıları seçilecek ve tayin olunacaklardır. Vilayetlerde bulunan fen memurlarının terfi işlemleri Nafia Nezareti tarafından yapılacaktır. Vilayet hususî yollarında görevli fen memurları başka bir vilayete tayin edilmeden önce yerine birinin gelmesi beklenecekti. Turuk ve meabir müfettişleri, müfettiş muavinleri, bütün başmühendis, mühendis, mühendis muavinleri ve demiryolu müesseselerindeki nafia komiserleri, Mühendis Mektebi'nden; bütün kondüktörler de Kondüktör Mektebi'nden; kondüktör yardımcıları İdadîden mezun olacaklardı. Vilayet hususî yollarına ait muhasebe ve

<sup>584</sup> Fakat 1890'lara gelindiğinde vilayetlerdeki liva tarik komisyonlarında kâtip bulundurulmadığından bedel-i nakdi nüfusunun tespit edilemediği ve nüfus defterlerinin düzenlenemediğinden bahsedilmekte ve bunun için çözüm arayışları sürmekteydi. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 4, 15 Safer 1309/20 Eylül 1891, s. 102.

<sup>585</sup> BOA TFR I A, 11 Safer 1321/9 Mayıs 1903.

<sup>586</sup> BOA T 3127/24, 12 Şaban 1329/8 Ağustos 1911.

yazı işleri memurları, kadronun ilân edildiği yerde oranın mülkî memurlarının başkanlığı altında kurulacak komisyon tarafından seçilerek atanacaklardı.<sup>587</sup> Böylece vilayetlere atanacak memurlara dair bir düzenleme yapılmış ve bunların merkezden kontrolü sağlanmıştır. Turuk ve Meabir Kanunu gereğince her vilayette bir başmühendis, bir mühendis ve kondüktör bulundurulması zorunlu idi. Başmühendisler Valiye tabi idi. Vilayetlerdeki idare memurlarının başı ise Nafia Müdürleri idi.<sup>588</sup>

#### 2.4.1. Fen Memurları

Her vilayette fen memuru olarak bir başmühendis ve bir kondüktör bulunması zorunlu idi. Bunların dışında yapılan yolun büyüklüğüne göre ilave kondüktör ve işbaşılar tayin edilebiliyordu. Her bir sancağa bir mühendis ve yolun 4 saat mesafede inşa olunacak her parçası için bir kondüktör ve yarım saatlik mesafede olan her kıtasına devlet tarafından idare olunan amele postaları için bir yol bekçisi tayin olunması Turuk ve Meabir Kanunu'nda belirtilen hususlardı.<sup>589</sup> Fen memurlarının maaşları, hazineden Nafia Nezareti'ne ayrılan yıllık bütçeden ve vilayetlerden alınan bedel akçeleri hâsılatından ödeniyordu. Maaşları Nafia Nezareti'nden ödenen başmühendisler, Nafia Nezareti tarafından tayin olunarak gerektiğinde vilayetlere gönderilirdi. Maaşları vilayetlerden ödenen kondüktör ve işbaşılar, başmühendislerin isteği üzerine valiler, yol bekçileri ise sancak mühendisinin isteği üzerine mutasarrıflar tarafından tayin olunur ve her bir memura sınıfına göre maaş verilirdi. Bu memurların maaşları toplamı nafia bütçesinden vilayetlere tahsis kılınan bütçe toplamını aşamazdı.<sup>590</sup> Zamanla vilayetlerde çalışacak başmühendisin dışında mühendis ve kondüktör gibi memurların da Nafia Nezareti tarafından tayini yapılmıştır.<sup>591</sup> Nafia fen memurlarının özellikle yol inşasının olduğu zamanlarda valinin isteği ile bile olsa vilayette bulunan bina vs. inşaatların keşif işleri gibi işlere bakması yasaktı. 23 Mart 1910 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'nden vilayetlere gönderilen genelgede nafia vilayet fen memurlarının kendi işleri dışında işlerle iştigal etmelerinin yasak olduğu ifade olunmuştur. Ancak Canik sancağı ile Selanik ve Adana vilayetlerinden gelen istek üzerine kışın yol inşası durduğunda nafia mühendislerinin vilayetlerdeki diğer keşif işlerini yapması için izin istenmiştir. Nafia

<sup>587</sup> BOA İ MMS 163/1331R-51, 18 Rebiülahir 1331/27 Mart 1913 ve MV 31/20, 16 Rebiülahir 1331/15 Mart 1913 ve *Düstür*, 2. Tertip, C. V, s. 200-221.

<sup>588</sup> BOA T 3125/22, 30 Zilkade 1293/17 Aralık 1876.

<sup>589</sup> BOA ŞD 495/19, 27 Zilkade 1285/11 Mart 1869.

<sup>590</sup> BOA ŞD 495/19, 27 Zilkade 1285/11 Mart 1869.

<sup>591</sup> BOA T 1870/74, 14 Safer 1321/2 Mayıs 1903/12 Mayıs 1903.

Nezaretini ise kışın bu mühendislerin diğer işlere bakmasında herhangi bir sakınca olmadığını beyan etmiştir.<sup>592</sup>

#### 2.4.1.1. Başmühendis

Nafia Nezaretini tarafından atanarak vilayetlere gönderilen başmühendisler, yolların düzenli olarak yapılmasından sorumlu idiler. Bilhassa layiha tanzimi ve inşaat işlerini idare etmek, inşaatların fenni işlerini kararlaştırmak başmühendislerin görevlerindendi. Yapılacak yolun belirlenmesi ve işe başlama zamanının tayini gibi hususlarda başmühendisler valiye bağıydılar.<sup>593</sup> Fakat güzergâhın teferruatı ve imalatın yapılaş şekli gibi işlerin mesuliyeti başmühendise aitti. Fen işlerine ait olup mesuliyetini kendisinin alamayacağı işlerde vali vasıtasıyla Turuk ve Meabir İdaresi'nden verilecek talimata ya da doğrudan vali tarafından verilecek emirlere riayet etmek zorundaydı. Mühendisler, kondüktörler, işbaşılar ve yol bekçileri rütbelere göre birbirine tabi olarak hepsi başmühendise bağıydılar.<sup>594</sup>

Taşrada görevli başmühendisler, bölgelerinde inşa olunan yollarda çalışan memurların sayısı, işe başlayış tarihleri ile inşaatın ne halde olduğunu bildiren bir cetveli her üç ayda bir hazırlayarak Nafia Nezaretini'ne göndermekle yükümlüydüler.<sup>595</sup> Bazen başmühendislerin bu görevlerini yerine getirmediği de olmuştur. 1865 yılında Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Riter, Nafia Nezaretini'ne gönderdiği yazıda başmühendislerin göndermeleri gereken cetvelleri göndermedikleri anlaşıldığından Bab-ı Âli'den bütün vilayetlere bu yolda bir emirname gönderilmesini ve bunun bir örneğinin de tarafına verilmesini talep etmiştir.<sup>596</sup>

Başmühendis, yollarda amele-i mükellefe çalıştırıldığı dönem içerisinde bulunduğu vilayette çalıştırılacak ahalinin hissesine düşen yol miktarını belirlemek ile

<sup>592</sup> BOA DH İD 37/1, 11 Rebiülevvel 1328/23 Mart 1910.

<sup>593</sup> Yolların inşasının sureti Nafia Nezaretini tarafından verilecek emirler doğrultusunda vilayetlerdeki mühendisler ihale olunmuştur. Bazı başmühendisler fenni hususlarda kendilerine vali ya da mutasarrıflar tarafından müdahalede bulunulduğundan şikâyet etmişler, bunun üzerine vilayetlere fenni hususlarda mühendisler karışılmaması yönünde Meclis-i Meabir'de Mösyö Riter imzalı bir mazbata kaleme alınmıştır. BOA T 697/79, 22 Şevval 1281/20 Mart 1865; BOA T 697/95, 10 Zilkade 1281/6 Nisan 1865.

<sup>594</sup> BOA T 3125/22, 30 Zilkade 1293/17 Aralık 1876.

<sup>595</sup> BOA T 1758/91, 29 Zilhicce 1282/15 Mayıs 1866; BOA T 3128/18, 7 Muharrem 1333/25 Kasım 1914, s. 2-3.

<sup>596</sup> BOA T 1758/91, 29 Zilhicce 1282/15 Mayıs 1866. Bu hususa ilerleyen tarihlerde de riayet edilmediği Nafia Nezaretini'nden vilayetlere giden tebligattan anlaşılmaktadır. Nafia Nezaretini tarafından gönderilen bu yazıda vilayetlerde yollarla ilgili yapılan işlere dair tutulması gereken vilayet ve sancak nafia idarelerinde mevcut evrakın ve defterlerin düzenli olmadığı ve mühendislerin görev değişiminde de bunları kendisinden sonra gelen mühendise devretmediği anlaşıldığından bu hususlara dikkat edilmesi gerektiği belirtilmiştir. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 84, 15 Cemaziyelahir 1312/14 Aralık 1894, s. 225.

görevli idi. Ayrıca İnşaatı başlamak için tayin olunan defterde yolun güzergâhını belirledikten sonra her kazanın müdürüne kazanın imalatında çalışacak köylerin her birine mahsus yapılacak olan toplam yol miktarı ve hududunu göstermekle de yükümlü idi. Başmühendis daha önce Nafia Nezareti'nin bildirdiği şartlar doğrultusunda köylerin inşaatının toplamına karşılık yevmiyelerin miktarı ve bu yevmiyelerin bedellerini tespit ederdi. Başmühendis ayrıca bu meblağı içeren bedenen mükellefiyetini yerine getirmiş köy namına bir takım hizmet tezkireleri hazırlar ve bunları tarik eminine teslim ederdi. Tarik emini de bunu deftere kaydedip onayladıktan sonra kaza müdürüne gönderirdi.<sup>597</sup>

Amele-i mükellefe usulünün kaldırılmasıyla başmühendisin görev ve sorumlulukları yeniden belirlenmiştir. Yeni talimata göre vilayet başmühendisleri, buldukları vilayet içerisindeki mevcut bütün yollarda yeniden veya tamiren ne yapılacaksa bunun idaresine memurdu.<sup>598</sup> Başmühendis Nafia Nezareti'nce belirlenen usule göre imalatın ilerlemesini bildiren cetveli düzenleyerek takdim etmekle yükümlüdür. Ayrıca her sene yapılan imalat-ı sanayiden (köprü, duvar, menfez vs.) nezaret tarafından belirlenenlerin resimlerini toplayarak kopya ettirecekti. İnşaat yapılan tabakaların cinsi, inşaat öncesinde ve sonrasında yapılan sondajın neticeleri de eklenecekti. İnşaat esnasında yaşanan sıkıntıların başlıcaları ile kullanılan araçların cinsi ve inşaat masraflarını beyan eden bir uyarı da bu cetvele eklenecekti.<sup>599</sup> Başmühendis yolların inşası yanında Nafia Nezareti kendisine başka işler verirse yapmakla yükümlü idi.<sup>600</sup> 1881 yılında Kastamonu vilayetinde meydana gelen sel felaketinin kaynağı olan Kızılırmak ve Devrez suları ile ilgili olarak Kastamonu vilayeti başmühendisi bir rapor hazırlamış ve burada yapılması gereken sedlerin nasıl yapılacağı ve ne kadara mal olacağını bu raporunda beyan etmiştir.<sup>601</sup>

<sup>597</sup> BOA T 3125/22, 30 Zilkade 1293/17 Aralık 1876.

<sup>598</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

<sup>599</sup> BOA T 3131/9, tarihsiz.

<sup>600</sup> BOA T 3125/22, 30 Zilkade 1293/17 Aralık 1876.

<sup>601</sup> BOA T 1322/19, 4 Safer 1298/6 Ocak 1881.

**Tablo 33: 1882 Yılında Taşrada Görevli Başmühendisler**<sup>602</sup>

Çalıştığı Vilayet	Başmühendisin İsmi	Çalıştığı Vilayet	İsmi
İstanbul ve Mülhakatı	Abdurrahman Efendi	Edirne	Mösyö Pozbesyov
Suriye	Beşar Efendi	Edirne	Mösyö Holis
Kastamonu	Ahmed Şevki Efendi	Erzurum	Kovile
Konya	Ayzirov Efendi	Trabzon	Hrasan Efendi
Aydın	Yetalis Efendi	Selanik	Selim Efendi
Adana	Mösyö Gramvel	Ankara	Mösyö Vankoviç
Sivas	Mösyö Rebov	İşkodra	Mösyö Lamber
Hüdavendigâr	Mösyö Badbanov	Cezayir	Mösyö Jul Henri
Bağdat	Mösyö Mojel	Halep	Maveridos Efendi
Canik Sancağı	İstofski	Cebel-i Lübnan Sancağı	Yusuf Efendi

#### 2.4.1.2. Mühendisler

Bütün inşaatın güzergâhını tayin, haritalarının tanzim ve bunların icrasına nezaret ve dikkat etmek mühendislerin görevidir. Yol inşaatının yanında Nafia Nezareti'nden gelen emir üzerine kendisinden istenen görevleri yapmak ve raporlar düzenlemek de mühendislerin görevi idi. Nafia Nezareti kendisinden incelenmesi gereken bir hususta mühendislerden birini görevlendirerek onun verdiği rapor doğrultusunda kararını Bab-ı Âli ya da ilgili makama bildirirdi.<sup>603</sup> Mühendisler vilayet merkezlerinde ve sancaklarda bulunurdu. Vilayet merkezinde bulunan mühendisler sermühendise yardım etmek ve ondan gelen emirler doğrultusunda işleri yürütmekle yükümlüydü. Sancak mühendisleri ise bölgelerinde yapılan yollarda emri altında bulunan memurlar vasıtasıyla gerekli keşif evrakını hazırlamak ve 15 günde bir sermühendise göndermekle yükümlü idiler.<sup>604</sup>

Mühendisler, inşaatı tamamlanan bir yolun kontrolü için sermühendis tarafından görevlendirilen memur ile beraber gerekli teftişi yapardı.<sup>605</sup> Yol inşasının yanında bir konu hakkında kendisinden görüş istendiğinde Nafia Nezareti emri altındaki mühendislerden gerekli raporları düzenlemelerini isterdi. 1883 yılında Kireçburnu'nda 6 beygir kuvvetindeki buharlı makine ile işletilmek üzere Tangarzade Bozane Efendi, çimento fırını kurma izni için Şehremaneti'ne müracaat etmiştir. Ancak bölge ahalisinden bazıları fırının bacasından çıkacak dumandan rahatsız

<sup>602</sup> 1299 Devlet Salnamesi, s. 307.

<sup>603</sup> Mühendisin görev yerine gidemediği durumlarda Nafia Nezareti başka birini görevlendiriyordu. Örneğin İşkodra vilayeti su işleri için 2500 kuruş maaşla mühendis olarak istihdam olunan Yaksor Efendi görev yerine gidemeyeceğinden onun yerine 1750 kuruş maaşla mühendis Kaloset Efendi tayin olunmuştur. Kaloset Efendi Ordu-Sivas yolunda 5 sene müddetle çalışmış, bu yol bittiğinden ve Trabzon vilayetindeki fen memurunun adedi yeterli görüldüğünden onun tayini uygun bulunmuştur. BOA T 1322/32, sene 1300/1882.

<sup>604</sup> BOA T MCM 699/25, 21 Muharrem 1283/5 Haziran 1866.

<sup>605</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

olacaklarını beyan ettiklerinden konu incelenmek üzere Nafia Nezareti'ne havale edilmiştir. Nafia Nezareti ise mühendis Çerkesyan Efendi'yi görevlendirmiş ve onun hazırladığı rapor doğrultusunda çimento fırınının kurulacağı mahallin köy ahalisine zarar vermeyeceği kanaati hâsıl olduğundan Nafia Nezareti de bu yönde bir karar tezkiresi hazırlamış ve Şehremaneti'ne bildirmiştir.<sup>606</sup> 1911 yılında yapılan yeni bir düzenleme ile nafia komisyonları kaldırılmış, turuk-ı umumîye ve turuk-ı vilayetlere ait sarfiyatın mühendisler ve kondüktörlerce yapılması kararlaştırılmıştır. Kondüktör, bu işlemi yapacak mühendis bulunmadığı durumlarda devreye girecekti.<sup>607</sup>

Nafia Nezareti ilk kurulduğunda Osmanlı Devleti'nde henüz sivil bir mühendislik okulu bulunmadığından devletin mühendis ihtiyacı ya askerî mühendislik okulundan mezunlar arasından veya yabancı devletlerden getirilen mühendislerle giderilmeye çalışılmıştır. Mülkiye Mühendis Mektebi'nde öğrenciler yetişene kadar vilayetlerdeki mühendislerin atanmaları esnasında sınavlarını Nafia Nezareti Heyet-i Fennesi'nde görevli mühendisler yapıyordu.<sup>608</sup> Mülkiye Mühendis Mektebi kurulduktan sonra mühendislerin Nafia Nezareti'nde çalışabilmeleri için İstanbul Mühendis Mektebi veya diğer devletlerde bu statüde mühendislik okullarından mezun olmaları şartı getirilmiştir. Okuldan yeni mezun bir öğrenci mühendis muavinliğinin 3. derecesine atanıyordu. Nafia Nezareti nizamnamesiyle de mühendislerin 5 sene taşrada çalışmadığı müddetçe İstanbul'da bir memuriyete atanamaması şartı getirilmiştir.<sup>609</sup>

#### **2.4.1.3. Turuk ve Meabir Müfettişleri**

Yol ve köprülerin istenilen kalitede inşası için bir daimî müfettişin kontrolü altında bulunması gerektiği düşüncesiyle 1891 yılında mühendislerden birine maaş ve harcırah verilmesiyle müfettiş tayini kararlaştırılmıştır. Bunun için mühendis Olambiyos Arosidi Efendi umum turuk ve meabir müfettişliğine tayin olunmuştur. Daimi yol müfettişliğinden elde edilen faydalar üzerine 1893 yılında müfettiş ihtiyacının karşılanması için yeni mühendisler tayini ve bunlara yeterli derecede maaş ve harcırah verilmesi, yol ve köprü inşasının ilerletilmesi için turuk ve meabir tahsisatına 1.000.000 kuruş zammıyla 4.000.000 kuruşa çıkarılmasına Meclis-i Vükela'ca karar verilmiştir. Bu karar gereğince 3 seyyar müfettişin istihdamıyla

<sup>606</sup> BOA T 1322/28, 12 Zilhicce 1300/1882.

<sup>607</sup> BOA T 3127/24, 12 Şaban 1329/8 Ağustos 1911.

<sup>608</sup> BOA ŞD 1182/4, 19 Cemaziyelahir 1304/15 Mart 1887.

<sup>609</sup> BOA T TŞK 3130/8, tarihsiz; BOA T 449/29, tarihsiz; *Düstûr*, 2. Tertip, C. V, s. 350-351.

bunlara maaş ve harcırah olarak aylık 3.500 kuruşun tahsisi, Olambiyos Arosidi Efendi'nin daha eski olması sebebiyle de maaşının 3.700 kuruşa çıkarılmasına Ticaret ve Nafia Nezareti'nden gelen yazıya istinaden padişah iradesi ile karar verilmiştir.<sup>610</sup>

#### 2.4.1.4. Kondüktörler

Kondüktörler, mühendislere yardımcı olan personellerdi. İnşaatın yapılması, güzergâhının tayin, amele-i mükellefe usulünün uygulandığı dönem içerisinde ameleyle levazımların iyi bir şekilde kullanılması ve ameleyle işlerin taksimi kondüktörlerin göreviydi. Amelelerin koordinasyonu ve yönetimi kondüktörlere aitti. Amele-i mükellefe usulünün kaldırıldığı dönemde görev ve yetkileri yeniden belirlenen kondüktörler, keşiflerde mühendislerle yardım etmek, keşif mahallini gezerek gerekli raporları düzenlemekle yükümlüydüler. Ayrıca sermühendis isterse inşası biten yolun keşfini yapmak, sene içinde yapılan ve yapılmakta olan yolların miktarına dair raporlar hazırlamak kondüktörlerin görevleri arasında sayılmıştır.<sup>611</sup> 8 Ağustos 1911 tarihinde yapılan yeni bir düzenleme sonrası nafia komisyonlarının kaldırılması ile turuk-ı umumîye ve turuk-ı vilayete ait sarfiyatın yapılması görevi de mühendislerin yanında kondüktörlere verilmiştir.<sup>612</sup>

Kondüktörlerin atanmasında en az rüşdiye mezunu ve okuryazar olmaları şartı aranmaktaydı. Bu şartları haiz kları anlaşıldığında görevlerine son veriliyordu. Örneğin 1910 yılında Ankara vilayeti kondüktörlüğünde bulunan Osman Efendi okuma yazması olmadığından açığa çıkarılmıştır.<sup>613</sup> 1911 yılında Kondüktör Mektebi'nin kurulması ile bu işe atanacaklarda Kondüktör Mektebi'nden mezun olma şartı aranmaya başlanmıştır. Bunun yanında 7 senelik idadîden mezun olanlar kondüktör adaylığına atanabiliyordu. Kondüktör adayı olanlar kondüktörlüğe terfi istediklerinde her sene Eylül ayında Nafia Nezareti, vilayet ve müstakil sancaklara müracaat ederek yapılacak sınav neticesine göre kondüktörlüğe terfi edebiliyorlardı. Çeşitli kurumlarda veya fen müesseselerinde çalışmış olanlardan 45 yaşını aşmamış olanlar Nafia Nezareti'nde yapılan sınavı geçtikleri takdirde kondüktör olabiliyorlardı.<sup>614</sup> 20 Mart 1919 tarihinde Edirne vilayeti kondüktör adaylığı kadrosunda olan Kamil Efendi, kondüktörlük sınavına girmiş, sınav evrakı heyet-i

<sup>610</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 9. Sene, Nr. 72, 15 Zilhicce 1311/19 Haziran 1894, s. 502.

<sup>611</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

<sup>612</sup> BOA T 3127/24, 12 Şaban 1329/8 Ağustos 1911.

<sup>613</sup> BOA T 449/11, tarihsiz.

<sup>614</sup> BOA T TŞK 3130/8, tarihsiz; BOA T 449/29.

umumîyece incelenmiş ve neticede verdiği cevapların kondüktörlüğe terfi etmesine yeterli görüldüğünden kendisinin ünvanı kondüktör olarak değiştirilmiştir.<sup>615</sup>

#### 2.4.1.5. Yol Bekçileri

1869 Turuk ve Meabir Nizamnamesi'ne göre yolların yapılan kısımlarında daimî surette yol bekçileri bulunması gerekmektedir. Yol bekçilerinin görevi, yapılan yolların korunması ve ufak tefek tamirlerinin yapılması olarak belirlenmiştir.<sup>616</sup> 50 yaşından yukarı olanlar yol bekçisi olamazlardı. Yol bekçilerinin amiri olan bekçibaşlarının okuma-yazma bilmeleri ve yol inşasında mutemed veya komiserlik gibi hizmetlerde bulunmuş olmaları gerekliydi. Yol bekçilerinin uygunsuz davranışlarda bulunmaları yasaklanmıştır. Bu tür harekette bulunanlara önce para cezası verilir, beş defadan fazla para cezası alan yol bekçisinin ise görevine son verilirdi.<sup>617</sup>

Yol bekçileri, özellikle Trabzon-Erzurum, Mudanya-Bursa ve Edirne'den demiryolu mevkiine kadar olan yollar ile Selanik vilayeti dâhilinde bazı yollarda istihdam edilmişlerdir.<sup>618</sup>

Bekçi istihdam edilen yerlerden olan Tuna vilayetinde her bir sancakta yapılan yolların yarım saatlik mesafede olan amele postaları için bir yol bekçisi tayin olunmuştur. Yolların ufak tefek tamiri ve korunması gibi günlük işler de vazifeli yol bekçilerinin göreviydi. Bu bekçiler 2 km'den 8 km'ye kadar birer yolu muhafazaya memurdu. Her 30 km uzunluğunda bir bölgeye tayin edilmiş yol bekçileri bir başbekçiye tabidydiler.<sup>619</sup>

Yol bekçilerinin çalışma şekilleri de yine kanunla belirlenmişti. Buna göre tatil günleri hariç her gün güneş doğduktan 1 saat sonra ve güneş batmadan 1 saat öncesine kadar yolda çalışıp, dinine göre Cuma veya Pazar günleri hariç diğer günlerde yalnız kendisinin sorumlu bulunduğu yeri dolaşırdı. Yol bekçileri bozulmuş bir yer gördüğü anda derhal tamir eder, hayvanların yolun imalat-ı sanayiasına (köprü, hendek,

<sup>615</sup> BOA T 695/90, 19 Cemaziyelahir 1337/22 Mart 1919.

<sup>616</sup> Yol bekçileri daha önceki yıllarda yollar yapılırken bu yolların güvenliğinin sağlanması için geçici olarak tayin olunan kır serdarlarının ve derbentçilerin daha düzene kavuşturulmuş ve çalışma alanlarının nizama kavuşturulmuş şeklidir.

<sup>617</sup> BOA ŞD 495/19, 23 Safer 1285/15 Haziran 1868; BOA İ MMS 37/1549, 4 Cemaziyevvel 1286/12 Ağustos 1869.

<sup>618</sup> BOA ŞD 507/12, 18 Safer 1304/16 Kasım 1886.

<sup>619</sup> Bu usul öncelikle Tuna vilayetinde uygulanmıştır. Halkın sürekli olarak yol inşaatlarında çalıştırılmasındansa vilayette yapılan yolların tamiri için iki-üç saat mesafede birer kulübe inşa edilmesi ve bekçi bulundurulması kararlaştırılmıştır. BOA MVL 1072/40, 27 Cemaziyelahir 1282/17 Kasım 1865.



banket vs.) ve çevredeki ağaçlara zarar vermemesine azamî ölçüde dikkat gösterirlerdi. Yol bekçisi, yolların tamiri için gerekli aletleri hükümetten alarak bunların korunmasına azamî önem gösterirdi. Yol bekçilerinin kendilerini tanıtan bir işaretleri olacağı gibi kendilerini korumaları için silah taşımaya da izinliydi. Yol bekçisi yol kenarında yapılan bir kulübede otururlardı. Burada aileleri ile kalabilir ve çevredeki araziye işleyebilirlerdi. Ayrıca ticaret yapma izinleri de vardı. Başmühendisten izin almak suretiyle hasat döneminde hasat da yapabiliyorlardı.<sup>620</sup>

Bekçibaşı memur olduğu yol kısmına mümkün olduğunca merkezî bir yerde ikamet eder ve yol bekçilerinin işlerini yapıp yapmadıklarını kontrol ederdi. Mühendislerden gelen talimatları yol bekçilerine iletmekle ve sık sık teftişe çıkmakla yükümlüydü. Bekçibaşı, mühendis ve kondüktörün emri altında olarak yola zarar verenleri yerel hükümete bildirirdi. Yol bekçileri maaşlarını bekçibaşı vasıtasıyla alırdı. Yol bekçilerinin maaşı vilayet gelirinden ödenmekte idi. Bunun için bazen vilayetlerde ek bir vergi alınması gerekmiştir.<sup>621</sup> Fakat yolların korunması maksadıyla istihdam edilen yol bekçilerinden istenilen fayda elde edilememiş, bu yüzden bütün vilayetlerde yol bekçisi istihdamından sakınılmıştır.<sup>622</sup>

#### **2.4.1.6. İşbaşı**

İşbaşılar kondüktörlere yardımcı elemanlardır. Amelelerin postalarda hazır bulunup bulunmadıklarını yoklama ve mühendis ile kondüktörlerin tenbihleri doğrultusunda inşaatın yapılmasına nezaret ve dikkat etmekle görevlidirler. İşbaşı, yevmiyeli amelelerin mahallerinden kaybolmamalarına, inşaatın kontrata ve başmühendisin emirlerine uygun olarak yapılmasına dikkat eder, yoklama defterlerini kondüktöre gönderir, kondüktör de muhasebe özetini başmühendise gönderirdi.<sup>623</sup>

<sup>620</sup> BOA ŞD 495/19, 23 Safer 1285/15 Haziran 1868; BOA İ MMS 37/1549, 4 Cemaziyevvel 1286/12 Ağustos 1869.

<sup>621</sup> BOA ŞD 1191/28, 19 Cemaziyelahir 1309/20 Ocak 1892.

<sup>622</sup> BOA ŞD 507/12, 18 Safer 1304/16 Kasım 1886.

<sup>623</sup> BOA ŞD 495/19, 23 Safer 1285/15 Haziran 1868; BOA İ MMS 37/1549, 4 Cemaziyevvel 1286/12 Ağustos 1869; *Düstûr*, I. Tertip, C. II, İstanbul 1289, s. 302-309.

**Tablo 34: 1871-1872 Yılında Vilayetlerde Bulunan Nafia Yol Memurları ve Maaşları<sup>624</sup>**

Vilayet İsmi	Maaş Miktarı	Vilayet İsmi	Maaş Miktarı
<b>Edirne Vilayeti</b>		<b>Hüdavendigâr Vilayeti</b>	
<b>Edirne Sancağı</b>		Başmühendis	3250
Başmühendis	2500	Kondüktör	750
Mühendis Muavini	1000	<b>Kütahya Sancağı</b>	
Kondüktör	600	Mühendis Muavini	1000
<b>Filibe Sancağı</b>		<b>Karesi Sancağı</b>	
Mühendis Muavini	1250	Mühendis Muavini	1000
Kondüktör	600	Kondüktör	750
<b>İslimye Sancağı</b>		Tarik Bekçileri (6 adet)	250
Mühendis Muavini	1000		
Kondüktör	600	<b>Diyarbakır Vilayeti</b>	
<b>Gelibolu Sancağı</b>		Mühendis	2500
Mühendis Muavini	1000	Mühendis Muavini	1250
Kondüktör	600	Kondüktör	750
<b>Tekfurdağı Sancağı</b>		Kondüktör	500
Kondüktör	600		
		<b>Girid Vilayeti</b>	
<b>Ankara Vilayeti</b>		Kondüktör	750
Mühendis Muavini	1500	Kondüktör	500
Kondüktör	750		
		<b>Yanya Vilayeti</b>	
<b>Aydın Vilayeti</b>		Mühendis	2500
Başmühendis	4000	Mühendis Muavini	1250
Mühendis Muavini	2500	Mühendis	3000
Mühendis Muavini	1500		
Mühendis Muavini	1000	<b>Trabzon Vilayeti</b>	
		Başmühendisler	3611
<b>Adana Vilayeti</b>		Mühendis Muavini	1250
Başmühendis	2000	Kondüktör	750
Mühendis Muavini	1250		
Kondüktör	750	<b>Canik Sancağı</b>	
		Mühendis Muavini	2200
<b>Sivas Vilayeti</b>		Mühendis Muavini	1250
Başmühendis	2500	Kondüktör	600
Mühendis Muavini	1000	Kondüktör	600
Kondüktör	600	Tarik Bekçileri	14200
<b>Amasya Sancağı</b>			
Mühendis Muavini	1000	<b>Tuna Vilayeti</b>	
Kondüktör	500	<b>Rusçuk Sancağı</b>	
		Başmühendis	2500

<sup>624</sup> BOA ML MSF Nr. 18303, s. 78-84

<b>Suriye Vilayeti</b>		Mühendis Muavini	1250
Başmühendis	2000	Kondüktör	600
		Kondüktör	500
<b>Selanik Vilayeti</b>		<b>Vidin Sancağı</b>	
Başmühendis	2000	Mühendis Muavini	1250
Mühendis Muavini	1250	Kondüktör	600
Mühendis Muavini	1000	<b>Tulcu Sancağı</b>	
Mühendis Muavini	1000	Mühendis Muavini	1250
Kondüktör	750	Kondüktör	600
Kondüktör	750	<b>Tirnovi Sancağı</b>	
<b>Geçici Memurlar</b>		Mühendis Muavini	1000
Mühendis	2500		
Mühendis Muavini	1250	<b>Kastamonu Vilayeti</b>	
Kondüktör	1000	Başmühendis	2250
Kondüktör	750	Mühendis Muavini	1250
Kondüktör	750	<b>Sinop Sancağı</b>	
Yol Bekçibaşları (6 adet)	400	Mühendis Muavini	1250
Yol Bekçibaşları (44 adet)	200	Kondüktör	750
		<b>Çankırı Sancağı</b>	
<b>Prizren Vilayeti</b>		Mühendis Muavini	750
Başmühendis	2000	<b>İnebolu Sancağı</b>	
Kondüktör	500	Kondüktör	750
<b>Niş Sancağı</b>			
Mühendis Muavini	1000	<b>Konya Vilayeti</b>	
<b>Üsküp Sancağı</b>		Başmühendis	2000
Kondüktör	750	Mühendis Muavini	1000
		Kondüktör	750
<b>Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti</b>		Kondüktör	750
Mühendis Muavini	1000		
Kondüktör	500	<b>Bosna Vilayeti</b>	
		Başmühendis	2000
<b>Halep Vilayeti</b>		Mühendis Muavini	1000
Başmühendis	6750	<b>İzvornik Sancağı</b>	
Kondüktör	500	Mühendis Muavini	1000
Kondüktör	750	<b>Hersek Sancağı</b>	
Kondüktör	600	Mühendis Muavini	1250

Tabloda da görüldüğü gibi 1871-1872 yılında 15 vilayet ve 26 sancakta yol ve köprü işleri için başmühendis, mühendis muavini, kondüktör ve yol bekçileri istihdam edilmiş olup, bunların maaşları çeşitlilik arz etmektedir. Başmühendisler 2.000 ile 6.750 kuruş, mühendisler 1.200 ile 3.000 kuruş, mühendis muavinleri 1.000 ile 2.500

kuruş, kondüktörler 500 ile 1.000 kuruş, yol bekçileri 200 ile 400 kuruş arasında değişen maaşlar almaktaydılar.

Daha sonraki yıllarda yapılan işlerin artışı ile paralel olarak vilayetlere atanan nafia memurlarının da arttığı gözlemlenmektedir. Özellikle yol inşaatı fazla olan mahallerde başmühendisin yanında birer liva mühendisi bulunuyordu. Çoğu vilayette Mühendis Mektebi mezunu başmühendis muavinleri ve livalarda mühendislere yardımcı kondüktörler bulunuyordu. Sermühendisin keşif için vilayet dâhilinde dolaşması gerektiğinde vilayet merkezindeki vazifeyi ya liva mühendisi ya da mühendis muavini yürütmekteydi. Sancak mühendisi görev icabı başka yerde bulduklarında onların yerine de kondüktörler işleri yürütüyordu.<sup>625</sup> 1900-1901 yılında Selanik vilayetinde 13 mühendis, 8 kondüktör ve 2 kâtip Nafia Nezareti tarafından ataması yapılarak görevlendirilmiştir. Aşağıda isimleri ve maaşları detaylı olarak tabloda görülen bu memurların yanında maaşları 200 ile 250 kuruş arasında değişen 10 adet çavuş ve bir adet odacı da vilayet tarafından görevlendirilmiştir.<sup>626</sup>

**Tablo 35: Selanik Vilayeti'nin Nafia Nezareti Tarafından Ataması Yapılan Nafia Memurları**

Memurun İsmi	Görevi	İşe Başlayış Tarihi	Maaşı	Görev yeri
Abdülhalim Efendi	Başmühendis	26 Ekim 1899	2250	Selanik
Dimitriyadis Efendi	Başmühendis Muavini	31 Mayıs 1882	1750	Selanik
Mihran Kolosyan Efendi	Vilayet mühendisi	2 Mayıs 1895	1500	Selanik
Postel Teodor Efendi	Mühendis	9 Haziran 1886	1250	Siroz
Agop Çamiç Efendi	Mühendis	13 Ocak 1895	1000	Selanik
Mustafa Efendi	Mühendis	20 Ağustos 1902	1000	Drama
Hüsnü Efendi	Mühendis	23 Ocak 1897	1000	Selanik
Mustafa Zihni Efendi	Başmühendis Muavini	26 Temmuz 1308	800	Selanik
Haydar Efendi	Gevgili Köprüsü İnşasına Memur	7 Ağustos 1892	800	Gevgili
Hüseyin Hami Efendi	Başmühendis Muavini	6 Temmuz 1900	650	Drama
İsmail Hacı Efendi	Başmühendis Muavini	24 Haziran 1898	650	Siroz
Mehmed Galib Efendi	Başmühendis Muavini	8 Haziran 1900	500	Drama
Latif Efendi	Başmühendis Muavini	7 Haziran 1902	500	Drama
İzak Salim Efendi	Baş Kondüktör	13 Ağustos 1886	800	Selanik
Hüseyin Tevfik	Baş Kondüktör	10 Haziran 1886	750	Selanik
Hafız Reşid Efendi	Kondüktör	10 Eylül 1902	600	Selanik
Hamit Efendi	Kondüktör	14 Eylül 1902	600	Selanik
Polidefki Yolonaki Efendi	Kondüktör	26 Ağustos 1888	650	Selanik
Çerkes Hasan Hamza Efendi	Kondüktör	22 Ekim 1893	500	Selanik
Ahmed Hayri Efendi	Kondüktör	14 Temmuz 1894	500	Siroz
Hasan Lütfü Efendi	Kondüktör	2 Ekim 1898	500	Selanik
Ömer Lütfü Efendi	Nafia Komisyon Kâtibi	13 Ekim 1888	700	Selanik
Avram Eskinazi Efendi	Nafia Komisyon Kâtibi	30 Ağustos 1896	300	Siroz

<sup>625</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 17, 20 Şaban 1309/20 Mart 1892, s. 516-517.

<sup>626</sup> BOA T 2870/75, 14 Safer 1321/12 Mayıs 1903.

## 2.4.2. İdare Memurları

Nafia Nezareti'nin taşra teşkilatında vilayetlerde tarık komisyonu, nafia idaresi, nafia komisyonları gibi idareler ve komisyonlar oluşturulmuştur. Bu idare ve komisyonlar vilayetlerde bayındırlık faaliyetlerinin hangilerinin yapılacağı ve yapılmakta olan inşaatların da mali ve fenni açıdan denetlenmesinde görev almaktaydılar. Nafia komisyonunun başkanı vali olmakla beraber nafia idaresinin başı, nafia müdürünün olduğu yerlerde Nafia Müdürü<sup>627</sup>, olmadığı yerlerde sermühendislerdi. İdare memurları yol emini, sandıktar, tahsildar, kâtipler ve çavuşlardan ibaretti. Her vilayette daimî surette bir yol emini, bir sandıktar ve bir kâtip bulunurdu.

Yol yapılacak mevkiye amele-i mükellefeyi getirmek üzere her bir kazada bir komiser bulundurulmalıydı. Vali her sene öncelikle vilayet dâhilinde inşa ve tamiri kararlaştırılan yolların masraf cetvellerini hazırlayarak, bu masrafın ne kadarının amele-i mükellefeden karşılanacağını ve ameleye ne kadar para tahsisi ve inşaat için ne kadar memur istihdam edilmesi gerektiğini bildiren cetvelleri vilayet idare meclisine sunmakla yükümlüydü. Vilayet İdare Meclisinin kararı ve valinin yazısı Bab-ı Âli'ye takdim olunarak Nafia Nezareti'ne havale edildikten sonra nezaret de görüşünü Bab-ı Âli'ye bildirirdi.<sup>628</sup>

### 2.4.2.1. Nafia Müdürleri

Nezaretin taşrada yapılacak bayındırlık işlerinin yürütülebilmesi için taşrada Nafia Müdürlükleri oluşturulmuştur. Bunun ilk örneğine Boğdan'da rastlamaktayız. Tuna Vilayet Nizamname'sinin 11. maddesi uyarınca 2 Haziran 1865 tarihinde burada bir Nafia Müdürlüğü oluşturulmuş ve Nafia Müdürünün vazifelerine dair bir nizamname hazırlanmıştır. Geçici olarak hazırlanmış olan nizamname 19 maddeden oluşmaktadır. Her ne kadar bu nizamname Tuna vilayetindeki görevli nafia müdürlerinin görevlerini belirleyen bir nizamname olsa da daha sonra diğer vilayetlere de nafia müdürü atanmış ve onlar için ayrı bir nizamname çıkarılmamıştır. Tuna vilayeti Nafia Müdürleri için çıkarılan nizamname, diğer vilayetlere atanan nafia müdürleri için de emsal teşkil etmiştir.

<sup>627</sup> Bkz. *Selanik Vilayeti Salnamesi*, sene 1325, s. 121 ve 131; *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1314, s. 59; *Manastır Vilayeti Salnamesi*, sene 1314, s. 68; *Adana Vilayeti salnamesi*, sene 1309, s. 50.

<sup>628</sup> BOA ŞD 495/19, 23 Zilhicce 1285/6 Nisan 1869.

Nafia Müdürü yol, köprü inşası ve halkın menfaatleri için yapılması gerekli teşebbüslerde bulunmak, bunların keşif ve muayenelerini yapmakla görevlidir. Nizamnamenin 2., 3., 4. ve 5. maddeleri Nafia Müdürünün maiyetinde çalışacak daimi ve geçici görevlilere aittir. Nafia Müdürü maiyetinde bulunan daimi memurlar, mühendis ve amelebaşı olup, bunların miktarı Nafia müdürünün isteği, valinin başvurusu ile Nafia Nezareti tarafından belirlenirdi. Daimi memurlardan başka inşaat mevsiminde geçici olarak bir takım amelebaşı, işbaşı ve mutemed istihdam olunup, bunların miktarı Nafia Müdürünün isteği üzerine vali tarafından tayin olunurdu. Her bir mühendisin çalışma yerleri Nafia Müdürünün isteği üzerine vali tarafından belirlenecekti. Amelebaşının çalışma yerini ise mühendisin isteği üzerine Nafia Müdürü belirleyecekti. Her bir mühendis maiyetinde amele başı veya mutemed için kalıcı veya geçici bir çalışma bölgesi tayin edecekti. 6 ile 19. maddeler arası Nafia müdürünün görev ve yetkilerini anlatmaktadır. Buna göre Nafia Müdürü inşaatın keşif ve muayenesi işlerini mühendislerle paylaştırıp gerekli talimatları verecek, mühendisler tarafından tanzim kılınan layihaları inceleyerek eksiklikleri giderecek, Nafia Nezareti tarafından verilen talimatlara göre düzenleyerek bu layihaları valiye teslim edecekti. Valinin yazısı ile bu layiha Nafia Nezareti'ne gönderilecekti. Mühendis inşaatla dair görüşlerini Nafia Müdürüne beyan edecek, Nafia müdürü bunu kendi görüşü doğrultusunda valiye iletcekti. Nafia Müdürü Nafia Nezareti ile Turuk ve Meabir Müdürlüğü tarafından verilecek talimat doğrultusunda hareket edecekti. Talimatta kendisinin uygun bulduğu değişikliği valiye aktaracak vali de Nafia Nezareti'ne bildirecekti. Acilen ve önemle yapılması gereken bir iş olduğunda Nafia Nezareti'nden bir emir gelmesini beklemeden gerekeni yapacak fakat mesuliyet kendisine ait olacaktı. Nafia Müdürü gelecek yıl zarfında inşa edilecek inşaatın müfredatını ve inşaat için çalışacak memur maaşları ve tahsisatı içeren bir takrir kaleme alıp Vilayet Umum Meclisine sunmadan önce valiye sunacaktı. Valinin görüşünü içeren takrir meclise sunulduktan sonra en son Nafia Nezareti'ne gönderilecekti. Nafia müdürü her sene vilayette inşa edilmiş olan yol ve köprülere, istihdam edilen memurlara ve inşaatın gidişatına dair özet bir layiha ve haritayı inşaat mevsiminin sonunda Nafia Nezareti'ne göndermekle yükümlüydü. İnşaat için kullanılan malzemelere dair yapılan masraf için Nafia Nezareti'ne bilgi verecekti.<sup>629</sup>

<sup>629</sup> BOA T 3125/5, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865/2 Temmuz 1865; Ayrıca bkz. BOA DH MKT 1342/50, 17 Safer 1301, Edirne'de 1881 senesi Ekim ayına kadar yapılan yol yapım çalışmasına ilişkin vilayet nafia müdürlüğünce hazırlanan cetvelin Nafia Nezareti'ne yollandığına dair belge.

Nafia Müdürü yol ve köprülerin yanında bataklıkların kurutulması, nehir ve göllere sedler inşası gibi kamuya hizmet edecek mülkiye mühendislerinin vazifeleri arasında olan bütün işlerin keşif ve muayenesinin yapılmasına memurdu. Nafia müdürü yapmakla mükellef olduğu keşif ve muayene işleri veya imalatı vali tarafından verilecek emre göre yapacak ise de fenni konularda Turuk ve Meabir nizamnamesinin 15. maddesi uyarınca yalnız Nafia Nezareti'nden talimat alıp, talimat verilmediği takdirde sorumluluğu kendisine ait olmak üzere kendi inisiyatifini kullanacaktı.<sup>630</sup> Osmanlı Devleti'nin ilk olarak büyük vilayetlerinde Nafia Müdürlükleri kurulduğu anlaşılmaktadır. Bunlardan birisi Edirne vilayetidir. Her ne kadar Edirne Valisi bayındırlık işlerini bizzat kendisinin yürütebileceğini ifade etse de Nafia Nezareti tarafından vilayetin büyüklüğü sebep gösterilerek bayındırlık işleri için bir Nafia müdürünün bulundurulmasının zarurî olduğu ifade edilmiştir.<sup>631</sup>

II. Abdülhamid döneminde Tuna ve Bosna'nın haricinde Aydın ve Selanik gibi vilayetlere de Nafia Müdürleri atanmıştır. Zamanla görevlerinin birbirine benzemesinden dolayı Nafia ve Ziraat Müdürlükleri birleştirilmiştir. Önce Bosna'da sonra Edirne'de Nafia ve Ziraat Müdürlüklerinin birleştirilip, buralara uygun memur ve mühendislerin tayini istenmiştir.<sup>632</sup> Nafia Müdürlerinin yolsuzluk yaptıklarında nasıl bir muamele ile karşılaştıklarını da belgelerden takip edebilmekteyiz. 25 Haziran 1885 tarihli bir belgeye göre Edirne Nafia Müdürü Faso Efendi, 500 kuruşun üstündeki harcamalar için bir Nafia Meclisi oluşturması gerekirken, bunu yapmadan köprü ve yol inşasında bulunarak fazladan harcama yaptığı gerekçesiyle soruşturma geçirmiş ve görevinden alınmıştır.<sup>633</sup> Yine Edirne'de 1907 yılında vilayetin bayındırlık işlerinin kötü gittiği ve Nafia müdürünün yolsuzluk yaptığına dair vilayetten Sadarete suç duyurusunda bulunulması üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti'nin buraya bir müfettiş göndererek tahkikat yapması istenmiştir.<sup>634</sup>

Daha sonra bazı vilayetlerde kaldırılan Nafia Müdürlükleri<sup>635</sup>, 1902 yılında Rumeli vilayetlerinde olmak üzere yeniden teşkil olunmuştur.<sup>636</sup> 7 Mayıs 1903

<sup>630</sup> BOA BEO A MKT MHM 351/74, 5 Zilkade 1282/22 Mart 1866.

<sup>631</sup> BOA T MCM 699/20, 13 Muharrem 1283/28 Mayıs 1866.

<sup>632</sup> BOA AMKT MHM 349/88, 16 Şevval 1282/4 Mart 1866; BOA MVL 1013/68, 18 Muharrem 1282/13 Haziran 1865; BOA İ DH 807/65256, 30 Receb 1297/8 Temmuz 1880.

<sup>633</sup> BOA İ DH 955/75556, 12 Ramazan 1302/25 Haziran 1885.

<sup>634</sup> BOA BEO 3160/236949, 28 Şaban 1327/14 Eylül 1909.

<sup>635</sup> BOA DH MKT 1933/11, 17 Şaban 1309/17 Mart 1892. Edirne'de 12 Mart 1890 tarihinde nafia müdürlüğü lağv edilmiştir. BOA MV 52/23, 20 Receb 1307/12 Mart 1890; BOA İ MMS 110/4724, 28 Receb 1307/20 Mart 1890.

tarihinde yapılan bir düzenleme ile Rumeli vilayeti nafia müdürlerinin görevleri yeniden belirlenmiştir. Buna göre Nafia Müdürleri vilayetin bayındırlık hizmetlerinin idari işlerinden, sermühendisler ise fenni hususlarından mesuldürler. Nafia müdürleri fenni işlerde ve fen memurlarının vazifelerinin belirlenmesinde sermühendise danışmak zorundadır. Aralarında bu konularda görüş ayrılığı çıkarsa nezaretin heyet-i fenniyesine iletmek üzere konu Nafia Nezareti'ne bildirilir.<sup>637</sup>

Nafia müdürleri valilerin maiyetinde olup, bayındırlığa dair iletişim vilayet ile nezaret arasında yapılmakla beraber Nafia Müdürü gerektiğinde nezaretle irtibata geçebilirdi. Nafia müdürleri vilayet Nafia fen memurlarının üstünde olup, vilayet Nafia Komisyonu azasındandır. Nafia Müdürleri valilerin yokluğunda komisyona vekâleten başkanlık ederler. Vilayet sermühendisleri bu komisyonda buldukları gibi Nafia kâtipleri de hem komisyona hem de Nafia Müdürlerine kâtiplik ederler.<sup>638</sup>

Nafia müdürleri Turuk ve Meabir Nizamnamesi'nin maddeleri çerçevesinde yapılması ticarî, siyasî ve askerî açıdan aciliyet gerektiren inşaat ve tamirat ile bunların korunmasını sağlamak, tramvay, omnibüs arabaları tesis ile nehir mecralarının kurutulması, selin engellenmesi için gerekli inşaatı yapmak, bataklıkların kurutulması, kara ve deniz ticaretin geliştirilmesi için gerekli mülahazaları vilayet makamına ve Nafia Nezareti'ne bildirmekle yükümlüdür.<sup>639</sup>

Bedelen mükellefiyet yapılan mahallerde yolların nezarettten verilecek izin doğrultusunda münakasa ile yapılması için ihaleyle, talip çıkmazsa emaneten inşası ile; bedenen mükellefiyet yapılan yerlerde mükelleflere yaptırılmasına nezaret etmek Nafia Müdürünün görevidir. Bunun için nüfus idarelerinden alacakları defterlere göre her sene yol ve köprü inşası ile mükellef ahaliyi tespit, bedelen ya da bedenen yapacakların miktarını vakti zamanında tetkik edeceklerdi. Bedenen mükellefiyet yapacakların inşaat mahalline sevki, bedelen yapacaklardan paranın zamanında toplanması, gerekli evrakın düzenlenmesi, bayındırlık işleri için vilayet gelirlerinden ayrılacak % 5'in teftişi Nafia Müdürlerinin görevleri arasındadır. Keşif, harita, resim gibi evrakın düzenlenmesi fen memurlarına ait işler olsa da bunların muntazam olarak tertibine, bu evrakın dosyalanarak Nafia Nezareti'ne gönderilmesine nezaret etmek Nafia Müdürlerinin işidir. İnşaatın yolunda gidip gitmediğinin denetlenmesi fen

<sup>636</sup> BOA BEO 1966/147446, 24 Ramazan 1320/25 Aralık 1902.

<sup>637</sup> BOA T 3126/15, 9 Safer 1321/7 Mayıs 1903; BOA TFR IA 6/571, 11 Safer 1321/9 Mayıs 1903.

<sup>638</sup> BOA BEO 3160/236949, 28 Şaban 1327/14 Eylül 1909.

<sup>639</sup> BOA BEO 3160/236949, 28 Şaban 1327/14 Eylül 1909.



memurları ile beraber Nafia Müdürlerinin de vazifesidir. Bunun için Nafia Müdürü inşaat mahallini, harcırahını Mal Sandığından almak üzere teftiş edecektir. Emaneten ve ihale suretiyle yapılan inşaatların masrafları başmühendis ve Nafia Müdürlerinin tasdiki, Nafia Komisyonlarının kararı ve valinin emri ile Ziraat Bankası şubelerinden ödenecektir.<sup>640</sup>

Nafia Müdürü her sene sonunda bir önceki senenin tahsisât ve tahsilât miktarlarına göre gelecek yıl bedelat-ı nakdiye ile vilayet gelirlerinin % 5'inden ne kadar miktar hâsıl olacağını, ne kadar nüfusun bedenen mükellefiyet yerine getireceğini hesap edecek ve böylece bir sene zarfında yapılacak inşaatın masrafını bildiren bir cetveli Nafia Nezareti'ne göndermek üzere Nafia Komisyonunda tasdik ettirdikten sonra valiye verecektir.<sup>641</sup>

#### **2.4.2.2. Yol Eminleri**

Tarik (yol) eminlerinin başlıca vazifesi amele-i mükellefenin belirlenmesi ve getirilmesinden ibaretti. Yol eminlerinin görevleri, amele-i mükellefeye dair bütün evrakı hazırlamak, istifade olunacak vakitte amele-i mükellefeyi getirmek, mühendislerin keşifleri ve imalata dair olan levazımlarını tedarik etmek ve mühendisler tarafından tasdik olunan masrafların karşılanmasını sağlamaktır. Tarik eminleri vilayet merkezlerinde olduğu gibi sancaklarda da bulunabiliyordu. Edirne vilayetinde 1870 yılında vilayet ve sancak olmak üzere 2 tarik emini varken<sup>642</sup>, 1885 yılında Selanik vilayetinde vilayet merkezinde 1 adet tarik emini vardı.<sup>643</sup> Tarik eminleri daha sonra taşra idarelerinde istihdam edilmemiştir.

#### **2.4.2.3. Kaza Yol Komiseri**

Kaza yol komiseri imalat toplamının hududunu gösterir kazıkların korunması ve kaza amele-i mükellefe postalarına nezaret etmekle yükümlüydü. Kaza yol komiserleri görevlerindeki başarılarına göre terfi alabiliyorlardı.<sup>644</sup>

#### **2.4.2.4. Sandıktar**

Sandıktarın başlıca vazifesi vilayet yolları masraflarına dair olan paranın korunması idi. Sandıktarlar kazanın amele-i mükellefesinin mahalli hükümet ile olan işlerinin yapılmasına vekâlet ederdi. Her iş sonunda amele-i mükellefe bedeli olarak

<sup>640</sup> BOA BEO 3160/236949, 28 Şaban 1327/14 Eylül 1909.

<sup>641</sup> BOA BEO 3160/236949, 28 Şaban 1327/14 Eylül 1909.

<sup>642</sup> *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1287, s. 36.

<sup>643</sup> *Selanik Vilayeti Salnamesi*, sene 1303, s. 87.

<sup>644</sup> BOA ZB 419/55, 21 Safer 1316/11 Temmuz 1898.

her bir köyden aldığı akçeler ile vilayet yolları için hazineden gelen tahsisattan alınan meblağın ve toplam masrafın defterini tanzim ederek tarik eminine teslim etmek ile görevliydi.<sup>645</sup>

#### **2.4.2.5. Tahsildar**

Tahsildarlar amele-i mükellefe bedel akçelerini tahsil ederlerdi. Her köyün bedelen hizmet yapmaktan dolayı borçlu olacakları bedelat akçesi tahsildar marifetiyle tahsil olunurdu. Bu konuda tarik komiseri de tahsildara yardım ederdi. Tahsildar kabul olunan paranın miktarını beyan eden bir senedi köy muhtarına verirdi. Bu senetler her kazaya mahsus koçan defterinden kesilmiş ve tarik emini tarafından hepsine sırasıyla numara konulmuş olmalıydı. Tahsildar köylerden tahsil ettiği bedel akçelerini imalat-ı umumîye sandığına teslim ederdi. Sandıktar aldığı paranın miktarını içeren koçanları mühürler ve köylerin herbirinden tahsil eylediği bedel akçelerinin toplamını içeren bir senet düzenleyerek tarik eminine teslim ederdi. Tarik emini de bu senedi mühürledikten sonra kaza müdürüne gönderirdi.<sup>646</sup>

#### **2.4.2.6. Kâtipler**

Kâtipler fenne dair işlere bakmakla yükümlüydüler. Yol inşası ve çeşitli bayındırlık işleri ile ilgili olarak vilayetlerde Nafia komisyonlarında görev alan kâtiplerin maaşı, 1902 ile 1907 yılları arasında tarik bedelat-ı nakdiyesinin % 10'luk kısmından ödenmiştir. Daha sonra tarik bedellerinin Ziraat Bankası'nda toplanması sebebiyle maaşları bu bankaca ödenmiştir.<sup>647</sup>

#### **2.4.2.7. Çavuşlar**

Yol işlerine dair emirleri mahallerine tebliğ etmek çavuşların göreviydi. Çavuşların sayısı diğer taşra nafia memurları gibi vilayetten vilayete değişen sayıda olup ihtiyaca göre istihdam edilmekte idiler. 1870 yılında Edirne vilayetinde bir adet vilayet ve 1 adet liva olmak üzere 2 adet çavuş istihdam olunmuştur.<sup>648</sup>

<sup>645</sup> BOA ŞD 495/19, 23 Safer 1285/15 Haziran 1868; BOA İ MMS 37/1549, 4 Cemaziyevvel 1286/12 Ağustos 1869; *Düstûr*, I. Tertip, C. II, s. 302-309.

<sup>646</sup> BOA ŞD 495/19, 23 Safer 1285/15 Haziran 1868; BOA İ MMS 37/1549, 4 Cemaziyevvel 1286/12 Ağustos 1869; *Düstûr*, I. Tertip, C. II, s. 302-309.

<sup>647</sup> BOA DH MUİ 10-2/19, 15 Ramazan 1327/30 Eylül 1909.

<sup>648</sup> *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1287, s. 36.

### 2.4.3. Nafia Nezareti Taşra Teşkilatı'nda Görev Alan Memurlar

Nafia Nezareti'nin taşra teşkilatını teşkil eden memurların sayıları yıllara ve vilayetlere göre değişmektedir. 1870 yılında yeniden teşkil olunan Bağdat vilayetinde Nafia memurları aşağıdaki gibi belirlenmiştir.<sup>649</sup>

**Tablo 36: 1870 Yılında Bağdat Vilayeti Nafia Memurları**

Görevi	Tahsisat (kuruş, herbirine)
Nafia Reisi	6000
Muhasebeci ve Refiki	2750
Mübayaa Memuru	500
Şakirdan	200
Sandık Emni	350
Kenaniye Kanal Memuru	1500
Amele Reisi	300
Kenaniye Müdür Muavini	1500
Amele Reisi	300
Sandık Emni	300
Tesviye-i Turuk Mühendisleri	18.500 (5 kişi)
Demiryolları Komiserleri ile Fabrika Memurları	25360 (14 kişi)
Muavin Memurları (Kondüktör)	10.834
Köprü Memurları	1747
Toplam Tahsisat	67347

**Tablo 37: Kosova Vilayeti'nde Çalışan Nafia Memurları, Bunların Çalıştıkları Şubeler ve Maaşları**

Memurun İsmi	Görevi	Aylık Maaşı (Kuruş)	Yıllık Tahsisat (Kuruş)	Çalıştığı Şube	Mülâhazat
Muhtar Bey	Nafia Müdürü	3500	42.000	İdare-i Merkeziye	
Hasan Hüsnü Efendi	Sermühendis	2500	30.000	İdare-i Merkeziye	
Reşid İzzeddin	Merkez Mühendis	1000	12.000	İdare-i Merkeziye	
Leon Dalyan	Ressam	600	7.200	İdare-i Merkeziye	
Medhat Efendi	Başkâtip	750	9.000	İdare-i Merkeziye	
	Muhasebeci	750	9.000	İdare-i Merkeziye	Vilayetçe Ehliyetli Biri Tayin Olunacak
Ömer Efendi	İkinci Kâtip	300	3.600	İdare-i Merkeziye	
Hasan Efendi	Anbar Memuru	400	4.800	İdare-i Merkeziye	
Fattal Efendi	İstikşaf Mühendisi	1500	18.000	İstikşaf Heyeti	
Kostantin Efendi	Kondüktör	500	6.000	İstikşaf Heyeti	
Dikran Efendi	Şube Mühendisi	1250	15.000	Birinci Şube	
Hayri Efendi	Kondüktör	600	7.200	Birinci Şube	100 Kuruş Zam Verilmiştir.
Fatmi Efendi	Kondüktör	500	6.000	Birinci Şube	
Sakıb Efendi	Kondüktör	500	6.000	Birinci Şube	
İbrahim Efendi	Kâtip	300	3.600	Birinci Şube	İstifa Etmiştir.
Behçet Efendi	Şube Mühendisi	1250	15.000	İkinci Şube	250 Kuruş Zam Verilmiştir.
Ömer Efendi	Şube Mühendisi Muavini	800	9.600	İkinci Şube	
Hurşit Efendi	Kondüktör	600	7.200	İkinci Şube	
Akşehirliyan Efendi	Kondüktör	500	6.000	İkinci Şube	
Ahmed Hamdi Efendi	Kondüktör	500	6.000	İkinci Şube	

<sup>649</sup> BOA İ MMS 41/1664, 27 Zilhicce 1287/20 Mart 1871.

Antuan Efendi	Kondüktör	500	6.000	İkinci Şube	
Hakkı Bey	Kâtip	300	3.600	İkinci Şube	
Hüseyin Hilmi Efendi	Şube Mühendisi	1250	15.000	Üçüncü Şube	
	Şube Mühendisi Muavini	800	9.600	Üçüncü Şube	
Kamil Efendi	Kondüktör	500	6.000	Üçüncü Şube	
Veli Efendi	Kondüktör	500	6.000	Üçüncü Şube	
Ömer Efendi	Kâtip	300	3.600	Üçüncü Şube	
Süleyman Efendi	Şube Mühendisi	1250	15.000	Beşinci Şube	
Tahir Efendi	Şube Mühendisi Muavini	1000	12.000	Beşinci Şube	
Rıza Efendi	Kondüktör	500	6.000	Beşinci Şube	
Şevki Efendi	Kondüktör	500	6.000	Beşinci Şube	
Cavid Efendi	Kondüktör	500	6.000	Beşinci Şube	
Galib Efendi	Kâtip	300	3.600	Beşinci Şube	
Mustafa Şevki Efendi	Şube Mühendisi	1250	15.000	Beşinci Şube	
	Şube Mühendisi Muavini	1000	12.000	Beşinci Şube	
	Şube Mühendisi Muavini	800	9.600	Beşinci Şube	
Abdullah Efendi	Kondüktör	600	7.200	Beşinci Şube	
Veli Efendi	Kondüktör	500	6.000	Beşinci Şube	
Mustafa Efendi	Kondüktör	500	6.000	Beşinci Şube	
Receb Efendi	Kondüktör	500	6.000	Beşinci Şube	
Galib Efendi	Kâtip Priştine	300	3.600	Beşinci Şube	
Hamit Efendi	Kâtip Prizren	300	3.600	Beşinci Şube	
Yusuf Efendi	Şube Mühendisi	800	9.600	Yedinci Şube	
Mustafa Efendi	Kondüktör	500	6.000	Yedinci Şube	
Şevki Efendi	Kâtip	300	3.600	Yedinci Şube	
<b>T OPLAM</b>			<b>409.800</b>		

Vilayetlerde görevli nafia fen memurlarının sayısını, aldığı maaşları, isimlerini bazı belgelerden takip edebilmekteyiz. Nafia Nezareti'nin Sicill-i Ahval İdaresi'nde vilayetlerde görevli fen memurlarının sicil kayıtları tutulduğu gibi zaman zaman vilayetlerdeki görevli memurlarla ilgili cetveller de gönderilmiştir. Kosova vilayetinden bu idareye gönderilen cetvelde mühendis ve mühendis muavini olarak 13; kondüktör olarak 17 kişinin istihdam edildiğini görmekteyiz. Kosova vilayetinde istihdam edilen ve edilecek olan 45 kişinin maaşları için aylık toplam 409.800 kuruşluk bir bütçenin tahsis edildiği anlaşılmaktadır.<sup>650</sup>

Bir başka belgede de Sivas vilayetinde mevcut fen memurları ve maaşları gösterilmiştir.<sup>651</sup>

<sup>650</sup> BOA T SAİD 449/5, tarihsiz.

<sup>651</sup> BOA T TNF MKT 148/40, 23 Şevval 1327/7 Kasım 1909.

**Tablo 38: Sivas Vilayeti Fen Memurları ve Maaşları**

Sivas Vilayeti Fen Memurları		
Görevi	İsmi	Maaşı (kuruş)
Mühendis	Said Efendi	1500
“	Cemal Efendi	1200
“	Ovakim Efendi	1000
Muavin	Yeni mezunlardan atanacak	800
Kondüktör	Faik Efendi	800
“	Mustafa Hayri	600
“	Artin Efendi	600
“	Davudyan Efendi	600
“	Hasan Ziya Efendi	600
“	Mehmed Sadık Efendi	500
“	Hasan Efendi	500
Başkâtip	Ahmed Şevki Efendi	800
Kâtip	Ziya Efendi	600
“	Tevfik Efendi	400
“	Hayri Efendi	400
	Ahmed Cevdet Efendi	400
Odacı	Mehmet ağa	100

1909-1910 yılında Nafia Nezareti'nin vilayetlerde mühendis, kondüktör, kâtip, Nafia Müdürü gibi çeşitli pozisyonlarında yaklaşık toplam 441 kişi istihdam edilmiştir. Başmühendislerin maaşı 1500 ile 3000; mühendislerin maaşı 800 ile 1500; kondüktörlerin maaşı 500 ile 800; nafia kâtiplerinin maaşı 250 ile 600 kuruş arasında değişmekte idi. Bu yılda sadece Edirne ve Selanik vilayetlerinde Nafia Müdürleri bulunmakta idi ve 3000 ile 4000 kuruş arasında değişen miktarlarda maaş almaktaydılar. En çok memurun 38 kişi ile Selanik vilayetinde istihdam edildiği görülmektedir.<sup>652</sup>

**Tablo 39: 1909-1910 Yılında Vilayetlerde İstihdam Edilen Nafia Memurları**

Suriye vilayeti			Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti		
İsmi	Görevi	Maaşı	İsmi	Görevi	Maaşı
Mustafa Nazım Efendi	Ser Mühendis Vekili	2000	Cemil Bey	Ser Mühendis	2500
İsmail Ziya Efendi	Mühendis	1250	Kilotopolo Efendi	Mühendis	1500
Osman Efendi	Ser Mühendis Muavini	800	Kostantin Serandi Efendi	Kondüktör	500
Mehmed Nuri Efendi	Mühendis	800	Dimitri Efendi	Kondüktör	800
Celal Efendi	Mühendis Muavini	650	Fotiv Efendi	Kondüktör	500
Cemil Efendi	Kondüktör	500	Yorgi Efendi	Kondüktör	500
Ali Efendi	Kondüktör	500	Selahaddin Efendi	Kondüktör	500
Vefik Efendi	Kondüktör	500	Mehmet Sıdkı Efendi	Rodos Nafia Kâtibi	400
İbrahim Efendi	Kondüktör	500	Said Efendi	Sakız Nafia Kâtibi	400
Eşref Efendi	Kondüktör	500	<b>Musul Vilayeti</b>		
Yordan Efendi	Kondüktör	500	Tevfik Efendi	Ser Mühendis	1600

<sup>652</sup> BOA T 449/8, tarihsiz; BOA T 449/11, tarihsiz.

Mustafa Rafi Efendi	Mühendis	1000	Yusuf Kenan Efendi	Mühendis	1000
Mehmed Nuri Efendi	Mühendis	1500	Mustafa Efendi	Kondüktör	500
Ali Mukerrem Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	600	Hüseyin Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	400
Mehmed Tahir Efendi	Merkez Nafia Kâtibi Refiki	150	<b>Van Vilayeti</b>		
Yusuf Efendi	Hama Sancağı Nafia Kâtibi	250	Hamdi Efendi	Ser Mühendis	2000
<b>Ankara Vilayeti</b>			Şerif Efendi	Kondüktör	500
Abdullah Necati Efendi	Ser Mühendis	2000	Nuri Efendi	Kondüktör	500
Mehmed Ali Efendi	Mühendis	1250	Osman Remzi Efendi	Kondüktör	500
Hristidi Efendi	Mühendis	1250	Yakup Efendi	Kondüktör	500
Postel Efendi	Mühendis	1250	Reşit Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	300
Tahsin Efendi	Mühendis	800	Hüseyin Efendi	Anbar Memuru	250
Asador Efendi	Mühendis	1250	Mansur Efendi	Pikor	300
Celal Efendi	Ser Mühendis Muavini	650	<b>Yanya Vilayeti</b>		
Cemil Efendi	Mühendis Vekili	900	Fevzi Efendi	Ser Mühendis	2750
Osman Efendi	Kondüktör	500	Halil Efendi	Mühendis	1000
Şakir Efendi	Kondüktör	750	Kadri Efendi	Mühendis	650
Hasan Vasfi Efendi	Kondüktör	500	Süreyya Efendi	Mühendis	750
Osman Efendi	Kondüktör	500	Mihran Efendi	Kondüktör	500
Mıgırdıç Efendi	Kondüktör	500	Akil Efendi	Kondüktör	500
Hüseyin Efendi	Kondüktör	500	Ziver Sıdkı Efendi	Kondüktör	500
Talat Efendi	Kondüktör	600	Abdullah Efendi	Kondüktör	500
Tevfik Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	500	Kadmir Efendi	Kondüktör	500
Salih Efendi	Merkez Nafia İkinci Kâtibi	200	Tayyib Efendi	Kondüktör	500
Kemal Efendi	Yozgad Nafia Kâtibi	250	Abdülhamid Efendi	Mühendis	650
Çelebi Efendi	Kırşehir Nafia Kâtibi	200	Kamil Efendi	Mühendis	1250
Mehmed Efendi	Kayseri Nafia Kâtibi	300	Mustafa Fazıl Efendi	Mühendis	1000
Vasıf Efendi	Çorum Nafia Kâtibi	250	Hüseyin Tevfik Efendi	Kondüktör	500
Mehmed Şevki Efendi	Pikor	400	Mustafa Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	500
<b>Adana Vilayeti</b>			Abdülcelil Efendi	Ergiri Nafia Kâtibi	200
Abdülhalim Efendi	Ser Mühendis	2250	Naim Efendi	Merkez Nafia Kâtibi Refiki	100
Raftopolos Efendi	Mühendis	1000	Ali Rıza Efendi	Preveze Nafia Kâtibi	300
Karçolo Efendi	Mühendis	800	Abdullah Efendi	Berat Nafia Kâtibi	300
Viktor Efendi	Mühendis	1200	<b>Selanik Vilayeti</b>		
Ohannes Efendi	Kondüktör	500	Osman Bey	Nafia Müdürü	4000
Çemelli Efendi	Kondüktör	650	Dimitriyadis Efendi	Ser Mühendis	3000
Hüsni Efendi	Kondüktör	500	Nafiz Efendi	Merkez Mühendis	1500
Cemal Efendi	Kondüktör	500	İzak Salim Efendi	Ressam	1000
Emin Efendi	Kondüktör	500	Hüsni Efendi	Ressam	900
Miyak Efendi	Kondüktör	500	Lütfü Efendi	Başkâtip	1100

Süleyman Nazım Efendi	Kondüktör	500	Osman Efendi	Muhasebeci	1000
Yovanaki Efendi	Kondüktör	500	İsmail Efendi	İkinci Kâtip	500
Mahmud Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	500	Münahim Efendi	Anbar ve Sevk Memuru	600
Danyal Niyazi Efendi	Mersin Nafia Kâtibi	300	Çamiç Efendi	İstikşaf Mühendisi	1500
<b>Beyrut Vilayeti</b>			Kazım Efendi	İstikşaf Mühendis Muavini	1000
Beşare Efendi	Ser Mühendis	2000	İspiro Efendi	İstikşaf Kondüktörü	600
İbrahim Efendi	Mühendis	1000	Said Efendi	Demir Köprüler Mühendisi	1250
Dimitraki Efendi	Mühendis Muavini	1400	Kolosyan Efendi	Birinci Şube Mühendisi	1500
İbrahim Efendi	Mühendis Muavini	800	Asıf Efendi	Birinci Şube Mühendisi	800
Hafız Rüşdü Efendi	Mühendis	1200	Ahmed Efendi	Serkondüktör	900
Haralambo Efendi	Kondüktör	500	Kazım Efendi	Kondüktör	600
Safvet Efendi	Mühendis	700	İsmail Efendi	Nafia Kâtibi	500
Memat Efendi	Mühendis	650	Ruhi Efendi	İkinci Şube Mühendisi	1250
Hasan Hilmi Efendi	Mühendis	500	Hamid Efendi	İkinci Şube Mühendis Muavini	800
Molod Efendi	Mühendis	500	Dinalis Efendi	İkinci Şube Kondüktörü	800
Nureddin Efendi	Mühendis	500	Hasan Hamza Efendi	İkinci Şube Kondüktörü	500
Abdülkadir Efendi	Mühendis Muavini	800	Hüseyin Hüsnü Efendi	İkinci Şube Kâtibi	300
Halid Efendi	Kondüktör	500	Nadir Efendi	Üçüncü Şube Mühendisi	1000
Rağb Efendi	Merkez Nafia Komisyonu Kâtibi	300	Tahsin Efendi	Üçüncü Şube Mühendis Muavini	800
Ömer Efendi	Merkez Nafia Komisyonu Kâtibi	500	Rıfat Efendi	Üçüncü Şube Kondüktörü	500
Enis Efendi	Akka Nafia Kâtibi	250	İstimat Efendi	Üçüncü Şube Kondüktörü	500
Rıza Efendi	Nablus Nafia Kâtibi	250	Nuri Efendi	Üçüncü Şube Kâtibi	300
Rasim Efendi	Lazkiye Nafia Kâtibi	250	Mustafa Efendi	Sirozda Dördüncü Şube Mühendisi	1250
<b>İşkodra Vilayeti</b>			Faruk Efendi	Sirozda Dördüncü Şube Mühendis Muavini	800
Mösyö Briv	Ser Mühendis	2000	Polanaki Efendi	Sirozda Dördüncü Şube Kondüktörü	800
Serope Efendi	Mühendis	1250	Sadık Efendi	Sirozda Dördüncü Şube Kondüktörü	500
Antuan Efendi	Kondüktör	500	Edhem Efendi	Sirozda Dördüncü Şube Kâtibi	400
Mahmud Nafi Efendi	Kondüktör	500	Valanta Efendi	Drama Beşinci Şube Mühendisi	1250
Şakir Efendi	Kondüktör ve Komisyon Kâtibi		Kemal Efendi	Drama Beşinci Şube Mühendis Muavini	800
<b>Kastamonu Vilayeti</b>			Osman Efendi	Drama Beşinci Şube Kondüktörü	800
Takforyan Efendi	Ser Mühendis	2000	İrfan Efendi	Drama Beşinci Şube Kondüktörü	500
Kemal Efendi	Mühendis	1200	Halil Efendi	Drama Beşinci Şube Kâtibi	400
Kapril Efendi	Mühendis	1250	<b>Basra Vilayeti</b>		
Mehmed Cemal Efendi	Kondüktör	500	Abdülaziz Efendi	Mühendis	1500

Yovas Efendi	Kondüktör	500	<b>Erzurum Vilayeti</b>		
Mehmed Ali Efendi	Kondüktör	500	Morlo Efendi	Ser Mühendis	2000
İbrahim Edhem Efendi	Kondüktör	650	Mehmed Ali Efendi	Mühendis Muavini	650
Hacı Halim Efendi	Kondüktör	500	Markar Efendi	Mühendis Muavini	1000
Subhi Efendi	Mühendis	1000	Necip Efendi	Kondüktör	500
Vehbi Efendi	Mühendis	650	Ahmed Hamdi Efendi	Kondüktör	500
Vasfi Efendi	Mühendis	650	Mustafa Hilmi Efendi	Kondüktör	500
Sedad Efendi	Kondüktör	800	Osman Fevzi Efendi	Kondüktör	500
Aleksan Efendi	Kondüktör	500	Mecid Efendi	Kondüktör	650
Aristi Efendi	Kondüktör	500	Said Efendi	Kondüktör	500
Simon Efendi	Kondüktör	500	Mahmud Efendi	Kondüktör	500
Hayreddin Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	500	Ali Osman Efendi	Kondüktör	500
Fuad Efendi	Bolu Nafia Kâtibi	250	Hacı Mehmed Efendi	Kondüktör	500
Cevdet Efendi	Sinop Nafia Kâtibi	300	Hüseyin Hami Efendi	Merkez Nafia Ktibi	500
Hasan Efendi	Çankırı Nafia Kâtibi	150	Hafız Süleyman Efendi	Erzincan Nafia Kâtibi	300
Eyüp Efendi	Pikor	300	<b>İzmit Sancağı</b>		
Mehmed Emin Efendi	Pikor	500	Rafael Efendi	Ser Mühendis	2000
<b>Bitlis Vilayeti</b>			Hüseyin Hami Efendi	Mühendis	1000
Ahmed Muzafferedin Efendi	Ser Mühendis	1750	Halid Fevzi Efendi	Kondüktör	700
Hüseyin Avni Efendi	Mühendis	1000	Mehmed Salih Efendi	Kondüktör	650
İhsan Efendi	Kondüktör	600	Hulusi Efendi	Kondüktör	500
Yusuf Ziya Efendi	Kondüktör	500	Cemil Efendi	Nafia Kâtibi	500
Hafız Numan Efendi	Kondüktör	500	Ali Efendi	Nafia Kâtibi Refiki	250
Hüseyin Hüsnü Efendi	Kondüktör	500	<b>Zor Sancağı</b>		
Ohannes Muradyan Efendi	Kondüktör	500	Said Efendi	Ser Mühendis	1500
Emin Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	300	Kemal Efendi	Kondüktör	500
Mehmed Efendi	Muş Nafia Kâtibi	120	Said Cafer Efendi	Nafia Kâtibi	200
Said Efendi	Siirt Nafia Kâtibi	200	<b>Kudüs-i Şerif Sancağı</b>		
<b>Trabzon Vilayeti</b>			Vasfi Efendi	Ser Mühendis	2000
İzirod Efendi	Ser Mühendis	2500	Mahmud Said Efendi	Mühendis Muavini	650
Dimitraki Efendi	Mühendis	1750	Ragıp Efendi	Kondüktör	500
Osman Efendi	Mühendis Muavini	1200	Beşare Efendi	Nafia Kâtibi	300
Akif Efendi	Kondüktör	500	<b>Dersaadet ve Mülhakati</b>		
Cemal Efendi	Kondüktör	500	Halid Bey	Ser Mühendis	2000
Salih Efendi	Kondüktör	500	Ali Rıza Efendi	Mühendis	1000
Ubud Efendi	Kondüktör	1000	Bracyanos Efendi	Mühendis	1500
Kadri Efendi	Kondüktör	650	Mazhar Efendi	Mühendis	800
Tevfik Efendi	Kondüktör	650	Karatodori Efendi	Mühendis	1000
Süleyman Efendi	Kondüktör	500	İbrahim Edip Efendi	Mühendis	800



Ali Rıza Efendi	Kondüktör	500	Talat Efendi	Kondüktör	1000
Fevzi Efendi	Kondüktör	600	Küçük Rıza Efendi	Kondüktör	500
Hacı Ahmed Cemal Efendi	Kondüktör	500	Mustafa Nazif Efendi	Kondüktör	1000
Abdullah Efendi	Mühendis	800	Mehmed Şakir Efendi	Kondüktör	650
Hafız Salih Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	700	Hacı Hasan Efendi	Kondüktör	800
Hamid Efendi	Canik Nafia Kâtibi	300	Matyos Midhat Efendi	Kondüktör	650
Akif Efendi	Gümüşhane Nafia Kâtibi	300	Ahmed Bey	Mühendis	1000
Osman Efendi	Lazistan Nafia Kâtibi	150	Hasan Efendi	Kartal Nafia Kâtibi	250
<b>Mamuratülaziz Vilayeti</b>			Ali Saib Efendi	Mülhakat Nafia Kâtibi	250
Ali Rıza Efendi	Ser Mühendis	2000	Ahmed Efendi	Şile Kazası Nafia Kâtibi	250
Fehmi Efendi	Mühendis	800	Hüseyin Efendi	Gökbüze Nafia Kâtibi	200
İbrahim Fehim Efendi	Mühendis	1000	Kamil Nazmi Efendi	Küçük Çekmece Nafia Kâtibi	200
Şükrü Efendi	Kondüktör	800	İbrahim Edhem Efendi	Beykoz Nafia Kâtibi	250
Mahmud Nedim Efendi	Kondüktör	500	Osman Efendi	Çatalca Nafia Kâtibi	300
Yener Efendi	Kondüktör	500	<b>Biga Sancağı</b>		
Faik Efendi	Kondüktör	650	Altıntop Efendi	Ser Mühendis	2000
Hıfzı Efendi	Kondüktör	500	Kemal Efendi	Kondüktör	500
Mustafa Naim Efendi	Kondüktör	500	Mustafa Efendi	Kondüktör	900
Cemal Efendi	Kondüktör	500	Kazım Efendi	Kondüktör	650
Ferhad Efendi	Kondüktör	500	Hasan Efendi	Nafia Kâtibi	250
Hasan Raif Efendi	Kondüktör	500	<b>Trablusgarb Vilayeti</b>		
Abdullah Efendi	Kondüktör	500	Mösyö Paris	Mühendis	1972
Oseb Efendi	Kondüktör	500	<b>Konya Vilayeti</b>		
Mustafa Zihni Efendi	Kondüktör	500	Ali Rıza Efendi	Ser Mühendis	2000
Abdülhamid Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	500	Ali Nihad Efendi	Ser Mühendis Muavini	1000
Mehmed Efendi	Malatya Nafia Kâtibi	200	Mehmed Şaban Efendi	Ser Mühendis Muavini	800
Mehmed Emin Efendi	Kondüktör	500	Resmi Efendiü	Mühendis	1000
Mahmud Efendi	Kondüktör	500	İbrahim Efendi	Kondüktör	500
<b>Sivas Vilayeti</b>			Fehmi Efendi	Kondüktör	500
Bekir Efendi	Ser Mühendis	2000	Hüseyin Efendi	Kondüktör	650
Hasan Lütfü Efendi	Mühendis	800	Karakoç Efendi	Kondüktör	600
Cemal Efendi	Mühendis	1000	Şakir Efendi	Mühendis	1250
Ovakim Efendi	Kondüktör	800	Ahmed Hamdi Efendi	Kondüktör	650
Hüseyin Hüsnü Efendi	Kondüktör	650	Mardiros Efendi	Kondüktör	600
Hasan Efendi	Kondüktör	500	Permok Efendi	Kondüktör	500
Faik Efendi	Kondüktör	800	Osman Efendi	Kondüktör	650
İsmail Hakkı Efendi	Kondüktör	500	Mehmed Nazmi Efendi	Kondüktör	500

Artin Agobyan Efendi	Kondüktör	500	Hasan Efendi	Kondüktör	500
Bedros Efendi	Kondüktör	500	Vasilaki Efendi	Kondüktör	500
Halid Efendi	Kondüktör	650	Mazhar Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	500
Ali Rıza Efendi	Kondüktör	500	Edhem Efendi	Merkez Nafia Kâtibi Refiki	250
Ömer Lütfü Efendi	Kondüktör	500	Mustafa Efendi	Niğde Nafia Kâtibi	250
Ahmed Lütfü Efendi	Kondüktör	500	Rıza Efendi	Hamidabad Nafia Kâtibi	250
Sadık Efendi	Kondüktör	500	Halil Efendi	Antalya Nafia Kâtibi	250
Mustafa Hayri Efendi	Kondüktör	500	Mesyak Efendi	Kondüktör	550
Hüseyin Hilmi Efendi	Kondüktör	500	<b>Hüdavendigâr Vilayeti</b>		
Ahmed Talat Efendi	Kondüktör	500	Süleyman Sırrı Efendi	Ser Mühendis	2250
Mehmed Nail Efendi	Kondüktör	500	Mehmed Said Efendi	Mühendis Muavini	800
Hamdi Efendi	Mühendis	1500	Mehmed Ali Efendi	Mühendis	1500
Ahmed Şevki Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	750	Fuad Efendi	Mühendis	1000
Mehmet Tevfik Efendi	Merkez Nafia Kâtibi ve Refiki	300	Hekimyan Efendi	Mühendis	1250
Ahmed Hamdi Efendi	Merkez Nafia Kâtibi ve Refiki	300	Şefik Efendi	Mühendis	800
Ahmed Cevdet Efendi	Karahisar Nafia Kâtibi	200	Andon Efendi	Mühendis	650
Mehmet Hayri Efendi	Amasya Nafia Kâtibi	200	Abdullah Efendi	Kondüktör	800
Aziz Efendi	Anbar Memuru	200	Osman Efendi	Kondüktör	650
Lütfü Efendi	Mühendis	1000	Vahid Efendi	Kondüktör	600
Hasan Ziya Efendi	Kondüktör	500	Ahmed Rıza Efendi	Kondüktör	700
<b>Edirne Vilayeti</b>			Ali İlhami Efendi	Kondüktör	1000
Mehmet Emin Efendi	Nafia Müdürü	3000	Hafız Ahmed Efendi	Kondüktör	600
Cuyas Efendi	Ser Mühendis	2500	Dimitraki Efendi	Kondüktör	650
Barbaroti Efendi	Mühendis	1500	Rıza Efendi	Kondüktör	500
Mustafa Şükrü Efendi	Mühendis	1100	Halil Efendi	Kondüktör	500
Kastoryadis Efendi	Mühendis	800	Şefik Efendi	Kondüktör	500
Fehmi Efendi	Mühendis	800	Salih Zeki Efendi	Kondüktör	500
Amed Efendi	Mühendis	1000	Faik Efendi	Mühendis	1250
Lüen Acemyan Efendi	Mühendis	1250	Mikyas Efendi	Mühendis	1250
Avni Efendi	Mühendis	1000	Ahmed Hayri Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	1100
Yakup Efendi	Kondüktör	500	Abdülhalim Efendi	Muhasebe Memuru	1200
Mehmet Efendi	Kondüktör	500	Edib Behçet Efendi	Merkez Nafia Kâtibi Refiki	400
İbrahim Edhem Efendi	Kondüktör	900	Hakkı Efendi	Karesi Nafia Kâtibi	300
Vahran Efendi	Kondüktör	500	Rıza Efendi	Kütahya Nafia Kâtibi	300
Kadri Efendi	Kondüktör	850	Mehmed Semai Efendi	Karahisar-ı Sahip Nafia Kâtibi	300
Yanko Faso Efendi	Kondüktör	900	Nikib Tomas Efendi	Ertuğrul Nafia Kâtibi	300

Şemseddin Efendi	Kondüktör	650	Neşet Efendi	Mühendis	1500
Bekir Efendi	Kondüktör	500	David Efendi	Kondüktör	650
Hakkı Efendi	Kondüktör	500	<b>Diyarbakır Vilayeti</b>		
Ömer Efendi	Kondüktör	500	Mustafa Nureddin Efendi	Ser Mühendis	1750
Hüseyin Hakkı Efendi	Kondüktör	800	Agob Efendi	Mühendis	1000
İbrahim Hakkı Efendi	Mühendis	800	İsmail Hakkı Efendi	Kondüktör	650
İsmail Hakkı Efendi	Kondüktör	500	Ömer Lütfü Efendi	Kondüktör	650
Zihni Efendi	Merkez Nafia Kâtibi	700	Kostantin Efendi	Kondüktör	650
Ömer Lütfü Efendi	Tekfurdağı Nafia Kâtibi	300	Abdülkadir Efendi	Kondüktör	500
Mehmet Cemal Efendi	Kırkkilise Nafia Kâtibi	300	Şefik Efendi	Mühendis	1000
Rasim Efendi	Gelibolu Nafia Kâtibi	250	Ömer Şükrü Efendi	Kondüktör	500
Mustafa Nazmi Efendi	Gümülcine Nafia Kâtibi	300	Hayri Efendi	Merkez Komisyon Kâtibi	400
Ali Raşid Efendi	Dedeagaç Nafia Kâtibi	300	Abdülkerim Efendi	Mardin Nafia Kâtibi	300
			Ataullah Efendi	Maden Nafia Kâtibi	300
			Halim Efendi	Anbar Memuru	150

## 2.5. NAFİA NEZARETİ MEMURLARININ MAAŞLARI, ATANMALARI VE ÇALIŞMA ŞEKİLLERİ

### 2.5.1. Maaşları

Osmanlı Devleti'nde bugünkü anlamda personel yönetiminin sistem ve ilkeleri Tanzimattan sonra uygulanmaya başlanmıştır. Kamu hizmetlerini gereği gibi yerine getirecek kişilerin meslek okullarında yetiştirilmesi için birçok okullar açılmış, memurların sınav ile alınması, tayin, görevden alınma ve terfi gibi işlemleri Batı tarzında düzenlenmiştir.<sup>653</sup>

Bunun yanında nezaretlere alınacak memurlar ile ilgili her nezaret kendi nizamnamelerini düzenlemiştir. Maliye Nezareti ve Nafia Nezareti bunlardandır.<sup>654</sup> Nafia Nezareti'nin 1870 ve 1880 yıllarında yayınlanan teşkilat nizamnamelerinde merkez ve taşrada çalışacak bazı memurların sorumlulukları belirlenmiştir. 1914 yılında Nafia memurları için hazırlanan nizamnamede ise nezarete çalışacak personelin haiz olması gereken şartlar, rütbelerine göre alacakları maaşlar, görevlerini aksattıklarında verilecek cezalar gibi hususlar açıklığa kavuşturulmuştur. Memurîn Nizamnamesi olarak hazırlanan nizamname 10 fasıldan oluşmaktadır. Birinci fasıl rütbe, derece ve maaşlarla ilgilidir. Bu bölümde nafia memurları çeşitli sınıflara

<sup>653</sup> Hüseyin Özdemir, *age*, s. 194.

<sup>654</sup> Hüseyin Özdemir, *age*, s. 199.

ayrılmış ve bunlara derecelerine göre belirli miktarlarda maaş belirlenmiştir. Merkez ve taşrada Nafia memuriyetleri 8 sınıfa ayrılmıştır. Bunlar da kendi aralarında derecelendirilmişlerdir. Burada bulunan memurlara belirlenen derecelere göre maaş bağlanması öngörülmüştür. En yüksek maaş 10.000 kuruş, en düşük maaş 200 kuruş olarak belirlenmiştir.<sup>655</sup>

Sivil memurlara hizmet bedelinin tahsisata dayalı olarak ödenmesi uygulamasına 1838'de son verilmiş ve maaş sistemine geçilmişti. Böylece her sivil memur için Hazineden aylık bir ücret ödenmesi usulü benimsenmiştir. Malî sıkıntı ve eski geleneklerin sürdürülmeye çalışılması nedeniyle zor olsa da XX. yüzyıla gelindiğinde Devlette meydana gelen değişim ve gelişmelere bağlı olarak memuriyet kavramı da bir hayli farklılaşmıştır. Memurlara görevleri karşılığı Hazineden maaş almalarının yanında, maaşlarından yapılan kesintilerden, azledilen veya emekli olan memurlar için mazuliyet (azledilme) ve tekaüd (emeklilik) maaşları ödenmeye de başlanmıştır.<sup>656</sup>

Osmanlı sivil memuru sınıfından olan Nafia Nezareti memurları da bu çerçevede Hazineden kendileri için tahsis edilen maaşları almaktaydılar. Nezaret ilk kurulduğunda belirli bir maaş politikası yoktu. Örneğin ilk Nafia Nazırı İsmail Paşa, bu göreve 30.000 kuruş maaşla atanırken daha sonra bu göreve gelen Hasan Fehmi Paşa 20.000 kuruş nazırlık maaşı almıştır. Nafia muhasebecisi Said Bey'in maaşı, 7.000 kuruş idi.<sup>657</sup> Daha sonra nezaretin maaşları düzenlenmiş ve memurun yaptığı işe göre maaş alması sağlanmıştır. Ticaret Nezareti ile birleşmeden önce 1871 yılında Nafia Nezareti'nde nazırdan sonra en yüksek maaşları müsteşar ve fen memurları almakta idi. Ardından Turuk ve Meabir Müdürü, Maden Müdürü, Mektupçu ve Muhasebeci bu nezarete yüksek maaş alan diğer personeldi. Bu tarihte nezarete çalışan personelin maaşlarını aşağıdaki tabloda görmek mümkündür.<sup>658</sup>

<sup>655</sup> BOA T TŞK 3130/8, tarihsiz; BOA T TŞK 3134/37, 26 Rebiülahir 1333/13 Mart 1915.

<sup>656</sup> Findley, *Kalemîyeden Mülkiyeye Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi*, s. 315-317; Abdullah Saydam, "Tanzimat'ın Memurları" *Türkler*, C. 13, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 670-675. Tanzimattan önce Osmanlı bürokrasisi ve memuriyet sistemi için bkz. Erhan Afyoncu, "Tanzimat Öncesi Osmanlı İmparatorluğu'nda Bürokrasi", *Türkiye Günlüğü*, S. 58, Kasım-Aralık 1999, s. 182-190.

<sup>657</sup> BOA İ DH 180/9881, 12 Zilkade 1264/10 Ekim 1848; BOA İ DH 181/9917, 25 Zilkade 1264/23 Ekim 1848; BOA DH SAİD d. Nr. 80, s. 337; BOA İ DH 1041/81845, 4 Zilkade 1304/25 Temmuz 1887.

<sup>658</sup> BOA ML MSF, Nr. 18303, s. 42-51

**Tablo 40: 1871 Yılında Nafia Nezareti Kalemlerinde Çalışan Memurlar**

<b>Görevi</b>	<b>Maaşı</b>
Müsteşar	15.000
Muhasebeci	3.000
Muhasebe Kâtipleri	750
Mektupçu	5.000
<b>Mektubî Kalem Personeli</b>	
Mümeyyiz	3.000
Müsevvid	1.500
Fransızca Müsevvid	2.500
Mütercim	2.500
Türkçe Mübeyyiz	6.00
Fransızca Mübeyyiz	800
Mübeyyiz	200-250
<b>Nafia Meclisi Kıtabeti</b>	
Başkâtip	2.500
Baş Mübeyyiz	1.000
Mübeyyiz	250
Fransızca Mübeyyiz	400
Mukayyid	750
<b>Fen Memurları</b>	
Mösyö Riter	13.200
Mösyö Mojel	11.000
<b>Maden-i Hümayûn Memurları</b>	
Müdür	5.000
Başkâtip	2.000
Mübeyyiz	1.000
Diğer Mübeyyizler	300-400
Muhasebe Kâtibi	1.250
Muhasebe Kâtibi Yardımcısı	500
Evrak Müdürü	1.000
Mütercim	1.500
Fabrikalar Memuru	3.500
Müfettiş	2.500
Serçaşni	2.000
Serçaşni Yardımcısı	1.500
Mühendis	2.500
Anbar Memuru	400
Odacı	250
<b>Turuk ve Meabir İdaresi Merkez Memurları</b>	
Müdür	6.500
Başkâtip	2.000
Muavin	1.500
Türkçe Muavin	1.000

Türkçe Muavin	1.000
Mütercim	2.000
Fransızva Mübeyyiz	600
Fransızca Muhasebe Memuru	1.250
Evrak Müdürü	1.000
Karaliski	1.500
Mütercim	1.750
Ameliyat Memuru	1.500
Ressam	900
Ressam	600
Müfettiş	5.000
Müfettiş	2.500
Komiser	3.000
Odacı	200

Nafia Nezareti'nin taşrada da memurları bulunmakta idi. 1871-1872 yılında 26 sancak ile 15 adet vilayette turuk ve meabir işleri için başmühendis, mühendis muavini, kondüktör ve yol bekçileri istihdam edilmiş olup, bunların maaşları çeşitlilik arz etmekteydi. Başmühendisler 2.000 ile 6.750 kuruş, mühendisler 1.200 ile 3000 kuruş, mühendis muavinleri 1.000 ile 2.500 kuruş, kondüktörler 500 ile 1.000 kuruş, yol bekçileri 200 ile 400 kuruş arasında değişen maaşlar almaktaydılar.<sup>659</sup>

Memurların bazen maaşlarını alamadıkları da olmuştur. 22 Eylül 1873 tarihinde Nafia Nezareti'nden Sadarete gönderilen bir yazıda nezarete çalışan memurların Mayıs-Ağustos arası maaşlarının ödenmediği ve bu yüzden işlerin de aksayabileceği belirtilmiştir. Maaşların ödenmesi hususunda gerekenin yapılması istenmiştir. Bunun üzerine Maliye Nezareti'ne gereğinin yapılması ile ilgili yazı gönderilmiştir.<sup>660</sup>

Nezaretin daimî personelinden farklı olarak yurtdışından getirilen mühendisler ile her yıl ayrı ayrı mukavele yapıyordu ve maaşları da bu sırada yapılan pazarlıklar neticesinde tayin ediliyordu. Bir yıllık mukavele sonucunda yararlı olduğu görülen yabancı mühendisin mukavelesi yenileniyor ve aldığı maaş da gözden geçiriliyordu.<sup>661</sup>

<sup>659</sup> BOA ML MSF, Nr. 18303, s. 78-84.

<sup>660</sup> BOA BEO A MKT MHM 464/100, 2 Şaban 1290/25 Eylül 1873.

<sup>661</sup> Örneğin 1856 yılında Osmanlı Devleti'nde mühendis olarak görev yapmaya başlayan Riter, 1865 yılında kurulan Turuk ve Meabir Müdürlüğü görevine getirilmiştir. Riter'in görev süresi dolduğunda Meclis-i Meabir 2. Başkanı Mösyö Tasy ile beraber Turuk ve Meabir müdürü olan Riter'in kontratlarının uzatılması gerektiği Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Sadarete bildirilmiş ve Sadaret bu

II. Meşrutiyet'in hemen ardından Osmanlı bürokrasisinde büyük bir tensikât (kadro düzenlemeleri) yapılmıştır. İlan edilen Tensikât Kanunu gereğince her daire ve nezarete bir komisyon kurulacaktı. Meclis-i Ayân üyesi bir başkan ve ilgili dairenin üç mensubundan oluşacak olan bu komisyonlar, hizmet kayıtlarını ve her memurun yeteneklerini inceleyerek gerçek memur ihtiyacını belirleyecekti. Komisyonların kusurlu buldukları memurlar ilave bir iş hakkı olmaksızın ve mazuliyet maaşı ya da tazminat ödenmeksizin ihraç edileceklerdi. Nitelikleri tutmayan memurlar ise, küçük bir ikramiye ödenerek ihraç edilirken, altmış beş yaşını geçmiş olanlar birkaç istisna ile birlikte emekliye sevk edileceklerdi.<sup>662</sup> Buna karşın bir daire, ilerde memur istihdam edeceği zaman, azledilmiş olan memurlara öncelik verilecekti. İhtiyaç duyulması halinde mazullerin haricinde de personel alınabilecekti. Vilayetlerde kurulacak komisyonların başkanlığını ise valiler yapacaktı.<sup>663</sup> Maliye Nezareti'nden başlayan tensikât çalışmaları, zaman içerisinde tüm nezaretleri etkisi altına almıştır.<sup>664</sup> Bu bir nevi istenilmeyen memurların tasfiyesi idi.<sup>665</sup>

Tensikât Kanunu çerçevesinde Ticaret ve Nafia Nezareti'nde de bir komisyon kurulmuştur. Komisyonun, yaptığı çalışmalar sonunda, görevli personelden bazılarının kadro haricinde bırakılmasına, bazılarının da maaşlarında tenzilat yapılmasına karar verilmiştir. Aylık 101.750 kuruş olan nezaretin merkez personelinin maaş tahsisatı 74.500 kuruşa çekilmiştir. Memleket dâhilinde inşası devam eden yollar olduğundan ve bunların inşasında da birçok faydalar bulunduğu için nezaretin fen memurları ve muavinlerinde büyük bir tensikata girişilmeyeceği, bununla ilgili olarak nezaretin ayrıca bir çalışma yapacağı Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Sadarete

---

kontratın yenilenmesi hususunda gerekenin yapılmasını Maliye ve Ticaret Nezaretine tebliğ etmiştir. 1872 yılında Mösyö Riter ve Mojel Nafia Nazırı ve müsteşarından sonra en yüksek maaşı alan görevlilerdi. Bu tarihte Mösyö Riter 13.200, Mösyö Mojel 11.000 kuruş maaş alıyorlardı. Bkz. BOA ML. MSF. d. 18303, s. 44; BOA HR MKT 157/99, 3 Muharrem 1273/3 Eylül 1856; BOA BEO A MKT MHM 163/47, 21 Muharrem 1276/20 Ağustos 1856; BOA BEO A MKT NZD 349/39, 21 Şevval 1277/2 Mayıs 1861; BOA BEO A MKT MHM 280/43, 29 Rebiülahir 1280/13 Ekim 1863; BOA BEO A MKT MHM 280/55, 1 Cemaziyelevvel 1280/14 Ekim 1863; BOA BEO A MKT MHM 342/68, 3 Cemaziyelevvel 1282/24 Eylül 1865. Nezaretin hukuk müşavirliğine 4.000 kuruş maaşla 1873 yılında atanan Mösyö Taden, daha sonra kendisine güven oluşmadığı gerekçesi ile görevinden alınmış, yerine başkası atanmıştır. Yerine atanan Mösyö Emyabel'in ise görev süresi bittiğinde uzatılmıştır. BOA İ DH 659/45897, 9 Şevval 1289/10 Aralık 1872; BOA BEO A MKT MHM 443/66, 14 Şevval 1289/15 Aralık 1872; BOA İ DH 699/48937, 27 Safer 1292/4 Nisan 1875; BOA İ HR 273/16550, 18 Rebiülevvel 1294/2 Nisan 1877; BOA İ HR 273/16577-5, 7 Rebiülahir 1294/21 Nisan 1877.

<sup>662</sup> Findley, *Osmanlı Devletinde Bürokratik Reform Bâbîali*, s. 251.

<sup>663</sup> Hüseyin Özdemir, *age*, s.188.

<sup>664</sup> Erkan Tural, *Son Dönem Osmanlı Bürokrasisi, II. Meşrutiyet Dönemi'nde Bürokratlar, İttihatçılar ve Parlamenterler*, Ankara 2009, s. 57.

<sup>665</sup> Findley, *Osmanlı Devletinde Bürokratik Reform Bâbîali*, s. 251.

gönderilen yazıda ifade edilmiştir. Komisyon tarafından tespit edilen bu hususlar 23 Şubat 1909 tarihli irade ile uygun görüldükten sonra uygulamaya geçilmiştir. Buna göre Nafia Nezareti merkezi yönetici sınıfının maaş oranları aşağıdaki tabloda olduğu gibi belirlenmiştir.<sup>666</sup>

**Tablo 41: Nafia Nezareti Merkezi Yönetici Sınıfının Maaş Oranları**

Görevi	Maaşı
Müsteşar	10.000
Fen Müşaviri	7.500
Hukuk Müşavirliği	6.000
Muhasebeci	6.000
Mektupçu	6.000
Demiryollar Müdürü	6.000
Turuk ve Meabi Müdürü	6.000
Nafia Müdürü	5.000
Ticaret Müdürü	5.000
Sanayi Müdürü	5.000
İstatistik Müdürü	3.000
Sicil Müdürü	3.000
Tercüman ve Tercüme Kalem Müdürü	3.000
Evrak Müdürü	3.000
<b>Toplam</b>	<b>74.500</b>

Yapılan yeni düzenlemelerle memurların maaşlarını da kadrolarına göre alması usulü kabul edilmiştir.<sup>667</sup> Ticaret ve Nafia Nezareti'nin bu döneminde 14 kısma ayrılan nezaret personeli, müdüriyetler, Memurîn Komisyonu, müdür muavinlikleri, Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi, Fen Müşavirliği, Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniye ressamaları, Dersaadet Müessesat-ı Nafia Komiserlikleri, Kalem Mümeyyizlikleri, kâtipler, Turuk ve Meabir Taşra Memurîn-i Fenniyesi (Mühendisler, Mühendis Muavinleri, Turuk-ı Umumîye şube mühendisleri, Turuk-ı Umumîye şube mühendis muavinleri, Kondüktör, Anbar Memurları ve Odacılar), Taşra Müessesat-ı Nafia Komiserlikleri, İrva ve İska Komiserlikleri (Sulama ve Suya Kandırma), Umur-ı Nafia Müfettişlikleri, Merkez Hademesi ve Odacılarından oluşmaktaydı. Bunlar da kendi içlerinde derecelendirilmişler ve her bir derecedeki memurun ne kadar maaş alacakları belirlenmişti. Örneğin dört sınıfa ayrılan müdürlüklerde birinci sınıf müdürler 6.000 ila 8.500 kuruş arasında maaş alacaklardı. Bu şekilde yapılandırılan nezaret personelinin maaş durumlarını aşağıdaki tabloda daha detaylı görmek mümkündür.

<sup>666</sup> İ TNF 19/1326B-02, 24 Receb 1326/2 Ağustos 1908.

<sup>667</sup> BOA DH UMVM 71/43, 18 Şaban 1334/20 Haziran 1916.



**Tablo 42: Ticaret ve Nafia Nezareti Memur Maaşları<sup>668</sup>**

<b>Birinci Sınıf Müdüriyetler</b>	<b>Maaşı</b>
Fen Müşavirliği	7.500 ile 8.500 kuruş arası
Demiryolları Müdüriyeti	6.000 ile 7.000 kuruş arası
Turuk ve Meabir Müdüriyeti	
<b>İkinci Sınıf</b>	
Nafia Müdüriyeti	5.000 ile 6.000 kuruş arası
Ticaret Müdüriyeti	
Sanayi Müdüriyeti	
<b>Üçüncü Sınıf</b>	
Kalem-i Mahsus Müdüriyeti	4.000 ile 5.000 kuruş arası
Muhasebe Müdüriyeti	
Hukuk Müşavirliği	
<b>Dördüncü Sınıf</b>	
İstatistik Müdüriyeti	3.500 ile 4.000 kuruş arası
Memurın Kalemi Müdüriyeti	
Tercüme Müdüriyeti	
Evrak Müdüriyeti	
<b>Müdür muavinlikleri 3 sınıftır</b>	
<b>Birinci Sınıf</b>	
Fen Müşavirliği muavini	3.500 ile 4.000 kuruş arası
Demiryolları Müdür muavini	
Turuk ve Meabir Müdür muavini	
<b>İkinci Sınıf</b>	
Nafia Müdür muavini	3.000 ile 3.500 kuruş arası
Ticaret Müdür muavini	
Sanayi Müdür muavini	
<b>Üçüncü Sınıf</b>	
Kalem-i Mahsus Müdür muavini	2.500 ile 3.000 kuruş arası
Hukuk müşavirliği muavini	
<b>Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniyesi 3 Sınıftır</b>	
1. sınıf	2.200 ile 2.500 kuruş arası
2. sınıf	1.500 ile 2.000 kuruş arası
3. sınıf	1.000 ile 1.400 arası
<b>Fen Müşavirliği Mühendisleri 3 Sınıftır</b>	
1. sınıf	2.500 ile 3.500 kuruş arası
2. sınıf	1.750 ile 2.000 kuruş arası
3. sınıf	1.250 ile 1.500 kuruş arası
<b>Kalem-i Zabitan (Mümeyyizler) 3 Sınıftır</b>	
1. sınıf	2.000 ile 2.500 kuruş arası
2. sınıf	1.750 ile 2.000 kuruş arası
3. sınıf	1.500 ile 1.750 kuruş arası
<b>Kâtipler 5 sınıftır</b>	

<sup>668</sup> *Düstür*, 2. Tertip, C. I, s. 61; BOA T 3130/8, tarihsiz.

1. sınıf	1.200 ile 1.500 kuruş arası
2. sınıf	1.000 ile 1.200 kuruş arası
3. sınıf	800 ile 1.000 kuruş arası
4. sınıf	600 ile 800 kuruş arası
5. sınıf	400 ile 600 kuruş arası
<b>Turuk ve Meabir Heyet-i Fenniye Ressamları</b>	
1. sınıf	1.500 ile 2.000 kuruş
2. sınıf	900 ile 1.500 kuruş
3. sınıf	600 ile 800 kuruş
<b>Dersaadet Müessesat-ı Nafia Komiserlikleri</b>	
1. sınıf	2.750 ile 3.000 kuruş arası
2. sınıf	2.250 ile 2.500 kuruş arası
3. sınıf	1.750 ile 2.000 kuruş arası
<b>Turuk ve Meabir Taşra Nafia Memurları</b>	
<b>Taşra Mühendisleri 3 Sınıftır</b>	
1. sınıf	3.750 ile 4.000 kuruş arası
2. sınıf	3.250 ile 3.500 kuruş arası
3. sınıf	2.500 ile 3.000 kuruş arası
<b>Mühendis Muavinleri 6 Sınıftır</b>	
1. sınıf	2.250 ile 2.500 kuruş arası
2. sınıf	1.600 ile 2.000 kuruş arası
3. sınıf	1.300 ile 1.500 kuruş arası
4. sınıf	1.100 ile 1.200 kuruş arası
5. sınıf	900 ile 1.000 kuruş arası
6. sınıf	600 ile 800 kuruş arası
<b>Turuk-ı Umumiye Şube Mühendisleri 2 Sınıftır</b>	
1. sınıf	2.500 ile 3.000 kuruş arası
2. sınıf	2.000 ile 2.500 kuruş arası
<b>Turuk-ı Umumiye Şube Mühendis Muavinleri 3 Sınıftır</b>	
1. sınıf	2.000 ile 2.500 kuruş arası
2. sınıf	1.500 ile 1.750 kuruş arası
3. sınıf	1.000 ile 1.250 kuruş arası
<b>Kondüktörler 4 Sınıftır</b>	
1. sınıf	1.250 ile 1.500 kuruş arası
2. sınıf	900 ile 1.000 kuruş arası
3. sınıf	700 ile 800 kuruş arası
4. sınıf	400 ile 600 kuruş arası
<b>Taşra Nafia Kâtipleri 3 Sınıftır</b>	
1. sınıf	800 ile 1.000 kuruş arası
2. sınıf	600 ile 700 kuruş arası
3. sınıf	400 ile 500 kuruş arası
<b>Taşra Anbar Memurları 2 Sınıftır</b>	
1. sınıf	450 ile 600 kuruş arası
2. sınıf	250 ile 350 kuruş arası
Taşra Odacıları	80 ile 150 kuruş arası

<b>Taşra Müessesat-ı Nafia Komiserliği 3 Sınıftır</b>	
1. sınıf	2.500 ile 3.000 kuruş arası
2. sınıf	1.750 ile 2.000 kuruş arası
3. sınıf	1.000 ile 1.500 kuruş arası
<b>Demiryol Komiserlikleri 4 Sınıftır</b>	
1. sınıf	3.500 ile 4.000 kuruş arası
2. sınıf	3.000 ile 3.250 kuruş arası
3. sınıf	2.500 ile 2.750 kuruş arası
4. sınıf	1.500 ile 2.000 kuruş arası
<b>İrva ve İska Komiserlikleri 4 Sınıftır</b>	
1. sınıf	3.700 ile 4.000 kuruş arası
2. sınıf	3.200 ile 3.500 kuruş arası
3. sınıf	2.700 ile 3.000 kuruş arası
4. sınıf	2.000 ile 2.500 kuruş arası
<b>Umur-ı Nafia Müfettişlikleri 2 Sınıftır</b>	
1. sınıf	3.000 ile 3.500 kuruş arası
2. sınıf	2.000 ile 2.500 kuruş arası
<b>Nezaret Hademesi 2 Sınıftır</b>	
1. sınıf	450 ile 600 kuruş arası
2. sınıf	250 ile 350 kuruş arası
<b>Kalem Odacıları 2 Sınıftır</b>	
1. sınıf	350 ile 400 kuruş arası
2. sınıf	200 ile 300 kuruş arası

Ticaret Nezareti'nden ayrıldıktan sonra yeniden teşkilatlanan nezaretin memur rütbeleri müsteşarlık ve 8 gruba ayrılmıştır. Buna göre Nafia Nezareti personel sınıfları ve bunların maaşları aşağıdaki gibi sıralanmıştır.<sup>669</sup>

**Tablo 43: 1911 Sonrası Nafia Nezareti Personel Grupları ve Maaş Miktarları**

	Müsteşarlık	7.500-10.000
<b>Birinci Kısım</b>	Müdür-ü Umumîlikler (Demiryolları, Turuk ve Meabir, Nafia)	6.000-7.500
	Birinci Sınıf Müdüriyetler(Muhasebe, Kalem-i Mahsus, Hukuk Müşavirliği, Memurîn)	4.000-6.000
	Müfettiş-i Umumîlikler	5.000-7.000
	Mühendis Mektebi Müdüriyeti ve Ders Nezareti	4.000-6.000
<b>İkinci Kısım</b>	Müdür-i Umumî Muavinleri, Fen Şubeleri Müdüriyetleri, Müfettişlikleri	4.000-5.000
	Sermühendislikler, Serkomiserlikler, Kondüktör Mektebi Müdüriyeti	3.000-4.000
	Birinci Sınıf Müdür Muavinlikleri, İkinci Sınıf Müdür Muavinlikleri	2.500-3.500
<b>Üçüncü Kısım</b>	Umur-ı Hesabiye ve Tahririye Müdüriyetleri, Müfettiş Muavinlikleri, Komiserlikler	2.000-3.000
	Mühendislikler	1.500-2.500
<b>Dördüncü Kısım</b>	Mümeyyizlikler, Mütercimlikler, Alat ve Edevat-ı Fenniye vs. Muhafızlıkları	1.500-2.000
<b>Beşinci Kısım</b>	Serkondüktörlükler, Birinci Sınıf Ressamlıklar	1.250-1.750

<sup>669</sup> BOA T 449/29, tarihsiz; BOA T TŞK 3134/37, 26 Rebiülahir 1333/13 Mart 1915.

	Birinci Sınıf Kitabet	1.200-1.400
<b>Altıncı Kısım</b>	İkinci Sınıf Ressamlıklar	900-1.200
	Mühendis Muavinlikleri	1.000-1.200
	Birinci Sınıf Kondüktörlükler	1.000-1.200
	İkinci Sınıf Kitabet	900-1.000
<b>Yedinci Kısım</b>	İkinci Sınıf Kondüktörlükler	600-900
	Üçüncü Sınıf Ressamlıklar, Üçüncü Sınıf Kitabet	600-800
	Dördüncü Sınıf Kitabet, Kondüktör Namzedlikleri	400-500
<b>Sekizinci Kısım</b>	Serhademe	600-800
	Birinci Sınıf Hademe	400-600
	İkinci Sınıf Hademe	250-350

Nafia Nezareti'nde maaşların ödenmesi ile ilgili de ilerleyen zamanlarda bazı düzenlemeler yapılmıştır. Memurlara ödenen maaşlarla ilgili bir makbuz veriliyor ve bir ödeme cetveli düzenleniyordu. Bu cetvele maaşı ödenen memurun bağlı bulunduğu birim, senesi, hangi ayın maaşı olduğu ve maaş karşılığı verilen makbuzun numarası kaydediliyordu. Daha sonra bu belge, memurun amiri ve muhasebe müdürü tarafından tasdik edilerek imzalanıyordu.<sup>670</sup>

Nafia Nezareti'nin merkez personelinin maaşları ile ilgili olarak 1 Eylül 1919'da yeniden bir düzenleme yapılmıştır. Böylece Nafia Nezareti merkezinde bulunan personelin ne kadar maaş alacağı, her bir idareye aylık maaş için ne kadar tahsis edileceği açıklığa kavuşmuştur. Bu kanunun 1 Mayıs 1919 tarihi ile yürürlüğe girmesi kararlaştırılmıştır.<sup>671</sup>

**Tablo 44: 1919 Yılı Nafia Merkez Memurları Maaşları**

Memurun Görevi	Maaşı (Kuruş)
<b>Müsteşarlık</b>	
Müsteşar	9.000
<b>Hukuk Müşavirliği</b>	
Hukuk Müşaviri	4.500
Hukuk Müşaviri Muavini, Dava Vekili	3.500
Kâtipler	3.200 (Toplam tahsisat)
<b>Kalem-i Mahsus Müdüriyeti</b>	
Özel Kalem Müdürü	4.500
Muavin	3.000
Kâtipler	2.200 (Toplam tahsisat)
<b>Memurîn Müdüriyeti</b>	
Personel Müdürü	4.500
Muavin ve Müfettiş	3.500
Mümeyyiz	2.000
Kâtipler	6.200 (Toplam tahsisat)
Alat-ı Hendese Muhafaza Memuru	2.500
<b>Tercüme Kalemî</b>	
Tercüme Kalemî Müdürü	3.000

<sup>670</sup> BOA T SAİD 449/19, tarihsiz.

<sup>671</sup> BOA İ DUİT 96/55, 5 Zilhicce 1337/1 Eylül 1919; *Düstûr*, 2. Tertip, C. XI, İstanbul 1928, s. 361-364.

Mütercim	1.750
<b>Evrak Kalemi</b>	
Evrak Kalemi Müdürü	3.000
Muavini	2.000
Kâtipler	6.400 (Toplam tahsisat)
<b>Muhasebe Müdüriyeti</b>	
Muhasebe Müdürü	6.000
Baş Mümeyyiz	3.000
Mümeyyiz	1.750
Kâtipler	6.200(Toplam tahsisat)
Mutemed	1.750
<b>Demiryollar ve Limanlar Genel Müdürlüğü</b>	
Genel Müdür	6.000
Muavin	4.500
Heyet-i Fenniye	
Fen Heyeti Müdürü	3.500
Mühendis ve Ressamlar	7.400 (Toplam tahsisat)
<b>Heyet-i Tahririye</b>	
Yazı İşleri Müdürü	2.500
Mümeyyiz	1.500
Kâtipler	5.200(Toplam tahsisat)
Daktiyolagraf	1.750
<b>Heyet-i Hesabiye</b>	
Muhasebe Müdürü	2.500
Kâtipler	1.800 (Toplam tahsisat)
<b>Heyet-i Teftişiyeye</b>	
Demiryollar ve Limanlar Komiserleri	37.500 (Toplam tahsisat)
<b>Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîyesi</b>	
Genel Müdür	7.000
Muavin	4.500
<b>Heyet-i Teftişiyeye</b>	
Teftiş Heyeti Müfettişi	5.000
Mütercim ve Kâtip	1.500
<b>Heyet-i Fenniye</b>	
Fen Heyeti Müdürü	4.000
Mühendis ve Ressamlar	16.100 (Toplam tahsisat)
<b>Heyet-i Tahririye</b>	
Yazı İşleri müdürü	3.000
Mümeyyizler	4.500 (Toplam tahsisat)
Kâtipler	7.400 (Toplam tahsisat)
<b>Muhasebe Müdüriyeti</b>	
Muhasebe Müdürü	3.500
Mümeyyiz	1.500
Kâtipler	7.400 (Toplam tahsisat)
<b>Nafia Müdüriyet-i Umumîsi</b>	
Genel Müdür	6.000
Muavin	4.000
<b>Heyet-i Fenniye</b>	
Fen Heyeti Müdürü	3.500
Mühendis ve Ressamlar	10.250 (Toplam tahsisat)
<b>Heyet-i Tahririye</b>	
Yazı İşleri Müdürü	3.000
Mümeyyizler	3.500 (Toplam tahsisat)
Kâtipler	5.000 (Toplam tahsisat)
<b>Muhasebe Müdüriyeti</b>	
Muhasebe Müdürü	2.000
Mümeyyiz	1.500
Kâtip	800
<b>Heyet-i Teftişiyeye</b>	
Müfettiş-i Umumî	10.000
Nafia Kuruluşları Komiserleri	8.500 (Toplam tahsisat)
Diğer Müstahdemler	10.900 (Toplam Tahsisat)

Vilayetlerde görevli nafia memurlarından başmühendisin maaşı Nafia Nezareti bütçesinden diğer görevlilerin ise vilayetlere tahsis edilen nafia bütçesinden ödeniyordu. Yol inşasında çalışan fen memurlarının maaşlarının Hazineden ödenmesinde zamanla sıkıntı çekildiğinden 1889 yılından itibaren ahalinin yollarda bedenen çalıştırılmaları yerine onlardan yıllık bir miktar para alınması kararlaştırılmıştır. Böylece nafia fen memurlarının maaşları tarik bedelat-ı nakdiyesinden toplanan paradan ödenmeye başlanmıştır.<sup>672</sup> Vilayetlerde görevli fen memuru sayısı, vilayetin bu memurlara duyulan ihtiyacı kadar vilayetin malî durumuna da bağlı idi. Çünkü yukarıda da bahsedildiği üzere bu memurların maaşları tarik bedelat-ı nakdiyesinden karşılanacağından vilayetin bu geliri ne kadar yüksek olursa atanan fen memuru sayısı da o kadar çok olabilirdi.

26 Mart 1913'te çıkarılan İdare-i Umumîye-i Vilayet Kanun-ı Muvakkatı ile Osmanlı vilayet idaresinde yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Kanun İlin Genel ve İlin Özel olmak üzere iki bölümden meydana geliyordu. İlin Genel Yönetimi, 1864 yılında oluşturulan vilayet yönetiminin esaslarını korumaktaydı. İlin Özel Yönetimi ise İl'e tüzel kişilik tanıyor ve ona has gelir kaynakları oluşturuyordu.<sup>673</sup> Bu yasanın konumuzu ilgilendiren kısmı ise yasanın 82. maddesi gereğince vilayetlerde bulunan fen memurlarının maaşlarının nasıl ödeneceği ile ilgilidir. Bu yasa ile vilayetlerdeki fen memurlarının maaş ve harcırahlarının vilayetlerin hususi bütçesinden ödenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>674</sup>

Nafia Nezareti mühendislerine maaşları dışında harcırah adı altında bazı ek ödemeler de yapıyordu. Nafia Nezareti'nde çalışan fen memurları, geçici görevlendirme ile yol, köprü ve bina işine gidiyorlardı. Bunda bazı sakıncalar doğmuş ve bunun için bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur. Tuna Vilayeti Nafia Komisyonu'na tayin olunan mühendisler o civarda yapılmakta olan yol ve bina gibi inşaatların keşfi ve denetimi gibi işlere gitmek istemiyorlar ve bunun için kendilerine harcırah ödenmesini ya da bu keşif işleri için ayrıca memur tayin edilmesini talep ediyorlardı. Bunun için Tuna Valisi, Meclis-i Valâ'ya bir yazı göndermiş ve konu

<sup>672</sup> BOA DH MKT 356/39, 30 Ramazan 1312/27 Mart 1895.

<sup>673</sup> Recep Sanal, "Tarihi Gelişimi İçerisinde Türk Anayasalarında Genel Yönetimin Taşra Örgütüne İlişkin Düzenlemeler ve Yönetim Deseniindeki Değişmeler", *Atatürk Yolu Dergisi*, C. 6, S. 22, 1998, s. 174-175; Bünyamin Ünal, *Açıklamalı İl Özel İdaresi Mevzuatı*, İstanbul 1993, s. 8; Yüksel Kaştan, "Yerel Yönetimlerde "Devlet Yatırımı" Kavramının Tarihi Gelişimi", *Kastamonu Eğitim Dergisi*, C. 12, S. 2, Ekim 2004, s. 526.

<sup>674</sup> BOA DH UMVM 71/20, 8 Cemaziyelahir 1331/15 Mayıs 1913.

burada görüldükten sonra Nafia Nezareti'ne havale edilmiştir. Nafia Nezareti ise verdiği cevapta yol ve köprü düzenlemesinde çalışan memur ve mühendislerin maaş ve harcırahları ile ilgili bir düzenleme yapılması hususunun Meclis-i Meabir'e havale edildiği ve bunun üzerine Turuk ve Meabir Müdürü tarafından bir nizamname kaleme alındığı ifade olunmuştur. 23 Ağustos 1865 tarihli "Turuk ve Meabir Memurlarına Maaşları Haricinde Olarak İta Kılınacak Harcırah ile Masarîf-ı Kalemîyeye Dair Nizamname" adı altında çıkarılan kanun, 5 maddeden oluşur.<sup>675</sup> Bunlar:

1. Madde: Turuk ve meabir memurları görevli buldukları yerlerden iki saat uzaklıkta bir yere giderler ise onlara harcırah verilmeyecektir.
2. Madde: İki saati aşan mesafenin her bir saatinde gidiş ve gelişleri için başmühendis 12, komiser ile diğer mühendisler 8, amele reisi ve kâtiplere 4'er kuruş harcırah verilecektir.
3. Madde: Yukarıda belirtilen memurlar bir yerden başka bir yere tayin edildiklerinde kendilerine harcırah ödenecektir. Fakat bir ay zarfında başmühendisler 600, mühendisler ile komiser muavinlerine 200, amelebaşı ile kâtiplere 100 kuruş harcırah ödenecektir. Bu harcırahların ödemesi Nafia Nezareti'nin müracaatı üzerine yapılacaktır. Bu miktardan yukarı olan harcırahların ödenmesi için mutlaka Nafia Nezareti'nden izin alınacaktır.
4. Madde: Her bir memur yaptığı masrafları içeren ve tarik komisyonu tarafından düzenlenen ödeme pusulaları ve turuk ve meabir umur-ı hesabiyesi hakkında çıkarılan kanun gereğince vali ya da kaymakamlar tarafından düzenlenen senetleri ibraz ederek harcırahını alacaktır.
5. Madde: Turuk ve Meabir memurlarına lazım gelen mefruşat ve levazımat başmühendisler tarafından verilecek, bunun için başmühendisler bir kıta ödeme pusulası ve senet ibraz ederek masarîf-ı kalemîyenin tesviyesi muamelelerini icra edeceklerdir. Bu ödeme pusulası ve senedini müeyyed olmak üzere levazımat bayilerinden alınacak pusulalar tarik komisyonları nezdinde saklı tutulacaktır.

Nafia memurlarının bir yerden başka bir yere tayin olduğunda ikametgâhlarını değiştirmeleri durumunda eşyalarının nakli için ayrıca kendilerine harcırah ödenecekti. Başmühendis saat başına 20, mühendis 15 ve amele başı 10 kuruş

---

<sup>675</sup> BOA İ MVL 538/24161, 7 Rebiülahir 1282/30 Ağustos 1865.

harcırah alacaktı.<sup>676</sup> Böylece Nafia memurlarının harcırahları ikiye ayrılmıştır. Kastamonu vilayetinin Bartın yolu için mühendislerin biran evvel gönderilmesi talebine karşılık durum Turuk ve Meabir idaresine havale olunmuştur. Burada alınan karar gereğince Selanik'te bulunan mühendis İbrami'nin aylık 1.500 kuruş maaşla Bartın'a tayini, açıkta olan Mösyö Dönberzinski'nin 750 kuruş aylıkla kondüktörlüğe tayini, Mösyö İbrami'nin ise Selanik'ten İstanbul'a tayini kararlaştırılmıştır. Bu yer değiştirmeler sonucunda Mösyö İbrami'ye 1.300, Mösyö Dönberzinski'nin Bartın'a geçmesi için 500 kuruş harcırah ödenmesi uygun bulunmuştur.<sup>677</sup>

Nafia fen memurlarına verilen diğer bir harcırah ise görevli buldukları yerlerde yapılmakta olan yolları denetleme işi için verilmekte idi. 1868 yılında Turuk ve Meabir İdaresi muavinliğine tayin olunan Reşad Bey'in İzmir-İstanbul arasındaki yolun keşfi için görevlendirilmesi üzerine kendisine 500 kuruş harcırah ödenmesine Hazine'den izin verilmiştir.<sup>678</sup> Aşağıdaki tabloda Kosova vilayetinde görevli fen memurlarının bir yıl içerisinde ne kadar keşif yapacağı ve bunun karşılığı olarak ne kadar para alacakları bir çizelge halinde verilmiştir.<sup>679</sup>

**Tablo 45: Kosova Vilayeti Nafia Fen Memurları Harcırah Çizelgesi**

Memur Harcırahları	Yıllık Tahsisat	Harcırah Hesabının Esası
Nafia Müdürü	7.000	Yılda 400 Saat Kadar Çıkacağından Saatine 17.50 Kuruş
Sermühendis	12.000	Aylık Gidiş Gelişi Olarak Bin Kuruştan Saat Hesabıyla Harcırah
Merkez Mühendisi	6.000	Aylık Gidiş Gelişi Olarak 500 Kuruştan Saat Hesabıyla Harcırah
Şube Mühendisi	31.500	Yıllık 210 Gün Dolaşmak Üzere Günlük 25 Kuruştan
Muavin	15.750	Yıllık 230 Gün Dolaşmak Üzere Günlük 15 Kuruştan
Kondüktör	35.700	Yıllık 230 Gün Dolaşmak Üzere Günlük 10 Kuruştan
İstikşaf Mühendisi	7.200	Yıllık 180 Gün Dolaşmak Üzere Günlük 15 Kuruştan
Kondüktör	2.700	Yıllık 180 Gün Dolaşmak Üzere Günlük 40 Kuruştan
TOPLAM	117.850	

1874 yılında genel bir harcırah kararnamesi yayınlanarak bütün memurların alacakları harcırah ve yevmiyeleri ile ilgili bir düzenleme getirilmiştir.<sup>680</sup> 31 Mart 1884 tarihinde bütün vilayetlere gönderilen talimatta, memur nizamnamesine göre maaşı 1.000 kuruşa kadar olanlara saatte 5 kuruş, 1.000 kuruştan fazla olanlara saatte maaşının % 20 hesabıyla harcırah ödenmesi kararlaştırılmıştır. Fakat vilayetlerdeki

<sup>676</sup> BOA T 3125/7, 1 Rebiülahir 1282/24 Ağustos 1865.

<sup>677</sup> BOA ŞD 495/9, 27 Şaban 1285/13 Aralık 1868.

<sup>678</sup> BOA BEO A MKT MHM 422/92, 19 Cemaziyelahir 1285/7 Ekim 1868.

<sup>679</sup> Bkz. BOA T SAİD 449/5, tarihsiz.

<sup>680</sup> Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, C. IV, s. 2223-2230.



fen memurları inşaat esnasında inşaat mahalline birkaç defa gidip geldikleri için her bir gidiş-gelişlerine harcırah ödendiğinden bu sefer inşaata ayrılan tahsisatın büyük bir kısmının memur harcırahlarına ödenmesi söz konusu olmuştur. Bu yüzden gerekmedikçe fen memurlarının inşaat bitene kadar inşaat mahallinde kalarak gereksiz yere harcırah ödenmemesi emredilmiştir.<sup>681</sup>

Vilayetlerde bulunan mühendis, kondüktör ve diğer fen memurlarının buldukları yerlerden iki saatten fazla mesafede bir yere gittiklerinde harcırah aldıklarından ve harcırahları saat hesabıyla ödendiğinden verilen harcırahın masraflarına yetmediği anlaşılmış ve Nafia Nezareti 4 Mayıs 1885 tarihinde yeni bir harcırah nizamnamesi hazırlamıştır. 10 maddeden oluşan nizamnameye göre, Turuk ve Meabir fen memurları için verilecek olan harcırah ikiye ayrılmıştır. Bunlardan birincisi teftiş için gidilecek yerde geceleme zorunda olunmayan gidişler için verilecek harcırah, ikincisi ise geceleme zorunda olunan gidişler için verilecek harcırahtır. Başmühendislerin memuriyet mahalleri Nafia Nezareti tarafından, diğer mühendisler ile kondüktörlerin memuriyet yerleri ise buldukları vilayetlerin yöneticileri tarafından belirlenecektir. Başmühendislerler memuriyet mahallerinden başka bir yere gidiş-geliş yaptıklarında saatine 12 kuruş, başmühendis muavinleri ile diğer mühendisler 8, kondüktörlere 4 kuruş harcırah verilecektir. Bir memur teftiş için gittiği mahalde geceleme zorunda kalırsa teftiş edeceği mesafe 6 saate ulaşmasa bile 6 saat mesafeyi teftiş etmiş gibi harcırah verilecektir. Eğer kat ettiği mesafe 6 saati geçerse bunu ispatlamak kaydıyla kat ettiği mesafe kaç saat ise o kadarlık harcırah alacaktır. Memurun görev yaptığı yer geçici veya kalıcı olarak değiştirilir ve eşyasını taşımak zorunda kalırsa bu hesaplamalar dikkate alınmayıp, Memurî-ni Mülkiye Nizamnamesi'nin ilgili maddesi geçerli olacaktır.<sup>682</sup>

1880 yılında bazı vilayetlerde verilen harcırah miktarlarına bakıldığında en yüksek miktarın 19.931 kuruş ile Trabzon vilayetinde, en az miktarın ise 1.365 kuruş ile Selanik vilayetinde ödendiği görülmektedir.<sup>683</sup>

Nafia memurları içerisinde en fazla harcırahı elbette Demiryolları İdaresi, Turuk ve Meabir İdaresi müdürleri ile burada görevli mühendisler alıyorlardı. Demiryolları

<sup>681</sup> BOA T TŞK 3128/18, 7 Muharrem 1333/25 Kasım 1914, s. 26.

<sup>682</sup> BOA ŞD 505/23, 19 Receb 1302; BOA T TŞK 3128/18, 7 Muharrem 1333/25 Kasım 1914, s. 13-14.

<sup>683</sup> BOA ŞD 505/23, 19 Receb 1302; BOA T TŞK 3128/18, 7 Muharrem 1333/25 Kasım 1914, s. 13-14.

müdürleri inşa edilmekte olan demiryollarını denetlemekle yükümlü olduklarından demiryolları şirketleri tarafından anlaşma gereği kendilerine bu denetleme karşılığı ödeme yapılıyordu. Demiryollar İdaresi müdür muavini olan Aram Margosyan Efendi, Anadolu demiryollarının Lefke'den Bilecik'e kadar olan kısmının kabul-i muvakkat (geçici kabul) ve İzmit'ten Adapazarı'na kadar olan kısmın kati kabul işlemi için heyet-i fenniye azalığına tayin edilmiş, Anadolu Demiryolları tarafından kendisine 75 Osmanlı altını harcırah olarak ödenmiştir. Yine Anadolu demiryollarının Polatlı'dan Ankara'ya kadar olan kısmının kabul-i katisi için heyet-i fenniye azası olarak görevlendirilerek bu şirket tarafından kendisine 80 adet Osmanlı altını harcırah verilmiştir. Selanik'ten Virengo'ya olan kısmının geçici kabulü için 70 adet Osmanlı altını harcırah almıştır. Anadolu demiryolunun Ankara'ya kadar olan kısmının kabul-i katisi için heyet-i fenniye ile beraber Ankara'ya gitmiş, dört gün burada kalmış, Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından kendisine 90 adet 100'lük Osmanlı altını harcırah olarak ödenmiştir. Selanik-Manastır demiryolunun Virengo'ya kadar olan kısmının kabul-i katisini yapmak üzere buraya gitmiş ve şirket tarafından kendisine 70 adet 100'lük Osmanlı altını harcırah verilmiştir.<sup>684</sup>

Nafia Nezareti'nin memur nizamnamesinde memurlara verilecek harcırahlar yeniden belirlenmiştir. Buna göre her memur rütbesine göre harcırah alacaktır.<sup>685</sup> Memurların rütbelerine göre alacakları günlük harcırahlar aşağıdaki tabloda olduğu gibidir.

**Tablo 46: Nafia Nezareti Harcırah Çizelgesi**

Memurun Rütbesi	Harcırah Miktarı (kuruş)
Müfettiş-i Umumî	108
Şube Müfettişleri	90
Sermühendisler	60
Müfettiş Muavinleri	45
Mühendisler	40
Serkondüktör ve Mühendis Muavinleri	25
Kondüktörler	20

Bulunduğu yerden 4 km'den az mesafeye giden memur, günlük 8 saat çalışmak suretiyle 1/3 yevmiye;

Bulunduğu yerden 4 km'den fazla mesafeye giden memur günlük 5 saat çalışmak suretiyle 1/3 yevmiye;

<sup>684</sup> BOA DH SAİD d. Nr. 6, s. 1.

<sup>685</sup> BOA T 3127/24, 12 Şaban 1329/8 Ağustos 1911; *Nafia Nezareti Memurîn Nizamnamesi*, BOA T TŞK 3134/7, 26 Rebiülahir 1333/13 Mart 1915; BOA İDUİT 20/50, 19 Zilhicce 1336/25 Eylül 1918.

Bulunduğu yerden 4 km'den fazla mesafeye giden memur günlük 10 saat çalışmak suretiyle 2/3 yevmiye;

Bulunduğu yerden 6 km'den fazla mesafeye gidip orada kalmak zorunda olan memurlar, kalış masrafları haricinde ayrıca 1/3 yevmiye alacaklardı.

Şube müfettişliği sınıfına kadar olan memurlar, biri yaptığı devir ve teftişteki görüşleri, diğeri vaktini nasıl geçirdiğine dair olmak üzere 2 adet devir mazbatasını hazırlayacaktı. Bu mazbatalar amirlerince imzalarak müfettiş-i umumîliğe gönderilecekti.<sup>686</sup>

5 Mayıs 1919 tarihinde Osmanlı Devleti'nde görevli mülkiye memurları için genel bir harcırah kararnameyi yayımlanmıştır. Bu kararnamede memurlara verilecek harcırahlar 4 grupta toplanmış, birincisi yol masrafı, ikincisi yevmiye, üçüncüsü aile masrafı, dördüncüsü de mekân değişikliği masrafı olarak belirlenmiştir. Böylece Nafia Nezareti personeli de bu kararnamede belirtilen maddelere tabi olarak harcırahlarını almışlardır.<sup>687</sup>

**Tablo 47: Harcırah Kararnamesine Göre Memurların Alacakları Harcırahlar**

Seyahat Edecek Kişinin Memuriyeti veya Maaşı	Yol Masrafı		Yevmiye	Aile Masrafı		Tebdil-i Mekan Masrafı	
	Muayyen tarifeli vapur ve demiryolu ile seyahat	Muayyen tarifeli olmayan vesait ile 1 saatlik mesafe için	Gidiş-Geliş için yolda geçen her gün için	Muayyen tarifeli vapur ve demiryolu ile seyahatte her ferd için	Muayyen tarifeli olmayan vesait ile her ferde 1 saatlik mesafe için	Memur İçin	Ailesi İçin
Sadrızam	Yalnız Birinci Sınıf Mevki Bileti	50	400	Birinci Sınıf Bilet Tutarı ile beraber yevmiyenin 1/4'ü	50 kuruşun yarısı ve yevmiyenin 1/4'ü	2.000	4.250
Şeyhülislam	Yalnız Birinci Sınıf Mevki Bileti	45	350	"	45 kuruşun yarısı ve yevmiyenin 1/4'ü	1.800	3825
Diğer Vükela ile Emir-i Mekke-i Mükerrreme	Yalnız Birinci Sınıf Mevki Bileti	40	300	"	40 kuruşun yarısı ve yevmiyenin 1/4'ü	1.600	3.400
10.000 kuruştan fazla maaşlı memurlar	Yalnız Birinci Sınıf Mevki Bileti	15	20 kuruştan aşağı olmamak üzere maaşın 1/60'ı	"	15 kuruşun yarısı ve yevmiyenin 1/4'ü	1.600	3.400
4.000 kuruştan 10.000 kuruşa kadar maaş	Yalnız Birinci Sınıf Mevki Bileti	12;5	"	"	12,5 kuruşun yarısı ve yevmiyenin	1.600	3.400

<sup>686</sup> BOA T TŞK 3130/8, tarihsiz; BOA T 449/29, tarihsiz.

<sup>687</sup> BOA T 158/15, 20 Ramazan 1337/19 Haziran 1919.

alan memurlar					1/4'ü		
1.100 kuruştan 4.000 kuruşa kadar maaş alan memurlar	Yalnız İkinci Sınıf Mevki Bileti	10	"	İkinci Sınıf Bilet Tutarı ile beraber yevmiyenin 1/4'ü	10 kuruşun yarısı ve yevmiyenin 1/4'ü	1.000	2.000
1.100 kuruştan aşağı maaşı olan memur, Kâtip ve tahsildarlar	Yalnız İkinci Sınıf Mevki Bileti	8	"	"	8 kuruşun yarısı ve yevmiyenin 1/4'ü	6.00	1.600
Maaşları ne olursa olsun Hassa, Kolcu, mübaşir vs bu derecedeki müstahdemler	Demiryolunda 3. Sınıf, Vapurta Güverte Bileti	5	7,5 kuruş	Verilmez	Verilmez	Verilmez	Verilmez
Merkez-i Nezarete bağlı müfettişler	Yalnız Birinci Sınıf Mevki Bileti	15	60 kuruş	Birinci Sınıf Bilet Tutarı ile beraber yevmiyenin 1/4'ü	15 kuruşun yarısı ve yevmiyenin 1/4'ü	Aynı maaşlı diğer memurlar gibi	
Merkez ve İstanbul'da olan bir müdüriyet-i umumiyeye bağlı müfettişler	Yalnız Birinci Sınıf Mevki Bileti	12	"	Birinci Sınıf Bilet Tutarı ile beraber yevmiyenin 1/4'ü	12 kuruşun yarısı ve yevmiyenin 1/4'ü	Aynı maaşlı diğer memurlar gibi	
Vilayet, Liva ve kaza teşkilatına bağlı müfettişler	Yalnız İkinci Sınıf Mevki Bileti	10	30 kuruştan aşağı olmamak üzere maaşın 1/60'ı	İkinci Sınıf Bilet Tutarı ile beraber yevmiyenin 1/4'ü	10 kuruşun yarısı ve yevmiyenin 1/4'ü	Aynı maaşlı diğer memurlar gibi	

### 2.5.2. Tayin ve Terfileri

Osmanlı Devleti'nde genel olarak memuriyete giriş şartları, Osmanlı tebasından olmak, 20 yaşını bitirmiş olmak, iyi ahlâk sahibi olmak, gireceği memuriyet için yeterli niteliklere sahip olduğunu mezun olduğu okulun diploması ve memuriyet giriş sınavı neticesinde ispatlamaktı. Kanun-ı Esasi'de memuriyete giriş işlemlerinin nezaretlerin mesuliyetleri altında cereyan etmesi esas alınmıştır. Bunun dışında nezaretlere alınacak memurlar ile ilgili her nezaret kendi şartlarını belirleyen nizamnameler çıkarmıştır. Maliye ve Nafia Nezaretleri de nizamname hazırlamışlardır.<sup>688</sup>

<sup>688</sup> Hüseyin Özdemir, *age*, s. 199 ve 204.

Nafia Nezareti'nde memurların istihdam şekilleri nizamname ile belirlenmişti.<sup>689</sup> Nafia Nezareti'nde çalışacak memurlar muvazzaf (daimî) ve gayr-i muvazzaf<sup>690</sup> olarak ikiye ayrılmıştır. Gayr-i muvazzaf memurlar geçici memurlar, makinist ve ateşçiler, inşaat ve işletme mübassırları<sup>691</sup>, tamirat-ı mütemadiye çavuş ve muavinleri, daimî ameleler olarak belirlenmiştir. Bunların görevlerine istenildiği zaman son verilebilirdi. Nafia Nezareti'nde çalışacak memurların hepsinin haiz olması gereken genel şartlar 18 yaşından küçük, 30 yaşından büyük olmamak, iyi hal sahibi ve Osmanlı tebasından olmaktı. Bunun yanında nezaret tarafından oluşturulan sınav komisyonunun yaptığı sınav neticesinde en az İdadî derecesinde bilgili olduğunu kanıtlamak, bir seneden fazla hapis ve buna eş değer bir ceza almamış olmak, daha önce başka bir yerde çalıştı ise oradan iyi hal kâğıdı getirmekti.<sup>692</sup>

Sınav komisyonu nezaret tarafından veya müsteşar tarafından seçilecek bir kişinin başkanlığında memur hangi şubede istihdam olunacak ise o meslekte bilgili olan üç kişiden oluşacaktı. Adaylar arasında yapılan sınav neticesinde bir eşitlik olur ise Mekteb-i Âliye ve İdadiyeden mezun olanlar tercih olunacaktı.

Mühendisler memur olmak için aranılan genel şartların yanında İstanbul Mühendis Mektebi'nden veya Avrupa'daki mühendislik okullarından mezun olanlar arasından heyet-i fenniyeden oluşturulan bir sınav komisyonunun yaptığı sınav neticesinde nezarete alınacaklardı. Sınıfının en aşağısından işe başlayacaklar ve gösterecekleri liyakata göre terfi alacaklardı. Fakat daha önce bazı resmî veya özel kuruluşlarda çalışmış olanlar buldukları daireler tarafından belirlenen münasip kadrolara tayin olunacaklardı.

Kondüktörler yine memuriyet için genel şartları tamamladıktan sonra Kondüktör Mektebi'nden kondüktör diploması ile mezun olmak veya yapılan sınav neticesinde kondüktörlüğü yapabilecek derecede bilgili olduğunu göstermek şartlarından birini haiz olmak zorunda idiler. Kondüktör adayları en az 7 senelik idadi derecesinde mezun olmak zorundaydılar. Ressamlar ise Sanayi Mektebi'nden mezun

---

<sup>689</sup> BOA T TŞK 3130/8, tarihsiz; BOA T 449/29, tarihsiz; BOA T TŞK 3134/37, 26 Rebiülahir 1333/13 Mart 1915.

<sup>690</sup> Görülen lüzum üzerine daimi veya geçici surette istihdam edilen memurlar gayr-i muvazzaf memurlar olarak tanımlanmıştır.

<sup>691</sup> Mübassırın kelime anlamı gözetici demektir. Daha çok okullarda ve rüsûmat dairesinde kullanılan bu terim, daha sonra silindir işlerinde istihdam edilen memurlar için de kullanılmaya başlanmıştır. Bkz. Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, s. 1270.

<sup>692</sup> BOA T TŞK 3134/7, 26 Rebiülahir 1333/13 Mart 1915.

olacaklar, yapılacak sınavda da başarılı olacaklardı. Ambar memurları ise rüşdiye mezunları arasından yapılan sınav neticesinde alınacaklardı.

Kondüktör adayları ile ressam ve kondüktörlerin sınavları nezarete ya da vilayetlerde yapılabilirdi. Fakat mühendisliğe atanacakların sınavları yalnız Nafia Nezareti dairesinde yapılabilirdi. Fen memurlarının sınavları beş aza da mühendis olmak üzere nezaret tarafından belirlenecek bir heyet tarafından yapılacaktı.

Müsteşar ve birinci derece memurların tayinleri doğrudan doğruya Nafia Nezareti tarafından yapılacaktı ve tayin için padişahın ayrıca iradesi gerekmekteydi. Muhasebe müdürü vb. memurların tayinleri Maliye Nezareti tarafından gerçekleştirilecekti. Diğer memurlardan tayin ve terfileri vilayetlere ait olmayanların tayinleri Memurîn Komisyonu'nun onayı alındıktan sonra Nafia Nezareti'nce yapılacaktı.

Memurların yer değiştirme ve terfi işlemleri de bu nizamname ile bir düzene kavuşturulmuştu. Buna göre; bir sınıftan diğerine terfi işlemleri ancak terfi yapılacak memuriyette yer boşaldıkça yapılabilecekti. Fakat bu terfiden dolayı hak edilen maaş zammı her sene Rumi takvime göre Mart ve Eylül aylarında gerçekleşirdi.

Kondüktör adayları ve kondüktörler 2 sene görevlerinde başarı gösterdikleri takdirde üst rütbeye geçebilirlerdi. Kondüktör adayları kondüktörlüğe ancak sınav neticesinde başarılı olurlarsa atanabilirlerdi. Her sınıf memurdan tayin tarihlerine göre en eski olanı hangisi ise o bir üst sınıfa geçebilirdi.

Yeni oluşturulan bir memuriyete o memuriyetin maaşı 1.200 kuruştan yukarı ise memurlardan biri, dâhil bulunduğu dairenin müdürünün tavsiyesi, İntihab-ı Memurîn Komisyonu'nun mazbatası, Meclis-i Nafia'nın kararı ve nezaretin onayı üzerine tayin olunabilirdi. Ancak memuriyetin maaşı 1.200 kuruştan aşağı ise imtihan komisyonunun yapacağı sınav neticesinde başarılı olan kişi o memuriyete atanabilirdi.

Mümeyyizlik ile müdür muavinlikleri boşaldığında mümeyyizliklere halifelerden, müdür muavinliklerine ise mümeyyizlerden tecrübeli ve işinde gayretli olanlardan biri, ait oldukları daire müdürünün takdiri, İntihab-ı Memurîn Komisyonu'nun karar mazbatası ve nezaretin onayı üzerine tayin olunacaktı.

Müdüriyetlerden biri boşalır ise müdür muavinlerinden liyakatli olan biri Nafia Meclisi'nce seçilerek nezaret makamından Sadarete arz edilecek ve buradan onay alındıktan sonra atanacaktı. Müdür muavinleri arasından münasip biri bulunamadığı

takdirde nezaret dışarıdan bir aday bularak Sadarete arz edecek ve yine buradan alınacak izin doğrultusunda boş kalan müdürlüğe atama yapılabilecekti.<sup>693</sup>

Kâtip sınıfında bir boşalma olursa boş kalan kâtiplik hangi dairede bulunuyorsa oranın müdürü tarafından kalem personeli arasından liyakatli olan biri İntihab-ı Memurîn Komisyonu'na önerilecek ve buradan alınacak mazbata, Nafia Meclisi'nden verilecek karar ve nezaret makamından alınacak onay doğrultusunda terfi işlemi yapılacaktır. Dairede bulunanlar arasından münasip biri bulunamaz ise nezaretin diğer dairlerindeki memurlar arasından o da olmaz ise yapılacak sınav neticesinde dışarıdan biri tayin olunacaktır. Bir memur bulunduğu sınıftaki en yüksek maaş oranını, ancak 5 seneyi tamamladıktan sonra alabilecekti.<sup>694</sup>

Nezaretin taşra teşkilatında başmühendisler, Nafia müdürleri, vilayet mühendisleri ve ikinci mühendislerinin ataması, Nafia Nezareti tarafından; kondüktör, mutemed, işbaşı ve yol bekçileri ise valiler tarafından yapılmakta idi.

Nezaret, vilayetlerde valiler ve mutasarrıflar tarafından ataması yapılan memurları da denetimsiz bırakmamış ve gereksiz yere memur istihdamının önüne geçmeye çalışmıştır. Zamanla ihtiyaç olmadığı halde yüksek maaşlarla memur alımından dolayı, vilayetlerde istihdam edilecek memurlara dair bir düzenleme yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. 10 Mayıs 1883 tarihinde Nafia Nezareti'nden bütün vilayetlere gönderilen talimatta Nafia nezareti'nden gönderilen fen memurlarının dışında tarik emini, tarik kâtibî, pikor, bekçi ve odacı gibi geçici olarak vilayetlerde istihdam olunacak memurlar için gerçekten ihtiyaç varsa önce nezarete bildirilecek; sonra alınacak izne göre atanması, aksi takdirde maaşlarının ödenmeyeceği ve hesaplardan düşüleceği belirtilmiştir.<sup>695</sup> 16 Ekim 1884 tarihinde Nafia Nezareti'nden vilayetlere ve müstakil mutasarrıflıklara bir talimat daha gönderilmiştir. Bu talimatta bazı vilayetlerde lüzumundan fazla maaşlarla memurlar istihdam edilmesi dolayısıyla yol ve köprü masrafının büyük çoğunluğunun memur maaşlarına gittiğinden bahisle düzenleme yapılmasına ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Buna göre alınan izin

<sup>693</sup> 1920 yılında Nafia Müsteşarı Muhtar Bey'in Trabzon vilayetinden mebus seçilmesinden dolayı boşalan görevine, ehliyet ve liyakatına binaen 10 yıldır Turuk ve Meabir Müdürlüğü görevini sürdüren Burhaneddin Bey'in, ondan boşalan Turuk ve Meabir Müdürlüğü'ne ise nezaretin kıdemli memurlarından Turuk ve Meabir Heyet-i Teftişîye Müdürü Tefvik Bey'in atanması uygun bulunmuştur. BOA T 158/47, 12 Cemaziyelevvel 1338/2 Şubat 1920.

<sup>694</sup> Kalem-i Mahsus Müdüriyeti'nde 1920 yılında boşalan 800 kuruş maaşlı kâtiplik memuriyeti için bir komisyon oluşturulmuş ve yapılan sınav neticesinde Celaledin Efendi atanmıştır. BOA T 158/54, 13 Şaban 1338/2 Mayıs 1920.

<sup>695</sup> BOA T TŞK 3128/18, 7 Muharrem 1333/25 Kasım 1914, s. 18-19.

doğrultusunda yapılan yolların her bir saatlik mesafesinde bulunan mahallerine birer çavuş; sancak merkezlerinde daimi surette birer kâtip; amelelerin yola götürülmesi için kazalarda birer ambar memuru tayin olunacaktır. Çavuşlar iki sınıfa ayrılacak ve bunların sınıfları mühendisler tarafından yapılan sınavlar neticesinde belirlenecektir. Çavuşlardan birinci sınıf itibar olunanlara aylık 300'er kuruş, ikinci sınıf olanlara ise aylık 250'şer kuruş, kâtiplere 500'er kuruş, liva ambar memurlarına 400'er ve kaza anbar memurlarına 250'şer kuruş maaş verilmesi uygun bulunmuştur. Ambar memurları, tayinleri esnasında kendilerine verilen alet ve edevatı koruyacaklar, bunlara bir zarar geldiği takdirde bedeli kendilerinden tahsil edilecekti. Çavuşlarla anbar memurlarının daimî surette istihdamına gerek olmayıp, yollar yapıldıkça inşaat mevsiminde ihtiyaç dâhilinde istihdam edilmeleri; yola sevk edilen amelenin çok olması durumunda her yarım saatlik mesafe için bir çavuş tayin olunabileceği hususu vilayetlere bildirilmiştir.<sup>696</sup> Bu şekilde vilayetlerin ihtiyacı oranında memur istihdam edilmesinin sağlanması amaçlanmıştır.

Vilayetlere atanacak fen memurları ve diğer nafia memurları ile ilgili olarak en kapsamlı düzenleme 27 Mart 1913 tarihinde yapılmıştır. Dokuz maddeden oluşan nizamname 25 Mart 1913 tarihinde Meclis-i Mahsus'da görüşüldükten sonra kabul edilmiş ve 27 Mart 1913 tarihinde yürürlüğe girmiştir.<sup>697</sup> Nizamname maddeleri ise şu şekildedir:

1. Madde: Turuk ve Meabir müfettişleri ile muavinleri, vilayet ve sancak mühendisleri, turuk-ı umumîye şubelerinde çalışan bütün mühendis, mühendis muavini, kondüktör ve kondüktör yardımcıları, turuk-ı umumîye muhasebe ve tahrir memurları, bütün demiryolu ve Nafia müesseselerinde çalışan komiser ve mühendislerin ataması, terfi, tayin ve azil işlemleri Nafia Nezareti tarafından yapılacaktır.

2. Madde: Vilayetlerin hususî yollarında çalışacak mühendis muavinleri ve kondüktörler Nafia Nezareti tarafından bildirilecek kişiler arasından vilayetlerde vali, müstakil mutasarrıflıklarda mutasarrıflar tarafından tayin olunacak, azilleri ise yine bunlar tarafından gerçekleştirilecektir.

<sup>696</sup> Nafia Nezareti'nden vilayet ve müstakil sancaklara tahrirat, *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, Nr. 1 Muharrem sene 1302/21 Ekim 1884, s. 16; BOA T TŞK 3128/18, 7 Muharrem 1333/25 Kasım 1914, s. 32.

<sup>697</sup> BOA İ MMS 163/1331R-51, 18 Rebiülahir 1331/27 Mart 1913; BOA MV 231/20, 16 Rebiülahir 1331/15 Mart 1913; BOA T TŞK 3133/23, 18 Rebiülahir 1331/27 Mart 1913 ve *Düstûr*, 2. Tertip, C. V, s. 200-221.



3. Madde: Birinci maddede belirtilmemiş olan diğer bütün memurlar Vilayet İdare Kanununa göre valiler tarafından atanacaktır.

4. Madde: Fen memurlarının terfi edilerek başka bir yere tayin edilmesi işlemleri vilayetler tarafından Nafia Nezareti'ne sorulduktan sonra yapılacaktır.

5. Madde: İkinci maddede belirtilen ve tayinleri vilayetlere bırakılmış olan memurların başka bir vilayete tayin edilmesi gerektiğinde öncelikle memur bulunduğu vilayete başka bir memur tayin edilecektir.

6. Madde: Turuk ve Meabir müfettişleriyle yardımcıları, sermühendis, mühendis, mühendis muavinleri, demiyolları ve bütün Nafia müesseselerinde çalışan komiserler Mühendis Mekteplerinden, kondüktörler Kondüktör Mektebi'nden ve kondüktör yardımcıları İdadî okullardan mezun olacaklardır.

7. Madde: Vilayet yollarının muhasebe ve tahrir memurları, mahalli mülkiye memurlarından seçilmiş komisyon tarafından aranılan nitelikler belirlendikten sonra, ve müracaat edenler arasından yapılacak sınav neticesine göre atanacaklardır.

8. Madde: Bu nizamnamede belirtilen hususlardan başka maddeler de bütün Nafia memurlarının atama, tayin ve azilleri genel hükümlere tabidirler.

9. Madde: Bu nizamnamenin yürütmesine Dâhiliye ve Nafia Nazırları memurdur.

Nafia Nezareti'nde yurtdışından getirilen yabancı mühendis ve kondüktörler de çalışmakta idi. Bunların atanmaları ve çalışma şekilleri ise Nafia Nezareti ile bu getirilen memurlar arasında yapılan mukavele neticesinde hususî olarak belirlenmekte idi. Sekiz maddeden oluşan mukavele maddeleri ile memurların hangi tarihte işe başlayacakları, hangi tarihte işi bırakacakları ve çalışacakları yerler gibi şartlar belirlenmekte idi. Mukaveleleri sona eren memurların, memnun kalındığı takdirde görevleri uzatılıyordu. 16 Ekim 1912 tarihinde mukavele süreleri dolan 9 yabancı memurun kontratları uzatılmıştır.<sup>698</sup> Nafia Nezareti'nde çalıştırılan yabancı mühendis ve kondüktörlerden bazıları ülkeye önemli katkı sağlamışlar, büyük eksiklik yaşanan

---

<sup>698</sup> BOA İ MMS 172/1331-ZA-42, 5 Zilkade 1331/6 Ekim 1913. 1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilanı ile oluşturulan yeni hükümet bayındırlık işlerine de önem vermiş, bu dönemde yapılacak işler için Avrupa'dan 4 mühendisin getirilmesine karar verilmiştir. Bunlardan birisi Fransalı Mösyö Lui'dir. Mösyö Lui ile Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Noradonkyan arasında imzalanan mukavele için bkz. BOA İ TNF 19/1236L-01, 10 Şevval 1326/5 Kasım 1908.

fen memuru konusunda büyük bir boşluğu doldurmuşlardır. Ancak zaman zaman bazılarında da istenilen fayda sağlanamadığı olmuştur.

**Tablo 48: 1912 Yılında Görev Süresi Uzatılan Yabancı Mühendis ve Kondüktörler**

İsmi	Görevi	Uyruğu
Mösyö Konover	Mühendis	Fransız
Mösyö Elbui	Mühendis	Fransız
Mösyö Göller	Mühendis	Alman
Mösyö Siner	Kondüktör	Fransız
Mösyö Garal	Kondüktör	Fransız
Mösyö Morevet	Kondüktör	Fransız
Mösyö Garvello	Kondüktör	Fransız
Mösyö Hilon	Kondüktör	Fransız
Mösyö Lakrava	Kondüktör	Fransız

### 2.5.3. Çalışma Saatleri

Ticaret ve Nafia Nezareti'nde çalışacak memurlar sabah 9.30'dan akşam 16.30'a kadar görevleri başında bulunmaya mecbur idiler. Yemek saati ise 12.00 ile 13.00 arasındaydı.

Nezaret meclisi toplandığı zamanlarda meclisin başkanları ve azalar bu mesai saatinin dışında tutulacaklardı. Fakat toplantı bittikten sonra görevleri başına dönmeyenler cezalandırılacaklardı.

Her dairede memurların devamları ile ilgili devam cetveli hazırlanacak ve bunlara memurlar imza atacaklardı.

Her kalem veya dairede belirlenecek nöbet tertibince bir memur nöbet tutacak ve bunlar müsteşar ve nazır gelmeden nezaretten ayrılamayacaktı. Cuma günlerinin dışında Ramazan ve Kurban Bayramları, Mevlid Kandili ve padişahın tahta çıkış yıldönümleri tatili idi. Bunun dışında her dinin özel günleri (paskalya, yılbaşı yortusu gibi) de o dinin mensuplarına tatil edilmişti.<sup>699</sup>

Arazide çalışan memurlar ise günde 8 saat çalışmakla yükümlüydüler. İnşaati teftişle görevli olanlar, amelenin belirlenen çalışma saatlerinde iş başında bulunmak zorunda idiler. Taşrada memurların çalışma saatleri konusundaki denetimi orada en büyük âmir kim ise o yapmaktaydı.<sup>700</sup>

<sup>699</sup> BOA T TŞK 3134/37, 26 Rebiülahir 1333/13 Mart 1915; BOA T TŞK 3134/29, tarihsiz.

<sup>700</sup> BAO T 3130/8; BOA T 449/29, tarihsiz.

Nezarette çalışacak odacı, hademe, bekçi vs. gibi geri hizmetlerde çalışacak personel için de Meclis-i Nafia'da bir nizamname kaleme alınmış, bunların nöbetleri ve çalışma saatleri düzene kavuşturulmuştur. Geceleri dörder ve gündüzleri ikişer kişi, 12'şer saat çevreyi teftiş etmekle yükümlü idiler. Nezaretin kapalı odalarının ve yangın musluğunun anahtarları odacılarda bulunmaktaydı.<sup>701</sup>

#### 2.5.4. İzinleri

Nafia Nezareti nizamnamesinde memurların izinleri ilgili bilgiler verilmiştir.<sup>702</sup> Buna göre memurlar mazeret bildirmeden görevleri başından ayırlamayacaktı. İzinler ise 3 gruba ayrılmıştı. Bunlardan birincisi mezuniyet-i adiyeye (sıradan izinli), ikincisi sağlık problemi nedeni ile alınan izinler ve üçüncüsü ise askerlik için alınacak izinlerdi.

Mezuniyet-i adiyeye en fazla 3 ay alınabilirdi. Fakat 3 ay iznin tamamını kullananlar, tam maaşla 3 senede bir defa böyle bir izinden istifade edebilirlerdi. Bu 3 ay izni kullandıktan sonra bir memur, 3 sene dolmadan tekrar zorunlu olarak bir izin talebinde bulunursa, bu defa bu izin gerekçesini nezaret kabul ederse ancak o zaman alabilirdi. Bu verilecek izin hiçbir surette 3 ayı geçemezdi. 5 sene nezarete çalışan bir memura 1 yıl ücretsiz izin verilebilirdi ve bu izin 3 seneye kadar uzatılabilirdi. İzin talep eden memura mensup olduğu daire ya da kalemde yokluğunda işler aksamamak üzere izin verilebilecekti.

Mezuniyet-i adiyeye ile mezun olan bir memurun izni dolmadan vazifesine dönmesi gerekli görülürse bu memur geri çağrılabilirdi. Fakat bu şekilde geri çağrılmayan memur izin müddeti bitmeden herhangi bir sebeple iznini uzatmak isterse uzatabilecekti. Nafia Meclisi'nden izin alınmadıkça bu izin süresi hiçbir şekilde 3 ayı geçemezdi.

Sağlık sorunları sebebi ile alınacak iznin azami süresi 4 aydı. Fakat memuriyeti 5 seneyi geçmiş olan bir memurun izin süresi 4 ay daha uzatılabilirdi. 8 ay boyunca memur maaşını tam olarak alabilecekti. Hasta olan memurun izin süresi âmirinin izni ile yerine bakacak bir başka memur bulunduğu müddetçe 4 ay daha uzatılabilirdi.

---

<sup>701</sup> BOA T 3130/48, tarihsiz.

<sup>702</sup> BAO T 3130/8, tarihsiz; BOA T 449/29, tarihsiz. Nafia Nezareti merkez personelinin çalışma saatleri ve şartlarını belirleyen bir talimat nezaret tarafından yayınlanmıştır. Bkz. BOA T 3130/37, Tarihsiz.

Mezuniyet dilekçelerine öncelikle mezuniyet talebini gerektiren sebep, sonra izin isteyen kişinin en son izin aldığı tarih, ne kadar müddetle ve hangi tarihten itibaren izni kullanacağı, iznin nerede geçirileceği, izin kullandığı sürede vazifesini kimin yerine getireceği yazılacaktı. Mezuniyet sebebi sağlık nedeni ile ilgili olduğunda ayrıca nezaret doktorunun onayı alınacaktı. Nezaret doktorunun olmadığı durumlarda, memurun bulunduğu mahaldeki doktor tarafından verilecek rapor izin dilekçesine eklenecekti.

Taşrada bulunan sermühendisler veya müfettişler, maiyetlerindeki memurlara nezarete sonradan bilgi vermek ve senede bir defaya mahsus olmak üzere en fazla 15 gün izin verebileceklerdi. Bu şekilde 15 gün izin kullanan memurun maaşı kesilmeyecekti.

İzin süresi bittikten sonra işinin başına dönmeyen memur her kim olursa olsun bunun zorunlu bir nedenden kaynaklandığını ispat etmediği sürece gelmediği süreler için maaşını alamayacaktı. Ayrıca hakkında gerekli cezai işlemler de başlatılacaktı.

Hastalığı sebebi ile evinden çıkamayacak olan memur, durumunu yazılı olarak nezarete bildirecek ve buna bir de doktor raporu ekleyecekti. Rahatsızlığı 15 günü geçerse memur izinli sayılacaktı.

Bir memur 8 günü aşmamak kaydı ile izinsiz olarak işe gelmez ise, bu memur daire başkanı ise 3 aylığa, diğer memurlardan ise 2 aylığa kadar maaşı kesilecekti. 8 günü geçen veya bir daha aynı şekilde izinsiz gelmeyen memur ister daire başkanı olsun isterse normal memur olsun görevine son verilecekti. İzin isteği red olunduktan sonra yine de işe gelmeyen memur için aynı işlem uygulanacaktı.

### **2.5.5. Memurların Cezalandırılmaları**

17 Şubat 1914 tarihinde yürürlüğe giren “Memurîn Muhakematı Hakkındaki Kanun-ı Muvakkat” ile idare mahkemeleri ilga edilerek bazı kayıt ve şartlarla memurları muhakeme etmek ve bunlar hakkında hüküm vermek yetkisi umumî mahkemelere verilmiştir. Bu kanunla memurların görevlerinden doğan veya görev sırasında işlenen suçlardan dolayı hakkında idarî makamlarca tahkikat yapıldıktan sonra adlî takibi başlatılacaktı.<sup>703</sup> Bu kanunun yanında Nafia Nezaretî Memurîn Nizamnamesi’nde memurların cezalandırılmaları ile ilgili olarak bazı düzenlemeler

<sup>703</sup> Hüseyin Özdemir, *age*, s. 190-192, Ayrıca bkz. Kâmil Hakkı Beşe, *Memurlar Hakkında Muhakeme Usulleri*, Ankara 1943.

yer almaktaydı. Buna göre nezaret memurlarına verilecek cezalar 7 tür idi. Bunlar nazır veya müsteşar tarafından verilen uyarı, 1 günden 8 güne kadar maaş kesintisi, sicile kayd olunmak üzere uyarı, masrafları memura ait olmak üzere memuriyet mahallinin değiştirilmesi, 6 ayı geçmemek üzere yarım maaş kesintisi, rütbe indirimi, açığa alınma ve en son olarak görevden alınma şeklinde verilen cezalar idi. İstisnasız bütün memurlar vazifelerini yapmakla yükümlü idi. İşini aksatan, vatandaşa kötü davranan, vazifesine devamda kusur eden, sarhoş olarak işe gelen, uygunsuz davranışlarda bulunanlar memurun bağlı bulunduğu şubenin müdürünün takriri, Meclis-i Nafia'nın kararı üzerine yukarıda belirtilen cezalardan birine çarptırılacaktı. Cezanın derecesi suçun tekrarı halinde artacaktı. Ayrıca nazır veya müsteşar tarafından uyarı dışında diğer cezalardan birini alan memur, maaşı 1.000 kuruştan yukarı ise iki sene, 1.000 kuruştan az ise bir sene müddetle terfi alamayacaktı. Memura belirtilen cezalar verilmeden önce kendisine bu cezayı alacağı bildirilecek ve yapacağı itiraz şube müdürünün takririne eklenecekti. Memur almış olduğu ceza için Şura-yı Devlet'e itiraz etme hakkına sahipti.<sup>704</sup> Nafia Nezareti'nde memurların takibi yapılmış ve işlerinde uygunsuz davrananların görevine son verilmiştir. 1915 yılında Adana vilayeti kondüktörlüğüne atanan Karnin Efendi'nin Karahisar sancağında kondüktör olarak çalıştığı sırada Sandıklı yoluna usülsüz rapor verip, 500 m'lik bir yolda karışıklığa sebep olup azledildiğinden yol ve köprü inşasında çalışamayacağı Nafia Nezareti'nden Adana vilayetine bildirilmiştir. Adana vilayeti de bu kişinin işine son verilmek istendiğini ancak Tarsus-Pozantı yolunun yapıldığı bir zamanda ve bu yolun 4. Ordu Kumandanlığı'nca çok önem arzemesinden dolayı fen memuruna şiddetle ihtiyaç duyulduğundan bu kişinin görevine ancak yolun inşasının bitiminden sonra son verilebileceğini beyan etmiştir.<sup>705</sup>

---

<sup>704</sup> BOA T 3130/8, tarihsiz; BOA T 449/29, tarihsiz; BOA T TŞK 3134/7, 26 Rebiülahir 1333/13 Mart 1915.

<sup>705</sup> BOA DH UMVM 71/31, 16 Rebiülevvel 1334/22 Ocak 1916.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. NAFIA NEZARETİ'NİN FAALİYET ALANLARI VE YAPTIĞI ÇALIŞMALAR

Nafia Nezareti kurulduğunda faaliyet alanları tam olarak netleştirilmemiş olmakla beraber genel olarak ülkenin yararına olacak bütün işlerle iştigal etmek görevi idi. Ülkenin yararına olacak işler ise ziraat ve sanayinin geliştirilmesi, imar faaliyetlerinin yürütülmesi olarak tanımlanmaktaydı.

**Tablo 49: Nafia Nezareti'nin Faaliyet Alanları**

1848-1869	1870-1879	1880-
Makine ve Fabrikalar Tesisi, Nafia Hazinesi'nin Güçlendirilmesi, Ziraat ve Sanayinin Geliştirilmesi, Kumaş Üretiminin Geliştirilmesi, Binaların Yapımının Denetlenmesi, İstanbul Kaldırımlarının Düzenlenmesi ve Denetlenmesi, Ormanların Korunması, Tersanenin İhtiyacı Olan Odunun Temini, İstanbul'un Su Sıkıntısının Giderilmesi	Yol, Köprü, Demiryolları, Maden, Posta ve Telgraf, Mühendislik Mektebinin Açılması	Yol, Köprü, Liman, Demiryolu İnşası, Fabrikaların Denetlenmesi, Bataklıkların Kurutulması, Arazinin Sulanması, Devlet Binalarının İnşasının Denetlenmesi, Gerekli Layihaların Hazırlanması

Nezaretin diğer nezaretlerle özellikle Ticaret Nezareti ile sık sık birleşip ayrıldığı dönemde elde edilen tecrübeler neticesinde sorumluluk alanları netlik kazanmıştır. Nezaretin 1880 yılında hazırlanan nizamnamesinde birinci görevi, tarik-i sultaniye adı verilen büyük şoselerin ve birkaç vilayetten veya mühim bir merkezden demiryolu ve limanlara uzanan yolların inşası olarak belirtilmiştir. İkinci demiryolları, üçüncü limanlar ile rıhtımlar inşası, dördüncü olarak nehir ve göllerin ulaşımına açılması için yapılacak her türlü inşaat, Nafia Nezareti'nin faaliyetleri arasında sayılmıştır.

Nafia Nezareti karayolu, demiryolu, liman inşası ve arazi sulanması, bataklık kurutulması işlerinin yanında madenlerle de ilgilenmiştir. Maden Meclisi ve Maden İdaresi'nin Nafia Nezareti'ne bağlı olduğu dönemde maden çıkarma ve işletme imtiyazı işlerine Nafia Nezareti bakmıştır. Osmanlı coğrafyasında maden çıkarmak ve işletmek kesinlikle padişahın iznine tabi idi. Bunun için de işletmecilerin yapması gereken ilk şey arama ruhsatı almaktı. Vilayet idare meclisince görüşülüp arama talebi uygun bulunan kişilere vilayetten verilen ruhsatnamenin bir sureti de bilgi için Nafia

Nezareti'ne gönderilirdi.<sup>706</sup> Orman ve Maden Nezareti'nin kurulması ile bu gibi işlerle uğraşacak ayrı bir birim oluşturulmuştur.

Bu bölümde Nafia Nezareti'nin her dönem ilgilendiği alanlar olan karayolları, demiryolları, liman ve rıhtımlar ile arazinin sulanması ve bataklıkların kurutulması hakkında nezaretin yaptığı çalışmalar ele alınmıştır.

### **3.1. KARAYOLLARI**

#### **3.1.1. Tanzimat Dönemi Yol Yapımı ve Mevzuatında Meydana Gelen Gelişmeler**

Güçlü bir merkezi devletin varlığı, düzenli bir ulaşım ağı ile yakından ilgilidir. Anadolu'yu 200 yıldan fazla bir süre egemenliği altında tutmuş olan Akhaemenid Sülalesi bunu biraz da Sardes (Manisa/Salihli civarı) ile Susa (İran) arasında uzandığı bilinen Kral Yolu'na borçludur. Aynı şekilde Küçük Asya'ya yüzyıllarca egemen olmuş olan Roma İmparatorluğu da güçlü bir karayolu ağı oluşturarak en ıssız köşelere değin uzanmasını bilmiştir.<sup>707</sup> Osmanlı Devleti uzun süre kendisine Roma ve Bizans İmparatorlukları ile Selçuklular'dan intikal eden yolları kullanmış ve korumuş olmasına rağmen XVIII. yüzyıldan itibaren devletin yaptığı savaşları kaybetmesi ve mali gücünün de zayıflamaya başlaması ile bu yollar bozulmaya yüz tutmuştur.

Tanzimata'a kadar Osmanlı Devleti'nde karayolları umumî ve hususi yollar olarak ikiye ayrılmıştır. Umumî yollar devlet tarafından inşa edilerek bakım-onarımı yapılırken hususi yollar tımar, zeamet ve hayır sahiplerince yaptırılırdı. Umumî yollar ancak hazinenin fazla vermesi durumunda yaptırılır, bu yollar ordu ihtiyacını karşıladığından askerlerce inşa edilirdi. İlerleyen yıllarda yol ve köprülerin yapım ve bakımı için çeşitli vergiler konmuş, bu vergiler karşılığında inşa ve bakım işleri mültezimlere devredilmiştir.<sup>708</sup>

Tanzimatla beraber ortaya çıkan merkeziyetçi yönetimin yerleşmesi için ulaşım ön plana çıkmıştır. Devlet, yolların daha kolay ve dayanaklı yapılabilmesi için ön araştırmalar yapmıştır.

Ulaştırma faaliyetlerinde ilerlemiş olan Avrupa devletlerinde bu konuda meydana gelen gelişmelerle ilgili olarak inceleme yapmak üzere daha önce Postahane-i Âmire'nin teşkilinde görev almış olan Mustafa Sami Bey, Avusturya'ya

<sup>706</sup> Abdülmecit Mutaf, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Maden İşletmeciliği Prosüdürü", *History Studies*, Vol. 2/2, 2010, s. 297.

<sup>707</sup> Veli Sevin, "Urartulara Ait Dünyanın En Eski Karayolu", *Anadolu Araştırmaları*, C. XI, İstanbul 1989, s. 47.

<sup>708</sup> Saime Suna Kayam, Ertuğrul Tokdemir, agm, s. 119.

gönderilmiştir. Kendisine burada yapılan şose yollar hakkında bilgi edinmesi görevi verilmiştir. Mustafa Sami, 1846 yılında yaptığı incelemesi bir rapor halinde hükümete sunmuştur. Hazırladığı raporunda Avusturya'da şose yolların 3'e ayrıldığını belirtmiştir. Bunlardan birincisi devlet yolu tabir olunan turuk-ı umumî, ikincisi ticaret yolu denilen, şehirleri birbirine bağlayan turuk-ı hususî ve üçüncüsü köy yollarıdır. Mustafa Sami, devlet yollarının inşasının devlete ait olduğunu, amele ve malzeme ücretini kim daha ucuz veriyorsa ona ihale edilerek masrafın devlet bütçesinden ödendiğini, inşaat tamamlandıktan sonra tamir ve bakımı için de yolculardan belirli bir miktarda ücret alındığını ifade etmiştir. Şehirleri birbirine bağlayan ve ticari açıdan önemli ikinci dereceden yolların inşasının ise bu yollardan yararlanacak şehir ahalisine ait olduğunu, yolun inşası için gerekli masrafı halkın ya bedenen ya da bedelen ödediğini, bunun için de her şehirde meclisler oluşturulduğunu kaydetmiştir. Yine köy yollarının da köy ahali tarafından inşa ve tamirinin yapıldığı bu raporda belirtilmiştir.<sup>709</sup>

Osmanlı Devleti'nde de Avrupa'da olduğu gibi şose yolların yapılması ve kalan yolların da düzeltilmesi için Meclis-i Valâ'da ve Meclis-i Umumî'de toplantılar düzenlenmiştir. Meclis-i Valâ'da şose yollar ile ilgili olarak yapılan görüşmeler neticesinde bir rapor hazırlanmıştır. Bu raporda yolların inşasında dikkate alınması gereken 4 madde olduğu ifade olunmuştur. Bu maddeler:

1. Yol inşasının usulü
2. Masrafların nereden karşılanacağı
3. Hangi yolların yapılacağı
4. Yapılacak yerlerin geçişi zor olan mahallerinin tesviye sureti ile mi yoksa şose olarak mı inşa olunacağı hususlarıdır.

Yol inşasının üç şekilde yapılabileceği belirtilmiştir. Bunlardan birincisi şose usulüdür. Şose yol, yarım arşın derinliğinde kazılan yolun taş doldurularak boydan boya rıhtım (kum) yapılmasıdır. Bunun yerine tepe ve bayır olan yerler düzeltilip, dar mahaller genişletilerek taşlık ve kayalık mahallerin kırılması ve iki araba geçebilecek kadar düzeltilerek su akan yerlere köprüler inşa olunması da mümkündür. Üçüncü olarak ne tamamen şose ne de âdî tesviye olmamak koşulu ikisinin arası olarak yolun uygunsuz mahallerinin düzeltildikten ve dar yerleri genişletildikten sonra üzerine bir kat ufak taş dökülerek 30-40 adımda bir kenarlarına öbek öbek küçük taşlar konup

<sup>709</sup> BOA BEO A MKT 34/71, 1 Safer 1262/29 Ocak 1846.



hazır bulundurulmak suretiyle, köylerden seçilecek kişilerce bozulan mahallerin düzeltilmesi ve bu iş için yolun iki tarafına hendek açılması usulleri düşünülmüştür.

Anadolunun bazı mahallerinin teftişi neticesinde mühendislerin hazırladığı raporlarda bu coğrafyada inşa olunacak şose yolun her bir saatlik mesafesinin 1.000 keseye yakın bir paraya mal olacağı anlaşılmıştır. Bu yüzden öncelikle önemli merkezlerin şose yapılması esas kabul edilmiştir. Bazı değişik güzergâhlar raporda belirlenmiş, Meclis-i Valâ'da ve Meclis-i Umumî'de yapılan toplantılarda Sultan Abdülmecid'in (1839-1861) emri doğrultusunda İstanbul'dan Edirne'ye olan yolun şose olarak inşası kararlaştırılmıştır. Bu yolun tam şose mi yoksa yarım şose mi olacağı ayrı bir tartışma konusu olmuş ve masrafların yarıya ineceği düşüncesi ile yolun yarım şose yapılması uygun bulunmuştur. Bunun için de Avusturya'dan getirilenecek mühendisin güzergâh üzerinde yapacağı incelemeler sonucunda bildireceği görüşlerinin dikkate alınacağı ifade olunmuştur. İstanbul-Edirne yolundan başka Trabzon-Erzurum yolunun da inşa edilmesi benimsenmiştir. Rusya'nın Sen Nikola limanı yolunu açması durumunda İran ticaretinin bu tarafa kayacağı düşüncesiyle vakit geçirilmeden inşasına başlanılmak üzere Trabzon Valisine emir verilmesi Meclis-i Umumî'de kararlaştırılmıştır. Böylece Edirne yolunun birinci, Trabzon yolunun da ikinci derecede inşa olunması, getirtilecek mühendisin Belgrad üzerinden karadan gelerek, Edirne'ye kadar geçeceği yollarda inceleme yapması hususu mecliste kabul edilmiştir.<sup>710</sup>

Bu yolların hangi kaynakla inşa edileceği de ikinci maddede belirtildiği üzere önemli bir sorun teşkil etmekteydi. Uzmanların yaptığı incelemelerde tahmini bir miktar belirtilmiş olsa da bunun nereden karşılanacağı üzerinde durulmamış, Meclis-i Valâ'da ise bu iş için Nafia Hazinesi'nden 5.000 kese akçe tahsis edilmesi, inşa edilen yolun yakınında bulunan ve bu yollardan istifade edecek olan kaza ve köylerin ahalisinin senede birkaç gün yol inşasında bedenen çalışmaları kararlaştırılmıştır. Meclis-i Umumî'de ise Nafia Hazinesi'nin bütçesinin artacağı düşüncesi ile bu hazineden yol inşası için yıllık 7.000 kese akçenin tahsis edilmesi, ileride halkın vergilerine yıllık 1 kuruş ya da eski vergilerine kuruşta 1 para zam olunması kararlaştırılmıştır.<sup>711</sup> Bu ön araştırmanın neticesinde Meclis-i Valâ'da şose yolların yapımı ile ilgili olarak bir layiha kaleme alınmıştır. Bu layihada şose yolların önceden

<sup>710</sup> BOA BEO A MKT 34/71, 1 Safer 1262/29 Ocak 1846.

<sup>711</sup> BOA BEO A MKT 34/71, 1 Safer 1262/29 Ocak 1846.

keşif ettirilmesine rağmen mühendislerin bu konuda yeteri derecede bilgili olmamalarından dolayı ne kadar para gerekeceği tahmin edilemediğinden Avrupa'dan bir mühendis getirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu hususlarda bilgili kişilerden oluşan bir geçici meclis oluşturulması, Rumeli'de İstanbul'dan Edirne'ye giden yolun ve Anadolu'da da Trabzon ve Samsun yollarının şose olarak tanzimi hususlarına değinilmiş, geçici meclisin hazırlayacağı rapora göre de durumun tekrar değerlendirileceği layihada ifade olunmuştur.<sup>712</sup>

Osmanlı Devleti'nde şose konusunda teknik konularda deneyimli insanların bulunmayışı sebebiyle İstanbul-Edirne yolunun inşası için Avusturya'dan şose yol konusunda tecrübeli bir mühendisin getirilmesi gerekli görülmüş; ilgili mühendise ve kendisi ile beraber bulunacak tercümanına verilecek maaşın Nafia Hazinesi'nden ödenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>713</sup>

Böylece ilk olarak 1846 yılında İstanbul ile Edirne arasındaki yolun şose olarak inşasına başlanılmıştır. Daha sonra ticari açıdan önemli görülen ve sarp bir güzergâhı olan Trabzon'dan yirmi dokuz saat mesafedeki Balahor karyesine giden yolun şose yapılması, Van'dan Erzurum'a ve Erzurum'dan Bayezid'e kadar olan yolların düzenlenmesi ve icap eden yerlere han ve karakollar yapılması da Meclis-i Valâ'ca kararlaştırılmıştır. Keşiflerini yapmak üzere tayin edilen Ebniye-i Hassa Hulefası'ndan Hasan Efendi'ye 1.000 kuruş maaş bağlanmış, 4.000 kuruş da harcırah verilmesine karar verilmiştir.<sup>714</sup> İmar faaliyetlerinin yürütülmesi yüklü bir miktarda para gerektireceğinden devletin bütün her yerinde değil de önemli mahallerde yol yapım çalışmalarına başlanmıştır.

Erzurum ve Sivas'ı Karadeniz sahiline bağlayacak yollar için Avrupa'dan yabancı mühendisler getirildiği gibi, Bursa'dan Gemlik'e olan yolun inşasına başlanılmıştır. Yine Midhat Paşa, 1861 yılında Niş Eyaleti'nde ahalinin yardımları bazı yolların inşasına başlamıştır.

Yapımına 1850 yılında başlanılan Bursa-Gemlik yolunun inşası 14 yıl sürmüştür. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin yol hakkındaki düzenlemeleri ya da

<sup>712</sup> BOA İ MSM 84/2397, 14 Rebiülahir 1263/1 Nisan 1847; BOA İ MSM 7/135, 4 Safer 1263/22 Ocak 1847.

<sup>713</sup> Mühendis İtalyan Geovanni Torensti'ye mukavelesine binaen 400 florin harcırah ve aylık 300 florin maaş, yanında gelecek tercümana da 2500 kuruş harcırah verilmesi uygun bulunmuştur. BOA İ MVL 104/2314, 19 Ramazan 1263/31 Ağustos 1847 ve İ MSM 84/2402, 20 Şevval 1263/1 Ekim 1847.

<sup>714</sup> BOA C NF 44/2188, 2 Cemaziyelahir 1262/28 Mayıs 1846.

teşkilatı mevcut değildi. Yolların inşasına memur müdürlerle mutemetler vazifelerini çok kötü yürütüyorlardı.<sup>715</sup>

Yolların inşasına dair ilk düzenleme, 29 Kasım 1853 tarihinde İzmir, Kütahya ve İnebolu yolları için yapılmıştır. “Tesviye-i Turuk-ı Umumîye Hakkında Talimat” adını taşıyan bu talimatname iki bölümden oluşmaktadır. Talimatın birinci bölümü, yapılacak yolların durumuna göre nasıl inşa edileceği ile ilgili idi. Bataklık mahaller 6 arşın<sup>716</sup> arzında şose kaldırım olarak inşa edilecek, gereken yerlere hendekler açılacaktı. Çamur ve bataklık olmayan yerlerin taşları kırılıp, düzenlendikten sonra müsait taşlarla şose döşenecekti. Talimatın ikinci bölümü, ahalinin yollara sevk ve istihdamı ile ilgili idi. Buna göre herhangi bir yolun inşasına bir yerden başlanmayacaktı. Yolun başından ve sonundan başlanarak her 10 saatte bir başlangıç noktası belirlenecek ve bu hisseler sorumlu halka paylaştırılacaktı. İnşaatın önemine göre yapılması öncelikli olan yerlere mühendisler tarafından işaretler konulacaktı.<sup>717</sup>

Yol yapımında bir sistematığın oluşturulmasına yönelik en önemli adımlar Meclis-i Meabir’in ardından Nafia Nezareti’nin kurulması ile atılmıştır. 1861 yılında yolların düzenlenmesi hakkında nizamname çıkartılmış<sup>718</sup>, Meclis-i Meabir’in 1865 yılında hazırladığı layiha ile Turuk ve Meabir İdaresi kurulmuş<sup>719</sup>, 22 Haziran 1866 tarihinde çıkarılan kanunla 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkek nüfusa 5 senede 20 gün yollarda çalışma zorunluluğu getirilmiştir.<sup>720</sup>

<sup>715</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>716</sup> 1 arşın 75,8 cm’dir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cemal Çetin, “Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihi Süreci”, *Tarihe Adanmış Bir Ömür Prof. Dr. Nejat Göyünç’e Armağan*, Konya 2013, s. 446-447.

<sup>717</sup> Talimat hakkında detaylı bilgi için bkz. BOA BEO A d. Nr. 2, s. 55-61; Selâhattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi SBE, (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum 1997, s. 9-13; Selâhattin Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, *Osmanlı*, C. III, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 647-649.

<sup>718</sup> BOA İ MMS 24/1021, 7 Cemaziyelevvel 1278/10 Kasım 1861. Bu nizamnameden önce de Osmanlı Devleti’nde genel çapta olmayan yerel bazda bazı düzenlemeler yapılmıştı. Daha önce 1851 yılında Beyi tarafından hazırlanan bir layiha örneği bkz. BOA HR TO 415/25, 2 Mayıs 1851; BOA BEO A DVN 67/8, 15 Rebiülahir 1267/18 Ocak 1851. İkinci olarak 1853 yılında İzmir, Kütahya ve İnebolu yolları için çıkarılan talimat için bkz. BOA BEO A MKT MVL 66/76, 28 Safer 1270/30 Kasım 1853. Bu nizamnameler hakkında detaylı bilgi için ayrıca bkz. Cabir Duysak, “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 37-48 ve Tozlu, *agt*, s. 13-17.

<sup>719</sup> BOA T 3125/5, 7 Safer 1282/2 Temmuz 1865/2 Temmuz 1865.

<sup>720</sup> BOA DH UMVM 125/91, tarihsiz.

1867'den itibaren her vilayette kurulan Menafi Sandıkları'nda toplanan para ile yol inşası masraflarının karşılanması cihetine gidilmiş, aşara uygulanan bir ek vergi ve bazı gelirlerin bu sandıklara aktarılmasıyla finansman sağlanmıştır.<sup>721</sup>

Nafia Nezareti'nin kuruluş amacı, 1870 yılında memleketin imarına yönelik faaliyetleri yürütmek ve koordine etmek iken, imar faaliyetlerinin en önde geleni yol yapımı olarak belirlenmiştir. Yol nizamnamesine ek olarak 1867 yılında 6 maddelik bir zeyl kaleme alınmış, böylece yollarda çalışacak amelenin nasıl çalıştırılacağına hükümleri belirlenmiştir.<sup>722</sup> Böyle bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmasının nedeni bazı ahalinin köy ve nahiyelerine çok uzak yollarda bile çalıştırılmak istenmesinden dolayı meydana gelen şikâyetlerdi. Turuk ve Meabir İdaresi'nde hazırlanan ek talimatla ahalinin doğrudan istifade edemeyecekleri yolların inşasında istihdamının adaletsizlik olacağından, ahalinin bu şekilde çalıştırılmaması hususunda hassasiyetle durulmuştur. Halkın istifade edeceği yollar beşe taksim edilerek, önce en yakın bulunan birinci derece dairesindeki yol yapımıyla mükellef kişiler getirildikten sonra gereklikçe tedricen diğer yakın çevrelerdeki ahalinin istihdamı ve 5 saatten uzak mahallerde Bab-ı Âli'den izin alınmadan halkın çalıştırılmaması kuralı getirilmiştir. Amelenin inşaat mahallinde barınması için çadır, alacakları ekmek vs. erzakın oralarda bulundurulup, carî fiyattan sattırılarak refahlarının sağlanması ve ahaliye zahmed çektirilmemesi konularına dikkat edilmesinin görevli memurlara tenbihlenmesi tezkirede ayrıca belirtilmiştir.<sup>723</sup> 1869 yılında ise edinilen tecrübeler neticesinde Turuk ve Meabir İdaresi tarafından Osmanlı Devleti'nin bütününe kapsayan yollara dair bir nizamname yayınlanmıştır.<sup>724</sup>

Yollarda halkın çalıştırılması ile bir miktar ileri gidilebilmiş ise de sıkıntılar yaşanmaya devam etmiştir. Yolların inşası için en temel giderler, teçhizat ve barutun satın alınması, memur maaşlarının ödenmesi, lağımçı, duvarcı vs. usta yevmiyeleri gibi masraflardan oluşmaktaydı. Ancak Hazine sadece yollarda görevli memurların maaşlarını ödemekte, geri kalan masraflar ise tarik sandığından karşılanmaktaydı. Halkın yollarda çalıştırılmaya başlanmasından evvel inşaat mahallinde teçhizatın hazır bulundurulması gerekmeğe de tahsisat yetersizliği yüzünden araç-gereç satın alınamadığından inşaatlar aksamakta idi. Yapılan düzenleme ile bu masrafların

<sup>721</sup> Saime Suna Kayam, Ertuğrul Tokdemir, agm, s. 119.

<sup>722</sup> BOA İ MVL 575/25822, 17 Safer 1284/20 Haziran 1867.

<sup>723</sup> BOA BEO A MKT MHM 385/95, 23 Safer 1284/26 Haziran 1867.

<sup>724</sup> BOA ŞD 495/19, 23 Safer 1285/15 Haziran 1868; BOA İ MMS 37/1549, 4 Cemaziyevvel 1286/12 Ağustos 1869; *Düstûr*, I. Tertip, C. II., s. 302-309.

karşılanması için Nafia Nezareti veznesinde bir miktar para bulundurulup, her bir yolun inşasında gerekli aletler için 2.000 kuruşa kadar Turuk ve Meabir müdürü ile Meclis-i Meabir müdürünün emri yeterli görülmüş, bundan yukarısı için Nafia Nazırından izin alınması zorunlu kılınmıştır.<sup>725</sup>

### 3.1.2. 1869 Turuk ve Meabir Nizamnamesi

1869 yılından önce hazırlanan nizamnamelerde yollarda ahalinin çalıştırılacağı belirtilmiş olmasına rağmen bunun ne şekilde yapılacağı detaylandırılmamıştı. 14 Ağustos 1869 tarihli “Turuk ve Meabir Nizamnamesi” ile yollar sınıflandırılmış ve halkın yollara sevinde uyulacak kurallar düzenlenmiştir. Bu nizamnameye göre yolların devlet hazinesi tarafından tahsis olunan meblağ ve ahali tarafından ifa olunacak bedeni hizmet ile inşa ve muhafazası kararlaştırılmıştır. Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Riter tarafından kaleme alınan bu nizamnameye göre tarik mükellefiyeti, birkaç gün yollarda çalışmak, hayvan çalıştırmaktan veya buna karşılık belirli bir hizmet yapılmasından ibaretti. Bu hizmet her şehir, nahiye ve karye için toptan yapılırdı. 16 yaşından 60 yaşına kadar her mükellef 5 senede 20 gün yollarda çalışmaya, varsa araba, yük ve binek hayvanı getirmeye mecburdu. Bir yola 12 saatten fazla uzak olan yerlerde bulunan ahali Bab-ı Âli’den özel izin alınmadan o yolda çalıştırılmazdı. Nizamnamenin 16. maddesi gereğince valiler memur oldukları vilayetler dâhilindeki yolların devlet bütçesinden tahsis olunan meblağ ve ahali tarafından yerine getirilecek mükellefiyet ile inşa, tamir ve muhafazasından sorumlu idi. Bu nizamname ile Osmanlı memleketinde yollar 3 kısma ayrılmıştır.<sup>726</sup> Bunlar:

1. Vilayet merkezleri ile İstanbul, limanlar ve demiryolları arasında ulaşımı temin eden ve Turuk-ı Sultanî tabir olunan yollar,
2. Vilayet ve sancak merkezlerini birbirine bağlayan vilayet yolları,
3. Kaza merkezlerini birbirine bağlayan veya kaza merkezlerinden büyük caddelere, limanlara ve demiryollarına bağlanan sancak yollarıdır.

Nafia Nezareti tarafından belirlenen yollar haricinde vilayet ve nahiye yollarının arzı aşağıda gösterildiği şekilde olacaktır.

<sup>725</sup> BOA T 1757/67, 2 Rebiülevvel 1282/26 Temmuz 1865; BOA İ MVL 579/25993, 5 Cemaziyelahir 1284/13 Ağustos 1869.

<sup>726</sup> BOA ŞD 495/19, 23 Safer 1285/15 Haziran 1868; BOA İ MMS 37/1549, 4 Cemaziyellevvel 1286/12 Ağustos 1869; *Düstûr*, I. Tertip, C. II., s. 302-309.

**Tablo 50: Vilayet ve Nahiye Yollarının Arzı (1869)**

	Şosesi (m)	Taraf Satırları (m)	Toplamı (m)
Turuk-ı Sultani	7	2	9
Vilayet Yolları	5,50	1,50	7
Nahiye Yolları	4,50	1	5,50

Yol mükellefiyetinden Osmanlı Devleti'nde yaşayan yabancılar ve öğrenciler muaf tutulmuşlardır.<sup>727</sup> Köprü, lağım inşaatı, rarç-gereç, memur maaşları gibi masraflar devlet hazinesinden verilen tahsisattan ödenmek üzere, yolların toprak düzenlemesi ve hendek, banket vs. yapımı amele-i mükellefeye ait vazifelerden idi.<sup>728</sup>

Turuk-ı umumînin<sup>729</sup> denetimi vali, mutasarrıf ve liva idare meclislerine verilmişti. Amele-i mükellefenin, yolların dışında köprü inşasında da istihdamına dair 1875 yılında ek bir düzenleme yapılmıştır.<sup>730</sup> Amelenin toplanmasında yaşanan sıkıntılar ve vilayetlerde görevli memurların suistimali neticesinde bu nizamnameden istenilen fayda elde edilememiştir. Osmanlı Devleti'nin bu yıllarda içinde bulunduğu durum da yol inşasının geliştirilmesine elverişli değildi. Devlet, aldığı borçları ödeyemez duruma gelmiş, 1875 yılında iflasını ilan etmiştir. İçeride ve dışarıda türlü karışıklıklarla uğraşmaktaydı. Osmanlı Devleti bu dönemde hem siyasî hem de malî açıdan güç durumdaydı.

Osmanlı Devleti'nde Meşrutiyet'in ve Kanun-ı Esasî'nin ilanının ardından yollarla ilgili olarak da yeni bir düzenleme yapılmak istenmiş ve 17 Aralık 1877 tarihinde 9 fasıl ve 61 maddeden oluşan Turuk ve Meabir Kanunu yayınlanmıştır. Bu kanun 1869 tarihli kanuna benzemekle birlikte daha detaylandırılmış bir kanundur. Burada yolların önemine göre öncelikle hangisinin yapılması gerekiyorsa onların yapılacağı belirtilmiş, yollar yine yukarıdaki şekilde sınıflandırılmıştır. Amele-i mükellefenin nasıl çalıştırılacağı, kayıt altına alınacağı, yollara sevki, vilayetlerde görevli memurların yapacakları işler, yapılan yolların korunması, teftişi, tamirinde yapılacak masraflar, yol memurlarının maaşlarının nasıl ödeneceği gibi hususlar da açıklanmıştır.<sup>731</sup>

<sup>727</sup> BOA ŞD 3214/10, 8 Şaban 1300/14 Haziran 1883; BOA İ TNF 1/5R1315, 5 Rebiülahir 1315/3 Eylül 1897.

<sup>728</sup> BOA ŞD 500/28, 2 Rebiülevvel 1292/8 Nisan 1875.

<sup>729</sup> Osmanlı Devleti'nde turuk-ı umumî denilen yollar vilayet merkezlerini diğer vilayet merkezlerine, limanlara vs. bağlayan yollardır.

<sup>730</sup> BOA İ MMS 51/2253, 11 Rebiülevvel 1292/17 Nisan 1875.

<sup>731</sup> BOA T 3125/22, 11 Zilhicce 1294/17 Aralık 1877; Ayrıca bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 4. Sene, Nr. 2, Nisan 1303/1887, s. 36-42.

Devlet yollarının inşası Hazine'den karşılanmakla beraber bunda şöyle bir usul takip edilmekteydi. Nafia Nezareti'nin inşa edeceği yol, köprü inşaat ve tamirat masrafları ile bunlara memur olan mühendis, kondüktör ve mahallerince istihdam olunacak memur maaşları bütçeye konulan yıllık tahsisat miktarından vilayetlere paylaştırıldıktan sonra Maliye Nezareti'nden verilen izin üzerine vilayet ve müstakil mutasarrıflıklarda harcanmaktaydı. İnşaat, tamirat ve yeniden yapılacak yol ve köprülerin öncelikle mühendisler tarafından düzenlenen keşif, harita ve raporları Nafia Nezareti'ne gönderilerek fenni incelemeler yapıldıktan sonra nezaretten verilecek izin doğrultusunda inşaat başlanılabiliyordu. Yapılan bir yolun tamiri için de aynı usulün uygulanması gerekmekte ise de bu konuda nezaret biraz daha esnek olabiliyor, inşaat başlandıktan sonra nezaretin bilgilendirilmesi yetebiliyordu. Bu uygulamada yolun inşasına başlandıktan sonra nezarete haber verildiğinde, o yıl için vilayete tahsis edilen bütçe aşıyor ve gelecek yılın bütçesinden bu açığın kapatılmasına çalışılıyordu. Bunun önüne geçmek için Nafia Nezareti vilayetlere hiçbir şekilde izni olmadan yol inşasına başlanılmamasını bildiren bir tamim göndermiştir. Vilayet yollarının inşaat ve tamirat masrafları için 4.000 kuruşun üstündeki harcamalar için valiler Maliye Nezareti'nden izin alacaklardı.<sup>732</sup>

Yolların inşası, bütçelerin düzenlenmesi gibi hususlarda birçok düzenlemeler yapılsa da neticede 1869 ve 1877 nizamnamelerinin yayınlanmasından 1880 yılına kadar olan zaman dilimi içerisinde Osmanlı Devleti'nde Edirne'den Mustafa Paşa ve Havsa'ya, Selanik'ten Manastır'a, Trabzon'dan Erzurum'a, Bursa'dan Gemlik ve Mudanya'ya giden yollarla, Selanik, Manastır, Kastamonu, Sivas, Konya ve Diyarbakır vilayetlerinde inşa edilmiş olan parça parça yollardan başka bir şey yapılamamıştı.<sup>733</sup>

Beyrut'tan Şam'a giden yol 1864 yılında yapılan imtiyaz anlaşması ile bir Fransız şirketi tarafından inşa olunmuştu. Yolların inşa edilmesindeki en büyük sıkıntı maddi yetersizlikti. 1873 yılında yol ve köprü inşası ile memur maaşları için nafia bütçesine konulan miktar 5.000.000 kuruştü.<sup>734</sup> Nafia Nezareti 1876 yılında Sadarete gönderdiği yazısında inşasına başlanılmış ancak bitirilememiş ve harap olmaya yüz tutmuş olan şose yollar ile köprülerin tamiri ve bitirilmesi için 1 milyon 880.000, memur maaşları için 1.928.000, ihtiyat akçesi olmak üzere de 191.000 kuruşun tahsisi

<sup>732</sup> BOA ŞD 500/31, 9 Muharrem 1292/15 Şubat 1875.

<sup>733</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>734</sup> BOA T NFM 705/16, 25 Receb 1290/29 Ağustos 1873/18 Eylül 1873.

gerektiğini belirtmiştir. Sadaret'ten gelen cevapta yolların Turuk ve Meabir Nizamnamesi'nce amele-i mükellefe ile inşa edilmekte olduğu, fen memurlarına da boş yere maaş verilmektense daha az maaşla çalışacak mühendisler tedariki yoluna gidilmesi tavsiye edilmiştir.<sup>735</sup>

Bu çalışmalarının yanında Sultan II. Abdülhamid'in de yol ve köprü inşası konusuna özen gösterdiğini vurgulamak gerekir. II. Abdülhamid döneminde vilayetlere köprü ve şose yolların inşası hususuna dikkat edilmesi ve fenne uygun olarak yapılması hakkında bazı tamimler gönderilmiştir.<sup>736</sup> Valilik yaptığı yerlerde öncelikle yol inşasına önem veren ve sadaretinde de aynı konu üzerinde duran Halil Rifat Paşa'nın ve 1879 yılında göreve gelen Hasan Fehmi Paşa'nın da çalışmaları yol inşasında Osmanlı Devleti'nin ileri gitmesine katkıda bulunmuştur. Hasan Fehmi Paşa, yol mükellefiyetinden yeterince yararlanabilmesi için gerekli tedbirlerin alınmasıyla ilgili çalışmalar yapmıştır. Bunun yanında devletin ve halkın yararına olan yolların inşasında gerekli yerlerin hızla istimlâk edilebilmesi için Turuk ve Meabir İdaresi'ne istimlâk izni veren 1879 tarihli istimlâk kararnamesinin çıkmasını sağlamıştır.<sup>737</sup>

Hasan Fehmi Paşa, vilayetlerdeki Nafia memurlarının sayısını artırmıştır. Yol inşası için tahsisat 2.000.000 kuruşa çıkartılmış, inşaatın halka yaptırılması için gerekli emirleri vilayetlere bildirmiştir. Böylece her köy ve mahalle tarafından yapılacak inşaatın müddetinin ahaliyi işlerinden geri koymayacak surette belirlenmesi kararlaştırılmıştır. Yolların sınıflandırılması da değiştirilmiştir.<sup>738</sup> Buna göre;

1. Birinci sınıf yollar asıl yolun arzı (genişliği) 7 ve 8 m, şosesi 5 m, sahnı (oyuk, boşluk) 25 cm'dir.
2. İkinci sınıf yollar asıl yolun arzı 6 m, şosesi 4 m sahnı 20 cm'dir.

Fransa'daki nahiye yollarının arzına denk düşen bu yollar büyük çoğunlukla ulaşımı sağlayacak nitelikteydi.

Hasan Fehmi Paşa'nın bu çalışmaları neticesinde 1882 ve 1883 yıllarında yıllık 1.500 km'ye kadar yol yapılabilmişti. Bu yolların toprak düzenlemesi

<sup>735</sup> BOA BEO AYN d. Nr. 996, s. 156.

<sup>736</sup> A. Atilla Çetin, *Sultan İkinci Abdülhamid Han Devlet ve Memleket Görüşlerim*, İstanbul 2011, s. 22-23; Tahsin Paşa, *Sultan Abdülhamid Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları*, İstanbul 1990, s. 144-145.

<sup>737</sup> 1879 yılındaki istimlak kararnamesi ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Hakkı Arıkan, *1295 Tarihli İstimlak Kararnamesi ve Tatbikatı*, Ankara 1956.

<sup>738</sup> BOA Y PRK TNF 1/39, 29 Zilhicce 1300/31 Ekim 1883.



tamamlanmamış, şosesi toprak veya kum ile doldurularak bir tabaka çakıl veya adi taş ile yüzeysel olarak inşa edilmiş olduğundan kullanışlı değildiler. Yapılan köprüler ise yine üstünkörü inşa edilmek suretiyle kısa zamanda harap olmaktadır. Keşif işlemleri dikkatli yapılamamış, Turuk ve Meabir Nizamnamesi'nin tatbikatında birçok usulsüzlükler yapılmıştı. Bazı yerlerdeki köy ahalisi yollara getirilmediği halde bazı yerlerin ahalisi de 10-15 gün fazla olarak yollarda çalıştırılmıştır. Kesinlikle yasaklanmış olmasına rağmen bedenen mükellefiyet yerine 100-120 kuruşa kadar para ödeyenler olmuştur. Halkın sevki için en müsait zaman Mart'tan Mayıs'a kadar olan zaman dilimi olmasına rağmen tarım işini yapacağı zamanlarda toplandıkları olmuştur. Bu yapılanlar dolayısıyla Nafia Nezareti'ne halktan sık sık şikâyetler geliyordu. Ahali bazen kendi mahallinden 3-4 günlük bir uzaklıkta bulunan mahallerde çalışmakla yükümlü tutuluyordu. Dolayısıyla tarik mükellefiyeti halka angarya gelmeye başlıyordu.<sup>739</sup> Köylülerin yol inşaatında tecrübeli olmaması yüzünden ameleler gibi iş yapamamasından dolayı çalıştıkları kadar iş ortaya çıkmıyor ve bu yüzden yapılan yollar çoğunlukla yarım kalıyordu. Bazı kişiler inşaat mahalline gittiğinde oradaki memurlara rüşvet vermek suretiyle iş yapmayı yattıkları ya da bir iki gün çalışıp döndükleri de olmuştur. Bu da hem vakit hem de para kaybına sebep olmaktadır.<sup>740</sup>

Hasan Fehmi Paşa'nın Nafia Nazırlığı döneminde amele-i mükellefe usulünde yaşanan bu sıkıntının önüne geçilebilmesi için 1881 yılında amele-i mükellefe usulü yerine mükellefiyet-i nakdiye yani öşr alınan mahsulâtta % 2 daha alınmasına dair Meclis-i Nafia'da 21 maddelik bir düzenleme yapılmıştır. Ancak Şura-yı Devlet'te yapılan görüşmeler neticesinde halkın sadece tarım yapan kısmından vergi alınıp diğerlerinden alınmamasının eşitsizlik olacağından bu düzenleme reddedilmiş ve eski usulün devamına karar verilmiştir.<sup>741</sup>

1881 yılında nazır Hasan Fehmi Paşa tarafından kaleme alınan yazıda amele-i mükellefe için verilen ilmuhaberlerde isim ve şehirlerinin kayıt edilmeden şu karyeden şu kadar amele-i mükellefe gelmiştir şeklinde belirtildiği ve bu şekilde köyün ileri gelenlerinin nüfuzunu kullanarak kendisinin yerine görevini ifa etmiş bir

<sup>739</sup> Dâhiliye Nezareti'nden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen 21 Şubat 1901 tarihli yazıda Keskim kazasında Vakıf ve Ergenış nahiyeleri ahalisinin buldukları yere uzak yollarda çalıştırıldıkları halde kendi nahiyelerinin ulaşımının olmamasından dolayı şikâyetleri iletilmiştir. Bkz. BOA DH TMİK S 33/42, 13 Şevval 1318/3 Şubat 1901.

<sup>740</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>741</sup> BOA BEO A MKT MHM 486/71, 9 Receb 1298/7 Haziran 1881.

kişinin tekrar inşaat mahalline gönderildiğinin tespit edildiği belirtilmiştir. Paşa, bazılarının da ahabab-dost ilişkisi sayesinde bu görevini ifa etmediklerini tespit ettiklerini, yollara ekseriya fakir ahali sevk edildiğinin anlaşıldığını ifade etmiştir. Paşa bu tür usülsüzleri kabul etmekle beraber devletin içerisinde bulunduğu durum dolayısıyla amele-i mükellefe usulüne devam edilmesinin zaruri olduğunu kabul etmiştir.<sup>742</sup>

1882 yılı Kasım ayında yapılan yol ve köprülerin vilayetlere dağılımını gösteren cetvele göre Kasım ayı sonunda bütün vilayetlerde 591 km 760 m yolun toprak düzenlemesi tamamlanmıştır. Yine 423 km 263 m şose ve 702 adet köprü ve su yolu yapılmıştır. İnşa olunan bu yolların mesafesi 100 saatlik bir mahaldir. Kısa sürede bu kadar yolun yapılması ise padişah tarafından olumlu karşılanmış ve takdire şayan görülmüştür. Yapılan yol ve köprü çalışmaları ile ilgili detaylar ise aşağıdaki tabloda verilmiştir.<sup>743</sup>

**Tablo 51: 1882 yılı Kasım ayında Yapılan İnşaatı Gösterir Cetvel**

Vilayetlerin İsmi	Toprak Yol	Şose Yol	Harc Duvar	Kuru Duvar	Köprü ve Su yolları
	Km/m	Km/m	Km/m	Km/m	Adet
Ankara	9 km 534 m	6 km 675 m			
Suriye	200 m	200 m			
Kastamonu	135 m				
Sivas	13 km 537 m	34 km 114 m		100 m	28
Trabzon	410 m	203 m			
Halep	1 km 114 m	594 m	30 m		
Dersim	467 m				
Canik	14 km 405 m	12 km 430 m			
İstanbul	140 m	598 m			1
Bursa	2 km 220 m	148 m			2
İzmir	7 km 331 m	1 km 404 m	64 m		9
Edirne		95 m			1
Yanya	4 km 479 m	1 km 719 m		2 km 599 m	3
Serfice	69 m				
Selanik	9 km 956 m	9 km 216 m	24 m	62 m	9
Kosova	1 km 620 m	640 m		174 m	1
<b>TOPLAM</b>	<b>65 km 617 m</b>	<b>68 km 126 m</b>	<b>118 m</b>	<b>2 km 835 m</b>	<b>54</b>

<sup>742</sup> BOA BEO A MKT MHM 486/71, 3 Safer 1298/5 Ocak 1881. Her ne kadar bu belgede 1881 yılında 882 km yol yapıldığı ifade olunmuş olsa da bir başka belgede de bedenen mükellefiyetten aynı zamanda bedelen mükellefiyete geçişin nedenleri açıklanırken memlekette 1869 yılından 1881 yılına kadar yapılan yolların miktarın azlığından şikâyetle 1881 yılında bütün vilayetlerde 100 km yol yapılabildiği ifade edilmesi ilginç bir çelişkidir. Bkz. BOA DH MKT 356/39, 30 Ramazan 1312/27 Mart 1895.

<sup>743</sup> BOA İ DH 871/69594, 11 Safer 1300/22 Aralık 1882.

İnşa edilmekte olup Kasım başına kadar yapılmış olan inşaat	526 km 143 m	355 km 137 m	193 m	12 km 441 m	658
Kasım ayı sonuna kadar yapılan inşaatın toplamı	591 km 760 m	423 km 263 m	311 m	15 km 276 m	702

Meydana gelen usulsüzlüklere ve halkın şikâyetlerine rağmen neticede ulaşımı büyük oranda sağlayacak Trabzon-Erzurum, İzmit-Ankara ana yolların açılması mümkün olabildiği. 1889 yılı başlarında Osmanlı vilayetlerindeki mevcut yollar aşağıdaki tabloda olduğu gibidir:

**Tablo 52: 1889 Yılı Başlarında Osmanlı Vilayetlerinde Mevcut Yollar**

Köprüleri mevcut şose	9.460 km
Köprüsüz şose	980 km
Tesviye-i Turabiye tamamlanmış	1460 km
Tesviye-i Turabiyesi yüzeysel tamamlanmış	1220 km
Arada noksan kalan ve henüz inşasına başlanmamış	6840 km
<b>Toplam</b>	<b>19.960 km</b>

1880 yılında 900 km'den ibaret olan şose, 9 sene zarfında 10.440 km'ye çıkmıştır. Fakat bu yolların  $\frac{3}{4}$ 'ü tamirata muhtaç durumda idiler.

Tarik mükellefiyeti ile yükümlü olmayan Bağdat, Basra, Hicaz, Yemen, Trablusgarb vilayetleri hariç diğer vilayet ve müstakil sancaklarda 3,5-4 milyon civarında yol yapımı ile mükellef ahali vardı. Bu miktardaki amele-i mükellefe her vilayette aynı oranda istihdam edilememiş, yapılan yolların miktarı arttıkça da hazineden ödenen miktar da yetersiz kalmıştır. Yol inşası için vilayetlere tahsis edilen paranın çoğu da inşaatta istihdam edilen memurların maaşlarına ödenmiştir. Hüdavendigâr vilayetine bir yılda yol inşası için tahsis edilen miktar 623.000 kuruşken memur maaşlarına bir yılda ödenen miktar 600.000 kuruştur. Kastamonu vilayetinde ise 596.000 kuruşluk tahsisatın 428.000 kuruşu memur maaşlarına ödenmiştir.<sup>744</sup>

<sup>744</sup> BOA ŞD 507/12, 18 Safer 1304/16 Kasım 1886.

**Tablo 53: 1881-1882 yılından 1889-1890 yılı sonuna kadar Osmanlı Vilayetlerinde İnşa Olunan Yolların Uzunluklarını Bildiren Cetvel<sup>745</sup>**

Vilayet ve Sancakların İsmi	1881-1882		1882-1883		1883-1884		1885 senesi temmuz ayına kadar		1887-1888		1888-1889		Toplam	
	km	m	km	m	km	m	km	m	km	m	km	m	km	m
Adana	21	507	10	585	97	197	10	866	13	180	20	600	173	935
Ankara	35	100	40	631	255	360	92	542	82	478	25		521	111
Suriye	150	550	3	361	38	455	6	300	28	690	35	500	262	756
Kastamonu	89	243	29	353	18	413	3	433	30	717	65	500	235	559
Konya	17	350			26	262	17	554	97	995	48		207	161
Sivas	79	250	258	750	304	967	72	113	39	817	88	950	843	847
Trabzon	187		37	478	93	784			12	703	6	600	337	565
Erzurum	162				5	550			24	777	27	600	219	927
Halep			3	970	14	903					16		34	873
Harput			9	990	63	425	23	175					96	590
Dersim				640	3	856		746					5	242
Kudüs		750	3	672	6	684			29	170	25		65	276
İstanbul	4	500	15	922	31	310	1	790	19	200	16	400	89	122
Hüdavendigâr	2	750	11	484	26	862	3	494	52	823	166	350	263	763
Aydın	42	600	73	587	35	602			89	980	62	500	304	269
Edirne	18	200	45	380	45	551	3	790	24	975	70	340	208	236
Manastır			78	889	206	100			88	441	115	700	489	130
Karesi					4	361	4	361	36	663			45	385
Yanya	55		68	506	10	901	3	146	126	8	21	600	285	161
Serfice	1	620	2	403	48	560			25	266	20	860	98	709
Selanik			24	369	42	949			17	768	27	600	112	686
Kosova	15		25	19	14	664	1	418	66	280	23	800	155	911
C.B.S.					10	884			45	860	47		103	744
İşkodra					4	366			..	613	6	500	11	479
Diyarbakır					47	10				488	111	500	158	998
Cebel-i Lübnan														
Van									8	633	1	900	10	533
Bitlis									9	240	4	700	13	940
Musul														
Bağdat														
Mamuratülaziz									29	793	40		69	793
Hakkari										990	1	500	2	490
<b>TOPLAM</b>	<b>882</b>	<b>420</b>	<b>743</b>	<b>989</b>	<b>1467</b>	<b>976</b>	<b>244</b>	<b>728</b>	<b>1002</b>	<b>548</b>	<b>1096</b>	<b>550</b>	<b>5427</b>	<b>191</b>

1881-1882 yılında bütün vilayetlerde toplamda 882 km yol, 118 adet köprü, 1882-1883 yılında 743 km yol, 1592 köprü ve 1883-1884 yılında ise 1467 km yol,

<sup>745</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, Nr. 1, 1. Sene 1302/1884, s. 7; BOA ŞD NF 504/38, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885; BOA Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyelevvel 1306/24 Ocak 1884.

2147 adet de köprü inşa edilmiştir. Görüldüğü üzere yıldan yıla yapılan yol ve köprü miktarında bir hayli artış meydana gelmiştir. Arşiv belgesine göre 1881-1882 yılında bir önceki yıla oranla 868 km yol ve 555 köprü ve menfez daha fazla yapılmıştır. Bu artışın nedeni belgelerde amelenin taksim-i ameliyat (iş bölümü) usulünde çalıştırılmaya başlanması ve vilayetlerdeki bazı valilerin şahsi çabaları olarak gösterilmiştir. Bunun yanında nazır Hasan Fehmi Paşa'nın da çalışmaları bu artışta etkili olmuştur. Paşa, yol yapımında gayretleri görülenlerin taltif edilmesinde öncülük ederek yol yapımını teşvik etmeye çalışmıştır.<sup>746</sup>

1883-1884 yılında en fazla yolun sırasıyla Sivas, Ankara ve Manastır vilayetlerinde yapıldığı görülmektedir. Bu yapılan yollarda Sivas Valisi Rıfat Paşa, Ankara Valisi Hakkı Paşa, Manastır Valisi Ahmed Eyüp Paşa, Trabzon Valisi Sırrı Paşa, diğer vilayet ve mutasarrıflıkların yöneticileri ile ahalisi gösterdikleri gayretler neticesinde takdire şayan bulunmuşlardır. Musul ve Bitlis vilayetlerine ise o sene yeterli miktarda fen memuru gönderilemediğinden yol çalışması yapılamamıştır.<sup>747</sup> 1884-1885 yılında yapılan inşaatların fenîi açıdan değeri 964.000 Osmanlı lirası olarak kaydedilirken bu yılda harcanan para 140.000 lira civarındadır. Bu da yollara amelenin sevkinde elde edilen başarının bir göstergesi olarak Nafia Nezareti raporunda ifade edilmiştir.<sup>748</sup>

Arada bazı kopukluklar olsa da yolların yapımına dair raporlardan süregelen yol inşaatlarını takip edebilmekteyiz. 1890-1891 senesinden önce yapılmış olan şose yolların uzunluğu toplam 12.800 km'dir.

### **3.1.3. 1889 Senesinde Yol Nizamnamesinde Yapılan Düzenleme ve İnşa Edilen Yollar**

1889 yılı sonuna kadar Osmanlı Devleti'nde inşa edilmiş olan şose yolların toplam uzunluğu 12.800 km'yi bulmuştur. Bedenen mükellefiyette yaşanan sıkıntılar Nafia Nezareti ve hükümeti yeni çözüm arayışına itmiştir.<sup>749</sup> Bu yılda taksim-i ameliyat usulüne son verilmiş, tarik mükellefiyetinde meydana gelen usulsüzlüklerin önüne geçmek ve yapılan işlerin fenni hususlara uygun hale getirilebilmesi için durum tetkik edilerek 1888 senesi başlarında yol nizamnamesinde bazı düzenlemeler

<sup>746</sup> BOA İ DH 923/73227, 28 Ramazan 1301/22 Temmuz 1884; BOA ŞD NF 504/38; 23 Safer 1303/1 Aralık 1885.

<sup>747</sup> BOA İ DH 913/72501, 15 Cemaziyelahir 1301/12 Nisan 1884.

<sup>748</sup> BOA BEO AMKT MHM 487/35, 24 Receb 1302/9 Mayıs 1885; BOA ŞD 507/12, 18 Safer 1304/16 Kasım 1886.

<sup>749</sup> BOA İ MMS 110/4706, 6 Cemaziyelevvel 1307/29 Aralık 1889.

yapılmıştır. Bu kanun 1 Mart 1890 tarihi itibariyle yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla yol mükellefiyeti 20 ile 60 yaş aralığında sınırlandırılmış, mükelleflerin bedenen ya da bedelen yükümlülüklerini yerine getirmelerine imkân sağlanmıştır. Bedel-i nakdi vilayetlerin gelir durumuna bakılarak yıllık 12, 16, 20 kuruş arasında belirlenmiştir. Ahalinin hayvanları ile bu yükümlülüklerini yerine getirme zorunlulukları kaldırılmıştır.<sup>750</sup> Buna göre;

1. Hazineden ödenen meblağ yerine bu tarihte teşkil olunan Ziraat Bankası'nın hâsılatının %10'u (yaklaşık 31.000 lira) memur maaşları ile genel masraflara tahsis edilmiş,
2. Tarik mükellefiyetinin 20 yaşından itibaren başlanmasına, eski nizamnamede yer alan çiftçi ahalinin hayvan ve arabaları ile mükellefiyetinin kaldırılmasına karar verilmiş, mükellefiyet senede 4 güne indirilmiş,
3. Tarik mükellefiyetine karşılık olarak ahalinin bedel-i nakdi ödeyebilmesi ve ahalinin ödeyeceği miktarın vilayetlerin gelir durumlarına göre yıllık 12, 16 ya da 20 kuruş olarak belirlenebilmesi kararlaştırılmış,
4. Bedel-i nakdi ödemek yerine bedenen mükellefiyet yapmak isteyenlerin vilayet idare meclisi tarafından belirlenen zamanlarda 12 saatlik mesafeyi geçmemek üzere sancak dâhilinde bulunan yerlerde çalıştırılmaları uygun bulunmuş,
5. Tarik mükellefiyetini bedenen ya da bedelen yapmak hususunda tercihlerin Ağustos sonuna kadar yapılması, bunu yapmayanların ceza olarak 2 gün fazla çalıştırılması kararlaştırılmış,
6. Vilayet sancak ve merkezlerinde vali veya mutasarrıfların başkanlığında belediye tarafından, ticaret odasından aza ve nüfus memuru, ziraat bankası şubesi müdürü ve vilayet başmühendisi veya sancak mühendisinden oluşacak Nafia komisyonlarının teşkiline karar verilmiş,
7. Tarik bedelat-ı nakdiyesinin mahalli memurlar veya muhtarlar tarafından tahsili ve bu tahsilâtın %5'inin aidat olarak terki uygun bulunmuş ve tahsilâtın Ziraat Bankası şubelerine teslimi ve sarfiyatın valiler tarafından yapılması kararlaştırılmış,

<sup>750</sup> BOA BEO 605/45319, 25 Şevval 1312/21 Nisan 1895; BOA DH UMVM 125/91, tarihsiz; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 1, 1 Muharrem 1309/7 Ağustos 1891, s. 10-11.

8. Tarik mükellefiyeti defterlerinin nüfus memurlarınca tedkiki ile ilgililere makbuzlar verilmesi zorunlu kılınmış,
9. İnşaatın münakasa ve ihale usulleri ile yaptırılması kararlaştırılmıştır.

Her senenin başında valiler idare meclisleri tarafından kararlaştırılan inşaatın program, proje, keşif ve harita evraklarını raporlarla beraber Nafia Nezareti'ne sunmaya mecbur bırakılmışlardır.

Tarik mükellefiyetinde üç kuruluş alınan vilayetler: Kastamonu, Mamuratülaziz (Elazığ), Yanya, Halep, Kosova, Erzurum, İşkodra, Adana, Konya, Ankara, Bitlis, Sivas, Van, Trabzon, Diyarbakır ve Musul vilayetleri;

Dört kuruluş alınan vilayetler: Edirne, Suriye, Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz Adaları), Aydın, Beyrut, Manastır, Selanik vilayetleri, Çatalca, İzmit, Kudüs, Biga ve Zor sancakları ile İstanbul'a bağlı bulunan yerler;

Beş kuruluş alınan yer ise yalnız Hüdavendigâr vilayeti idi.<sup>751</sup>

Bağdat, Basra, Hicaz, Yemen ve Trablusgarb vilayetleri ile Bingazi sancaklarında bulunan ahali tarik mükellefiyetinin dışında tutulmuştur. Bu yüzden buralarda yol inşası için herhangi bir teşkilat bulunmamakta idi.

Yapılan bu değişiklikler de yolların inşasını istenildiği derecede artırmamış ya da hızlandırmamıştır. Vilayetlerin sık sık eski usüle dönme istekleri de Nafia Nezareti'ne geliyordu. Ancak nezaret bu yeni usül ile memur maaşları ve araç-gereç için hazineden tahsisat ayrılmasına gerek olmadığını belirterek devamında ısrarcı olmuş ve vilayetlere sık sık bu yönde yazılar gönderilmiştir.<sup>752</sup>

Tarik defterlerinin tanziminde, bedelat-ı nakdiyenin tahsilinde ve amele-i mükellefenin toplanmasında yaşanan zorluklar ve yeni usulün algılanamayışı ilk senelerde inşaatların yavaşlamasına neden oldu.<sup>753</sup> Bedel-i nakdînin muhtarlarca toplanmasına karar verilmiş, ancak ilk sene muhtarların bu işin önemsenmemiş olduğu görülmüştür. Toplanabilen bedel-i nakdî bir hayli az oranda kalmıştır. Bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından toplanan bedel-i nakdînin % 5'inin muhtarlara verilmesine karar verilmiştir. Bu uygulamanın muhtarların bu işlere daha özen göstermesini sağlayacağı düşünülmüş, karar Meclis-i Vükelâ'da görüşülerek

<sup>751</sup> Sayın, *age*, s. 478.

<sup>752</sup> BOA DH MKT 356/39, 30 Ramazan 1312/27 Mart 1895.

<sup>753</sup> BOA BEO 605/45319, 25 Şevval 1312/21 Nisan 1895.

kabul edilmiştir.<sup>754</sup> Başlangıçta yaşanan güçlükler zamanla aşılmış ve eskisine oranla daha düzgün yollar yapılmaya başlanılmıştır.

1890-1891 yılında Osmanlı Devleti'nde yeni inşa edilen yol miktarı 172 km 190 m; tamir edilen yol miktarı 332 km 190 m idi. İnşa olunan köprülerin adedi ise 594'tü. 1891-1892 yılında yeni inşa olunmuş olunan yolların uzunluğu toplam 241 km 450 m; tamir olunan yolların uzunluğu ise 553 km 625 m'dir. Ayrıca bu yılda 954 adet köprü inşa olunmuştur. Bu yıllarda yapılan yol miktarında bir azalma görüldüğünden hükümet, bir komisyon oluşturularak durumun incelenmesi ve daha başka neler yapılabileceğinin araştırılmasını istemiştir. Bunun için Ticaret ve Nafia Nezareti dairesinde Ticaret ve Nafia Nazırı veya onun seçtiği birinin başkanlığında bir komisyon kurulmuştur.<sup>755</sup> 1890-1891 yılından 1896-1897 yılı sonuna kadar 1771 km şose yol inşa ve 2573 km yol tamir edilmiştir. 1895-1896 yılında ise 376 km 985 m şose yol, uzunluğu 1 m'den 100 m'ye kadar değişen 679 adet köprü inşa olunmuş, 462 km yol ile 789 köprünün tamirata yapılmıştır. Bu bir yılda yapılan inşaat bir önceki seneye göre %30 fazladır. Ancak bu kadar çabaya rağmen Hasan Fehmi Paşa döneminde yapılan yol miktarına ulaşılamamıştır.<sup>756</sup>

**Tablo 54: 1889 Yılında Yapılan Düzenlemeden Sonra Osmanlı Devleti'nde Yapılan Yolların Miktarı**<sup>757</sup>

Sene	Yeni İnşaat		Tamirat
	Toprak Düzenleme	Şose	
	km	km	
1890	-	170	320
1891	-	278	432
1892	449	321	1065
1893	321	451	666
1894	200	250	697
1895	405	350	686

Bu yeni usulün dikkatle uygulandığı Hüdavendigâr, Edirne gibi vilayetlerde önemli oranda yollar inşa edilmiştir. Fakat İşkodra, Aydın, Konya, Adana, Halep,

<sup>754</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 1, 1 Muharrem 1309/7 Ağustos 1891, s. 17; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 4, 15 Safer 1309/20 Eylül 1891, s. 101-102. Bu oran Selanik'te % 6 olarak belirlenmiştir. Bkz. BOA TFR I SL 50/4915, 12 Cemaziyelahir 1322/24 Ağustos 1904.

<sup>755</sup> BOA İ DH 1278/100572, 11 Zilkade 1309/7 Haziran 1892. Başka bir kaynakta ise 1891 yılında 954 adet köprü menfez ile 278 km yeniden yol inşa edilmişti *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 8. Sene, Nr. 25, 1 Muharrem 1310/26 Temmuz 1892, s. 16-17; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 73, 1 Muharrem 1312/5 Temmuz 1894, s. 10-11.

<sup>756</sup> BOA Y PRK TNF 5/41, 22 Muharrem 1315/23 Haziran 1897.

<sup>757</sup> BOA T 3126/42; 1890-1891 ve 1891-1892 senelerinde inşa olunan yollarla ilgili detaylı bilgi için ayrıca bkz. BOA İ DH 1278/100595, 11 Zilkade 1309/7 Haziran 1892.



Şam, Mamuratülaziz, Diyarbakır, Bitlis ve Van vilayetlerinde amele-i mükellefenin istihdamı ve bedelat-ı nakdiyenin toplanmasında sıkıntılar yaşanmakta idi. Bedelat-ı nakdiyenin en çok toplandığı il 5.000.000 kuruş ile Hüdavendigar vilayetidir. En az ise 70-80.000.000 kuruş civarın olan Bitlis vilayeti idi.<sup>758</sup>

Bedelat-ı nakdiye zamanında ödenmezse % 50 zam ile ödeniyordu. Ankara'da yıllık 12 kuruş olan bedelat-ı nakdiyeyi ödemeyenlerden 6 kuruş da faiz alınması gerekmekteydi. Fakat sadece 1900 ile 1903 yılları arasında Ankara vilayetinde toplanamayan bedelat-ı nakdiye miktarı 13.000.000 kuruş civarındaydı ve bu kadar paranın birden tahsili mümkün değildi. Ayrıca bu parayı ödemeyenler de çoğunlukla fakir ahaliden oluşuyordu.<sup>759</sup>

Yol nizamnamesi hususunda yapılan düzenlemeden sonra yıllık ortalama 500 km yeni inşaat yapılırken sonraki dönemlerde 300-350 km'ye kadar düşmüştür. Yol yapımındaki bu düşüşte devletin genel durumu da etkili olmakta idi. Ancak yol yapımında yapılacak en küçük işlerde bile vilayetler, Nafia Nezareti'nden izin almak zorunda idiler. Bu da işleri yavaşlatıyordu. Yol yapımı ile ilgili olarak vilayetlerle Nafia Nezareti arasında hayli yazışma yapılıyordu.

Hâlbuki vilayetlerde bulunan başmühendisler tarafından incelenen layiha ve masraf cetvellerinin gönderilmesiyle, sadece inşaatın kabul olunan şartlara göre yapılıp yapılmadığının kontrolünün merkezden gönderilen müfettişlerce yapılması gerekmekteydi. Bu dönemde Turuk ve Meabir İdaresi vilayetlere Hazine'den yollar inşası için tahsisat ayrılmasına devam edilmesini ve yolların derece derece bitirilmeye çalışılmaktansa bir borç alınarak bütün yolların bir an evvel inşa edilmesi önerisinde bulunmuştur. Sadece 1892-1893 yılı için Osmanlı Devleti'nde inşa edilmesi gereken yol miktarı 8177 km, acilen inşası gereken askeri yol ise 2555 km idi. Bunların yapılabilmesi yollara ayrılan tahsisatın artırılması ile mümkündü.<sup>760</sup>

1889 yılında yapılan düzenleme ile yol ve köprülerin münakasa usulü ile yapılmasına dair alınan karar 1894 yılından itibaren daha sıkı bir şekilde kontrol edilmeye başlanmıştır. Münakasa ve ihale şartlarında vilayet ve mutasarrıflıklarda bir takım usülsüzlükler yapıyor, 1 liralık iş 10 liraya mal ediliyor gibi gösterilebiliyordu. Bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti'nin yaptığı yeni düzenleme ile inşası lazım gelen yol ve köprülerin öncelikle keşif evraklarının Ticaret ve Nafia Nezareti

<sup>758</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>759</sup> BOA DH MKT 844/60, 8 Safer 1322/24 Nisan 1904.

<sup>760</sup> BOA İ DH 1278/100595, 11 Zilkade 1309/7 Haziran 1892.

tarafından kontrol edildikten sonra eğer tasdik edilirse buradan düzenlenecek şartnameye göre mahalli hükümet veya İstanbul Hükümeti tarafından münakasalarının yapılması öngörülmüştür. Verilecek izin doğrultusunda da müteahhitlere yaptırılması kararlaştırılmıştır. Bunun üzerine 27 Ağustos 1894 tarihinde Sadaret'ten bütün vilayet ve müstakil sancaklara bu yönde bir tamim gönderilmiştir.<sup>761</sup>

Bütün bu sıkıntılara rağmen 1897 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nde inşa edilmiş yolların uzunluğu toplamda 15.000 km'yi bulmaktaydı.

**Tablo 55: 1897 Senesinde Mevcut Şose Yollar ile Yeniden İnşa ve Tamir Edilen Yolların Miktarı<sup>762</sup>**

Vilayetin İsmi	Mevcut Bulunan Yollar		Yeniden İnşa Edilen Yollar		Tamir Edilen Yolar	
	km	m	km	m	km	m
Şehremaneti, İstanbul ve Çatalca	213	70	11	700	..	..
Edine Vilayeti	672	500	18	800	28	890
Selanik Vilayeti	677	500	14	730	13	..
Manastır Vilayeti	1270	850	19	920	32	660
Kosova Vilayeti	458	60	28	650	..	800
Yanya Vilayeti	533	70	..	..	10	..
İşkodra Vilayeti	25	600	..	..	..	..
İzmit Sancağı	146	990	..	..	..	..
Biga Sancağı	25	600	4	300	..	..
Hüdavendigar Vilayeti	1302	264	30	300	85	810
Aydın Vilayeti	971	500	2	200	16	730
Ankara Vilayeti	1311	900	28	100	17	700
Konya Vilayeti	485	500	15	800	..	..
Adana Vilayeti	485	500	15	800	..	..
Kastamanu Vilayeti	579	900	22	950	..	..
Sivas Vilayeti	1827	600	..	..	86	780
Trabzon Vilayeti	568	900	5	320	43	..
Erzurum Vilayeti	246	700	4	250	19	200
Bitlis Vilayeti	34	300	5	460	5	500
Van Vilayeti	51	600	..	..	..	..
Diyarbakır Vilayeti	340	800	9	860	29	670
Musul Vilayeti	21	100	..	..	..	..
Halep Vilayeti	284	..	8	820	7	450
Beyrut Vilayeti	193	500	2	850	4	..
Suriye Vilayeti	290	500	8	800	26	970
Kudüs-ü Şerif Sancağı	137	600	..	..	11	700
Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti	542	190	20	240	28	800
Mamuratülaziz Vilayeti	526	750	5	350	14	..
<b>TOPLAM</b>	<b>14.225</b>	<b>344</b>	<b>284</b>	<b>200</b>	<b>482</b>	<b>660</b>

1897 yılında en çok yol Hüdavendigar ve Ankara vilayetlerinde inşa edilmiştir. Bu yolların inşası için de en çok masraf yine Hüdavendigar vilayetinde yapılmıştır. Toplamda ise yaklaşık 12.325.000 kuruş yol inşası için harcanmıştır.

<sup>761</sup> BOA DH MKT 276/17, 25 Safer 1312/28 Ağustos 1894; BOA DH MKT 2068/59, 25 Safer 1312/28 Ağustos 1894.

<sup>762</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, Tarihi İstatistikler Dizisi*, C. V, (Haz. Tevfik Güran), Ankara 1997, s. 287.

**Tablo 56: 1897 Senesinde Yeniden İnşa ve Tamir Edilen Yollar İçin Vukubulan Masrafın Nev ve Miktarı**<sup>763</sup>

Vilayet İsmi	Bedel-i Nakdi	Amele-i Mükellefe Yevmiyesi
	Kuruş	Kuruş
Şehremaneti, İstanbul ve Çatalca	161.669	800
Edine Vilayeti	1.328.141	75.541
Selanik Vilayeti	522.061	25.807
Manastır Vilayeti	119.918	183.030
Kosova Vilayeti	874.500	302.982
Yanya Vilayeti	496.579	1.331
İşkodra Vilayeti	..	..
İzmit Sancağı	12.498	..
Biga Sancağı	330.829	..
Hüdavendigâr Vilayeti	3.213.928	..
Aydın Vilayeti	49.042	22.600
Ankara Vilayeti	308.624	67.862
Konya Vilayeti	129.173	105.570
Adana Vilayeti	84.370	25.370
Kastamonu Vilayeti	457.366	56.104
Sivas Vilayeti	366.501	227.208
Trabzon Vilayeti	175.969	97.657
Erzurum Vilayeti	134.573	102.068
Bitlis Vilayeti	223.197	31.468
Van Vilayeti	..	..
Diyarbakır Vilayeti	361.071	140.477
Musul Vilayeti	..	..
Halep Vilayeti	399.991	50.430
Beyrut Vilayeti	258.712	53.100
Suriye Vilayeti	46.675	70.056
Kudüs-ü Şerif Sancağı	333.932	..
Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti	33.425	91.860
Mamuratülaziz Vilayeti	88.116	30.401

1889 yılında yol mükellefiyeti ile ilgili yapılan düzenleme, 1910 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. 1906 yılında tarik bedelinin toplanmasında yaşanan sıkıntılar nedeniyle 25 maddelik “Tarik Bedelat-ı Nakdiyesi Tahsilâtı ve Amele-i Mükellefenin Sevkiyatı” adıyla bir muhtıra yayınlanmıştır.<sup>764</sup>

1908 yılına gelindiğinde Bağdat, Basra, Hicaz, Yemen ve Trablusgarp vilayetleri ile Bingazi sancağı hariç olduğu halde yapılan şose yol uzunluğu toplam 16.000 km’ye ulaşmıştır. Yol yapımı için sadece memur maaşları ve bedel-i nakdinin tahsili için harcanan para ise 9.500.000 kuruşu bulmaktaydı.<sup>765</sup>

<sup>763</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

<sup>764</sup> BOA T TŞK 3133/8, 17 Muharrem 1324/13 Mart 1906.

<sup>765</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

**Tablo 57: 1898, 1907 ve 1908 Yıllarında İnşa Edilmiş Şose ve Toprak Yolların Miktarı**

Sene	Şose		Tesviye-i Turabiye	
	Köprülü	Köprüsüz	Bitmiş	Yeni Başlanmış
	km	km	km	km
1898	12.714	1.005	1.832	1.008
1907	16.013	1.028	3.304	1.106
1908	16.355	1.074	3.250	1.210

**Tablo 58: Osmanlı Belgelerinde 14 Mart 1908 tarihi itibari ile Yapılmış ve Yapılmakta olan Yolların Vilayetlere Olan Dağılımı<sup>766</sup>**

Vilayet İsmi	Şose		Tesviye-i Turabiye		İnşa Edilen Yol km	Toplam km
	Köprülü	Köprüsüz	Bitmiş	Yeni Başlanmış		
	km	km	km	km		
Şehremaneti, İstanbul ve Çatalca	233	15	10	..	143	401
Edine Vilayeti	699	47	356	78	785	1965
Selanik Vilayeti	740	49	191	80	255	1315
Manastır Vilayeti	1382	12	41	12	382	1829
Kosova Vilayeti	597	43	162	286	208	1296
Yanya Vilayeti	579	4	..	10	250	843
İşkodra Vilayeti	82	..	..	7	23	102
İzmit Sancağı	190	22	23	..	53	288
Biğa Sancağı	60	..	11	..	..	71
Hüdavendigâr Vilayeti	1838	36	156	17	304	2351
Aydın Vilayeti	1000	130	114	49	283	1566
Ankara Vilayeti	1478	135	133	41	340	2127
Konya Vilayeti	754	52	420	10	742	1978
Adana Vilayeti	511	..	358	..	189	1058
Kastamanu Vilayeti	671	21	188	25	270	1475
Sivas Vilayeti	1774	87	217	90	224	2392
Trabzon Vilayeti	627	72	61	86	120	967
Erzurum Vilayeti	265	11	270	81	850	1477
Bitlis Vilayeti	18	61	23	49	242	393
Van Vilayeti	80	34	82	..	365	561
Diyarbakır Vilayeti	368	33	24	221	117	763
Musul Vilayeti	11	..	7	1	200	219
Halep Vilayeti	369	22	121	16	480	1008
Beyrut Vilayeti	339	12	93	12	117	572
Suriye Vilayeti	394	84	24	15	225	742
Kudüs-ü Şerif Sancağı	215	5	..	8	141	369
Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti	714	..	21	1	146	882
Mamuratülaziz Vilayeti	355	87	142	15	164	763
Zor Sancağı	12	..	2	..	257	271
<b>TOPLAM</b>	<b>16.355</b>	<b>1074</b>	<b>3250</b>	<b>1210</b>	<b>7875</b>	<b>30044</b>

Bu arada askerî açıdan önemli olan yolların da inşasına başlanmıştı. Bunların en önemlisi Rumeli’de Edirne, Selanik, Kosova; Anadolu’da Trabzon, Erzurum, Mamuratüklaziz, Bitlis ve Van vilayetlerindeki yollardır. Bunların şose ve toprak olarak toplamda 1907 yılında 1972 km’lik kısmı inşa edilmiştir.

<sup>766</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

**Tablo 59: Osmanlı Devleti'nde İnşa Edilen ve Edilmekte Olan Askeri Yollar<sup>767</sup>**

Rumeli Vilayetleri	Şose	Tesviye-i Turabiye	İnşa Edilmemiş	Toplam
Edirne-Ortaköy-Kuşkavak-Mestanlı	44 km 820 m	98 km 180 m	..	142 km
Gümülcine-Mestanlı-Kırcaali	3 km	59 km 900 m	..	62 km 900 m
Kuşkavak-Gümülcine Yolun Bağlantı	9 km 190 m	22 km 980 m	..	32 km 470 m
Kırcaali-Yaşmaklı-Eskice	430 m	99 km 820 m	87 km 450 m	187 km 700 m
Kırkkilise-Vize-Çerkezköy	10 km	15 km 660 m	59 km 340 m	85 km
Tirnovacık-Samakof	..	3 km 50 m	36 km 650 m	39 km 700 m
Drama-Dolen	..	57 km 400 m	72 km 600 m	13 km
Kavala-Drama-Nevrekep-Razlık	82 km 940 m	94 km	22 km 700 m	199 km 640 m
Siroz-Nevrekep Yoluna Bağlantı	11 km 40 m	27 km 390 m	15 km 900 m	54 km 330 m
Toyran-Rabruve-Ustrumce Yoluna Bağlantı	22 km 540 m	1 km 770 m	1 km 510 m	25km 820 m
Ustrumce-Üsküp-Kumanova-Palanka-Kıryolak-İştib-Koçana-Çarova-Osmaniye	102 km 370 m	3 km 100 m	..	105 km 470 m
Cuma-i Bala yoluna bağlantı	91 km 860 m	49 km	34 km	171 km 860 m
Koçana-Karataş	..	4 km 250 m	8 km 250 m	12 km 500 m
Priştine-Prepolas	35 km 530 m	3 km 590 m	..	39 km 120 m
<b>TOPLAM</b>	<b>414 km 20 m</b>	<b>537 km 90 m</b>	<b>383 km 400 m</b>	<b>1334 km 510 m</b>
Anadolu Vilayetleri	Şose	Tesviye-i Turabiye	İnşa Edilmemiş	Toplam
Erzurum-Mamahatun-Erzincan-Karahisar	73 km 80 m	138 km 950 m	72 km 210 m	284 km 240 m
Erzincan-Gümüştane	22 km 270 m	82 km 730 m	..	105 km
Erzincan-Kemah-Eğün-Harput	149 km 960 m	57 km 170 m	88 km 520 m	295 km 650 m
Erzincan-Kiği	6 km 320 m	109 km 920 m	134 km 510 m	250 km 750 m
Erzurum-MuşBitlis-Diyarbakır	..	3 km 320 m	177 km 80 m	180 km 400 m
Diyarbakır-Palu-Kiği yoluna Bağlantı	115 km 420 m	113 km 730 m	310 km 350 m	539 km 500 m
Harput-Dersim	32 km	34 km 600 m	6 km 400 m	73 km
Bitlis-Van	12 km 300 m	45 km 100 m	101 km 900 m	159 km 300 m
<b>TOPLAM</b>	<b>411 km 350 m</b>	<b>609 km 470 m</b>	<b>937 km 20 m</b>	<b>1957 km 840 m</b>

Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından hazırlanan rapora göre 1909 yılına gelindiğinde bütün Osmanlı memleketinde yapılan yol miktarı 16.000 km civarındaydı. Ancak bu yapılan yolların daimi surette bakımı yapılmadığından çoğu bozulmuş durumda idi. Bu yüzden geçişe müsait yol miktarı 8.000 km kadardı. Bunun dışında yeni inşasına başlanılmış yollar da vardır. Ancak bunların da takriben 4.600 km'sinin şosesi, 1.500 km'sinin toprak düzenlemesi henüz tamamlanmamıştı. Bu rapora göre Osmanlı Devleti'nde bir an evvel tamamlanması gereken yol şebekesinin uzunluğu 31.000 km idi. Bunlar da aşağıdaki gibi taksim edilmiştir.<sup>768</sup>

<sup>767</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>768</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

**Tablo 60: Osmanlı Devleti’nde İnşa Edilmesi Gerekli Yolların Dağılımı**

Tamirat-ı Mütemadiyeden Başka Bir İnşaat Gerektirmeyen Yollar	8.200 km
Evvelce İnşa Edilen Fakat Islah ve Tamire Muhtaç Yollar	8.000 km
İmalat-ı Sanayiası Henüz Yapılmamış Yollar	1.100 km
İnşasına Başlanılmış ve Tamamlanmaya Muhtaç Yollar	4.100 km
İnşasına Başlanılması Gerekli Kısım	9.600 km
<b>TOPLAM</b>	<b>31.000 km</b>

Ticaret ve Nafia Nazırı Noradonkyan Efendi,<sup>769</sup> bu yolların bir an evvel inşası için yaklaşık 12.000.000 liralık bir borç alınması gerektiğini raporun sonuna eklemiştir. Fakat nazırın bu borç isteği reddedilmiştir.<sup>770</sup>

Osmanlı Devleti 1910 yılına gelinceye kadar yol inşası ile ilgili olarak gerekli yasal düzenlemeleri yapmış, yol inşasının fiili olarak da yapılmasına özen göstermiştir. Bu çalışmalara rağmen 1887-1910 yılları arasında savaşların kaybedilmesi sonucu yaşanan toprak kayıpları, aşar gelirlerindeki düşme, savaş tazminatının getirdiği maliyetler gibi sebeplerden devlet bütçesi hep açık vermiştir. Devlet bütçesinin çoğunun Düyun-ı Umumîye İdaresi ile askeri masraflara ayrılması nedeniyle yol yatırımlarına ayrılan bütçe de azalmıştır. Bu da yol inşasında istenilen gelişmenin sağlanmasına engel olmaktaydı.<sup>771</sup>

### 3.1.4. Yol İnşasında Özel Teşebbüslere Dair Düzenlemeler ve Turuk-ı Umumi İstikrazı Kapsamında Yapılan Yollar

Osmanlı Devleti, demiryolu inşasının aksine karayolu inşasını daha çok kendi imkânları doğrultusunda yürütmeye çalışmıştır. Bunun en önemli nedeni karayolu inşasında demiryolları gibi yüksek kâr oranının bulunmaması ve müteşebbislerin de bu yüzden karayolu inşasına sıcak bakmamaları idi. Osmanlı Devleti’nin bütçesi bütün yolları bir anda iyileştirecek ve halkın ulaşım kolaylığını sağlayacak durumda değildi. Bazı karayollarında özel teşebbüse inşa ettirme denemeleri de olmuştur. Bunlardan birisi Beyrut-Şam yolu idi. İkincisi de İzmit-Ankara yolu idi ki bu proje başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Ancak zamanın şartları karayollarını da demiryolları gibi müteahhidlere inşa ettirmek üzere düzenleme yapılmasını gerektirmekteydi. Bu anlamda ilk düzenlemeyi 1906 yılında “Turuk ve Meabir Talimatı”nda görmekteyiz.

<sup>769</sup> Gabriel Noradonkyan Efendi, İstanbul doğumlu olup, Ermeni asıllı Osmanlı devlet adamlarındandır. Paris Hukuk Fakültesi’ni bitirip, Hariciye Nezareti’nde bazı görevlerde bulunduktan sonra II. Meşrutiyet sonrasında Ticaret ve Nafia ile Hariciye nazırlıklarında bulunmuş, Cumhuriyet döneminde Fransa’ya yerleşmiştir. Lauzan, *age*, s. 25; Ercan Karakoç, “Osmanlı Hariciyesinde Bir Ermeni Nazır: Gabriyel Noradunkyan Efendi”, *Uluslararası İlişkiler*, C. 7, S. 25 (Bahar 2010), s. 157-177.

<sup>770</sup> BOA MV 132/95, 14 Ramazan 1327/29 Eylül 1909.

<sup>771</sup> Saime Suna Kayam, Ertuğrul Tokdemir, *agm*, s. 120.

Bu talimatnamede hangi yolların öncelikli ve nasıl yapılacağı detaylandırılmıştır. Talimatname 59 maddeden oluşur. Bu talimatnameye göre yol, köprü inşaat ve tamirâtı 3 şekilde yapılabilirdi. Birincisi ihaleten, ikincisi emaneten üçüncüsü tamirât-ı müstacele (tamiri aciliyet gerektiren yollar) idi. 2.000 kuruşa kadar masrafı olan yolların haricindeki her türlü tamirât ve inşaat Nafia Nezareti'nin izni doğrultusunda yapılabilirdi. Verilen bu izin bir yıl süre ile sınırlı idi. Öncelikle vilayetler arasındaki ana caddeler inşa olunacaktır. İkinci olarak sancaklar, üçüncü olarak kazalar arasındaki umumî yollar ile bunları iskele, demiryolu duraklarına bağlayan yollar, dördüncü olarak nahiyeler arasındaki hususi yolların inşası kararlaştırılmıştır. Bunlar da önemine göre öncelikli olanların inşasına başlanacaktır. Bu talimatnamenin önemi inşa olunacak yolların çoğunlukla müteahhide ihale suretiyle yapılmasının hükme bağlanmasıdır. Talimatnamede üzerinde özellikle durulan husus müteahhitle yapılacak sözleşmenin anlaşmazlığa düşüldüğünde Osmanlı Devleti'ni hukukî açıdan zor durumda bırakan şekilde düzenlenmemesi idi. Bunun için de talimatnameye ek olarak ihale yoluyla inşa edilecek yollar için 19 maddelik örnek mukavele konulmuştur.<sup>772</sup> Böylece yol inşasında müteahhitlere yaptırılacak inşaatlarda hazırlanacak mukaveleler için bir düzenleme getirilmiştir.

Bu talimatnamenin yayınlanmasının ardından Osmanlı Devleti'nde bütün bayındırlık faaliyetleri ile ilgili olarak bugüne kadar yapılan faaliyetlerin detaylı bir raporu hazırlanmıştır. 1908 yılında Ticaret ve Nafia Nazırı Noradonkyan Efendi tarafından hazırlanan Nafia Programı'nda inşa edilmesi gereken toplam yol uzunluğu 31.000 km olarak tespit edilmiş ve bu kadar yolun inşası için memur maaşları ile beraber yaklaşık 9.500.000 Osmanlı lirasının gerektiği belirtilmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu malî durum bu yolların inşasının uzun sürmesine sebep olacaktı. Noradonkyan Efendi bu programın uygulanabilmesi için kaynak arayışına girmiş ve bir borçlanma yapılmasını önermiştir.<sup>773</sup> Programda yapılması gerekli görülen yolların beş sene içerisinde bitirilebilmesi için bulunan çözüm 4 maddede toplanmıştı. Buna göre öncelikle 11.000.000 liralık bir borç alınarak bu borcun yollar inşasına harcanması; bir veya birkaç vilayet yollarının ciddi bir müteahhide veya inşaat şirketine ihale edilerek beş sene içerisinde inşasının sağlanması, bu müteahhit veya şirketlerin inşa edecekleri yolları teftiş üzere Avrupa'dan 20 kadar fen

<sup>772</sup> BOA T 3126/28, 17 Muharrem 1324/13 Mart 1906 ve BOA T 3126/29, 17 Muharrem 1324/13 Mart 1906.

<sup>773</sup> BOA MV 132/95, 14 Ramazan 1327/29 Eylül 1909.

memurunun getirilmesi, bu yolların peyderpey inşasının sağlanarak halkın gelirinin artışı oranında tarik bedel-i nakdisine zam yapılarak alınan borcun faizinin bu yolla ödenmesi şeklinde idi. Meclis-i Umumi'de yapılan görüşmelerde bu önerilerden, yolların bir müteahhide veya şirkete taahhüd olunmaksızın inşası uygun bulunarak İstanbul ve Avrupa gazetelerinde ilana çıkılması uygun bulunmuş, bu dönemde zaten Osmanlı Devleti'nin bir borç alma girişimi olduğundan yol ve köprü inşası için ayrıca bir borç almasının mümkün olmadığı belirtilmiştir.<sup>774</sup> Noradonkyan Efendi, Dersim Yolu için 20.000 lira, Selanik, Kosova ve Manastır'daki askerî yolların yapılabilmesi için de Nafia bütçesinden ayrı olarak 80.000 lira tahsisatını da mecliste yapılan görüşmeler neticesinde elde etmiştir.<sup>775</sup> Bu sırada Noradonkyan Efendi, Ticaret ve Nafia Nezareti'nden alınarak yerine Hallaçyan Efendi nazır yapılmıştır. Hallaçyan Efendi, 1910 yılında Osmanlı Devleti'nde acilen yapılması gerekli görülen 10.000 km'lik yol için bir istikraz alınması konusunda meclisi ikna etmiştir. Bu 10.000 km'lik yolun 9 kısmı Fransız ve 1 kısmı da Alman sermayedarlardan oluşan 2 inşaat şirketine ihale edilmiştir. Bu inşaatların masrafları hakkında Meclis-i Mebusan'da yapılan görüşmeler neticesinde Fransız şirketten 2.492.000 lira borç akdiyle<sup>776</sup> bu 10.000 km'lik yoldan askerî ve iktisadî açıdan en mühim olanların öncelikle inşası kararlaştırılmıştır. Askerî yollardan öncelikli olarak hangilerinin inşası gerektiği konusunda müzakerelerde bulunmak üzere Turuk ve Meabir Müdürü Burhaneddin Efendi, Harbiye Nezareti ile irtibata geçmiştir. 1911 yılında şirket, 639 km'lik yolun projesini hazırlanayarak Nafia Nezareti'ne göndermiştir. Bunlardan 199 km 781 m'lik kısmın projesi nezaret tarafından tasdik edilmiştir. Bu dönemde 63 km 810 m'lik kısmın projesi de tasdik edilmek üzere incelenmekteydi. 209 km 200 m'lik kısmın projesi incelendikten sonra düzeltilmek üzere şirkete iade edilmiştir. 19.800 m'lik bir kısmının da yeni tasdik edildiği ve şirkete gönderilmek üzere olduğu belgelerden anlaşılmaktadır. 146 km 553 m'lik kısmın ise projesi incelenmek üzere

---

<sup>774</sup> BOA MV 132/95, 14 Ramazan 1327/29 Eylül 1909. Ticaret ve Nafia Nezareti'nin yolların inşasında borç alınması gerektiğini beyan eden raporu için bkz. *Memalik-i Osmaniye'de Turuk ve Meabir İnşaat ve Tamiratının Sur-ı İcraiye ve İkmaline Dair Esbab-ı Mucibe Layihası*, İstanbul 1327.

<sup>775</sup> İlhan Tekeli, Selim ilkin, "1908 Tarihli "Umur-ı Nafia Programı'nın Anlamı Üzerine, *Cumhuriyetin Harcı, Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul 2004, s. 202-207.

<sup>776</sup> Turuk-ı Milliye İstikrazı adını taşıyan anlaşma Memalik-i Osmaniye'de Teşebbüsat-ı Nafia Şirketi müdürü Mösyö Trel ve Fransız Ticaret ve Sanayi Bankası Vekili Jak Menas ile yapılmıştır. Fakat savaş nedeniyle Fransız Ticaret ve Sanayi Bankası'ndan 3 defa avans alınmış, bu sırada da Turuk-ı Milliye İstikrazı'nın da sadece bu bankadan alınması kararlaştırılmıştır. BOA MV 231/161, 28 Cemaziyelahir 1331/15 Mayıs 1913.



sermühendislere gönderilmiştir. Aşağıdaki tabloda şirketin projelerini hazırladığı yolların vilayetlere dağılımını görmek mümkündür.<sup>777</sup>

**Tablo 61: Dokuz Kısım İnşaat Şirketi Tarafından Projeleri Hazırlanan Yolların Vilayetlere Dağılımı**

İstanbul Vilayeti	49 km 407 m
Manastır Vilayeti	66 km 142 m
Hüdavendigâr Vilayeti	54 km 714 m
Aydın Vilayeti	95 km 61 m
Ankara Vilayeti	30 km 127 m
Erzurum Vilayeti	29 km 800 m
Samsun Sancağı	61 km 800 m
Halep Vilayeti	50 km
Beyrut Vilayeti	47 km 470 m
<b>Toplam</b>	<b>639 km 144 m</b>

Anlaşmaya göre inşaat şirketine, projelerde gösterilen yerlerde inşaat malzemelerinin tedarik olunabileceğine dair madde konularak inşaat şirketinin istediği yerlerde taş ocakları açması sağlanmış ve bu anlamda şirkete gerekli kolaylıklar gösterilmiştir. Bazı mahallerde ahali inşaat şirketinin bu tür çalışmalarından rahatsız olmuş ve şirket memurlarına bazı güçlükler çıkarmışlardır. Bunun üzerine Nafia Nezareti vilayet ve müstakil sancaklara inşaat şirketinin çalışmalarına mani olunmaması yönünde bir genelge gönderilmesini Dâhiliye Nezareti'nden talep etmiştir.<sup>778</sup> Böylece bazı yolların inşasına başlanılmış, ardından 1912 yılında bayındırlık işleri için Osmanlı Bankası ile 22.000.000 franklık bir borç anlaşması yapılmıştır.<sup>779</sup> Fakat Balkan Savaşları nedeni ile anlaşma ertelenmiştir.<sup>780</sup> 1912 yılında inşaat şirketinin henüz yolların inşasına başlayamamış olduğu ve bu yolların da acilen tamiri gerektiğinden bunların tamiri için bütçeye önce 2.000.000 kuruş konulmuş ve bu paranın tamamen harcanmasıyla 1.000.000 kuruş daha eklenmiştir.<sup>781</sup>

19 Temmuz 1914 tarihli oturumda Meclis-i Mebusan'da inşaat şirketi ile anlaşma dâhilinde yapılan yolların durumunun sorulması üzerine bu dönemde Nafia Nazırı olan Mahmud Paşa, yıllık 900.000 liralık iş vücuda getirilmek üzere bu şirketle bir anlaşma yapıldığını, 1914 Mart'ından evvel bir program yapılarak kendilerine

<sup>777</sup> BOA MV 142/70, 24 Receb 1328/1 Ağustos 1910; BOA DH İD 44-2/10, 6 Ramazan 1329/31 Ağustos 1911 (Bkz. Ek: 3).

<sup>778</sup> BOA DH İD 3/37, 14 Cemaziyevvel 1329/13 Mayıs 1911.

<sup>779</sup> BOA İ A 1/1330N-B, 16 Ramazan 1330/29 Ağustos 1912.

<sup>780</sup> BOA MV 227/219, 13 Şevval 1330/25 Eylül 1912; BOA MV 231/161, 28 Cemaziyelahir 1331/15 Mayıs 1913.

<sup>781</sup> BOA MV 159/14, 1 Zilhicce 1329/23 Kasım 1911; BOA MV 166/46, 11 Receb 1330/26 Haziran 1912; BOA İ DUİT 81/21, 19 Rebiülevvel 1330/8 Mart 1912.

verildiğini ifade etmiştir. Bu programa göre şirket, 1914 yılı sonunda çeşitli vilayetlerde olmak üzere 1.080 km kadar bir yol yapacaktır. Bu vilayetler arasında Edirne, Bursa, İzmir ve Beyrut gibi vilayetler bulunmaktaydı. Nazır, bu yollar seçilirken ticari ve askeri açıdan en önemlilerinin tercih edildiğini, şirketin programı bu yıl dikkatle uyguladığını ve bunun mühendisler ve müfettişlerce rapor edildiğini vurgulamıştır. Mahmud Paşa, şirketle ayrıca 5.500.000 liralık bir turuk-ı umumîye inşaatı için mukavele imzalandığını, yalnız şimdiye kadar 2.500.000 liralık bir istikraz akdolunduğunu ve bu 2.500.000 liralık istikrazla mümkün olduğu kadar yol inşa edeceklerini beyan etmiştir.<sup>782</sup>

Şirket, Balkan Savaşları nedeni ile yolların inşasına bir süre ara vermiş, 1914 yılında şirketle tekrar masaya oturan Nafia Nezareti, yolların inşasının devamına karar vermiş ve yeni bir programı şirkete sunmuştur. Şirket her ne kadar inşaata başlamış ise de Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine inşaat yarım kalmıştır. Savaşın çıkması üzerine 14 Ağustos 1914 tarihinde inşaat şirketi çalışanlarının en yakın limanlara gitmeleri, şirketin Paris'teki merkezi tarafından istenilmiştir.<sup>783</sup> Bu şirket ile yapılan anlaşmadan Osmanlı Devleti istediği faydayı elde edememiş, bütün kolaylıklar sağlanmasına rağmen şirket taahhütlerini yerine getirmemiş ve 1915 yılı başlarında anlaşmanın feshi gündeme gelmiştir. Bu şirketin yolları inşa etmemesi sebebiyle bu işler için ayrılan para heder olduğu gibi memleket de yolsuz kalmıştır. Anlaşmanın 8. maddesi uyarınca şirket hiçbir iş yapamayacak duruma gelirse Osmanlı Devleti tazminat ödemek zorunda olmadığından bunun için Meclis-i Vükela'da anlaşmanın feshi tartışılmış ve bu yönde karar alınmıştır.<sup>784</sup> Sonunda 1919 yılında Osmanlı Hükümeti ile Turuk-ı Umumîye Şirketi arasındaki anlaşma feshedilmiş, şirket buna karşılık tazminat talebinde bulunmuştur. Nafia Nezareti tarafından yapılan incelemelerde şirketle anlaşma yoluna gidilmesinin akla yatkın olduğu belirtilmiş ve şirkete 15.981.281 frankın ödenmesi kararlaştırılmıştır. Bu paranın Fransız Sanayi ve Ticaret Bankası'ndan turuk-ı umumîye inşasına mahsus alınan 48.863.408 franktan ödenmesi ve kalanının harp giderleri için alınan alet edevatın bedeli de bu meblağa dâhil edildiğinden şirkete ödenmesi uygun

<sup>782</sup> MMZC, İ: 38, 6 Temmuz 1330/19 Temmuz 1914, C. 3, s. 436.

<sup>783</sup> BOA DH EUM MTK 46/9, 22 Şevval 1332/13 Eylül 1914.

<sup>784</sup> BOA MV 196/24, 11 Rebiülevvel 1333/27 Ocak 1915.

bulunmuştur. Böylece Osmanlı Devleti'nde bütün yolları inşa etmek için elde edilen fırsat kaçmış, bir de üstüne devlet tazminat ödemek zorunda kalmıştır.<sup>785</sup>

### 3.1.5. 1910 Yılından Sonra Osmanlı Yol Mevzuatında Yapılan Değişiklikler ve İnşa Edilen Yollar

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu malî durum ve bedenen mükellefiyetten istenilen faydaların elde edilememesi nedeniyle 1910 yılında yapılan değişiklikle amele-i mükellefe usulü tamamen kaldırılmış ve mükelleflere nakdi olarak mükellefiyet getirilmiştir. 14 Mart 1910 tarihinden itibaren her bir vilayette bulunan mükelleflerin ödeyeceği miktarlar belirlenmiştir. Daha önce tarik mükellefiyetinden muaf olan Basra, Trablusgarp ve İškodra vilayetleriyle Bingazi sancağına da bedelen mükellefiyet getirilmiştir. 1907 yılına kadar ödenmemiş olan bedel-i nakdilere de af getirilmiştir. Tarik bedelinden, Osmanlı Devleti'nde yaşayan yabancılar, öğrenciler, muhacirler, muhtaçlar muaf tutulmuştur.<sup>786</sup> Her bir vilayette bulunanların ödemekle mükellef oldukları miktarı aşağıdaki tabloda görmek mümkündür.<sup>787</sup>

**Tablo 62: 1910 Yılında Vilayetlerdeki Mükelleflerin Ödemekle Yükümlü Oldukları Tarik Bedelinin Miktarı**

Ücreti 3'er Kuruş Olan Vilayetler	Ücreti 4'er Kuruş Olan Vilayetler	Ücreti 5'er Kuruş Olan Vilayetler
İškodra	Erzurum	İstanbul
Bitlis	Adana	Edirne
Basra	Ankara	Aydın
Bağdat	Cezayir-i Bahr-i Sefid	Beyrut
Diyarbakır	Halep	Selanik
Trablusgarb	Trabzon	Suriye
Kosova	Si vas	Hüdavendigar
Mamuratülaziz	Kastamonu	İzmit Sancağı
Musul	Konya	Çatalca Sancağı
Van	Manastır	Kudüs Sancağı
Bingazi Sancağı	Yanya	Kala-i Sultaniye Sancağı
	Zor Sancağı	Karesi Sancağı
	Urfa Sancağı	
	Bolu Sancağı	
	Çatalca Sancağı	

<sup>785</sup> BOA MV 216/157, 22 Zilhicce 1337/18 Eylül 1919.

<sup>786</sup> BOA DH İD 64/62, 9 Şevval 1332/31 Ağustos 1914; BOA DH UMVM 128/49, 13 Zilkade 1332/3 Ekim 1914; BOA DH UMVM 110/69, 26 Ramazan 1340/23 Mayıs 1922.

<sup>787</sup> BOA T 3127/16, 25 Cemaziyelahir 1328; *İhsaiyat-ı Maliye, Varidat ve Masarifat-ı Umumîyeyi Muhtevidir* 1325, s. 54; Ayrıca bkz. *İhsaiyat-ı Maliye*, s. 53-57.

Yapılan yeni bir düzenleme ile tarik bedelinin alt sınırı 12, üst sınırı 120 kuruş olarak belirlenmiştir.<sup>788</sup> Her bir vilayetten alınacak bedelat-ı nakdiyeden elde edilecek gelirle, vilayetlerde yol ve köprü inşası için ayrı ayrı bütçeler tahsis edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu tahsisatın yapılabilmesi vilayetlerde vergilerin düzenli olarak toplanması ve Ziraat Bankası şubelerine yatırılması ile mümkündür.

**Tablo 63: Osmanlı Devleti’nde Turuk ve Meabir Bütçesinin Vilayetlere Dağılımı (kuruş)<sup>789</sup>**

Vilayet İsmi	Son Selerde Yapılan Harcama	Adi Bütçe		Fevkalade Bütçe (İmalat)	TOPLAM
		İmalat	Tamirat		
Şehremaneti, İstanbul ve Çatalca	300.000	3.637.000	150.000	...	3.787.000
Edine Vilayeti	4.000.000	6.464.000	600.000	536.000	7.600.000
Selanik Vilayeti	4.300.000	6.266.000	700.000	1.234.000	8.200.000
Manastır Vilayeti	4.000.000	3.563.000	800.000	1.937.000	6.300.000
Kosova Vilayeti	2.600.000	3.729.000	400.000	1.771.000	5.900.000
Yanya Vilayeti	1.000.000	2.317.000	400.000	1.583.000	4.300.000
İşkodra Vilayeti	80.000	273.000	40.000	527.000	840.000
İzmit Sancağı	600.000	1.108.000	300.000	92.000	1.400.000
Biga Sancağı	400.000	670.000	50.000	..	820.000
Hüdavendigâr Vilayeti	4.800.000	7.000.000	1.500.000	..	8.500.000
Aydın Vilayeti	1.500.000	6.500.000	500.000	..	7.000.000
Ankara Vilayeti	1.100.000	3.500.000	700.000	..	4.200.000
Konya Vilayeti	1.600.000	3.500.000	500.000	..	4.000.000
Adana Vilayeti	450.000	2.300.000	300.000	200.000	2.800.000
Kastamanu Vilayeti	2.600.000	3.400.000	600.000	600.000	4.600.000
Sivas Vilayeti	3.800.000	2.290.000	1.500.000	1.910.000	5.700.000
Trabzon Vilayeti	1.400.000	2.500.000	700.000	1.500.000	4.700.000
Erzurum Vilayeti	1.000.000	3.000.000	400.000	1.500.000	4.900.000
Bitlis Vilayeti	150.000	1.550.000	50.000	500.000	2.100.000
Van Vilayeti	40.000	1.128.300	50.000	371.700	1.550.000
Diyarbakır Vilayeti	350.000	1.700.000	200.000	600.000	2.500.000
Musul Vilayeti	40.000	800.000	..	..	800.000
Halep Vilayeti	1.200.000	1.540.000	500.000	1.560.000	3.600.000
Beyrut Vilayeti	750.000	2.500.000	300.000	..	2.800.000
Suriye Vilayeti	6.000.000	2.050.000	300.000	450.000	2.800.000
Kudüs-ü Şerif Sancağı	700.000	1.480.000	260.000	..	1.740.000
Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti	70.000	700.000	100.000	..	800.000
Mamuratülaziz Vilayeti	400.000	2.000.000	200.000	800.000	3.000.000
Zor Sancağı	75.000	413.000	..	550.000	963.000
<b>TOPLAM</b>	<b>39.905.000</b>	<b>77.878.300</b>	<b>12.000.000</b>	<b>18.221.700</b>	<b>108.100.000</b>

<sup>788</sup> BOA MV 254/113, 10 Ramazan 1338/28 Mayıs 1920; BOA İ DUİT 97/36, 12 Ramazan 1338/30 Mayıs 1920.

<sup>789</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

En fazla bütçe Hüdavendigâr, Edirne ve Selânik vilâyetlerine ayrılmıştır. Bazı vilâyetlerde ahalinin eskiden olduğu gibi bedenen çalışmak istemesi gibi sıkıntılar yaşansa da bu yeni usûl titizlikle uygulanmaya çalışılmıştır.<sup>790</sup> Tarik mükellefiyetine getirilen düzenleme ile Osmanlı Devleti'nde yollar umumî yollar ve vilâyet yolları olarak ikiye ayrılmış<sup>791</sup>, devlet yollarının inşası ve bitirilebilmesi için 1910 ve 1911 yılı bütçelerinin her birine 94.606.300 kuruş ilave edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>792</sup> Bu düzenlemeden sonra Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından 4 Ekim 1910 tarihinde Osmanlı Devleti'nde inşa edilecek yolların nasıl yapılacağı ve yollarda görevli memurların sorumlulukları ile ilgili olarak 98 maddelik bir nizamname yayınlanmıştır. “Turuk ve Meabir Talimat-ı Umumîsi” adını taşıyan bu nizamnamenin 10 maddelik birinci kısmı “turuk ve meabir memurîn teşkilatı”, 8 maddelik ikinci kısmı “turuk ve meabir merkez idare memurlarının görevleri”, 19 maddelik üçüncü kısmı “turuk ve meabir müfettişlerinin vilâyet ve devlet yollarında yapacakları işler”, 28 maddelik dördüncü kısmı “turuk ve meabir sermühendislerinin vilâyet ve devlet yollarında yapacakları işler”, 20 maddelik beşinci kısmı “şube mühendisleri, kondüktör ve kondüktör muavinlerinin vilâyet ve devlet yollarında yapacakları işler” 20 maddelik altıncı kısmı “sancak mühendisleri, mühendis muavini ve kondüktörlerinin vilâyet ve devlet yollarında yapacakları işler” hakkında idi.<sup>793</sup> Böylece yollarda çalışacak fen memurlarının yapacakları işler yeniden düzenlenmiş, taşradaki nafia teşkilatı yeniden yapılandırılmıştır. Aynı yılda yol ve köprü inşasında takip edilecek işlemler için 35 maddelik bir düzenleme yine Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından kaleme alınmıştır. Burada yol memurlarının hangi evrakı nasıl kaydedecekleri, bunları nasıl merkeze gönderecekleri, bu defterlerin ve devlete ait eşyaların korunmasında, bir memurun değiştirilmesi durumunda uygulanacak esaslar belirtilmiştir.<sup>794</sup> Yol ve köprü inşası için yapılan düzenlemeler bunlarla son bulmamış, 8 Ağustos 1911 tarihinde çıkarılan “Turuk ve Meabir Sarfıyatı Hakkında Nizamname” ile yol ve köprü inşasınca yapılacak sarfıyatın kimler tarafından denetleneceği, yollarda çalışacak memurun bu husustaki görevleri, alacakları

<sup>790</sup> BOA DH İD 198/14, 6 Safer 1333/24 Aralık 1914.

<sup>791</sup> BOA MV 138/62, 26 Rebiülevvel 1328/7 Nisan 1910; MMZC, İ: 115, 3 Haziran 1326/16 Haziran 1910, C. 2, s. 350.

<sup>792</sup> BOA T 3127/16, 25 Cemaziyelahir 1328/4 Temmuz 1910.

<sup>793</sup> BOA T 3127/19, 10 Zilkade 1328/13 Kasım 1910.

<sup>794</sup> BOA T 3127/18, 3 Zilkade 1328/6 Kasım 1910.

harcırahlar, müteahhide ihale suretiyle yaptırılacak inşaatlarda uygulanacak esaslar gibi konulara açıklık getirilmiştir.<sup>795</sup>

1911 yılında Osmanlı Devleti'nde Meclis-i Mebusan'da yapılan görüşmelerde turuk-ı hususi denilen vilayet yollarında tüm memlekette toplam 623 km 568 m uzunluğunda yol yapıldığı belirtilmiştir. Bu yılda 44 km 794 m yumuşak kaya, 606 km 56 m sert kaya olarak toprak düzenleme, 775 km 860 m hendek, 818 km 27 m banket inşaatı yapılmıştır. Silindiri ikmâl edilmiş şose 539 km 537 m, kırma taş konmuş silindiri yapılmamış şose, 144 km 913 m, kırma taşı hazırlanmış şose 234 km 815 m, ham taşı hazırlanmış şose 339 km 466 m idi. Yeniden inşa olunan köprü 454, menfez 645 adetti. Tamiren yapılan köprü 714, menfez 196 adetti. 10.449 m uzunluğunda istinat duvarı yapılmıştı. Yollarının bakımı için 2.583.107 kuruş, yeni inşaat ve tamirat için 42.026.282 kuruş harcanmıştır. Toplamda 1911 yılında sarfiyat 44.609.389 kuruştur. Bunlardan başka, Havran yolları ve Musul Vilâyeti'ndeki yollar için de birtakım harcamalar yapılmıştır. Bütün bunlar hesap edildiğinde 1911 yılında yol ve köprü inşaatlarına harcanan miktar 45.050.623 kuruş etmektedir.<sup>796</sup>

Osmanlı Devleti'nde yol inşasında yaşanan en büyük gelişme buharlı silindirlerin kullanılmaya başlanmasıdır. Buharlı silindirde önce yolların inşasında kazma kürek yardımı ile açılan yollara çeşitli boyutlarda taşlar mühendislerin gözetiminde döşeniyordu. En alta biraz daha büyük taşlar, üstüne düzgün kırılmış küçük taşlar kat kat döşendikten sonra bu malzemelerin sıkıştırılması için üzerinden silindirle geçiliyordu. Bir süre yol yapımında hayvanlarla çekilen silindirler kullanılmıştır. Bu silindirler yeterince ağır olmadığından yapılan sıkıştırma işlemi istenilen derecede olamıyor ve yolların çabuk bozulmasına sebep oluyordu. Buharlı makinelerin keşfiyle buhar, silindirde de kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı Devleti son dönemde Avrupa'dan buharlı silindirlerin getirtilmesini sağlamış ve böylece daha dayanıklı yollar yapılmaya başlanmıştır.<sup>797</sup>

Edirne vilayetinden 30 Mayıs 1909 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen yazı yolların inşasında silindir kullanımı ve yaşanan güçlüklerin anlaşılması bakımından önemlidir. Bu yazıda üç tonluk silindir çekilmesinde hayvan bulunamaması ve görülen güçlükler nedeniyle müteahhitlerin bir tonluk

<sup>795</sup> BOA T 3127/24, 12 Şaban 1329/8 Ağustos 1911.

<sup>796</sup> MMZC, İ: 42, 16 Temmuz 1328/29 Temmuz 1912, C. 2, s. 521.

<sup>797</sup> Osmanlı Devleti'nde buharlı silindirlerin kullanılması ile ilgili olarak ayrıca bkz. Ebul Faruk Önal, "Buharlı Silindir Yollarda", *Yedi Kıtta*, S. 35, Temmuz 2011, s. 26-29.

silindir kullandıkları ifade edilmiştir. Bu bir tonluk silindirle yollar yeterince sıkıştırılmamakta ve çabuk bozulmaktadır. Bu yüzden inşaat mevsimleri daha çok bozulan yolların tamiri ile geçtiğinden vilayete iki adet buharlı silindirin alınması talep edilmiştir. Bunun neticesinde boşken 8 ton ağırlığında buharlı silindir makinesi alımı için araştırmalar başlamış ve daha önce Hüdavendigâr vilayeti için İngiltere’den getirilmiş olan buharlı silindirin 52.800 kuruş bedel ile alınması ve Edirne vilayetine gönderilmesi uygun bulunmuştur.<sup>798</sup>

Yolların inşasında silindirin, özellikle buharlı silindirin de kullanılmaya başlanması ile yeni bir istihdam alanı oluşmuştur. Silindir işlerinin gözetilmesine nezaret etmek üzere istihdam edilecek memurlara mübassır denilmiştir. Turuk ve Meabir İdaresi, 21 Kasım 1914 tarihinde işte bu iş kolunda çalışacaklara ve silindir işlerinin nasıl yapılacağına dair bir kitapçık hazırlamıştır. Bu kitapçık “Silindir Ameliyesine Dair Malumat-ı Mücmele” adını taşımaktadır.<sup>799</sup>

1911 yılında Osmanlı Devleti’nde inşa olunacak yol ve köprülerin ihalesine dair geniş kapsamlı bir düzenleme yapılmıştır. 6 fasıl ve 136 maddeden oluşan ve “Memalik-i Osmaniyyede İnşa Olunacak Turuk ve Meabirin Ameliyat-ı Turabiyesine ve Şose ve Kargir İnşaatına Dair Şartname-i Umumî Layihası” adını taşıyan düzenleme ile inşaat malzemelerinin nereden nasıl ve ne miktarda temin edilmesi gerektiği, yolların inşasında kullanılacak malzemenin cinsi, toprak ve şose yol inşasının nasıl yapılacağı, şose yollarda kırma taşların nasıl döşeneceği, silindirlerin ağırlıklarına göre tasnifi, inşaata başlamadan önce müteahhitlerin yapması gerekenler ve hazırlanacak keşif evrakının düzenlenmesine dair hususlar detaylandırılmış ve bir kurala bağlanmıştır. Yapılan bu düzenleme Osmanlı Devleti’nin her ne kadar uygulamada sıkıntılar olsa da yol inşasının kâğıt üzerinde bir satandarda kavuşturulması açısından önemli bir aşamadır.<sup>800</sup>

2 Nisan 1912 tarihinde çıkarılan geçici kanunla tarik mükellefiyeti 18 yaşından 60 yaşına kadar olan bütün erkek nüfusun ödeyeceği miktarın alt sınırı 12, üst sınırı 40 kuruş olarak belirlenmiştir. Mükellef hangi vilayet nüfusuna kayıtlı ise o vilayete bedelini ödeyecek, vermeyenlerin malları haciz edilebileceği gibi haciz malı bulunmayanların borçları bitene kadar çeşitli yollarda amele sıfatıyla çalıştırılacak,

<sup>798</sup> BOA T NFM 726/4, 15 Safer 1328/26 Şubat 1910.

<sup>799</sup> Bu kitapçık için bkz. BOA T 3128/15, 3 Muharrem 1333/21 Kasım 1914.

<sup>800</sup> *Memalik-i Osmaniyyede İnşa Olunacak Turuk ve Meabirin Ameliyat-ı Turabiyesine ve Şose ve Kargir İnşaatına Dair Şartname-i Umumî Layihası*, İstanbul 1327, BOA T 3133/18.

ayrıca bu verginin ödenmemesinden meydana gelen gecikme faizi olarak % 5 zam konularak alınacaktı.<sup>801</sup>

13 Mart 1915 tarihinde yolların korunmasına dair 35 maddelik bir kanun çıkartılmıştır. Bu kanunda yolların korunması ile görevlendirilen memurların yapmaları gerekenler, bulundurmaları gereken araç ve gereçler detayları ile anlatılmıştır.<sup>802</sup> Böylece Osmanlı Devleti'nde yol inşasında birçok düzenleme yapılmış, yol inşasının bir standardizasyona kavuşturulması amaçlanmıştır. Ancak bu düzenlemelerin uygulanması ve yolların düzene kavuşturulmasında zamana ihtiyaç vardı.

1914 yılında Osmanlı Devleti'nde mevcut yolların miktarı 20.000 km civarındaydı. Sadece bu yolların tamiri için bile birkaç yüz bin lira gerekmekteydi Ancak bütçede bu kadar bir tahsisat ayrılamıyordu.<sup>803</sup> Maddi sıkıntılar, savaşların kaybı gibi ciddi sıkıntılara rağmen devletin gelişmesinde nakliye vasıtalarının geliştirilmesinin önemi kavranmış ve bunun için gerekli mekanizmalar oluşturulmuştur. Osmanlı Devleti liman ve demiryolları inşa etmiş, bunlardan da fazla memleketin her yerine şose yol inşa etmeye çalışmıştır.

Osmanlı Devleti bu dönemde yaşanan savaşlar ve ekonomik sıkıntılar nedeniyle bu konuda yetersiz kalmış, bu düzenlemelerin uygulanmasında gereken zamanı bulamadan Birinci Dünya Savaşı'na girmiştir. Osmanlı Devleti'nin 1848 yılından 1920 yılına kadarki yol inşasında yaptığı düzenlemeler, elde ettiği 72 yıllık tecrübe, yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin de yol haritasını çizmesine yardımcı olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında yollar ile ilgili çıkarılan kanunlar ve teknik yapı Osmanlı Devleti'nin devamı niteliğindedir.

1925 yılında Osmanlı Devleti'nin Türkiye Cumhuriyeti sınırlarında kalan Anadolu ve Avrupa'da bulunan devlet yollarının toplam uzunluğu 8.087 km 576 m, vilayet yollarının uzunluğu 21.576 km 454 m idi.<sup>804</sup>

---

<sup>801</sup> Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Beledîyye*, C. IV, s. 2148-2149.

<sup>802</sup> BOA T TŞK 3128/23, 26 Rebiülahir 1333/13 Mart 1915.

<sup>803</sup> MMZC, İ: 26, 28 Kanun-ı Sani 1331/10 Şubat 1916, C.1, s. 546.

<sup>804</sup> *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi*, sene 1925-1926, s. 196-198.



**Tablo 64: 1925 Yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin Devlet Vilayet Yollarının Uzunluğu**

Vilayet İsmi	Devlet Yolu	Vilayet Yolu	Vilayet İsmi	Devlet Yolu	Vilayet Yolu
Edirne	130 km 111 m	94 km 14 m	Denizli		195 km 587 m
Artvin	167 km 500 m	447 km	Diyarbakır	182 km	60 km
Ardahan	81 km 438 m	211 km	Rize	99 km 450 m	304 km 57 m
Ordu	76 km	305 km	Zonguldak	-	283 km 890 m
Erzincan	211 km	80 km	Siirt	105 km	80 km
Erzurum	569 km	567 km	Sinop	158 km 750 m	126 km 500 m
Ertuğrul-Bilecik	64 km 280 m	436 km 128 m	Sivas	480 km 70 m	812 km 170 m
Ergani	-	140 km	Siverek	96 km	172 km
İzmir	76 km 600 m	726 km 340 m	Saruhan	-	328 km 498 m
Isparta-Hamidabad	51 km 580 m	262 km 600 m	Trabzon	68 km 500 m	416 km 500 m
İstanbul	163 km 844 m	248 km 197 m	Gaziantep	117 km 725 m	276 km 36 m
Eskişehir	-	214 km 935 m	Kars	52 km 100 m	401 km 952 m
Adana	147 km 835 m	248 km 525 m	Kırklareli	185 km 112 m	156 km 731 m
Aksaray	-	245 km	Karahisar-ı Şarki	223 km 730 m	70 km
Elaziz	169 km	180km	Afyon	118 km 860 m	221 km 139 m
Amasya	242 km 376 m	288 km 463 m	Karesi	100 km	544 km 693 m
Ankara	375 km	525 km 500 m	Kastamonu	199 km 900 m	429 km 655 m
Urfa	137 km	93 km 416 m	Kocaeli	168 km 110 m	220 km 354 m
İçel	151 km 630 m	346 km 720 m	Kozan	32 km	151 km 300 m
Aydın	64 km	92 km 700 m	Konya	-	1102 km 550 m
Bayezit	-	-	Kırşehir	-	359 km
Bitlis	-	-	Kayseri	156 km 998 m	308 km 700 m
Burdur	78 km	70 km	Gelibolu	72 km	235 km 400 m
Bozok	218 km	308 km	Genç	-	-
Bolu	207 km 697 m	409 km 518 m	Çankırı	119 km 992 m	240 km
Tekfurdağı	175 km 467 m	314 km 820 m	Kütahya	-	598 km 581 m
Teke-Antalya	56 km	452 km 286 m	Gümüşhane	100 km	231 km
Tokat	102 km	625 km	Giresun	90 km	107 km 580 m
Canik-Samsun	63 km	144 km	Mardin	-	481 km 800 m
Cebel-i Bereket	179 km 41 m	175 km 500 m	Mersin	133 km 730 m	230 km
Çatalca	44 km 483 m	266 km 150 m	Maraş	-	904 km 500 m
Çanakkale	115 km 50 m	172 km	Malatya	147 km 578 m	448 km 500 m
Çorum	95 km	501 km 500 m	Muğla	108 km 215 m	817 km 782 m
Hakkari	-	548 km 249 m	Muş	154 km 907 m	250 km
Hüdavendigâr	173 km	30 km	Niğde	108 km 917 m	210 km 528 m
Dersim	123 km	30 km	Van	-	-

### 3.1.6. Nafia Nezareti'nin Kuruluşunun Ardından Osmanlı Devleti'nde Yapılan Yollar

Nafia Nezareti'nin yol inşasındaki sorumluluğu, çalışacak memurların istihdamı ve yolların inşasına dair kanunî düzenlemeleri yapmak şeklindedir. Osmanlı

Devleti'nde turuk-ı umumî ve hususî olarak belirlenen yollarda turuk-ı umumî Nafia Nezareti'nin belirlediği güzergâhlarda devlet tarafından bütçeden ayrılan ödenekle yapılıyordu. Bunu devlet kendisi inşa ettirebildiği gibi ücreti mukabilinde müteahhitlere de ihale edebiliyordu. Turuk-ı hususî denilen vilayet yollarında Nafia Nezareti'nin görevi bunların projelerini inceleyerek projeleri kabul edilen yolların inşasını denetlemektir.

Vilayetlerden herhangi bir yolun inşası için talep gittiğinde durum önce Nafia Nezareti'ne bildiriliyor, Nafia Nezareti de Nafia Meclisi'ne havale ediyordu. Nafia Meclisi'nde yapılan görüşmelerde yol önem ve derecesine göre değerlendirildikten sonra mecliste alınan karar önce nezarete, oradan da vilayete bildiriliyordu.

Isparta'da, Isparta'dan Dinar istasyonuna bir şose yapılması için nafia memur ve mühendislerinden vilayet ileri gelenleri tarafından talepte bulunulmuş, konu nezarete bildirilmiştir. Bu husus nezratten meclise havale edilmiş ve mecliste konuyla ilgili müzakereler yapılmıştır. Sonuçta İstanbul ile vilayetler, ardından sırasıyla vilayetlerden sancaklara, sancaklardan kazalara, kazalardan nahiyelere ve en son nahiyelerden köylere giden yollara şoseler yapılacağı, birinci bitmedikçe ikinciye izin ve mühendis verilmeyeceği cevabı verilmiş ve bu karar vilayete iletilmiştir.<sup>805</sup>

1913 yılında çıkarılan İdare-i Vilayet Kanunu'nun 78. maddesine göre turuk-ı umumîden başka vilayet dâhilinde yapılan liva, kaza ve nahiyeleri birbirine bağlayan yol ve köprülerin açılması, inşası ve tamiri vilayete aitti.<sup>806</sup> Bunun için de vilayetlerin hangi yolları yapacaksa önceden projelerini hazırlayarak Nafia Nezareti'ne bildirmeleri gerekmektedir. Vilayetlere hazırlayacakları projelere göre bütçede ödenek ayrılmaktaydı. Vilayet ve müstakil sancakların beş yıllık projeler halinde yapılacak yolları belirlemesi gerekmektedir. Vilayet ve müstakil sancaklar tarafından hazırlanan beş yıllık projeler Nafia Nezareti'ne gönderilerek nezaretin uygun bulmasıyla inşasına başlanılabiliyordu.

1917 yılında Mentеше sancağının beş yıllık nafia programına Milas-Bodrum yolunun 15 km'lik bir kısmını koyması üzerine Nafia Nezareti sancağın en önemli yollarından birine beş sene içerisinde yıllık 3.000 kuruş ayrılmasının ve beş yılda bu kadar bir yol yapımıyla yetinilmesinin mümkün olmadığından Mentеше sancağının

<sup>805</sup> Böcüzâde Süleyman Sâmi, *Üç Devirde Gördüklerim, Hakâyikü'l-Beyân fî Eşkâli'l-Ezmân yahut "Ne Derekeye İnmiştik Ne Dereceye Çıktık"*, (Haz. Hasan Babacan, Servet Avşar), TTK, Ankara 2011, s. 35.

<sup>806</sup> BOA DH UMVM 71/20, 8 Cemaziyelahir 1331/15 Mayıs 1913; BOA DH İD 1/20, 4 Şaban 1331/9 Temmuz 1913.

livanın ihtiyaçlarına göre yeni bir nafia programı hazırlamasını istemiştir. Mentеше sancağı yeniden hazırladığı nafia programına Ahiköy-Milas, Marmaris-Reşadiye, Muğla-Köyceğiz yolları ile Dalaman Köprüsü'nün inşasını eklemiş, bu kez Nafia Nezareti bu yolların ne durumda olduğunun belirtilmesini istemiştir.<sup>807</sup> Bu şekilde Nafia Nezareti devlet ve vilayet yollarının inşasını organize etmekte ve denetlemekteydi.

Nafia Nezareti, şose yolların inşası ve bakımı için birçok düzenleme yapmış, projeler hazırlamış ve bunların hayata geçirilmesi için çalışmışsa da Osmanlı Devleti'nde yol inşası istenilen başarıya ulaşamamıştır. Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu yıllarda sınırlarımız içerisinde kalan yolların büyük bir çoğunluğu Osmanlı döneminde şose olarak inşa edilmiş ise de bunların bakımı yapılmadığından harap olmuş durumda idi. Bu yüzden de Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu dönemde ülkenin birçok sıkıntısının yanında yol problemi başı çekmekte idi.<sup>808</sup>

### **3.1.6.1. Anadolu'da Yapılan Yollar**

Tanzimat'ın ilanıyla yolların yapılması konusunda yeni düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemde padişah Abdülmecid'in yolların yapılması üzerinde ciddiyetle durması üzerine ilk olarak İstanbul-Edirne, Trabzon-Erzurum ve Bursa-Gemlik yollarının yapılması için çalışmalar başlatılmıştır. İstanbul-Edirne yolunun yapılması özellikle Sultan Abdülmecid'in isteği idi. Sultan bu yolun şose olarak inşa edildiği takdirde diğer yerlere de örnek olacağı, böylece ahalinin kendiliğinden yolların yapılması için çaba göstereceği kanaatindeydi. Anadolu'da Trabzon-Erzurum ve Bursa-Gemlik yollarının seçilmesi İran transit ticaretini yeniden Osmanlı coğrafyasına çekmek arzusunun kaynaklanıyordu.

Meclis-i Valâ'da yapılan görüşmeler neticesinde 28 Mayıs 1846 tarihinde Trabzon'dan Balahor karyesine 29 saat mesafede olan yolun şose olarak yapılması ve Erzurum ile Beyazıt arasındaki 48 saatlik mesafede bulunan yolun düzenlenerek buralarda uygun yerlere han ve karakollar inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>809</sup>

Bundan sonra yol yapım faaliyetleri aksayarak da olsa sürdürülmeye çalışılmıştır. Osmanlı Devleti'nin 48.900 km'yi bulan karayolu ağının, Misak-ı Milli

<sup>807</sup> BOA DH UMVM 82/51, 2 Cemaziyelevvel 1336/13 Şubat 1918.

<sup>808</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1970, s. 155.

<sup>809</sup> BOA C NF 44/2188, 2 Cemaziyelahir 1262/28 Mayıs 1846; Selâhattin Tozlu, **a.g.t.**, s. 59.

sınırları içinde kalan kısmı yalnızca 9.711 km idi. Bunun 3.477 km'si ıslaha muhtaç, 3.283 km'si sürekli bakım isteyen ve 3.026 km'si yeniden yapımı gerektiren nitelikte idi. 1918 yılında Anadolu'nun yol durumunu anlatan kaynaklar yol denilen çizgilerin yol olmaktan çok uzak olduğunu ve ortaçağ kervan yollarından farksız olduğunu ifade etmişlerdir.<sup>810</sup> Herşeye rağmen Osmanlı Devleti, yol yapımında çağa ayak uydurmaya çalışmış, imkânsızlıklar içerisinde yapılanlar yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin yol düzenlemeleri ve yol teşkilatına kaynak oluşturmuştur. Aşağıda Osmanlı vilayetlerinde yapılan yollar belgelere dayalı olarak detaylı bir şekilde anlatılmıştır.

### **3.1.6.1.1. Hüdavendigâr Vilayeti**

Nafia Nezareti'nin kurulmasının ardından 1850 yılında Bursa'dan Gemlik'e kadar bir yol yapılmasına karar verilmiştir. Bursa'dan Gemlik'e kadar uzanan bu yol, 1833 ve 1843 yıllarında burada bulunan Texier'e göre düzgün ve işlek bir yoldur. Bu yol Gemlik tersanesine kereste taşıyan arabaların yoludur.<sup>811</sup> Gemlik tersanesine kereste taşınması bakımından önemli olan bu yol için Tanzimat döneminde ilk çalışmalar 20 Aralık 1850 tarihinde başlatılmıştır. Ancak bu yolun yapımı istenilen hızda olmamıştır. Yol inşası yavaş gittiğinden geçmiş dönemde yapılmış olan keşif sonucunda belirlenen miktar geçerliliğini yitirmiştir. 1 Ekim 1855 tarihinde Sadarettin kaleme alınan yazıda bu hususa dikkat çekilerek masrafların yeniden belirlenmesi için keşifin tekrarlanmasının icab ettiği belirtilmiştir. Bunun için bölgeye gönderilen Nafia Müsteşarı Derviş Paşa, o zaman hazırlanan keşif evraklarında hatalar olduğunu dile getirmiştir. Bu yolun yapılabilmesi için hazineден 1.000 kese akçe havale edilmiş ve Nafia Meclisi'nden Mehmet Efendi de buraya tayin olunmuştur. Aradan geçen dört yılın sonunda İstanbul'a dönen Mehmet Efendi, Bursa Meclisi'nin hazırlamış olduğu defterleri takdim ederek bu yolun bitirilebilmesi için 15 yük kuruşun gerektiğini belirtmiştir. Yol masrafları için önceden gönderilen paradan arta kalan ise 1 yük 60.000 kuruş idi. Hâlbuki Derviş Paşa'ya göre 12 yük 50.000 kuruşla bu yol bitirilebilirdi. O zaman kalan paranın haricinde Hazineден gönderilecek olan 5 yük kuruşun bu yolun bitirilmesi için yeterli olacağı kanaatine varılmıştır. Yenişehir ve İznik kazalarında göl çekilmesi nedeniyle ortaya çıkan arazi vergisi olan 200.000 kuruşun da ayrıca bu yol masraflarına tahsis edilmesi Hüdavendigâr vilayeti tarafından talep edilmiştir. Masraf kalemleri memur maaşları,

<sup>810</sup> Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, Ankara 1961, s. 78-79.; Tefik Çavdar, *Milli Mücadele'ye Başlarken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm I*, İstanbul 2001, s. 81.

<sup>811</sup> Bkz. Texier, *age*, C. I, s. 191.

amele ücretleri, araba ve hayvan kullanımına ayrılan giderler gösterilmiş ve sonuçta bu giderler uygun görülerek istenilen para ve ayrıca 100.000 kuruşun havalesi konusunda gerekenin yapılması yönünde karar çıkmıştır.<sup>812</sup> 1863 yılında yolun yarım kalan kısımlarının tamamlanması için Nafia Nazırı Edhem Paşa bizzat Bursa'ya gitmiştir.<sup>813</sup> Edhem Paşa'nın bu girişimi sonucunda Bursa yolları başmühendisi ile komiseri tarafından hazırlanan, 1864 yılında yapılan inşaat ve yapılan harcamaları bildiren raporda bu yolların gelecek yazı bitirileceği ifade olunmuştur. Bunun üzerine Meclis-i Meabir'de yapılan görüşmeler neticesinde bu yolun inşası için yol sandığı tarafından nakden ödenmiş olan 286.985 kuruşluk masraf kabul edilmiştir. Yolun inşası için 1.263.000 kuruş tahsis edilirken bunun 351.200 kuruşunun nakden, geri kalanının da ahalinin amele istihdamı sureti ile ödenmesi hususlarına dair olan bütçe kabul edilmiş, bu bütçe gereğince yola bazı memurların istihdam edilmeleri kararlaştırılmıştır. Ayrıca Bursa-Gemlik yolundaki henüz inşa edilmemiş olan kısımların da bu yaz bitirileceği ifade olunmuştur.<sup>814</sup>

**Tablo 65: Bursa-Gemlik Yolunda İstihdam Edilen Memurlar ve Maaşları**

Kadro Cinsi	Maaşı	Adet	İstihdam Süresi (Ay)
Mühendis-i Evvel	3000	1	12
Mühendis-i Sani	1550	1	12
Komiser	1500	1	12
Kondüktör yani amele reisi	1200	1	12
Kâtip-i evvel	600	1	12
Kâtip-i Sani	500	1	8
Kâtip-i Salis	300	1	8
İşbaşı	500	2	6
Mutemed	350	1	6
Kantonya yani bekçi	400	1	12
İkinci Kantonya	350	4	12
Üçüncü Kantonya	300	12	12

Yukarıda bahsedildiği gibi bu yol, 1864 yazında olmasa da, yolun inşaatına başlanılmasından 14 yıl sonra Kasım 1865'te bitirilebilmiştir. İnşası tamamlanıp hizmete açılan yolun yapımında üstün gayretleri görülen Yol Komisyonu Komiseri Mustafa Ağa ile Başmühendis Mösyö Badyanov'un<sup>815</sup> mecdi nişanı ile taltif

<sup>812</sup> BOA BEO A MKT NZD 21/77, 15 Safer 1267/20 Aralık 1850; BOA BEO A AMD 40/68, 1268/1851, Boa Beo A Mkt Mvl 75/24, 19 Muharrem 1272/1 Ekim 1855.

<sup>813</sup> Emrah Çetin, "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Hüdâvendigâr Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları", *Turkish Studies*, Vol. 8/7, Summer 2013, s. 71.

<sup>814</sup> BOA T 697/60, 2 Ramazan 1285/17 Aralık 1868.

<sup>815</sup> Eflak mültecilerinden olan Badyanov, iltica ettiği zaman önce Bursa'da ikamet ettirilmiş ve kendisine aylık 1000 kuruş mülteci maaşı bağlanmıştır. Badyanov, 1850 yılında Gemlik yolunun keşfinin yapılarak inşası tasavvur olunca mühendislik görevinde istihdam olunmasını talep etmiştir. Böylece kendisine 1000 kuruşluk mülteci maaşına ilaveten 2500 kuruş daha mühendislik maaşı verilmesi kararlaştırılmışsa da kendisi hem bir teşekkür hem de sadakat gösterisi olarak 1000

edilmelerine ve yolun açılışına Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Riter ile beraber Meclis-i Meabir azasından birinin katılmasına karar verilmiştir.<sup>816</sup> Bu yolun inşasının tamamlanmasının ardından Bursa'dan Kütahya'ya giden yolun inşasına başlanılmak üzere 1865 yılında keşif ve haritalarının çıkartılması işi Bursa yolu başmühendisleri Mösyö Badyanov ile yanındaki mühendislere verilmiştir. Turuk ve Meabir İdaresi, Mösyö Badyanov'un ve yanındaki mühendislere bu iş için maaş zammı önermiş, ancak Hazinesinin durumu müsait olmadığından Maliye Nezareti bunu reddetmiştir.<sup>817</sup>

Hüdavendigâr vilayeti dâhilinde 1870 yılında Bursa-Mudanya<sup>818</sup> ve Bursa-Kütahya yollarının yapımına başlanmıştır. Ancak bu yolları teftişe giden Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Riter, yolların güzergâhlarının yanlış belirlendiğini ve kullanışlı olmadığını 10 Ekim 1870 tarihli raporunda ifade etmiştir. Mösyö Riter, Bursa-Mudanya yolunun güzergâhının ileride üzerinden demiryolu geçebilir düşüncesiyle fazla meyilli olmayan (% 2,5 meyili geçmeyecek) yerlerden geçirilmek sureti ile 12 km daha uzatıldığını, böylece bu yolun hem masrafının 2,5 kat fazlaya mal olduğunu hem de eski yola göre 2 saat daha uzadığından insanların bu yol yerine Gemlik yolunu kullanmayı tercih edeceklerini belirtmiştir. Riter, bu yollarda çalıştırılan amelenin istihdamında da bazı yanlışlıklar meydana geldiğini ifade etmiştir. Bu yollardan doğrudan doğruya istifade edemeyecek olan Sincan ve Ezine gibi 20-30 saat uzaklıkta bulunan yerlerdeki halk ile İzmit, Geyve, Bandırma ve Balıkesir yollarında istihdamları lazım gelen köy ahalisi Bursa'ya getirilmiştir. Böylece İzmit-Bandırma yolunda Mösyö Human'a ücretsiz amele tedariki için sözleşmeye madde konulmuş olmasına rağmen bu halk Bursa-Mudanya yoluna gönderildiğinden devlet bu taahhüdünü yerine getirememiştir ve müteahhidin

---

kuruşluk mülteci maaşına 1500 kuruş mühendislik maaşının ilavesinin yani toplamda 2500 kuruşun yeterli olacağını belirtmiştir. Böylece 1858 senesine kadar kendisine 2500 kuruş maaş bağlanmış, fakat bu tarihten sonra mültecilerin vatanlarına dönmesinde bir sıkıntı olmayınca mülteci maaşı olan 1000 kuruş kesilmiş ve kendisine 1500 kuruş mühendislik maaşı kalmıştır. Fakat 1861 yılından itibaren Turuk ve Meabir nizamnamesi hükümlerince mühendislik maaşı 3000 kuruşa çıkmış ve diğer alacaklarının da kendisine ödenmesine karar verilmiştir. Hatta kendisi Gemlik yolunun tamamlanmasındaki gayretlerinden dolayı takdir edilmiş, bu yolun inşası bitmek üzere iken de Sinop yolunun inşasına memur edilmiştir. BOA T MCM 696/43, 8 Şaban 1279/29 Ocak 1963; BOA BEO AYN d. Nr. 996, s. 131; BOA T MCM 697/32, 26 Cemaziyelahir 1281/26 Kasım 1864.

<sup>816</sup> BOA BEO A MT MHM 343/58, 18 Cemaziyelevvel 1282/9 Ekim 1865; BOA BEO A MKT MHM 345/91, 26 Cemaziyelahir 1282/27 Ekim 1865/16 Kasım 1865.

<sup>817</sup> BOA T 1757/72, 21 Rebiülevvel 1282/14 Ağustos 1865; BOA T MCM 699/34, 6 Rebiülevvel 1283/19 Temmuz 1866; BOA BEO AYN d. Nr. 996, s. 3.

<sup>818</sup> Çok eski bir yol olan Bursa-Mudanya yolunun güzergâhı hakkında bkz. Franz Taeshner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, (Terc. Nilüfer Epçeli, Ed. Yücel Öztürk), C. I, İstanbul 2010, s. 120-121.

tazminat talebine sebebiyet verilmiştir.<sup>819</sup> Bu yolların yapımındaki bir diğer yanlışlık ise Tuna vilayetinde uygulanan usulün burada da uygulanmasıdır.<sup>820</sup> Riter'e göre Tuna arazisi ile Anadolu'daki yerlerin arazisi bir değildir. Bu yüzden Tuna nizamnamesinin yol ve köprü inşasına dair konularında valilerin özgür bırakılıp yolların nasıl inşa edileceği konusunun da Nafia Nezareti'ne bırakılmasının daha iyi olacağını belirtmiştir.<sup>821</sup>

Mösyö Riter'in itirazlarına rağmen Bursa-Mudanya yolu 34 km olarak şose şeklinde inşa edilmiş ve hizmete açılmıştır. Böylece Hüdavendigâr vilayetinde bitirilen yollar Bursa-Gemlik, Bursa-Mudanya ve Bursa-Çekirge yolları idi. Bu yollardan Bursa-Mudanya yolunda bozulan köprülerin tamirinin gerekli olduğu 1878 yılında Hüdavendigâr vilayetinden Nafia Nezareti'ne bildirilmiş, fakat bu yılda vilayetin yol tamiri için nafia bütçesine para ayrılmadığından yapılamamıştır.<sup>822</sup> 1881 yılında Bursa-Mudanya yolunda 83 adet köprü ve menfez inşa edilmiştir. Mudanya yolu üzerinde bulunan Gecid nehri üzerinde inşasına başlanılan 24 m uzunluğundaki kargir köprünün bir ayağı yapılmıştır. Yine aynı yılda Bursa-Gemlik yolu üzerinde bulunan köprü ve menfezlerden 39 adedinin tamiri yapılmıştır. Bu yolun yarıdan fazla şosesi tamire muhtaçtı ve üzerinden geçen Engüri deresinin taşması sonucu köprü yıkılmıştı. Derenin dar ve toprağı sağlam olan yerinde, taştan ayaklı ahşap bir köprünün inşası için gerekğinin yapılacağı Hüdavendigâr vilayetinden bildirilmiştir.<sup>823</sup> Bursa-Mudanya ve Bandırma-Balıkesir yollarının tamiri için Hüdavendigâr vilayeti, buradan geçen arabalardan ve hayvanlardan geçit resmi alınması yönünde bir talepte bulunmuştur. Hüdavendigâr vilayetinin bütçesine bayındırlık işleri için 800.000 kuruş tahsis olunmuş, ancak vilayet nafia komisyonu bu paranın vilayet dâhilinde 800 km olan yolun tamiri için ancak yeteceğini belirtmiştir. Konu Turuk ve Meabir İdaresi'ne iletilmiş, halkın bizzat bedenen ve bedelen mükellefiyet ettiği yollardan bu şekilde halktan bir geçit resmi alınmasının mümkün olmadığı yönünde karar çıkmıştır.<sup>824</sup> Bursa-Mudanya yolu aradan geçen zamanla bozulmuş ve yolun tamiri gerekmişti. 1901 senesinde Bursa-Mudanya yolunun 10.

<sup>819</sup> Burada Mösyö Human'a verilen taahhüt ve karşılığında ödenen tazminattan bahsedilmiştir.

<sup>820</sup> Tuna Vilayeti'nde yol ve köprü yapımı için uygulanan usulün bütün memlekette uygulanmasına dair emir için bkz. BOA BEO A MKT MHM 419/26, 18 Cemaziyelevvel 1285/6 Eylül 1868.

<sup>821</sup> BOA ŞD 495/9, 27 Şaban 1285/13 Aralık 1868.

<sup>822</sup> BOA ŞD 502/8, 13 Receb 1295/13 Temmuz 1878.

<sup>823</sup> BOA ŞD 505/16, 14 Muharrem 1302/3 Kasım 1884.

<sup>824</sup> BOA ŞD 1191/28, 20 Cemaziyelevvel 1308/1 Ocak 1891; Bu yolda vergi alınması için daha önce de istekte bulunulmuş, Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Riter yine red cevabı vermişti. Bkz. BOA T 1758/66, 27 Şevval 1282/15 Mart 1866; BOA T 1758/67, 27 Şevval 1282/15 Mart 1866.

kilometresi ile 30. kilometresi arasındaki kısmın tamirine ve masrafının karşılanarak ihale yoluyla inşasına karar verilmiştir.<sup>825</sup> 1914 yılına gelindiğinde Mudanya-Bursa yolunun Yenişehir'den Bilecik'e kadar şose yapıldığını görmekteyiz. 128 km 350 km uzunluğunda olan yolun 70 km'lik bir kısmının yeni tamir edildiğinden 1914 yılında mükemmel bir halde açık bulunduğunu belgelerden anlamaktayız.<sup>826</sup> Bu güzergâhın Bursa-Yenişehir bağlantısından itibaren İnegöl-Karaköy-İnönü üzerinden Karahisar sancağına ve oradan da Çay hududuna kadar uzandığını görmekteyiz. Bu yol 355 km 800 m uzunluğunda vilayet yolları kapsamında olup 5 m arzında şose olarak inşa edilmiştir ve 1915 yılında ulaşım için açık bulunmaktadır. Bursa-Bilecik yolundan ayrılarak Söğüt-Çukurhisar-Eskişehir-Çifteler-Aziziye-Bolvadin-Çay'a varan 235 km uzunluğundaki güzergâhın Eskişehir'e kadar olan 70 km'lik kısmı ve Çay'dan da Aziziye'ye kadar olan 50 km'lik kısmı inşa edilmiş, geri kalan yol ise tamamlanamamıştır. Bu yüzden yolun geneli üzerinde araba ile ulaşım mümkün değildi.<sup>827</sup>

Hüdavendigâr vilayetinde yapılan yollar sadece bunlardan ibaret değildi. Hüdavendigâr vilayetinin önemli yollarından bazıları Bursa'dan İzmir'e, Konya'ya ve Ankara'ya giden yollardı. Bursa'dan İzmir'e giden yol Kirmastı kasabasına, oradan Susurluk üzerinden Balıkesir, Bergama, Manisa ve Menemen kasabalarına uğramaktaydı. Bu yolun Mihaliç-Kirmastı-Susurluk güzergâhının 35 km'si 1905 yılına gelindiğinde şose olarak inşa edilmişti.<sup>828</sup> Bursa'dan Bandırma'ya uzanan 98 km uzunluğundaki yol da şose olarak inşa edilmişti. Bandırma'dan İzmir'e demiryolu bağlantısı da olduğundan Bursa'nın İzmir ile bağlantısı demiryolu ile sağlanmıştı. Ancak Bursa-Bandırma yolunun Karacabey'den Bandırma'ya kadar olan kısmının 1915 yılına gelindiğinde harap olması nedeniyle acilen tamiri gerekmekteydi.<sup>829</sup>

Bursa'dan Konya'ya giden yol Mudanya İskelesi'nden itibaren başlayarak İnegöl, Bozok ve İnönü kasabalarına uğrayarak Kütahya'ya uğrayıp Afyon'a, oradan da Konya'ya gitmekteydi. Bu yol Bursa'dan başka Konya ve Ankara vilayetlerinin

<sup>825</sup> Emrah Çetin, "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Hüdâvendigâr Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları", s. 71.

<sup>826</sup> *Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Vilayat Yolları Haritasıdır (Memaliki Osmaniyenin Taksimatı Mülkiyesi ve Yollarını Gösterir Harita)*, İstanbul 1334 (bundan sonraki dipnotlarda bu eser *Vilayat Yolları Haritası* olarak kısaltılacaktır).

<sup>827</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>828</sup> Ali Tefik, *Memalik-i Osmaniyenin Coğrafyası*, C. III, İstanbul 1308, s. 112; İbrahim Hilmi, *Devlet-i Aliyye-i Osmaniyeh'in Ahval-i Coğrafiye ve İstatistikiyesi*, İstanbul 1323, s. 126.

<sup>829</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.



geçiş ve posta yolu olduğundan inşası önemliydi. 1882 yılına gelindiğinde bu yolun 104 km'lik kısmının, 1905 yılında 367 km'sinin şose olarak inşası tamamlanmıştı.<sup>830</sup>

Bursa'dan Ankara'ya Yenişehir, Bilecik ve Söğüt kasabalarına uğrayarak Sakarya nehri geçilerek gidilmekteydi. Bu yolun da yukarıda bahsedildiği gibi Söğüt'e kadar olan kısmı şose olarak inşa edilmişti.<sup>831</sup>

Aşağıdaki tabloda da görüldüğü üzere 1883-1884 mali yılında bu vilayette 26 km şose yol inşa edilmiştir.<sup>832</sup> 1885-1886 mali yılına gelindiğinde bu vilayetteki toplam şose yol uzunluğu 128 km'ye ulaşmıştır.<sup>833</sup> Hüdavendigar vilayetinin 1884 yılında Nafia Nezareti'ne gönderdiği raporda vilayet dâhilinde nahiye ve köy yolları haricinde 1. ve 2. derecede öneme sahip yollardan 1.500 km yolun inşasının gerektiği ifade olunmuştur.<sup>834</sup>

**Tablo 66: 1883-1884 Mali Yılında Hüdavendigar Vilayeti'nde Yapılan Yollar<sup>835</sup>**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçlı destek duvarları (km)	Harçsız destek duvarları (km)
Karahisar-Kütahya	26 km 862 m	14		781 m
Bursa-Kütahya				
Gemlik-Yenişehir				

1889 senesinde bedenen mükellefiyetin yanında ahalinin bedelen de mükellefiyet yapabilmesine dair yapılan düzenleme ilk olarak Hüdavendigar vilayetinde uygulanmaya başlanmıştır. Hüdavendigar vilayetinde tarik mükellefiyeti adı altında senede 4 gün yollarda çalışmak yerine günlüğü 5'er kuruştan 20 kuruş ahaliden toplanmıştır. Vilayette beş sancakta 20 yaşından 60 yaşına kadar olan 281.508 kişi tespit edilmiş, yapılan tahsilât ise 38.000 lira civarında olmuştur. Vilayet dâhilinde 87.800 m şose, 218 adet köprü ve menfezin inşa edilmesi ve 215.071 m şose, 303 adet köprü ve menfezin tamiri için gerekli ihale işlemleri yapılmış ve inşaata başlanmıştır. Hüdavendigar vilayetinden gönderilen rapora göre vilayette inşası gerekli olan şose yol miktarı 442 km 804 m civarında idi.<sup>836</sup>

<sup>830</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; İbrahim Hilmi, *age*, s. 126.

<sup>831</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>832</sup> BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884.

<sup>833</sup> *1303 Devlet Salnamesi*, s. 374-375.

<sup>834</sup> BOA ŞD 505/16, 14 Muharrem 1302/3 Kasım 1884.

<sup>835</sup> BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884.

<sup>836</sup> BOA İ MMS 118/5068, 8 Cemaziyelahir 1308/19 Ocak 1891.

**Tablo 67: Hüdavendigâr Vilayeti'nde 1889 Yılında İhaleye Verilen Yollar**

Yolun İsmi	İnşaat					Tamirat				Keşif Bedeli	İhale Bedeli
	km	m	Köprü	Menfez	Kasis	km	m	Köprü	Menfez		
<b>Bursa Sancağı</b>											
Mudanya Caddesi				2		28	680	1	4	326.425	190.059
Konya Caddesinin Vilayet Merkezi Hissesi						21	130	4	5	193.221	181.594
Bursa'dan Yenişehir'e Olan Yoldan								3		9.440	9.400
Bursa'dan Gemlik'e								20		20.042	20.040
Bursa-Mihalıç Caddesi	62	803	13	19				28	9	661.707	612.234
Mudanya Caddesi ile Konya Caddesini bağlayan Ulu Yol	3	14	1	11						118.647	112.330
Gemlik-Yenişehir Caddesi			1	1	1		380	2	3	21.172	21.172
<b>Ertuğrul Sancağı</b>											
Konya Caddesi						30	450	16		477.765	465.000
Yenişehir ile İnegöl Arasındaki Yol					1	1	41			7.374	4.200
Yenişehir-Bilecik-Küplü Yolunda Karasu Boğazında Kütahya Caddesine Bağlanan Yol			3	6	1	29	817	40	8	519.743	519.743
Bilecik-Söğüt Caddesi			2		2			9		50.372	50.372
<b>Karesi Sancağı</b>											
Bandırma Caddesi <sup>837</sup>						19	158	10	16	192.898	182.230
Edremit Yolu	21	571	17	43	20					1.317.820	1.317.820
<b>Karahisar Sancağı</b>											
Konya Caddesinin Liva Dâhilinde Olan Birinci Kısım				1		42	5	41		556.520	466.255
Konya Caddesinin Liva Dâhilinde Olan İkinci Kısım		420		10			13	6		59.574	48.800
<b>Kütahya Sancağı</b>											
Konya Caddesinin Liva Dâhilinde Olan Kısım			2	87	1	42	410	35		816.556	510.000
<b>TOPLAM</b>	<b>86</b>	<b>1808</b>	<b>39</b>	<b>180</b>	<b>26</b>	<b>212</b>	<b>3071</b>	<b>222</b>	<b>83</b>	<b>5.349.144</b>	<b>4.611.250</b>

<sup>837</sup> Karacabey-Bandırma yolu turuk-ı umumî kapsamında iken daha sonra turuk-ı hususi kapsamına alınmıştır. BOA DH UMVM 72/15, 5 Muharrem 1335/1 Kasım 1916; BOA DH UMVM 72/35, 5 Ramazan 1337/4 Haziran 1919.

**Tablo 68: 1905 Yılına Kadar İnşa Edilmiş Olan Belli Başlı Yollar<sup>838</sup>**

Yolun İsmi	Uzunluğu	
	km	m
Bursa Şehri Yolları	13	500
Mihaliç-Kirmastı-Susurluk yolundan	35	
Bursa-Atranos-Kütahya	67	
Bursa-Mudanya-Karaağaç	74	
Bursa-Beylik-Yenişehir	84	
Bursa-Beylik-Yenişehir yolunun Yalova Şubesi	24	
Bursa-Afyon-Konya	367	
Kestel-Bilecik-Karasu	111	
Bozöyük-Eskişehir-Çifteler	65	
Domaniç-Yenişehir-Meknece	96	
Altıntaş-Dumlupınar	36	500
Kütahya-Uşak	148	
Uşak-Simav	38	
Karahisar-Dinar yolundan	75	
Çay-Sivrihisar	45	
Bandırma-Balıkesir-Akçay	202	600

**Tablo 69: 1906 Yılında Hüdavendigar Vilayeti'nin Yollarının Durumu<sup>839</sup>**

Yolun İsmi	Vilayet Dâhilindeki Toplam Uzunluğu	Yapılan Yol	
		Şose	Toprak
Hamidiye, Mecidiye, Kasr-ı Hümayûn, Uşaklar-Namazgah-Tefrec-Hamza Bey-Muradiye-Çekirge-Acemler ve Mahmudiye Yolu	19 km 40 m	18 km 450 m	
Bursa-Atranos-Harmancık-Tavşanlı-Kütahya Yolu	180 km 920 m	67 km 450 m	8 km
Bursa-Mihaliç-Bandırma Yolu	93 km 260 m	93 km 260 m	
Mihaliç-Kirmastı-Susurluk	41 km 800 m	29 km 700 m	10 km 250 m
Abulyond Şubesi	6 km 210 m	6 km 210 m	
Bursa-Mudanya-Trilye-Karaağaç Yolu	74 km 270 m	74 km 270 m	
Bursa-Feldar-Kurşunlu	25 km	50 m	1 km 450 m
Bursa-Gemlik-Yenişehir	83 km 710 m	83 km 710 m	
Gemlik Yoluyla Pazarköy-Yalova	24 km 100 m	24 km 100 m	
Mudanya-Bergos ve Misebolu Şubesi	3 km 100 m	3 km 100 m	
Bursa-Kestel-İnegöl-Bozöyük-Kütahya-Karahisar-Konya Hududu	367 km 100 m	367 km 100 m	
Kestel-Yenişehir-Bilecik-Karasu	110 km 840 m	110 km 840 m	
Lefke, İnönü, Eskişehir, Kütahya, Karahisar İstasyon Yolları	12 km 230 m	12 km 230 m	
Bilecik-Söğüt-Çukurhisar-Eskişehir-Çifteler	55 km 10 m	37 km 40 m	17 km 70 m
Bozöyük -Çukurhisar-Eskişehir-Çifteler	107 km 70 m	64 km 750 m	11 km 900 m
Domaniç-İnegöl-Yenişehir-İznik-Mekece	116 km 510 m	95 km 640 m	1 km
Bilecik Kasabasından Söğüt Yoluna Kadar	6 km 870 m	6 km 870 m	
Bilecik-Vezirhan İstasyon Yolu	12 km 750 m	6 km 820 m	1 km

<sup>838</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 126.

<sup>839</sup> *Hüdavendigar Vilayeti Salname-i Resmisi*, sene 1324, s. 210-212.

Bilecik-Gölpazarı Vilayet Dâhili	37 km 900 m	10 km 600 m	2 km
Eskişehir-Sakarya (Ilıca)	40 km 200 m	4 km 400 m	2 km 400 m
Altıntaş-Dumlupınar İstasyonu	36 km 500 m	36 km 500 m	
Kütahya-Gediz-Uşak Vilayet Dâhili	143 km 500 m	141 km 700 m	
Uşak-Banaz İstasyonu	1 km 900 m	1 km 900 m	
Göbek-Enay İstasyonu	5 km 750 m	5 km 750 m	
Altıntaş-Çekirgeler İstasyonu	7 km 80 m	7 km 80 m	
Simav-Gediz Yolu	37 km 870 m	37 km 870 m	
Karahisar-ı Sahip-Sandıklı-Dinar-Isparta Hududu	109 km 500 m	74 km 850 m	13 km 830 m
Karahisar- Şuhud Vilayet Dâhili	28 km 360 m	12 km	7 km
Balmahmud-Sincan Köyü-Kılınçarslan	18 km	10 km 400 m	1 km 410 m
Çay-Bolvadin-Aziziye-Sivrihisar Hududu	81 km	45 km 150 m	4 km 230 m
Dazkırı-Ayastefanos	3 km 400 m	3 km 400 m	
Bandırma-Balıkesir-Edremit-Akçay	202 km 600 m	202 km 600 m	
Edremit Yoluyla Burhaniye-Ayvalık	43 km 660 m	21 km 850 m	9 km 680 m
Bandırma-Aydıncık-Gönen	42 km 460 m	10 km 230 m	19 km 780 m
Aydıncık-Erdek	12 km 720 m	12 km 720 m	
Balıkesir-Balye ve İvrindi	30 km 670 m		29 km 500 m
Balıkesir-Soma Yolu	52 km 940 m	17 km 460 m	1 km 680 m
<b>TOPLAM</b>	<b>2313 km 430 m</b>	<b>1761 km 550 m</b>	<b>1790 km 300 m</b>

1897 yılı istatistiğine göre Hüdavendigar vilayetinde inşa edilmiş olan şose yolların toplam uzunluğu 1.302 km iken<sup>840</sup>, 1905 yılında 1753 km'ye<sup>841</sup>, 1906 yılında ise 1761 km 550 m'ye<sup>842</sup> ulaşmıştır. 1918 yılı içerisinde Hüdavendigar vilayetinde 6 ayda Bursa-Orhaneli yolu üzerinde tamiri acil olan yerlerden 404 m uzunluğunda hendek, 60 metreküp çukur doldurulması ve 102 m şose tamiri yapılmıştır.<sup>843</sup> 1919-1920 yılına gelindiğinde Hüdavendigar vilayetinde özellikle Bandırma, Mudanya ve Yenişehir ile Bursa'yı bağlayan yollar düzgün yollardı. Bursa-Kütahya-Uşak yolu Bursa'yı İzmir-Kasaba demiryoluna bağlamaktaydı.<sup>844</sup>

Hüdavendigar vilayetinde 1912 yılında çeşitli yollarda tamir çalışmaları, köprü yapımı gibi inşaatların yanında vilayetin dört sancağında 95 km 950 m silindir geçirilerek sıkılaştırılmış şose yol yapılmıştır. Yol ve köprü inşa ve tamiri için 1 yılda harcanan miktar ise 4.140.773 kuruştur.<sup>845</sup>

<sup>840</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

<sup>841</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 126.

<sup>842</sup> *Hüdavendigar Vilayeti Salname-i Resmisi*, sene 1324, s. 212.

<sup>843</sup> BOA DH UMVM 83/17, 17 Rebiülevvel 1337/11 Aralık 1918.

<sup>844</sup> Çavdar, *Milli Mücadele'ye Başlarken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm I*, s. 81.

<sup>845</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 21-22.

Hüdavendigâr vilayetinin Karesi sancağında 1905 yılında 107 km'den oluşan Balıkesir-Akçay yolunun inşası ve tamiri işi beş yıl müddetle senelik 1.000 lira karşılığında bütün alet-edevat ve masraflar şirkete ait olmak üzere Balye-Karaaydın Madenleri Şirketi'ne verilmiştir. Şirketin bu yolun inşa ve tamirini üzerine almak istemesinin nedeni madenleri bu yol üzerinden limana nakletmesiydi. Şirket aradan geçen zaman içerisinde yolun inşa ve tamiri ile ilgilenmemiş ve Karesi sancağı durumu Nafia Nezareti'ne bildirmiştir. İstanbul'dan gönderilen mühendisin raporuna göre olayın hukuki ve fenni boyutlarını incelemek üzere iki kişinin bölgeye gönderilmesi gerekmektedir. Fakat bu iki kişinin nezaretten gönderilmemesi üzerine yol üzerindeki 60 civarında köprü tamamen harap olmuş ve 4 beygir ile 3 deve köprülerden geçerken telef olmuşlardır. İlerleyen zamanlarda Ticaret ve Nafia Nezareti'nin yaptığı incelemeler neticesinde bu yolun 9.000 lira ile tamir olunacağı beyan edilmiş ve Karesi sancağına mütahhit ile yeni bir anlaşma yapması önerilmiştir. Fakat Karesi sancağı bu müteahhitle yapılacak yeni anlaşmanın devletin menfaatlerine aykırı olduğunu beyan etmiş, bunun üzerine nezaret Karesi Mutasarrıfına mahkemeye gitmesini önermiştir.<sup>846</sup>

Karesi sancağında 1906 yılında yapımı bitmiş veya devam eden şose yollar aşağıdaki gibi sıralanmıştır:<sup>847</sup>

Bandırma-Balıkesir-Akçay	202 km 600 m
Edremit-Burhaniye-Ayvalık	43 km 660 m
Bandırma-Edincik-Gönen	42 km 460 m
Edincik-Erdek	12 km 720 m
Balıkesir-Bigadiç	37 km 530 km
Balıkesir-Balya-İvrindi	30 km 670 m
Balıkesir-Soma	52 km 940 m

Hüdavendigâr vilayetinden ayrılarak müstakil sancağa dönüştürülen Karesi mutasarrıflığının Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği yazıdan sancağın yolları hakkında bilgi edinebilmekteyiz. Buna göre sancakta 320 km yol varsa da bunun 180 km'si toprak düzeltmesi yapılmış, başka bir düzenleme görmemiş ve 59 km ise yarım

<sup>846</sup> BOA DH İD 52/2, 26 Zilhicce 1328/29 Aralık 1910.

<sup>847</sup> Abdülmecit Mutaf, *Salnâmelerde Karesi Sancağı (1847-1922)*, 1997, s. 51.

kalmış bir halde bulunmaktadır. Sancakta şose olarak inşası gereken 230 km daha yol bulunmaktadır. Bu kadar yolun yapılabilmesi için 226.000 liraya ihtiyaç varken sancağın geliri 17.000 lira civarında olduğundan sancağın tarik bedel-i nakdisinin artırılması talep edilmiştir. Karesi Sancağı Liva Meclisi'nde 100 kuruşa kadar vergi verenlerden 30, bundan fazla vergi verenlerden 40 ve hiçbir malı mülkü olmayanlardan eskisi gibi yıllık 20 kuruş alınması yönünde karar alınmıştır.<sup>848</sup> Karesi sancağından gönderilen rapora göre 1916 yılında bu sancakta 1 km 785 m uzunluğundaki Balıkesir-İstasyon yolunda 200 m tamirat yapılmıştır. 104 km 360 m uzunluğundaki yolda 360 m uzunluğundaki Güngörmez Köprüsü yandığından inşasına başlanılmış ve yarısı tamamlanmıştır. 44 km 600 m'lik Ayvalık-Burhaniye-Ilica yolunun 31. ile 34. km arasına kırma taş döşenmiştir. Bandırma-Aydıncık-Erdek yolu üzerindeki şosede kırılan taşlar tamir edilmiştir.<sup>849</sup>

Kütahya sancağının 1915 yılında yol ve köprü inşasına dair raporuna göre bu sancakta bir yıl içerisinde 24 km 600 m uzunluğundaki Gediz-Uşak yolunun bir kısmının inşaatı tamamlanmıştır. Tavşanlı yolunun Kütahya-Bursa yoluna birleşmesi için 2 km uzunluğunda şose yol inşasına başlanılmış ve toprak düzenlemesi yapılarak kırma taşları döşenmiştir. Kütahya-Tavşanlı yolundan başlayarak Çamlıca mesiresine kadar olan 5 km'lik kısmın inşasına başlanılarak 2 km'lik kısmın toprak düzenlemesi yapılmıştır. Karahisar yolunun Kütahya sancağından itibaren 28. km'sine kadar olan kısmı tamir edilmiştir. Buna göre bu yılda 3 köprü, 17 menfez inşa olunmuş, 22 köprü tamir edilmiştir. Tamirat için 12.274, yeni inşaat için 466.131 kuruş, toplamda 479.405 kuruş sarfedilmiştir.<sup>850</sup>

### **3.1.6.1.2. İzmit Sancağı**

İzmit sancağının bazı önemli yolları İzmit'ten Ankara'ya, İzmit'ten Bolu ve Kastamonu'ya ve İzmit'ten Bursa'ya giden yollardır.

İzmit-Ankara yolu İzmit-Sapanca-Bolu yolundan ayrılarak Geyve-Nallıhan-Ayaş güzergâhını takip ederek Ankara'ya ulaşır. İzmit ile Sapanca arasındaki 24 km'lik bir yol olup, Texier'in "Küçük Asya" adlı eserinde bu yolla ilgili bilgiler verilmiştir. Texier, İzmit-Sapanca yolunun tuzlaların kenarını izlediğini ve ardından geniş bir vadiye ulaştığından bahseder. Buradan 6 km kadar gidildikten sonra Keres

<sup>848</sup> BOA DH UMVM 126/33, 8 Rebiülevvel 1332/4 Şubat 1914.

<sup>849</sup> BOA DH UMVM 143/7, 3 Safer 1335/29 Kasım 1916.

<sup>850</sup> BOA DH UMVM 138/5, 14 Cemaziyelahir 1334/18 Nisan 1916.

adında küçük bir köprüden geçildiğini ve 6 saat kadar gidildikten sonra Sapanca'ya varıldığını anlatır.<sup>851</sup>

1863 yılında Sapanca-Geyve arasındaki yolun yapılmaya başlanması<sup>852</sup> ve 1866 yılında bu kısmın bitmesinden sonra 1866 yılında İzmit-Ankara arasındaki yolun inşasının imtiyaz suretiyle yaptırılmasına karar verilmiştir.<sup>853</sup> Bu imtiyazın daha önce İzmit-Geyve arasındaki 32 km'lik yolu inşa eden ve bu yolun yapımında gerekli şartlara uymakta titizlik gösteren Mösyö Human'a<sup>854</sup> verilmesi uygun bulunmuştur. İzmit-Ankara arasındaki yolun imtiyaz suretiyle yapılmasının nedeni maddi sıkıntı idi. Yapılan ön araştırmalar neticesinde kendi imkânları neticesinde devlet, aynı miktarda para ile 1 km yapabilecekken, imtiyaz suretiyle 5 km yol yaptırabilecekti.<sup>855</sup>

Mösyö Human'a verilen imtiyazda yol üzerinde lokomotif ile araba işletmek, 20 sene müddetle yolun tamir ve muhafazası maddeleri de bulunmaktaydı. Yolun her kilometresi için 7.500 amelesi veya 60.000 kuruş devlet tarafından verilecekti.<sup>856</sup>

1867 yılına kadar İzmit-Ankara yolunun Sapanca ile Derbent arasındaki kısmı bitirilmiştir. Ancak aynı yılda meydana gelen yoğun yağışlar sebebiyle sel taşkınları meydana gelmiş ve yapılan yolun bir kısmı bozulmuştur. Sel taşkınlarının sık sık yaşanmasından dolayı yol güzergâhının değiştirilmesi gündeme gelmiştir. 1 Temmuz 1868 tarihinde şartnamenin 11. maddesine aykırı olarak köprüler inşasından vazgeçilerek yalnız geçitler yapılması için yol müteahhidi Mösyö Human'a ruhsat verilmesi hususunda izin istenmiştir.<sup>857</sup> 1868 yılında Sakarya nehri boğazıyla Geyve arasındaki kısmın gayet sarp olmasından dolayı yalnız buranın mukaveleye aykırı olarak 12 arşın yerine 9 arşın arzında yapılmasına müsaade edilmiştir.<sup>858</sup>

<sup>851</sup> Bkz. Texier, *age*, C. I, s. 141-142.

<sup>852</sup> BOA BEO A MKT MHM 271/21, 9 Safer 1280/26 Temmuz 1863. (Sapanca-Geyve arasındaki yolun şose yapılması için gerekli edavatın gönderilmesi). BOA AMKT MHM 278/95, 17 Rebiülahir 1280/1 Ekim 1863(Sapanca'dan Geyve'ye kadar olan mahallin inşası için istenilen taşçı amelesi gönderilmesine dair); BOA BEO A MKT MHM 280/43, 29 Rebiülahir 1280/13 Ekim 1863 (Vefik efendiye Sapanca'dan Geyve'ye kadar olan yolun düzenlenmesi işinin verilmesi hususunda Kocaeli sancağı mutasarrıflığına mezuniyet verilmesi ve Mösyö Riter'in gönderilmesi hususuna dair); BOA BEO A MKT MHM 282/70, 22 Cemaziyelevvel 1280.

<sup>853</sup> 27 maddeden oluşan imtiyaz anlaşması için bkz. BOA T 3125/11, 24 Şevval 1282/12 Mart 1866.

<sup>854</sup> Alman bir müteahhit olan Human önce İzmit-Geyve arasındaki yolu yapmış, bunun üzerine de İzmit-Ankara yolunun imtiyazını almıştır.

<sup>855</sup> BOA İ MVL 569/25578, 19 Zilkade 1283/25 Mart 1867; BOA BEO A MKT MHM 379/92, 18 Zilhicce 1283/23 Nisan 1867; BOA BEO AYN d. Nr. 994, s. 61-62 ve BEO AYN d. Nr. 995, s. 231.

<sup>856</sup> BOA T 3125/11, 24 Şevval 1282/12 Mart 1866.

<sup>857</sup> BOA BEO A MKT MHM 417/63, 10 Rebiülevvel 1285/1 Temmuz 1868.

<sup>858</sup> BOA BEO AYN d. Nr. 996, s. 27.

Mösyö Human, bu yol için Osmanlı Bankası'ndan kredi almış ve devlet de bu krediye Hazinesinin kefil olmasını sağlamıştır.<sup>859</sup> Devletin kendisine bu tür imkânlar sağlamasına rağmen Mösyö Human inşaatın başlarında haksız yere para talep etmeye başlamıştır.<sup>860</sup>

Yol başlangıcından itibaren mukaveleye aykırı olarak inşa edilmiş, bozulan yerler dahi tamir edilmemiş, Mösyö Human ise inşaatın bitirilememesinin Devletin kendisine taahhüt ettiği ameleli vermemesinden kaynaklandığını ileri sürerek tazminat talebinde bulunmuştur. Hükümet ise Human'ın ameleli çalıştıramadığı ve yol inşasında soumlu olmayan sıradan vatandaşı dahi çalıştırma girişiminde bulunduğunu iddia etmiştir. Bu arada yol inşaatı durdurulmuştur. Human, İzmit-Ankara yolunun haricinde Balıkesir-Bandırma, Ayvalık-Bergama yollarının da inşası imtiyazını almıştı. Bu yollar da Human ile çıkan anlaşmazlıktan dolayı yarım kalmıştı. 23 Temmuz 1870 tarihinde Hüdavendigâr vilayeti Valiliği'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda İzmit yolunun bozulan yerlerinin halk eliyle tamirine izin istenmiştir. Bu yazı Nafia Nezareti'ne buradan da görüşülmek üzere Meclis-i Nafia'ya havale edilmiştir. Meclis, bu yolların eksik kalan ve bozulan kısımlarının yine Mösyö Human'a yaptırılacağını ve meclisin bu yönde çalışmaları olduğunu beyan etmiştir.<sup>861</sup>

Bu meselenin halli için Nafia Nezareti'nde bir komisyon teşkil olunmuş, komisyonun yaptığı incelemelerin neticesinde Human'ın 880.000 kuruştan fazla bir alacağını olamayacağı ifade edilmiştir. Böylece Human'a bütün zararına karşılık 880.000 kuruşun verilmesi, ancak bu paradan Human'ın Hazineye olan 87.702 kuruş ile arazi ve emlak sahiplerine olan borçlarının düşülmesi, işlerin tatil edilmesinden dolayı bozulmuş olan yolların yeniden tamiri için inşaat yapıldıkça belirlenecek olan harcamalara karşılık olarak devlet tarafından Human'a 675.000 kuruş verilmesi uygun görülmüştür. Her km yol için bedelen 60.000 kuruş Human'a yardım yapılması ve amele tedarikinden kaçınılması, Human'ın 6 ay içinde bir şirket teşkil ederek işe başlaması kararlaştırılmıştır. Bunun aksi halinde imtiyazın feshi ve imtiyazın dâhil olduğu yolların inşasının gecikmesi halinde Human'ın tazminat talebinde bulunamaması gibi maddelerin yeni yapılacak anlaşma metnine ilave edilmesi irade buyrulmuştur. Turuk ve Meabir İdaresi ise bu maddelere ilaveten Human'ın şirketi

<sup>859</sup> BOA BEO A MKT MHM 416/68, 24 Rebiülahir 1285/14 Ağustos 1868.

<sup>860</sup> BOA T MCM 700/92, 6 Şaban 1284/3 Aralık 1867.

<sup>861</sup> BOA İ MMS 40/1646, 16 Şevval 1287/9 Ocak 1871.



kurduktan sonra bütün bu işlerin tamamlanması için bir süre belirlenmesinin ve bu süre içerisinde yollar bitirilemez ise imtiyazın feshi için mukaveleye bir şart konulmasının uygun olacağını belirtmiştir. İnşaatın durumunu içeren bir müfredat defteri Turuk ve Meabir İdaresi tarafından hazırlanmış ve Meclis-i Nafia'ya sunulmuştur. Turuk ve Meabir İdaresi tarafından hazırlanan ve Human'a verilen imtiyazların durumunu gösteren detaylı rapor ise aşağıdaki tabloda olduğu gibidir. Tabloda da görüleceği üzere çeşitli zamanlarda hazırlanmış olan raporlar neticesinde yollara yapılmış olan masraflar çıkartılarak buradan Human'a verilecek olan rakam belirlenmiştir.<sup>862</sup>

**Tablo 70: Human'a Verilen İmtiyazların Durumu**

<b>İzmit-Geyve-Adapazarı yolu</b>				
	<b>Metre</b>	<b>Masraf (kuruş)</b>	<b>Metre hesabı masraf (kuruş)</b>	
Biten yol Miktarı	61.500	3.690.000	60	Komisyon tarafından hazırlanan 3 Mart 1869 tarihli rapor
Toprak yol inşaatı	7.650	122.400	16	
İmalat-ı Sanayia	2.950	70.800	24	
<b>Toplam</b>		<b>3.883.200</b>		
Bitmiş fakat kabul olunmamış olan yol	9.700	543.200	56	Başmühendis tarafından 31 Ağustos 1869 tarihli rapor
toprak yol	6.800	108.800	16	
Yarım şose ile imalat-ı sanayia	2.700	21.600	8	
<b>Toplam</b>		<b>673.600</b>		
<b>Ayvalık'tan Bergama kadar olan yol</b>				
Biten yol Miktarı	19.150	1.149.000	60	Mühendis tarafından 15 Şubat 1871 tarihinde hazırlanmış olan rapor
Toprak yol inşaatı	20.550	328.800	16	
Yarım şose ile inşaat-ı turabiye	6.800	54.400	8	
İmalat-ı Sanayia	15.950	382.800	24	
<b>Toplam</b>		<b>1.915.000</b>		
<b>Genel Toplam</b>		<b>6.471.800</b>		
Mukavelenamenin 1. ve 15. maddeleri icabı düşülecek miktar		96.000		
Human'a ödenecek miktar		<b>6.375.800</b> kuruş		

Osmanlı Hükümeti ile Human arasında 25 Aralık 1871 tarihinde önceki anlaşmaya göre biraz daha kesin ifadeler içeren yeni bir anlaşma yapılmıştır.<sup>863</sup>

Mösyö Human'a tazminat olarak ödenmesi kararlaştırılan 880.000 kuruş tarafına ödenmiş, ancak Mösyö Human ile Osmanlı Devleti arasındaki anlaşmazlık çözülememiştir. Bu arada Osmanlı Hükümeti ile Human arasındaki anlaşmazlık

<sup>862</sup> BOA T 703/72, 6 Safer 1288/27 Nisan 1871. Meclisin bu görüşü, Osmanlı Devleti tarafından müteahhide verilecek yıllık belirlenen paraya göre belirlenecekti. Bu meblağ ise işin başlangıcında bilinemeyeceğinden kesin bir tarihin şimdiden belirlenmesinin mümkün olamayacağı ifade edilmiştir.

<sup>863</sup> BOA T 703/63, 2 Zilkade 1282/19 Mart 1866; BOA İ MMS 42/1748, 18 Zilhicce 1288/28 Şubat 1872.

yüzünden yolların yapımı durunca yol kısa zamanda harap olmuş, köprüler de tamamen kullanılamaz hale gelmiştir. Bazı yerleri halk ve devletin yardımı ile tamir edilmeye çalışılmış ise de mümkün olmamıştır. İzmit livasından 12 Eylül 1871 tarihinde gönderilen telgrafta özellikle Sapanca-Geyve'den Adapazarı'na giden tarafın iyice bozulduğundan birçok hayvanın yollarda telef olduğundan bahisle bu yolun biran evvel tamiri istenmiştir. Turuk ve Meabir İdaresi ile Nafia Meclisi'ne havale olunan konuda bu yolun sorumluluğunun hala Mösyö Human'da olduğundan tamir edilebilmesi için Mösyö Human'ın Hazine ile ilişkisinin biran evvel kesilmesi gerektiği belirtilmiştir. Konu Maliye Nezareti'ne havale edilmiştir.<sup>864</sup> 1873 yılına geldiği halde Mösyö Human yolu yapmadığı için anlaşması fesh olunmuş,<sup>865</sup> bu kez Mösyö Human, duruma itiraz ederek Hazine'den hâlâ 72.000 kuruş alacağını bulduğunu ve bu yüzden anlaşmanın fesh olunamayacağını iddia etmiştir. Human'ın hazine'den bir alacağını olmadığı tespit edildiğinden anlaşmanın feshine, Human'ın Osmanlı Devleti ile olan ilişkisinin kesilmesine ve gerekli tebligatın Human'a Almanya sefaretini vasıtası ile yapılmasına karar verilmiştir.<sup>866</sup> Böylece Human ile Osmanlı Devleti arasında yapılan anlaşma sona ermiştir.

1876 yılında bölgeyi gezen Fred Burnaby, İzmit-Ankara yolunun çamurlu ve büyük çukurlar bulunduğunu not etmiştir.<sup>867</sup> Bu güzergâh üzerinde yolculuk etmek bu dönemde bir hayli güçtür. Mösyö Human'a imtiyaz verilmesinden itibaren 10 yıl geçmiş olmasına rağmen İzmit-Ankara yolu hala bitirilmediği gibi yapılan yerler de bozulmuş olduğundan bu kez daha yol tamamlanmadan tamirâtı için masraflar yapılmaya başlanmıştır.<sup>868</sup> Hatta yolun biran evvel bitirilebilmesi için bölgedeki ahali seferber edilmiştir. Zira bu sırada İç Anadolu bölgesinde birçok yerde kıtlık<sup>869</sup> yaşanmakta ve Ankara halkı da bu durumdan etkilenmekte idi. Kıtlık çeken Ankara'ya zahire gönderilmesi için yolun biran evvel bitirilmesi gerekmekteydi.<sup>870</sup> Bu yolun Ankara'dan İzmit'e kadar olan 167 km'lik kısmı bitirilmiş, fakat İzmit'ten

<sup>864</sup> BOA T 704/4, 9 Şaban 1288/24Ekim 1871.

<sup>865</sup> BOA İ MMS 42/1748, 18 Zilhicce 1288/28 Şubat 1872.

<sup>866</sup> BOA T 704/57, 2 Rebiülahir 1290/30 Mayıs 1873.

<sup>867</sup> Fred Burnaby, *At Sirtında Anadolu*, (Çev. Fatma Taşkent), İstanbul 2005, s. 77-78.

<sup>868</sup> BOA BEO A MKT MHM 468/55, 25 Ramazan 1290/16 Kasım 1873 (İzmit'ten Adapazarı'na kadar olan şose yolun ahali tarafından tamirine başlanacağından gerekli olan çadırların tedariki); BOA ŞD 687/24, 21 Ramazan 1299/6 Ağustos 1882; BOA ŞD 495/46, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885.

<sup>869</sup> Kıtlık için bkz. Musa Şaşmaz, "Niğde ve Çevresinde Kıtlık (1887-1892)", *Niğde Tarihi Üzerine*, İstanbul 2005, s. 181-209.

<sup>870</sup> BOA MV 16/48, 5 Cemaziyevvel 1304/30 Ocak 1887; BOA DH MKT 1416/60, 4 Şaban 1304/28 Nisan 1887; BOA DH MKT 1443/82, 9 Zilhicce 1304/29 Ağustos 1887.

Ankara'ya kadar olan kısmının bitip bitmediği konusunda bilgi elde edilememiştir. 30 Temmuz 1887 tarihinde Ankara vilayetinden Sadarete gönderilen yazıda Ankara'dan İzmit'e giden yolun Ankara vilayeti tarafının bitmek üzere olduğu ancak bu yolun bitmesi için İzmit mutasarrıflığı ile Kastamonu vilayetinin de bu çalışmalara önem vermesi gerektiğinden bu vilayet ve mutasarrıflığa tebligat yapılması istenmiştir.<sup>871</sup> Kastamonu vilayetinden gönderilen 8 Ağustos 1887 tarihli telgrafta İzmit'ten Ankara'ya inşası hemen hemen bitmek üzere olan yolun Bolu sancağı hissesine düşen 53 km'lik kısmının yaptırılması istenmiştir.<sup>872</sup> Yine başka bir belgede Ankara-İzmit yolunun son hudud noktası Nallıhan'a kadar olan 160 km'lik mahallin bitirildiği halde Bolu ve İzmit sancaklarına ait olan 94 km'lik yol henüz yapılmamış olduğundan bahisle bu sancakların inşaatlarını tamamlaması gerektiği ifade edilmiştir.<sup>873</sup> Bu yolun sadece Ankara vilayetine ait olan kısmı bitirilmiş ve Ekim 1884 tarihinde açılmıştır.<sup>874</sup> İzmit'ten Ankara'ya şose yol yapımı bitirilmeye çalışılırken bir yandan da İzmit'ten Ankara'ya kadar bir demiryolu inşası kararlaştırılmıştır. 25 Eylül 1888 tarihinde Deutsch Bank'a bağlı bir Alman grubu adına hareket eden Alfred Kaulla'ya bir imtiyaz verilmiş, yedi yıl süren çalışmalar sonunda 28 Kasım 1892'de bu demiryolu tamamlanarak hizmete açılmıştır.<sup>875</sup> Bu dönemde İzmit-Ankara demiryolunun civarında şose yollar inşası kararlaştırılmış, Teftiş-i Askeri Komisyonu azası Ferik Muzaffer Paşa gerekli teftişi yaparak bir layiha hazırlamıştır.<sup>876</sup>

1885-1886 yılına kadar 21 km'si şose olarak inşa edilen İzmit-Sapanca-Geyve-Ankara Caddesi 1905 yılına gelindiğinde 102 km şose olarak yol inşa edilmiştir.

İzmit sancağında İzmit-Ankara yolu haricinde şose olarak inşa edilen başka yollar da mevcuttu. İzmit'ten Bolu'ya uğrayarak Kastamonu'ya giden yol, İzmit-Adapazarı-Hendek-Düzce üzerinden Bolu'ya ulaşmaktaydı. Bolu'dan sonra Gerede'den geçerek Çerkeş ve Araç üzerinden Kastamonu'ya dâhil olmaktaydı. Bu yol, geçtiği havalinin en mühim ve işlek yoludur. Bu yolun Hendek'e kadar olan kısmı şose olarak inşa edilmiştir. 48 km'den ibaret olan Bolu-Düzce arası ise yine

<sup>871</sup> BOA İ DH 1042/81918, 9 Zilkade 1304/30 Temmuz 1887.

<sup>872</sup> BOA YPRK DH 2/29, 18 Zilkade 1304/8 Ağustos 1887.

<sup>873</sup> BOA DH MKT 1394/117, 29 Rebiülahir 1304/25 Ocak 1887.

<sup>874</sup> *Umur-ı Nafia Dergisi*, Nr. 1, Muharrem sene 1302/1884, s. 9-10.

<sup>875</sup> BOA DH MKT 1576/24, 15 Rebiülahir 1306/19 Aralık 1888; Y PRK TNF 2/56, 30 Zilhicce 1306/27 Ağustos 1889; Ayrıca Bkz. İlber Ortaylı, "19. Yüzyıl Ankara'sına Demiryolunun Gelişi ve Bölgedeki Üretim Eylemlerinin Değişimi", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Ankara 2004, s. 109-110; Alfred Kaulla daha sonra Selanik-Manastır hattının da imtiyazını almıştır. Bkz. Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 307.

<sup>876</sup> BOA İ DH 1274/100237, 26 Şevval 1309/24 Mayıs 1892.

şose olarak inşa edilmiş, zamanla burada meydana gelen bozukluklar sebebiyle turuk-ı umumîye kapsamına alınarak tamir olunmak üzere 1909 yılında müteahhide ihale edilmiş, ancak müteahhidin yolu bir türlü düzgün tamir edememesinden dolayı anlaşma fesh edilmiştir.<sup>877</sup> Adapazarı'ndan Bolu'ya 1913-1914 yıllarında gezi düzenleyen Tanin Gazetesi muhabiri Ahmed Şerif Bey burada yaptığı gezi sırasında yolların durumunu da anlatmıştır. Ahmed Şerif Bey, Adapazarı'ndan çıktığında şose yolun düzgün olduğunu belirtmiştir. Sakarya'ya vardığında ise Sakarya Nehri üzerindeki yeni yapılmış ahşap köprü'nün harap olduğunu, genellikle bölgede bu şekilde yapılan köprülerin ya senesi içinde ya da bir sene sonra yıkıldığını, Nafia Nezareti'nin geçici köprü olarak adlandırdığı bu köprülerden geçeceklerin kendilerini sigorta etmesi gerektiğini alaycı bir dille anlatmıştır. Adapazı-Bolu yolunun genel yollar kapsamında Fransız Regie General şirketi tarafından tamir edileceği yazar tarafından ifade edilmiştir.<sup>878</sup>

Adapazarı-Bolu yolunun Adapazarı-Düzce hududu olan Nuhviran'dan Düzce'ye kadar olan kısmı Fransız inşaat şirketi hesabına, müteahhide ihale edilmiş<sup>879</sup> ve 1914 yılında tamirine başlanılmıştır. Ancak bu yolun Bolu-Gerede ve Gerede-Çerkeş kısmının şose inşası tamamlanamamıştır.<sup>880</sup> Yolun Hendek ile Nuhviran arasındaki kısmında da Hendek ve çevresindeki köylerin ahalişi ağaç sürüklemek suretiyle yapılan şosenin bozulmasına neden olduklarından Nafia Nezareti bunun önlenmesi için Dâhiliye Nezareti'ne bir yazı göndermiştir.<sup>881</sup>

**Tablo 71: 1905 yılına kadar İzmit Sancağında Yapılmış olan Bazı Şose Yolların Miktarı<sup>882</sup>**

Yolun İsmi	Uzunluğu	
	km	m
İzmit-Sapanca-Geyve-Ankara Caddesi	101	400
İzmit-Kandıra	21	500
Kalaycıdağı-Adapazarı-Hendek yolundan	36	
Yalova-Dağhamamı yolundan	12	500
Bahçecik-İskele	5	600
Geyve-İznik-Bursa yolundan	6	300

İzmit'in toplam şose yol uzunluğu 1897 yılında 147 km'den ibaret iken<sup>883</sup> 1905 yılında 169 km'ye ulaşmıştır. Bu sancaktaki amele-i mükellefe sayısı 600.000 kişiye

<sup>877</sup> BOA DH MUI 65/50, 20 Safer 1328/3 Mart 1910.

<sup>878</sup> Ahmed Şerif, *Anadolu'da Tanîn*, (Haz. Mehmet Çetin Börekçi), C.I, Ankara 1999, s. 375-376.

<sup>879</sup> Ahmed Şerif, *age*, s. 444.

<sup>880</sup> BOA DH UMVM 74/31, 1 Cemaziyelahir 1332/27 Nisan 1914.

<sup>881</sup> BOA DH İD 178/7, 21 Safer 1332/19 Ocak 1914.

<sup>882</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 106.

<sup>883</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

yakındır. Bunların yaklaşık 150.000'i bedenen bu mükellefiyelerini yerine getirirken kalanlardan 3.000 lira civarında tarik bedeli tahsil edilmiştir.

### 3.1.6.1.3. Aydın Vilayeti

Ege bölgesi eski çağlardan itibaren doğu-batı doğrultusunda Büyük Menderes ve Gediz vadilerini izleyerek Anadolu'nun iç kısımlarını Batı Anadolu limanlarına bağlayan ana ulaşım yollarının yer aldığı bir bölgedir.<sup>884</sup> XIX. yy'a gelindiğinde ise Aydın vilayeti bölgenin demiryolları ve deniz ulaşımı bakımından gelişmiş bir şehir konumuna gelmiştir. İzmir limanına ulaşımın sağlanması için 1860 yılında İzmir-Birunabad şosesi inşa ve işletme imtiyazı Mösyö Şarno adında bir müteahhide verilmiş ve yolun inşası bir buçuk yılda tamamlanarak kullanıma açılmıştır. Böylece civar köylerden İzmir limanına getirilen malların taşınmasında büyük kolaylık sağlanmıştır.<sup>885</sup> Demiryollarının inşasıyla birlikte İzmir çevresindeki yerlerin demiryollarına bağlanması gündeme gelmiştir. 1866 yılında İzmir şehrinde demiryollarına hangi yolların bağlanması gerektiği Aydın Valisi'ne sorulduğunda burada henüz şose yol yapımına teşebbüs olunmadığını, Aydın demiryolu istasyonundan Tire, Bayındır, Ödemiş ve Kuşadası'na şose yol yapılırsa iyi olacağı beyan edilmiştir. Fakat Nafia Nezareti İzmir'den Urla'ya ve Kozpınar'dan Tire'ye bir şose yapılırsa daha iyi olacağını bildirmiştir.<sup>886</sup> Bunun üzerine İzmir-Urla yolunun inşası için 10 Kasım 1866 tarihinde emir verilmiştir.<sup>887</sup> Bir müdür, bir başmühendis, bir başkomiser, bir mühendis, işbaşı, amele reisleri, mutemed ve kâtiplerin tayin edildiği Turuk ve Meabir İdaresi'nin hazırlamış olduğu raporda görülmektedir.<sup>888</sup> Yol 1894 yılında tamamlanabilmiştir. Tamamlanan yola Padişahın ismine hitaben Hamidiye yolu adı verilmiştir.<sup>889</sup> Yolun büyük kısmı 1914 yılında açık bulunmakla birlikte Çeşme uzantısında bir miktar tamirat yapılması gerekmekteydi.<sup>890</sup>

Aydın vilayetinde inşa edilen diğer bir güzergâh olan Bergama-Menemen-Dikili yolunda usulsüzlük yapıldığı iddiasıyla İzmir sancağı tarik komisyonu azaları, mühendisi ve nahiye müdürleri hakkında soruşturma başlatılmış, bu kişilerin ahaliden

<sup>884</sup> Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, Cihan Özgün, Batı Anadolu'nun Yol Ağı Araştırmaları- III İzmir'in Ardalanında Kervan Yolları, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXVI, S. 2 Aralık 2011, s. 528.

<sup>885</sup> İzmir-Birunabad şosesinin inşası hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Emrah Çetin, "Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", *A.Ü.D.T.C.F. Dergisi*, 53/2 (2013), s. 145-163.

<sup>886</sup> BOA İ DH 548/38137, 24 Zilkade 1282/10 Nisan 1866.

<sup>887</sup> BOA MVL 877/59, 2 Receb 1283/10 Kasım 1866.

<sup>888</sup> BOA İ DH 548/38137, 24 Zilkade 1282/10 Nisan 1866.

<sup>889</sup> BOA BEO 390/29217, 18 Şevval 1311/24 Nisan 1894.

<sup>890</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

45.000 mecdi altını topladıkları tespit edilmiş ve hapis cezası ile cezalandırılmalarına karar verilmiştir.<sup>891</sup> 1914 yılına gelindiğinde 73 km 460 m uzunluğundaki Bergama-Menemen yolunun Bergama-Dikili kısmının 6. km'sinden 67. km'sine kadar olan bölümü toprak halde bulunup araba geçişine de müsait değildir.<sup>892</sup>

1869 yılında Aydın vilayeti, Foçateyn-İzmir-Manisa-Menemen arasındaki yolun bir saatlik bir kısmının, Tire kazasından beş saat mesafede olan Kozpınar mevkiine ve buraya bağlı Bayındır nahiyesinden Torbalı'ya kadar olan yolun da şose haline getirilmesi için tahsisat talebinde bulunmuştur.<sup>893</sup>

Vilayette inşası devam eden önemli yollar İzmir-Kasaba, Manisa-Dikili, Salihli-Demirci şose yolları idi. 1881 ile 1888 yılları arasında Aydın vilayetinde 414 km şose yol inşa edilmişti.<sup>894</sup> 1897 yılında vilayetteki toplam şose yol uzunluğu 971 km 500 m'ye<sup>895</sup>, 1905 yılında ise 1167 km'ye ulaşmıştır.<sup>896</sup> 1906 yılında inşa edileceklerle birlikte 1.300 km şose yol mevcut olacaktı. 1910 yılında Aydın vilayetinde Muğla-Aydın-İzmir yolu tarik-i umumî kapsamında olduğundan Muğla kasabasının demiryolu istasyonuna şose yol ile bağlanması kararlaştırılmıştır.<sup>897</sup> Aydın vilayetinde 1912 yılı boyunca 27 km 510 m şose yolun inşası silindirle sıkılaştırma işlemi bitmiş olarak tamamlanmıştır. Bu yılda yol ve köprü inşası için harcanan miktar ise 1.643.142 kuruşa ulaşmıştır.<sup>898</sup>

**Tablo 72: 1883-1884 Mali Yılında Aydın Vilayeti'nde Yapılan Yollar**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçlı destek duvarları (km)
İzmir-Kasaba	35 km 602 m	54	180 m
Göztepe-Çeşme			
Alaçatı-Ağırılı			
Manisa-Dikili			
Manisa-Dikili'den Akhisar'a			
Salihli-Demirci			
Salihli-Demirci'den Gördes'e			
Alaşehir-Afyonkarahisar			

<sup>891</sup> BOA İ ŞD 90/5332, 8 Cemaziyelahir 1305/21 Şubat 1888.

<sup>892</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>893</sup> BOA BEO A MKT MHM 441/47, 28 Zilhicce 1285/11 Nisan 1869.

<sup>894</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyelevvel 1306/24 Ocak 1884.

<sup>895</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılığ 1897*, s. 286.

<sup>896</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 191.

<sup>897</sup> BOA DH MUİ 109/60, 27 Receb 1327/14 Ağustos 1909.

<sup>898</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 9-10.

**Tablo 73: 1905 yılına kadar Aydın Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yollar**

Yolun İsmi	km	m
İzmir-Urla yolu	86	500
İzmir-Kasaba yolundan	27	
İzmir-Seydiköy yolu	22	700
İzmir-Manisa-Soma-Dikili	192	
Torbali-Tire	38	
Menemen-Bergama	29	
Salihli-Demirci yolundan	70	
Alaşehir-Kula-Alvenler	77	
Ayasluğ-Balatçık yolundan	42	
Aydın-Gökabad	120	
Bozöyük-Güllük	48	
Nazilli-Bozdoğan	18	500
Denizli-Çal	58	
Buldan-Sarayköy-Denizli-Tavas yolundan	72	

**Tablo 74: 1908 Yılında Aydın Vilayeti'nde Turuk-ı Umumî Yollarının İstatistiği<sup>899</sup>**

Yolun İsmi	Vilayet Dâhilindeki Toplam Uzunluğu	Yapılan Yol	
		Şose	Toprak
İzmir-Kemer-Paradiso Yolu	4 km 550 m	4 km 550 m	
İzmir-Seydiköy-Cuma Ovası-Buca-İzmir-Paradiso Yolu	22 km 76 m	260 m	
Seydiköy Torbali Yolu	27 km 410 m	3 km 750 m	230 m
Torbali-Tire Yolu	38 km 290 m	23 km 300 m	
Cellad Çeşmesi Yolu	4 km 250 m	4 km 200 m	
Çatal-Ödemiş-Kilas Yolu	48 km 930 m	24 km 460 m	785 m
Birgi Şubesi Yolu	6 km 750 m	6 km 750 m	
Bayındır İstasyon Yolu	1 km	1 km	
İzmir-Hacılar-Nif-Kasaba Yolu	62 km 300 m	26 km 680 m	11 km 540 m
İzmir-Mersinli-Bayraklı-Karşıyaka-Menemen Yolu	29 km 190 m	13 km 690 m	
Mersinli-Çamdibi Yolu	1 km 840 m	1 km 840 m	
Hacılar-Birunabad-Bayraklı	7 km 900 m	7 km 900 m	
İzmir-Kilizman-Urla-Alaçatı-Çeşme-Alaçatı-Ağır Balya Yolu	86 km 550 m	86 km	
Kilizman-Seferihisar-Sığacık Yolu	28 km 990 m	23 km 740 m	
Urla Şubesi-Bademler	8 km 740 m	2 km 150 m	6 km 170 m
İzmir-Bornova-Manisa-Kırkağaç-Soma-Bergama-Dikili Yolu	192 km 440 m	168 km 300 m	
Menemen İstasyonundan Bergama'ya Kadar Olan Yol	69 km 300 m	59 km 880 m	11 km
Karşıyaka-Menemen-Foça Yolu	31 km 410 m	13 km	5 km 320 m
Yeni Foça Şubesi Yolu	13 km 200 m		1 km 550 m
Akhisar Şubesi Yolu	16 km 480 m	16 km 480 m	4 km 300 m
Akhisar-Kırkağaç-Soma kasabalarından Demiryolu İstasyonuna kadar olan yollar	4 km 460 m	4 km 460 m	

<sup>899</sup> *Salname-i Vilayet-i Aydın*, defa 25, sene 1326, s. 796-799.

Salihli-Borlu-Demirci Yolu	104 km 550 m	62 km 190 m	28 km 550 m
Borlu-Gediz Şubesi	32 km 950 m	16 km 505 m	16 km 400 m
Alaşehir-Karla-Eşme Yoluyla Elvanlar'dan İstasyona Kadar Olan Yol	77 km 760 m	47 km 630 m	3 km 530 m
Alaşehir-İnegöl-Ilıca Yolu	28 km 800 m	3 km 350 m	5 km 630 m
İnegöl-Eşme Yolu	52 km 830 m		10 km
Enay İstasyonundan Göcek Hududuna	50 m	50 m	
Ayasluğ-Kuşadası-Veke-Balatçık Yolu	61 km 860 m	40 km 360 m	
Söke-Karina Yolu	30 km		3 km 500 m
Aydın-Çine-Bozöyük-Menle-Gökabad Yolu	142 km 980 m	113 km	1 km 850 m
Bozöyük-Milas-Güllük Yolu	64 km 440 m	24 km 70 m	3 km 920 m
Milas Şubesi	2 km 400 m	2 km 400 m	520 m
Nazilli-Bozdoğan	28 km 500 m	28 km 500 m	
Kuyucak-Karacasu Yolu	30 km		
Buldan-Sarayköy-Denizli-Tavas Yolu	77 km 950 m	65 km 890 m	
Denizli-Çal Yolu	58 km 690 m	58 km 190 m	740 m
Kızılkafalık'tan Çal Yoluna	15 km		505 m
Denizli-Garbi Karaağaç Yolu	50 km	11 km	7 km
Denizli-İstasyon Yolu	600 m	600 m	715 m

Tablodan da görüleceği üzere Aydın vilayetinde özellikle bazı merkezleri demiryollarına bağlayan hatlar bitirilmiştir. Bunlar Bayındır İstasyon Yolu, Menemen İstasyonundan Bergama'ya kadar olan yol, Akhisar-Kırkağaç-Soma kasabalarından demiryolu istasyonuna kadar olan yollar, Alaşehir-Karla-Eşme yolu, Elvanlar'dan İstasyona kadar olan yol, Enay İstasyonundan Göcek hududuna, Salihli istasyonundan Gördes hududuna olan yollardır.<sup>900</sup>

1915 yılında Aydın vilayeti dâhilinde bulunan şose yolların toplam uzunluğu 1484 km 69 m olmakla birlikte bunların sadece 483 km 279 m'si düzenli olarak bakımı yapılmış şose yollardı. 316 km 285 m şose yolun ise tamir ve bakıma ihtiyacı vardı. Aydın vilayetindeki yolların durumuna bakıldığında bu yıllarda araba geçişine müsait şose yolların bulunduğu belirtilebilir.<sup>901</sup>

1915 yılında vilayette inşasına devam edilen yollar aşağıdaki tabloda olduğu gibidir.<sup>902</sup>

<sup>900</sup> Aydın vilayetinde demiryollarına bağlantı şose yollarla ilgili harita için bkz. BOA T NFİ 1145/109, 18 Zilhicce 1334/16 Ekim 1916.

<sup>901</sup> *Vilayat Yolları Haritası*. Aydın vilayetinin 1914 yılındaki yollarını gösteren harita için bkz. Ek: 8.

<sup>902</sup> BOA DH UMVM 74/31, 1 Cemaziyelevvel 1332/28 Mart 1914.



**Tablo 75: Aydın Vilayeti'nde 1915 yılında İnşası Devam Eden Yollar**

Yolun İsmi	Yolun Toplam Uzunluğu	Tesviye-i Turabiye	Şose		Hendek	Banket
			Silindiri Tamamlanmış	Kırma Taş Döşenmiş		
<b>Merkez Sancağı</b>						
Kuşadası-Selçuk	19 km 660 m	50 m			1100 m	500 m
Soma-Bergama-Dikili	70 km	140 m		190 m	1060 m	860 m
Ödemiş-Birgi	8 km	35 m		85 m	400 m	58 m
İzmir-Nif	26 km				800 m	1100 m
Tepecik-Paradiso	3 km 920 m				850 m	500m
<b>Saruhan Sancağı</b>						
Manisa-Burgu	33 km				800 m	700 m
Manisa-Akhisar	45 km 33 m				450 m	300 m
Salmalı-Borlu	46 km				700 m	750 m
Gördes-Borlu	31 km				500 m	500 m
Soma-Bergama	42 km				450 m	350 m
Alaşehir-Kula	33 km					
Eşme-Elvanlar	7 km 500 m					
<b>Aydın Sancağı</b>						
Nazilli-Bozdoğan	29 km 500 m				530 m	580 m
Kuyucak-Karacasu	30 km				300 m	290 m
<b>Denizli Sancağı</b>						
Denizli-Garbi Karaağaç	59 km 925 m				435 m	1320 m
Denizli-Tavas	31 km 338 m				1123 m	755 m
Denizli-Çal	59 km 567 m					
Sarayköy-Buldan	22 km 702 m				420 m	270 m
<b>Toplam</b>		<b>225 m</b>		<b>275 m</b>	<b>9918 m</b>	<b>8925 m</b>
<b>Amele Taburları Vasıtasıyla Yapılan İnşaat</b>						
Bornova-Manisa Yolu (Bornova tarafı)	13 km 500 m				85 m	85 m
Kilizman-Seferihisar	23 km 500 m	320 m	3200 m	3145 m	7800 m	7850 m
İzmir-Urla	40 km	405 m	140 m	140 m	2500 m	
Kuşadası-Söke	22 km 826 m	820 m		125 m	2450 m	2320 m
İzmir-Menemen	29 km 775 m	76 m	50 m	120 m		76 m
Kemer-Paradiso-Buca	8 km 500 m	500 m		100 m	350 m	
Manisa-Bornova (Manisa Kısmı)	33 km	118 m	953 m			
<b>Toplam</b>		<b>2239 m</b>	<b>4342 m</b>	<b>3630 m</b>	<b>13185 m</b>	<b>10331 m</b>

**3.1.6.1.4. Kastamonu Vilayeti**

Kastamonu vilayeti hem İç Anadolu'ya bağlantısı olması hem de İnebolu limanı ile deniz ulaşımına müsait olması nedeniyle önemli bir mevkidedir. Bu bakımdan yolların inşası için Osmanlı Devleti'nde çeşitli ön çalışmalar başlatıldığında bunların arasında İnebolu yolunun yapılması da dâhil edilmiştir. İzmir-Kütahya ve İnebolu yollarında uygulanmak üzere yolların yapılması ile ilgili 29 Kasım 1853 tarihinde

Tarik Komisyonu tarafından bir talimatname kaleme alınmıştır. Esasında bu yolların yapılmasına 28 Ocak 1846 tarihinde karar verilmiş, 5 Mayıs 1846 tarihinde de keşif evrakları tamamlanmasına rağmen tahsisat yetersizliğinden yapımına bir türlü başlanılamamıştır.<sup>903</sup>

1853 yılında ileride bütün ülkede uygulanmak üzere İzmir, Kütahya ve İnebolu yollarının yapımı için bir talimat çıkarılmıştır. İki bölümden oluşan talimatnamenin birinci bölümünde yolların hangi usul ve kaidelere göre yapılacağı; ikinci bölümünde ise bu yollarda çalıştırılacak halkın hangi şartlarda çalıştırılacağına dair uygulama esasları yer almaktadır.<sup>904</sup> Bu talimat ile birlikte 30 Kasım 1853 tarihinde İzmir-Turgutlu, Bursa-Kütahya ve Kastamonu-İnebolu İskelesi arasındaki yolların inşası için gereken tahsisat ve alet-edevatın sağlanarak ilgili memurların görevlendirilmesi hususunda Meclis-i Valâ ve Ticaret Nezareti'ne emir verilmiştir. Bu yollar şose olarak yapılacak, 6 arşın genişliğinde, düz arazide % 5 ve bozuk yerlerde % 8 eğiminde olacaktır.<sup>905</sup>

Bunlardan 89 km'den oluşan Kastamonu ile İnebolu arasındaki yolun inşasına Mayıs 1863 tarihinde başlanılmış,<sup>906</sup> ancak bu yolun yapım süreci uzun sürmüştür. Kastamonu-İnebolu yolunun inşası için Binbaşı Yusuf Efendi, Mühendishane-i Berrî-i Hümayûn mülazımlarından Abdi ve Ahmed Efendiler görevlendirilmişlerdir. Mühendisler yolun güzergâhı konusunda anlaşmazlığa düşmüşlerse de, Binbaşı Yusuf Efendi'nin tercih ettiği güzergâhın inşasına başlanılmıştır.<sup>907</sup> 26 Ağustos 1863 tarihli bir belgeye göre İnebolu yolunun inşasında istihdam edilen kişi sayısı toplamı 29.390, rızaları ile bedel verecek olanların ise 8.747 kişi olduğu ifade olunmuştur. Her amelenin yevmiyesi onar kuruştan dört gün için kırkar kuruştur. Toplanacak bedel 349.880 kuruştur. Kastamonu'da inşaata halk tarafından tahsis edilen hayvanlar 1.972 beygir, 1.108 camuş öküzü, 13.513 karasığır öküzü, 2.302 eşektir. İnebolu yolu için

<sup>903</sup> BOA BEO A MKT 34/57, 29 Muharrem 1262/27 Ocak 1846; BOA MVL 5/36, 8 Cemaziyelevvel 1262/4 Mayıs 1846, BOA BEO A AMD 39/28, 13 Zilkade 1268/29 Ağustos 1852; BOA BEO A MKT UM 111/62, 18 Muharrem 1269/1 Kasım 1852. Bu dönemde Karahisar ve Samsun yollarının yapılması için de talimat verilmiş, bu yolların yapımında mühendis bulunamazsa Avrupa'dan mühendis getirtilmesi kararlaştırılmıştır. Bkz. BOA BEO A AMD 38/51, 25 Şaban 1268/14 Haziran 1852.

<sup>904</sup> Bu talimatın Ticaret ve Maliye nezaretlerine bildirilmesi Meclis-i Valâ Reisi'ne gönderilen tezkire için bkz. BOA BEO A MKT MVL 66/76, 27 Safer 1270/29 Kasım 1853. Talimatın içeriği hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tozlu, *agt*, s. 10-12.

<sup>905</sup> BOA BEO A MKT NZD 103/1, 28 Safer 1270/30 Kasım 1853.

<sup>906</sup> BOA T 1/16, 17 Rebiülevvel 1280/1 Eylül 1863.

<sup>907</sup> BOA T 696/62, 2 Ramazan 1280/10 Şubat 1864. Yusuf Bey'in Kastamonu-İnebolu yolu için hazırlamış olduğu raporlar için bkz. BOA T TRM 1756/33, 12 Zilhicce 1280/19 Mayıs 1864.

Kastamonu sancağı ahalisinden mükellefiyetini bedel ödemek sureti yapmak isteyenlerden 1864-65 malî yılı için 72.870 kuruş tahsil edilmiştir.<sup>908</sup> Burada bir tarik komisyonu oluşturulmuş, komisyon başkanı Şükrü Efendi ile şehrin ileri gelenlerinden Mustafa Sabri Bey'e 5. rütbeden Mecidi nişanı verilmiştir.<sup>909</sup>

Kastamonu-İnebolu yolunun bir uzantısı olarak Çankırı'ya kadar bir yol inşasına 1862 yılında karar verilmiştir. Bu yol, İstanbul'un ihtiyacı olan kaya tuzu madeninin buraya getirilmesi açısından önemli idi. Bu tarihe kadar İstanbul'un ihtiyacı olan kaya tuzu Avrupalı tüccarlarca yurtdışından getirtiliyordu. Ancak devlet, Avrupalı tüccarlarla olan tuz ithalatı anlaşmasını fesh etmiş<sup>910</sup> ve tuzun Çankırı'daki kaya tuzu madeninden karşılanmasına karar vermiştir. Bu tuzun limana ulaşması ve oradan da gemilerle İstanbul'a taşınabilmesi için Çankırı'dan 40 saat uzaklıktaki İnebolu iskelesine giden ve geçişi güç olan yolun yapılması gerekmektedir. Çankırı-İnebolu iskelesi yolunun düzenlenmesi için gerekli araç-gereçlerin İstanbul'dan getirtilmesine ve Çankırı halkının bu yolda çalıştırılmasına karar verilmiştir. Çankırı sancağının 1863 yılı Mart ayından itibaren Kastamonu eyaletine ilhakı uygun bulunmuştur. Kastamonu-İnebolu yolunda memur mühendis Yusuf Bey, Çankırı'ya gönderilerek yolun harita ve keşiflerini yapmakla görevlendirilmiştir. Bu yola yeniden bir mühendis tayinine lüzum görülmemiştir.<sup>911</sup> Bundan sonra da Çankırı-İnebolu yolunun inşasına başlanılmış<sup>912</sup> ve bunun için 1.000 amele Çankırı'dan sevk edilmiştir. İnebolu-Çankırı yolu için idare sandığından 1864-1865 yılı içinde 4 yük 35.274 kuruş memur maaşı, araç-gereç gibi masraflara harcanmıştır.<sup>913</sup>

İnebolu yoluna yapılan masraflarla ilgili düzenli cetveller hazırlanarak Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir. 1863 yılı Mayıs/Haziran ayında İnebolu yolunda görevli memurların maaşları, alet edevat satın alımı, kırtasiye masrafları gibi giderler için

<sup>908</sup> BOA T TRM 1756/33, 11 Rebiülevvel 1280/26 Ağustos 1863; BOA T 697/93, 29 Zilkade 1281/25 Nisan 1865.

<sup>909</sup> BOA BEO A MKT MHM 294/78, 11 Şevval 1280/20 Mart 1864.

<sup>910</sup> BOA BEO A MKT MHM 272/69, 25 Safer 1280/11 Ağustos 1863.

<sup>911</sup> BOA T MCM 696/36, 30 Muharrem 1279/28 Temmuz 1872; BOA T MCM 696/52, 14 Cemaziyelahir 1280/26 Kasım 1863; BOA BEO A MKT MHM 286/86, 28 Cemaziyelahir 1280/10 Aralık 1863.

<sup>912</sup> BOA BEO A MKT MHM 316/23, 28 Cemaziyelevvel 1281/29 Ekim 1864.

<sup>913</sup> BOA MVL 687/75, 29 Rebiülahir 1281/1 Ekim 1864; BOA MVL 715/78, 6 Cemaziyelahir 1282/27 Ekim 1865; BOA T 697/93, 29 Zilkade 1281/25 Nisan 1865. Bu yolun inşasında üstün gayretleri görülen Kastamonu ahalisinden Tahir Efendi, Hacı Mecid Efendi ve Tahrirat Kâtibi İhsan Efendi'ye Mecidi nişanları verilmiştir. Ayrıca Kastamonu ahalisinden bazıları bu yolun inşası için para yardımında bulunmuş ve 47.350 kuruşluk bir parayı Kastamonu Valiliği'ne vermişlerdir. BOA İ DH 531/36792, 9 Receb 1281/8 Aralık 1864.

24.498 kuruş harcama yapılmıştır. Bu giderlerin harcama kalemleri ve miktarları aşağıda verilmiştir.<sup>914</sup>

**Tablo 76: 1863 Mayıs-Haziran Ayı İnebolu Yolu Masraf Cetveli**

Gider kalemi	Kişi Sayısı	Toplam (kuruş)
Mühendis Yusuf Beyin maaşı	1	1750
Yusuf Bey'in maiyyetindeki 2 mühendisin maaşı 500'er kuruştan	2	1000
Yusuf Bey'in maiyyetindeki memurların maaşı 300 ile 400 kuruş arasında	12	3900
Lağımçı ustalarının maaşları 308 ile 330 kuruş arasında	6	1870
İnebolu'dan getirtilen duvarcı ustalarının maaşları 60 ile 295 kuruş arasında	6	970
Küre-i Nühas'ta teşkil olunan komisyonun memurlarına 250'şer kuruş maaş	3	750
Yolun inşası için gerekli edevatın düzenlenmesi, bedellerinin ödenmesi v.s. İle ilgili memurlar, 300 ile 1750 kuruş arasında	5	3800
Memur Maaşları 450 ile 900 kuruş arasında	5	2900
Komisyon kırtasiye giderleri mürekkep, kağıt v.s.		241
Diğer masraflar		2080
İnebolu yolunun 2. Postası için satın alınan alet edevat masrafı (balta, kazma v.s.)		43759
<b>TOPLAM</b>		<b>24.498</b>

Nafia Nazırı Edhem Paşa tarafından 7 Temmuz 1864'te Sadarete ve Maliye Nezareti'ne gönderilen yazıda Kastamonu-İnebolu yolunun Kastamonu'ya birkaç saat uzaklıkta olan Küre kazasına kadar tamamlandığını velirtmiştir. Edhem Paşa, yolun yapımı için memur maaşları ve 1865 yılında yapılacak köprüler için tahmin edilen miktarın 150.000 kuruş olduğunu, hatta Kastamonu ile Çankırı arasındaki yol bitirildikten sonra Çankırı'dan Ankara'ya kadar olan yolun da inşasına da başlanılmasının gerekeceğini belirtmiştir.<sup>915</sup> İnebolu-Kastamonu yolunun mühendisi olan Yusuf Bey, asıl güzergâhı terk ederek yolu iki saat daha uzak mesafeden geçirdiği, yolun inşası esnasında fennî kaidelere dikkat etmediği ve bu yüzden yapılan yerlerin çabuk bozulduğu gerekçesi ile görevden alınarak yerine Çankırı yolu mühendisi 3.000 kuruş maaşla Mösyö Vidal, tayin olunmuştur. İkinci mühendislik için 1.800 kuruş maaşla mülazım Ahmed Efendi görevlendirilmiştir. Mühendis Yusuf Bey hakkında nezarete ulaşan diğer şikâyetler ise boş yere sırf birilerini kayırmak ve onlara maaş bağlanmasını sağlamak için lüzumsuz yere ehil olmayan kişileri yol inşasında çalıştırdığı yönündeydi.<sup>916</sup> Ancak Mösyö Vidal için de aynı şikâyetlerin

<sup>914</sup> BOA T MCM 696/46, 28 Zilkade 1279/17 Mayıs 1863. 1865 Eylül'ünde ise memur maaşları vs. için 22.940 kuruş harcanmıştır. BOA T 1758/15, 29 Cemaziyelahir 1282/19 Kasım 1865.

<sup>915</sup> BOA İ MVL 509/22996, 6 Zilhicce 1280/13 Mayıs 1864; BOA T MCM 696/83, 1 Safer 1281/6 Temmuz 1864; BOA T MCM 696/84, 2 Safer 1281/7 Temmuz 1864.

<sup>916</sup> BOA T 1/23, 21 Cemaziyelahir 1280/3 Aralık 1863; BOA T 1/24, 12 Receb 1280/23 Aralık 1863.

Kastamonu Valisi tarafından dile getirilmesi üzerine Mösyö Vidal'de azledilerek yerine Binbaşı Tahir Bey atanmıştır.<sup>917</sup>

Bu yolun inşasında ahali büyük gayret göstermiş ve Eylül 1868'de Kastamonu-İnebolu yolu ile Çankırı'daki tuz madenine giden yol bitirilebilmiştir.<sup>918</sup> Hasan Fehmi Paşa, 1880 yılında hazırlamış olduğu raporunda Kastamonu-İnebolu yolunun önemine değinmiş ve bu yolun Ankara'ya kadar uzatılması gerektiğini belirtmiştir.<sup>919</sup>

1900 yılında Kastamonu-İnebolu yolunun bozulan 30 km'lik kısmının tamiri bir müteahhide ihale edilmiş, ancak vilayetin müteahhide zamanında ödeme yapmaması nedeniyle inşaat yarım kalmıştır.<sup>920</sup> 60 km'lik kısmın da tamiratına hiç başlanılmadığından hükümet, bunun biran evvel bitirilmesi için Kastamonu vilayetine yol mükellefiyeti ile yükümlü olan işçilerin bu kısımlara sevk edilerek toprak düzenleme ve şosesinin yapılması yönünde talimat vermiştir. Kastamonu vilayeti ise bu yolun yapılması için 78.000 lira gerektiğini, vilayetin bir yıllık bedelat-ı nakdiye tahsisatının ise 18.000-19.000 lira civarında olduğundan bu yolun kısa sürede bitirelemeyeceğini ifade etmiştir. Toplanan paranın tamamı bu yola harcanırsa diğer yolların bakımı yapılamayacaktır. Ticaret ve Nafia Nezareti bu yolun vilayetin en önemli yolu olduğundan bedelen mükellefiyet yapacaklardan alınacak para ile yolun nakdi masraflarının giderilerek bedenen mükellefiyet yapacakların da âcilen yol inşasına sevk edilmesi gerektiğini ifade eden bir yazı göndermiştir.<sup>921</sup>

1910 yılında bazı yolların turuk-ı umumî kapsamına alınmasıyla Dokuz Kısım İnşaat Şirketi'ne ihale edilerek inşası kararlaştırıldığından Kastamonu-İnebolu yolunun da vilayetin en önemli yolu olduğu düşüncesi ile şirketçe tamir edilmesi kararlaştırılmıştır. Kastamonu vilayeti bu yolun az bir bakımla kullanılabilir durumda olduğundan vilayet için daha önemli olan Amasra-Bartın ve oradan Safranbolu'ya olan güzergâhta bir yol açılmasının iyi olacağı görüşünü Nafia Nezareti'ne iletmiştir. Nafia Nezareti de Kastamonu-İnebolu yolu yerine Kastamonu-

<sup>917</sup> BOA İ MVL 572/25706, 3 Muharrem 1284/7 Mayıs 1867 .

<sup>918</sup> BOA BEO A MKT MHM 420/48, 28 Cemaziyelevvel 1285/16 Eylül 1868 ve BOA BEO A MKT MHM 423/73, 25 Cemaziyelahir 1285/13 Ekim 1868. İnebolu yolunun bitirildiği ve başmühendis Tahir Bey'in taltif edildiğine dair belgeler. Kastamonu'dan ikinci kol olarak Çankırı'ya uzatılmasına karar verilen yolun memur maaşları dâhil olduğu halde bir yıllık masrafı 22.940 kuruş olarak belirtilmiştir. Bkz. BOA T 1758/16, 25 Cemaziyelahir 1282/15 Kasım 1865.

<sup>919</sup> BOA YEE 11/5, 26 Cemaziyelahir 1297/5 Haziran 1880; BOA H TO 520/73, 21 Eylül 1878.

<sup>920</sup> BOA DH MKT 2087/55, 3 Şaban 1315/28 Aralık 1897.

<sup>921</sup> BOA DH MKT 701/15, 4 Safer 1321/2 Mayıs 1903.

Daday-Safranbolu-Bartın-Amasra yolunun turuk-ı umumî kapsamına alınmasını uygun bulmuştur.<sup>922</sup>

Kastamonu-İnebolu yolunun Ankara'ya kadar şose olarak uzatılması girişimleri başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Kastamonu ile Çankırı arası inşa olunmuş, ancak Çankırı'dan Ankara'ya kadar olan kısım bitirilememiştir. 1914 yılında vilayetin yollarını bildiren rapora göre 89 km uzunluğundaki Kastamonu-İnebolu yolu şose olarak ulaşım için açık bir halde bulunmaktaydı. Bu yolun 114 km 500 m uzunluğundaki Kastamonu-Çankırı uzantısının ise 80 km'lik bir kısmı şose halinde idi. Geri kalanı ise toprak yoldu. Ancak bu yolun yıllık bakımı yapılmaktaydı ve ulaşım açıktı. 49 km'lik Çankırı-Ankara yolunun 18 km'si şose olarak inşa edilebilmişti. Yine bu yolda da ulaşım sağlanabilmekteydi.<sup>923</sup>

Kastamonu vilayetinin bir diğer önemli güzergâhı olan 189 km'lik Kastamonu-Sinop yolu, Taşköprü üzerinden Sinop'a dâhil olmaktadır. Bu yolun bitirilmesi Kastamonu'nun Sinop limanına ulaşması açısından önemli idi. Bu yolun inşasına 1864 yılında karar verilmiş, keşif ve haritalarını yapmak üzere 3.000 kuruş maaş ve 500 kuruş harcırahla başmühendisliğe Mösyö Badyanov ve ikinci mühendisliğe 1.800 kuruş maaş ve 400 kuruş harcırahla Abdi Efendi getirilmiştir.<sup>924</sup> 1905 yılına kadar bu yolun 140 km'si bitirilebilmiştir. 1889 yılında Sinop sancağında Sinop-Boyabat yolunun inşasına başlanıldığı haber verilmiştir.<sup>925</sup> 96 km 750 m uzunluğundaki bu yol şose olarak inşa edilmiş ise de 1914 yılına gelindiğinde çoğu kısmı harap bir şekilde idi. Bu yüzden yolun bozuk kısımları tamir edilmeye çalışılmaktaydı. Bu yolun Boyabat-Taşköprü kısmı inşa edilmiş olsaydı Sinop'un Kastamonu ile bağlantısı sağlanabilecekti. Ancak 85 km'den oluşan bu yolun 20 km'si henüz inşa halinde idi. Yine de bu yol 1914 yılında ulaşım için açık bir haldeydi.<sup>926</sup>

Sinop sancağı dâhilinde inşa olunacak yolların keşif ve incelemesi Mösyö Vidal'e verilmiş olup, yolların güzergâhını belirleyecek ve 3 ayda bir Nafia Nezareti'ne yolların durumu hakkında bir rapor düzenleyerek gönderecekti. Yolların biten kısmının muhafazası ve bakımı ise mühendis Abdi Efendi'ye verilmiştir. Ayrıca Mösyö Vidal, bunun yanında Çankırı'ya giden yolun da başmühendisliğini

<sup>922</sup> BOA MV 165/76, 23 Cemaziyelahir 1330/9 Haziran 1912.

<sup>923</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>924</sup> BOA T 697/30, 24 Cemaziyelahir 1281/24 Kasım 1864; BOA MVL 721/79, 8 Muharrem 1283/23 Mayıs 1866; BOA BEO AYN d. Nr. 996, s. 1.

<sup>925</sup> *Kastamonu Gazetesi*, Nr. 782, 8 Nisan 1889, s. 1.

<sup>926</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

yapmaktaydı ve Sinop yollarının hususî işleri için bir yerden başka bir yere gitmesi gerekirse Mösyö Vidal'in masrafları Sinop mal sandığından karşılanacaktı.<sup>927</sup>

Kastamonu vilayetinin yapılmakta olan Bartın yolu için mühendislerin bir an evvel gönderilmesi talebine karşılık, durum Turuk ve Meabir İdaresi'ne havale olunmuş ve burada alınan karar gereğince Selanik'te bulunan mühendis İbrahim'in aylık 1.500 kuruş maaşla Bartın'a tayini ve açıkta olan Mösyö Dönberzinski'nin 750 kuruş aylıkla kondüktörlüğe tayini uygun bulunmuştur.<sup>928</sup>

**Tablo 77: 1883-1884 Mali Yılında Kastamonu Vilayeti'nde Yapılan Yollar**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçlı destek duvarları (km)	Harçsız destek duvarları (km)
Kastamonu-İnebolu	18 km 413 m	37	70 m	1 km 4 m
Sinop-Boyabad				
Bartın-Safranbolu				
İzmit-Ankara yolunun Kastamonu kısmı olup Çaycadere'den İplitaş'a				

**Tablo 78: 1905 yılına kadar Kastamonu Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yollar<sup>929</sup>**

Yolun İsmi	Uzunluğu
	km
Kastamonu-Sinop yolundan	140
Kastamonu-Ova Cuma yolundan	33
Kastamonu-Bartın yolundan	41
Kastamonu-Ankara yolundan	113
Bolu-Akçaşehir yolundan	37
Düzce-Hendek	30
Bartın-Amasra	15,5

Kastamonu vilayetinde 1905 yılı için inşa ve tamir olunacak 94 km uzunluğunda yol ve büyüklü küçüklü 138 adet köprü bulunmakta olup bunlar için gerekli masraf 4.088.000 kuruş idi.<sup>930</sup>

Kastamonu vilayetinin 1912 yılında inşa ve tamirat çalışmaları yapılan vilayet yolları Kastamonu sancağında Kastamonu-Taşköprü, Taşköprü-Boyabat, Kastamonu-Tosya, Kastamonu-Daday, Daday-Cide, Kastamonu-Araç, Araç-Safranbolu, Safranbolu-Bartın, Safranbolu-Gerede ve Safranbolu-Çerkeş yolları, Çankırı

<sup>927</sup> BOA T 1758/2, 4 Cemaziyelevvel 1282/25 Eylül 1865.

<sup>928</sup> BOA ŞD 495/9, 27 Şaban 1285/13 Aralık 1868.

<sup>929</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 140.

<sup>930</sup> BOA T 2870/39, 25 Rebiülevvel 1323/30 Mayıs 1905.

sancağında Çerkeş-Giresun ve Koçhisar-Çerkeş yollarıdır. Bu yollara harcanan miktar ise 1.755.866 kuruştur. Aynı yıl turuk-ı umumî kapsamında harcanan para ise 178.291 kuruştur.<sup>931</sup>

1916 yılında Kastamonu vilayeti başmühendisliğinin hazırlamış olduğu raporda gelecek beş yıl içerisinde vilayet yollarından Kastamonu-Araç, Çerkeş-Gerede ve Taşköprü-Boyabat yollarına toplamda 13.200.000 kuruş tahsisat ayrıldığı ifade edilmiştir.<sup>932</sup>

17 Mayıs 1919 tarihli bir belgeye göre Kastamonu vilayetinde turuk-ı umumî kapsamında inşa edilmesi gereken yol miktarı 390 km uzunluğunda idi ve burada sadece iki mühendis bulunduğundan bu yolların inşası mümkün değildi. Bu yüzden 4.000 kuruş maaşla Zor sancağı mühendisi Şevket Bey, Kastamonu vilayeti turuk-ı umumî mühendisliğine tayin olunmuştur.<sup>933</sup>

**Tablo 79: 1914 Yılında Kastamonu Vilayeti'nin Yolları<sup>934</sup>**

Esami-i Tarik	Toplam Uzunluk	Mevcut Şose	Yeniden İnşa	1915 Yılında Yapılacak Olan
<b>Umumî Yollar</b>				
Kastamonu-İnebolu	89 km 670 m	89 km 670 m		
Kastamonu-Çankırı	114 km 593 m	80 km 278 m		
Çankırı-Ankara Hududu	49 km 260 m	18 km		
Sinop-Boyabat	96 km 750 m	96 km 750 m		
Sinop-Boyabat-Vezirköprü Hududu	61 km			
<b>Vilayet Yolları</b>				
Kastamonu-Taşköprü	44 km 500 m	44 km 500 m		
Taşköprü-Boyabat	85 km		20 km 336 m	
Kastamonu-Daday	29 km 750 m	29 km 750 m		
Daday-Cide	115 km 540 m	11 km 540 m		15 km
Kastamonu-Araç	60 km	3 km 500 m	2 km 800 m	15 km
Araç-Safranbolu	70 km 300 m	300 m		
Safranbolu-Bartın	58 km 155 m	42 km 320 m		15 km 835 m
Kastamonu-Tosya	65 km	18 km 175 m	9 km 498 m	30 km
Çerkeş-Gerede	43 km		11 km 229 m	640 m
Çankırı-Sungurlu Hududu	50 km			15 km

<sup>931</sup> BOA T. d. Nr. 154, s. 31-32.

<sup>932</sup> BOA DH UMVM 81/65, 23 Cemaziyelahir 1335/16 Nisan 1917.

<sup>933</sup> BOA T 695/91, 17 Şaban 1327/3 Eylül 1909.

<sup>934</sup> *Vilayat Yolları Haritası..*



Sinop-Ayancık	60 km			25 km
Taşköprü-Ayancık	50 km			25 km
Gerede-Bafra	88 km			15 km
<b>Toplam</b>	<b>1230 km 518 m</b>	<b>434 km 783 m</b>	<b>43 km 863 m</b>	<b>156 km 475 m</b>

1913 yılında Kastamonu vilayetinden ayrılarak müstakil hale getirilen Bolu sancağındaki yolları bildiren rapora göre yolların durumu iyi olmamakla birlikte inşasına devam edilmekteydi. Bu dönemde Bolu sancağındaki yolları aşağıdaki tabloda detayları ile görmek mümkündür.<sup>935</sup>

**Tablo 80: 1913 Yılında Bolu Sancağı'nın Yolları**

Yolun İsmi	Şosesi Tamamlanmış Olan	İnşaat Halinde Olan Kısım	1330 Senesinde İnşası Kararlaştırılan	Toplam	Açıklamalar
Bolu-Reşadiye-Gerede	41 km 347 m	4 km 599 m	7 km	52 km 946 m	Büyük bir kısmı tamamlanmamış ise de her mevsimde araba ile ulaşım mümkündür. Tamirata yapılmaktadır. 1914 ve 1915 senelerinde tamamlanacaktır.
Gerede Çerkeş (Liva Hududu)				35 km (manda ve öküz arabaları ile geçilebilir)	Patika halinde ise de yaz mevsiminde araba geçilebilir. Aşamalı olarak şose yapılmak üzere halkın mükellefiyet kanunu haricinde çalışmasıyla 1914 senesinden itibaren esas güzergâh üzerinden 4 m genişletme ve inşasına başlanacaktır.
Reşadiye-Devrek-Bartın				180 km	150 km'si manda ve öküz arabaları ile geçilebilir, 30 km'si binek hayvanı ile geçilebilir kısımdır. Kısmen Manda ve öküz arabaları ise de aşamalı olarak şose yapılmak üzere ahalinin mükellefiyet kanunu haricinde çalışmasıyla 1914 senesinden itibaren esas güzergâh üzerinden 4 m genişletme tesviyesine başlanacaktır.
Devrek-Çaycuma-Zonguldak				52 km Binek hayvanı ile geçilebilir.	Patika halinde bulunan bu yolun gayet sarp mahallerden geçtiği için inşası ve bu yolun açılması düşünülmektedir.
Devrek-Ereğli	5 km 465 m	6 km 882 m		60 km (47 km si binek hayvanı ile geçilebilir)	Kalan kısımlar 1914 senesinde genişletmek suretiyle aşamalı olarak şose yapılmak üzere 4 m genişliğinde ve esas güzergâh üzerinde ahalinin taahhüdü ile mükellefiyet kanunun dışında çalışmalarlarıyla inşasına başlanacaktır.
Bartın-Amasra	16 km			16 km	Ulaşımına müsait bir halde olup, tamiratına devam edilmektedir.

<sup>935</sup> BOA DH UMVM 74/31, 1 Cemaziyevvel 1332/28 Mart 1914.

Bartın-Zonguldak	27 km 142 m		6 km (tebdil-i güzregah)	37 km 142 m	Vaktiyle inşa edilmiş bir şose olup, ulaşım mümkün ise de 5 km'lik bir kısmı dik yamaçlardan geçirildiğinden 1914 senesinde başlanılmak üzere 6 km'lik bir güzergâh değişikliği yapılmıştır.
Bolu-Mudurnu	5 km 465 m			52 km	47 km'si yaylı arabaların geçişine müsaittir. Kalan kısımlar 1914 senesinde genişletmek suretiyle aşamalı olarak şose yapılmak üzere 4 m genişliğinde ve esas güzergâh üzerinde ahalinin taahhüdü ile mükellefiyet kanunun dışında çalışmaları ile inşasına başlanacaktır.
Mudurnu-Göynük				55 km Yaylı arabaların geçişine müsaittir.	Bu yol 1914 senesinde genişletmek suretiyle Aşamalı olarak şose yapılmak üzere 4 m genişliğinde ve esas güzergâh üzerinde ahalinin taahhüdü ile mükellefiyet kanunun dışında çalışmalarıyla inşasına başlanacaktır.
Mudurnu-Dokurcık (liva hududu)	5 km 420 m			80 km (74 km si binek hayvanları ile geçilebilir)	Bu yol 1914 senesinde genişletmek suretiyle aşamalı olarak şose yapılmak üzere 4 m genişliğinde ve esas güzergâh üzerinde ahalinin taahhüdü ile mükellefiyet kanunun dışında çalışmalarıyla genişletme inşasına başlanacaktır.
Bolu-Beypazarı (liva hududu)	5 km 750 m			70 km (64 km 250 m si binek hayvanı ile geçilebilir)	İlçalara giden kısmı inşa edilmiş olup, kalan kısmı için henüz bir karar verilmemiştir.

Tanin Gazetesi yazarı Ahmed Şerif Bey'in 1913 yılında Bolu'yu ziyaretinde buranın yolları hakkında verdiği bilgi oldukça değerlidir. "Bolu açısından bir hayli önem taşıyan Adapazarı-Bolu yolu Adapazarı-Düzce hududu olan Nuhviran'dan Düzce'ye kadar olan kısmı Fransız inşaat şirketi hesabına müteahhide ihale edilmiştir. Düzce-Bolu kısmı ise münakasa durumundadır. Düzce-Akşehir yolu genel yolların ikinci sınıfı arasında yani genel yolların ertelenen kısmındadır. 10-12 km'lik kısmı henüz hiç yapılmamıştır. Bolu sancağında başlanmış ancak tamamlanmamış vilayet yolları Bartın-Safranbolu, Bartın-Amasra, Bartın-Gürgenpınarı, Ereğli-Devrek, Bolu-Mudurnu-Gerede yollarıdır. Bu yolların bir takım eksiklikleri bulunmaktadır. Önem açısından en alt seviyede olan Bolu-Mudurnu yolu hariç olmak üzere, diğer vilayet yollarının 50-60 bin lira ile tamamlanması mümkün olacağı tahmin edilmektedir. Bolu sancağının en önemli yolları, iç kısımları sahile bağlayan, büyük ormanların içinden ve yanından geçenleridir. Bunların en önemlisi de Zonguldak-Devrek yoludur. Sancağın bu yolları ve özellikle Zonguldak-Devrek yolu çok arzalı bir araziden geçmektedir. Zonguldak-Devrek yolu 50-60 km civarında olup yapımı 50-60 bin liraya muhtaçtır. Genel olarak bakıldığında sancağın kazaları birbirine ve sancak merkezine

*bağlayan yollarının inşası için 500-600 bin lira gerekmektedir.” Yazar sancağın küçük bütçesi ile bunun mümkün olamayacağını ifade etmiştir.<sup>936</sup>*

İmkânsızlıklar içerisinde savaş haline rağmen 1914 yılı içerisinde Bolu sancağında 332.800 m toprak yol, 81.600 m yumuşak, 53.500 m sert kaya hafriyatı, 164 km 500 m uzunluğunda yol inşası ile 100 adet ahşap köprü, 40 menfez yapılması üzerine 23 Kasım 1914 tarihinde Bolu Sancağı Mutasarrıfı Ali Osman Bey takdire şayan bulunmuştur.<sup>937</sup>

### **3.1.6.1.5. Trabzon Vilayeti**

Osmanlı Devleti’nde Anadolu’da ilk şose yol deneyimi<sup>938</sup> Trabzon’dan 29 saat mesafedeki Balahor karyesine kadar olan güzergâh üzerinde yapılmıştır. Trabzon vilayetinin en önemli yolu Trabzon-Erzurum güzergâhıydı. Sultan Abdülmecid’in yolların yapılması üzerinde ciddiyetle durması üzerine Tanzimattan sonra ilk olarak İstanbul-Edirne, Trabzon-Erzurum ve Bursa-Gemlik yollarının yapılması için çalışmalar başlatıldı. Anadolu’da Trabzon-Erzurum ve Bursa-Gemlik yollarının seçilmesi İran transit ticaretini yeniden Osmanlı yollarına çekmek arzusundan kaynaklanıyordu.<sup>939</sup> Meclis-i Valâ’da yapılan görüşmeler neticesinde 28 Mayıs 1846’da Trabzon’dan Balahor karyesine 29 saat mesafede olan yolun şose olarak yapılması ve Erzurum ile Beyazıt arasındaki 48 saatlik mesafede bulunan yolun düzenlenerek buralarda uygun yerlere han ve karakollar inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>940</sup>

Trabzon-Erzurum yolunun inşasına hemen başlanılamamıştır.<sup>941</sup> Devletin bu yolu yapmak istemesinin birinci nedeni, Rusya ile girdiği İran ticaret yolunu kendi sınırları içerisinde tutma yarışı idi. Bu dönemde Osmanlı Devleti Rusya’nın Sen

<sup>936</sup> Ahmed Şerif, *age*, s. 444-445.

<sup>937</sup> BOA DH E UM MTK 55/10, 9 Zilhicce 1332/29 Ekim 1914; BOA DH MB HPS M 18/22, 11 Muharrem 1333/29 Kasım 1914.

<sup>938</sup> İlk demek her ne kadar biraz iddialı olsa da arşiv belgelerinde tespit edilebilen ilk şose yol yapım çalışması Trabzon vilayetinin bu güzergâhına aittir.

<sup>939</sup> Tozlu, *agt*, s. 59.

<sup>940</sup> BOA C NF 44/2188, 2 Cemaziyelahir 1262/28 Mayıs 1846.

<sup>941</sup> Trabzon-Erzurum anayolu, iki büyük Osmanlı vilayetinin hudutları içinde kalmaktaydı. Bugün bu sahada 4 il bulunmaktadır. Trabzon-Erzurum anayolu için belirlenen bir güzergâh bulunmakla birlikte iki vilayet arasındaki iklim farklılıkları göz önüne alındığında bu yolun yazlık ve kışlık olmak üzere çeşitli güzergâhları da bulunmaktaydı. Bu güzergâhlar için bkz. Selahattin Tozlu, “Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)”, *Anadolu’da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*, Bildiriler, 21 Mayıs 2001, İstanbul 2002, s. 179-199.

Nikola limanı yolunu açmak istemesinin gündeme gelmesi durumunda ticaretin bu tarafa kayacağı endişesini taşıyordu.<sup>942</sup>

Karadeniz'in uluslararası gemilere kapalı olduğu dönemde İran'ın Batı ile olan ticaretinin çoğu, batıda Bağdat üzerinden Akdeniz'e veya kuzeybatıdan Erzurum yönünden Anadolu'yu kat ederek İstanbul ve İzmir; güneyde ise İran Körfezi aracılığıyla yürütülürdü. Kara ulaşım teknolojisi geri idi. Taşımacılık büyük ölçüde hayvan sırtında, kervanlar aracılığıyla yapıldığından bu yolların hepsi uzun, güvensiz ve pahalıydı. XIX. yüzyılın başından itibaren Karadeniz ticareti canlanınca, Süveyş Kanalı'nın açılacağı 1869 yılına kadarki dönemde, Doğu Karadeniz sahasından İran'a ulaşan yollar uluslararası ticaret ve siyaset bakımından stratejik derecede bir öneme sahip oldu. Doğu Karadeniz kıyılarından, İran transit ticareti için birbirine rakip iki yol ve bu yollar için rekabet eden iki devlet vardı. Osmanlıların Trabzon- Erzurum- Tebriz yolu<sup>943</sup> ile Ruslar'ın Gürcistan kıyılarındaki Sohum, Poti veya Batum limanlarından hareketle, bağlandıkları Tiflis-Tebriz yolu idi.<sup>944</sup> Osmanlı Devleti, İran ile ticareti canlandıracağını düşündüğü Trabzon-Erzurum yolunun yapımı için 1850 yılında tekrar karar almıştır.<sup>945</sup> Hatta yolda yapılacak çalışmalar ve güzergâhın belirlenmesi için Ticaret Nazırı İsmail Paşa bölgeye gönderilmiştir.<sup>946</sup>

Bu yolun Trabzon ile Gümüşhane arasındaki kısmı Trabzon ahalisine, Gümüşhane'den ötesi de Gümüşhane ile Şarkikarahisar ahalisine aitti. Fakat bu çabalar da boşa gitmiş, Kırım Harbi'nin araya girmesi sebebiyle inşaat yarım kalmıştır. Yeniden inşaat çalışmalarının hızlanması 1857 ile 1861 yılları arasında gerçekleşmiş ve önemli gelişmeler kaydedilmiştir. 1861 yılından sonraki dönemde ise yapımı uzayan yolun 7.00.000 kuruşa varan inşa bedeli için Beyrut-Şam yolu gibi bir

<sup>942</sup> BOA BEO A MKT 34/71, 1 Safer 1262/29 Ocak 1846.

<sup>943</sup> Trabzon-Tebriz yolu XIII. yüzyıldan beri önemli bir ticari güzergâhtı. Trabzon-Tebriz yolunun ticari önemi hakkında ayrıca bkz. Albert Howe Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", *E.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. III, İzmir 1987, s. 143-149; Fügen İlter, *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Ankara 1979, s. 21-22; Nilüfer Alkan, "15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda Kervanlar", *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl: 7, S. 11, 2006/2, s. 141-157.

<sup>944</sup> Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 9, Aralık 2003, s. 22-23; Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Sosyal Araştırmalar*, C. 2, S. 7, s. 370; Necmettin Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, C. 6, S. 23, Güz 2009, s. 43.

<sup>945</sup> Selâhattin Tozlu, *agt*, s. 58-60; Selâhattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, C. 14, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 485.

<sup>946</sup> BOA İ DH 223/13269, 2 Muharrem 1267/7 Kasım 1850; BOA BEO AYN d. Nr. 775, s. 80.

şirkete ihale edilmesi gündeme geldiyse de bu sakıncalı bulunarak devlet eliyle yapılması kararlaştırılmıştır.<sup>947</sup> Bu yolun tamamlanması için Fransa'dan Mösyö Tavenin ve Mösyö Seromon adında iki mühendis getirtilmiş ve bunların kontratları 1864 yılında dolduğundan yeniden uzatılmıştır. Mösyö Tavenin'e 2.000 ve Mösyö Seromon'a 8.000 frank harcırah verilmiştir.<sup>948</sup> Feyzi Paşa tarafından hazırlanan rapora göre 330 km'den ibaret olan yolun 1866 yılına gelindiğinde 212 km'sinin keşfi yapılmış, 17 km yol ise inşa edilmişti. Bu yol için Osmanlı bütçesinden 3.000.000 kuruş tahsis edilmiş, fakat 1866 yılına kadar barut ve amele gibi şeylere harcanan para 4.000.000 kuruşa ulaşmıştır. Raporda yolun tamamlanabilmesi için 49.000.000 kuruşun sarfi gerektiği belirtilmiştir. Yıllık 4.000.000 kuruş tahsis edilirse bu yolun 8 senede, 2.000.000 kuruş verilirse 15 senede tamamlanabileceği, bu şekilde de yolun tamamlanmadan başlanılan kısımların bozulmuş olacağı açıkça ifade edilmiştir. Çözüm olarak yıllık 4.000.000 kuruşun peşinen bu yola tahsis edilmesi ya da imtiyaz suretiyle birine inşa ettirilmesi belirtilmiştir.<sup>949</sup>

1868 yılında yolun bakımı ve inşası, senelik 5.000 kese verilerek 4 senede 20.000 keseye inşa etmeyi taahhüt eden Anadolu İstihkamatı Komisyonu Başkanı Fosfor Mustafa Paşa'ya verilmiştir. 1870 yılında büyük kısmı bitirilen yol, Fosfor Nuri Paşa'nın çalışmaları ile 1872 yılında tamamlanmıştır.<sup>950</sup> Ancak bundan sonra da bu yolun korunmadığından sık sık mahallinden merkeze şikâyetler gelmekteydi. Hükümet tarafından vilayete yolun tamiri ve gereken yerlerinin yaptırılması için de emirler gitmiştir. Trabzon vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne giden 5 Ekim 1877 tarihli yazıda Gümüşhane ile Erzincan arasındaki yolun ve Pir Ahmed Köprüsü ile Köse karyesi arasında 1 saatlik bir mahallin geçilemez olduğundan ticarete engel olduğu ifade edilmiştir. Bu yolun tamiri için vilayetin 80.000 kuruşluk nafia tahsisatının yetmeyeceğinden, ilaveten para tahsisatı istenmiştir. Nafia Nezareti de yolun inşasını gerekli görmüş, gelecek yılın tahsisatından düşülmek üzere paranın Menafi Sandığı'ndan karşılanmasına karar verilmiştir.<sup>951</sup> 26 Eylül 1893 tarihinde Dâhiliye Nezareti'nden Trabzon vilayetine gönderilen yazıda Erzurum yolunun

<sup>947</sup> BOA HR TO 438/9, 6 Muharrem 1278/14 Temmuz 1861. Trabzon-Erzurum yolunun bu yeni yapılan yolu eski güzergâhla aynı olup, XIX. yy. boyunca değişikliğe uğramadan kullanılmıştır. Bkz. Taeshner, *age*, C. II, s. 64.

<sup>948</sup> T NF MKT 81/84, 23 Rebiülevvel 1285/14 Temmuz 1868.

<sup>949</sup> BOA T 697/41, 8 Receb 1281/7 Aralık 1864; BOA T 700/78, 19 Cemaziyelahir 1284/18 Ekim 1867.

<sup>950</sup> Tozlu, *agt*, s. 61-84.

<sup>951</sup> BOA İ ŞD 41/2143, 4 Şevval 1295/1 Ekim 1878.

Gümüşhane sancağı dâhilinde olan 36 km'lik kısmının çeşitli sebeplerle geçilemez hale geldiği ve biran evvel tamiri için alınan tedbirlerin de neticesiz kaldığından bahsedilmiştir. İnşaat mevsimi geçmeden bu yolun tamiri gerektiği ifade olunmuştur. Bunun üzerine ameleyi kazalardan sevk ettirmek ve inşaat mahallinde bizzat bulunarak inşaatı ilerletmek için buranın önde gelenlerinden Arif Efendi aylık 2.000 kuruş maaşla görevlendirilmiş, maaşının bedel-i nakdiden kalan paralardan ödenmesine dair Şura-yı Devlet kararı da 3 Ekim 1893 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne tebliğ edilmiştir.<sup>952</sup> Yine 1893 yılında Trabzon ve Canik sancaklarıyla Trabzon'a mülhak kazalarda yolların heyet-i fenniye tarafından yaptığı keşif çalışmaları neticesinde tahmin edilen 3.770.900 kuruş tamir masrafının 668.000 kuruş altında olarak münakasası yapıldığına dair pusula Trabzon vilayetinden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir.<sup>953</sup> Devlet her ne kadar İran transit ticaretinin Osmanlı topraklarından yapılması için Trabzon-Erzurum yolunu inşa etmek istemiş ise de 1877 yılında Rusya'nın demiryolu inşasıyla Poti limanından nakliyyeyi gerçekleştirmesi nedeniyle İran transit ticareti Rusya'ya kaymıştır. Trabzon-Erzurum yoluna mahaller ile Şiran, Erzincan, Muş ve Van mahsüllerinin Trabzon limanına nakledilmesi açısından hala önemini korumaktaydı.<sup>954</sup>

Trabzon vilayetinin önemli şose yolları Trabzon-Erzurum, Giresun-Karahisar, Ordu-Sivas, Samsun-Sivas yollarıdır. Bu yollar üzerinde 1883 yılı içerisinde meydana getirilen şose yol toplam 93 km 784 m idi.<sup>955</sup> Sahil kazalarının birbirine bağlanması açısından önemli olan Giresun-Karahisar ve Ordu-Hamidiye yollarının bir an evvel bitirilmesi için 1898 yılında Trabzon vilayetine emir gönderilmiş, Trabzon Valisi bu vilayetin daha çok Trabzon-Erzurum ticari yolunun inşası ile meşgul olduğunu ve ahalinin öncelikli olarak bu yolun bitirilmesini istediğini beyan etmiştir. Bu yüzden Giresun-Karahisar ve Ordu-Hamidiye yollarının en erken 7 yıl içinde inşa edilebileceğini ifade etmiştir. Bunun üzerine Trabzon vilayetine gönderilen cevabi yazıda Ordu-Hamidiye yolunun askeri açıdan öneminden dolayı biran evvel inşası istenmiştir.<sup>956</sup>

<sup>952</sup> BOA DH MKT 144/40, 22 Rebiülevvel 1311/3 Ekim 1893; Aynı karar için ayrıca bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 9. Sene, Nr. 55, 1 Rebiülahir 1311/12 Ekim 1893, s. 155.

<sup>953</sup> BOA DH MKT 116/39, 8 Safer 1311/21 Ağustos 1893.

<sup>954</sup> BOA Y A RES 10/18, 19 Rebiülahir 1298/21 Mart 1881.

<sup>955</sup> BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884.

<sup>956</sup> BOA DH TMİK S 20/66, 26 Rebiülahir 1316/13 Eylül 1898; BOA DH TMİK S 21/17, 15 Cemaziyelevvel 1316/1 Ekim 1898.

Trabzon vilayeti Canik sancağının Samsun İskelesi'nden başlayarak Sivas, Mamuratülaziz, Diyarbakır, Musul ve Bağdat vilayetlerinin merkezlerinden geçen Samsun-Bağdat yolu hem askerî hem de ticarî bir ana hattı.<sup>957</sup> Bu yolun Trabzon vilayeti dâhilinde kalan Samsun-Sivas caddesinin keşfi 1846 yılında yapılmıştır.<sup>958</sup> Ancak bu dönemde şose yol tecrübesi tam olmadığından yapılan keşfin doğru olup olmadığı anlaşılamamıştır. Devlet bütün yolların inşasına birden başlayamacağından Trabzon-Erzurum ve İstanbul-Edirne yollarının yapılmasına öncelik vermiştir.<sup>959</sup> Samsun-Sivas yolunda ikinci keşif çalışmaları 1857 yılında yapılmış ve keşif çalışmalarının ardından yolun inşasına başlanılmıştır. 1883 yılına gelindiğinde 62 km olan yolun inşası tamamlanmıştır.<sup>960</sup> 1916 yılında Samsun-Sivas yolunun Amasya sancağı dâhilindeki kısmında 2.600 m şose tamiri yapılmıştır.<sup>961</sup>

1899 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Trabzon vilayetine gönderilen yazıda vilayetin coğrafi durumu itibarıyla ulaşımda çeşitli güçlüklerin yaşanmasının yanında 1898 yılında kışın şiddetli geçmesi nedeniyle köy yollarının harap olduğundan, bu yolların bakımının yapılması istenmiştir. Trabzon vilayeti de halkın yardımlarıyla bir yıl içerisinde yürüttüğü çalışmalar neticesinde elde ettiği sonuçları bir rapor halinde nezarete sunmuştur. Buna göre vilayet hususî yollarını kapsayan inşaa ve tamirat çalışmaları neticesinde 1.750 km'ye yakın yol yapılmıştır.<sup>962</sup>

Trabzon vilayetinde inşa edilen yollar ile Trabzon limanının inşasını denetlemek üzere bölgeye gönderilen Edirne Nafia Müdürü Ragıb Bey'in hazırlamış olduğu 18 Eylül 1905 tarihli rapora göre Trabzon vilayetinde inşa edilmiş hususi yollar haricindeki yolların toplam uzunluğu 965 km olan 16 yoldan ibaretti. Bunlardan 141 km'sine henüz başlanılmadığı, bazılarının ise ihaleye verilerek ya da amele-i mükellefe ile inşaa ve tamirinin sürdüğü, Bafra-Vezirköprü yolundan başka da yeni yol açma girişiminin olmadığı ifade edilmiştir. 1901 yılında Trabzon vilayetinde inşa edilmiş olan yollar şunlardır:<sup>963</sup>

**1- Trabzon-Yomra-Sürmene Yolu:** Şose olarak inşası devam eden yolun Deşane deresi kısmında ihaleten 12 gözlü karma köprü inşa edilmektedir.

<sup>957</sup> BOA DH TMIK S 56/44, 19 Zilhicce 1322/24 Şubat 1905.

<sup>958</sup> BOA BEO A MKT 38/58, 25 Rebiülevvel 1262/23 Mart 1846.

<sup>959</sup> BOA İ MSM 7/135, 4 Safer 1263/22 Ocak 1847.

<sup>960</sup> BOA İ DH 892/70967, 19 Şevval 1300/23 Ağustos 1883.

<sup>961</sup> BOA DH UMVM 83/19, 4 Cemaziyelahir 1335/28 Mart 1917.

<sup>962</sup> BOA T 2871/25, 18 Receb 1323/18 Eylül 1905.

<sup>963</sup> BOA T 2871/25, 18 Receb 1323/18 Eylül 1905.

Şose döşenecek taşların ocak taşından kullanılması tenbih olunmuştur. 1912 yılında bu yol üzerinde toprak düzenlemesi ile 969 m silindiri tamamlanmış şose yol ve 3 yeni köprü inşa edilmiştir. Bu işler için harcanan miktar 50.000 kuruş civarındadır.<sup>964</sup>

**2- Trabzon-Gümüşhane-Erzincan Yolu:** Daha önce amele-i mükellefe kullanılarak inşa edilmiş olan yolun daimî bakımı yapılmaktadır. Yolun iyi durumda olduğu ve görevli bekçilerden de büyük faydalar elde edildiği heyet-i umumîye tarafından ifade edilmiştir. Fakat Ragıb Bey, yolun güzergâhı nedeniyle sürekli tamire muhtaç olduğundan, çevre köy halkının devamlı yolun tamirinde çalıştırıldığını ve bu yolda kumlu toprak kullanıldığından istenilen fayda elde edilemediğini belirtmiştir. Bu yolun Trabzon sancağı dâhilinde kalan 61 km'lik kısmında 1912 yılında yine toprak düzenleme işleri yapılmış, bu yolda çalışan tamircilerin maaşı da dâhil olmak üzere 59.109 kuruş harcanmıştır. Gümüşhane sancağı dâhilinde olan kısımda yapılan inşaat ve tamirat çalışmalarına ise yaklaşık 73.000 kuruş harcanmıştır.<sup>965</sup> 1919 yılında Erzincan sancağından Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda Erzincan-Trabzon yolunun bozuk bir halde ve geçilemeyecek durumda olduğu, bu yolun acilen tamiri için 200.000 kuruşun gerektiği ifade olunmuştur. Nafia Nezareti bu yolun turuk-ı hususî kapsamında olduğundan vilayet bütçesinden tamiri gerektiğini belirtmiştir.<sup>966</sup>

**3- Ardesa Köprüsü:** Trabzon-Erzurum yolunun 92. km'sinde olan Ardesa Köprüsü, Dardase kasabası kenarında akan Haşud Deresi üzerinde inşa edilmek üzere 30 Temmuz 1899 tarihinde 222.596 kuruşa ihale edilmiştir. 3 gözden ibaret olan köprünün genel durumu iyi ise de müteahhidin anlaşma şartlarına uygun olarak köprüyü inşa etmemesi nedeniyle, Tokat mühendisi İsmail Ziya ve Gümüşhane mühendisi Bekir Sıdkı Efendilerin telkinlerini dikkate almayan müteahhidin Ziraat Bankası'nda tutulan alacağının bu eksiklikler giderilene kadar kendisine verilmemesi tavsiye edilmiştir.

<sup>964</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 29-30.

<sup>965</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 29-30.

<sup>966</sup> BOA DH UMVM 72/45, 12 Safer 1338/6 Kasım 1919.



- 4- Met Irmağı Köprüsü:** Samsun-Çarşamba yolu üzerindeki bu köprü daha önceleri kenar ve orta ayakları taş, üzeri demir ve ahşap döşemelerle inşa edilmiştir. 1901 yılında sel taşkını sebebiyle yıkılan köprünün tamiri için vilayet, Nafia Nezareti'nden izin istese de mevcut köprünün yerine demir kazıklar üzerine ekonomik bir köprü inşası kararlaştırılmıştır. İhalesi yapılan köprünün inşasına Samsun livası fen memurları önem vermediğinden köprünün inşasının bu yılda da devam etmekte olduğu görülmüştür.
- 5- Samsun-Sivas Yolunun 19 km'lik Kısmının Tamiri:** Samsun sancağına ait olan 61 km'lik kısmın çeşitli yerlerinde 415.000 kuruş bedel ile 19 km'lik kısmın tamirinin 1901 yılında yapılmış olmasına rağmen inşaat şartnameye uygun gerçekleşmemiştir. Sancak mutasarrıfı 1902 yılında tüm yolun tamiri için Nafia Nezareti'nden izin istemiş ve bu izin nezaret tarafından verilmiştir. Bu yüzden kesin kabul muamelesini yapan mühendis Hamdi Efendi, açığa alınmış, inşaatı yapan müteahhidin de bankada bulunan alacağının Hazinece tevkif edilmesi Ragıb Bey tarafından önerilmiştir.
- 6- Samsun-Sivas Yolunda Daha Sonradan İcra Edilen Genel Tamirat:** 7 Ağustos 1902 tarihinde Nafia Nezareti'nden verilen izin doğrultusunda 6 kısıma ayrılan yolun 12 km'den ibaret olan birinci kısmı ihale edilmiş olmasına rağmen müteahhidin işin üstesinden gelemeyeceği anlaşılarak ihale feshedilmiştir. Daha sonra bu yol kondüktör Aslan Efendi'nin gözetiminde amele-i mükellefe marifetiyle inşa edilmiştir. İnşası tamamlandıktan sonra tamir görmeyen bu kısmın 1905 yılına gelindiğinde Ragıb Efendi, raporunda kullanılamaz halde olduğunu ve kondüktörün vazifesini suistimal ettiğini belirtmiştir. İkinci ve üçüncü kısımlar ise müteahhitlere ihale edilerek inşa edilmiş olmasına rağmen görülen eksiklikler dolayısıyla alacaklarına Hazinece el konulduğu ifade edilmiştir. Amele-i mükellefe ile yapılan dördüncü kısım ile müteahhide ihale edilen beşinci ve altıncı kısımların ise iyi durumda olduğu raporda belirtilmiştir. Ancak Ragıb Efendi yolun korunması için bekçi bulundurulmasına rağmen bu yolun bazı kısımlarında şose taşı hiç kullanılmadığından ve işlek bir güzregah olduğundan bekçilerle beraber çalıştırılmak üzere çevre köy halkının bu yolda istihdam edilmesini tavsiye etmiştir.

Ragıb Efendi, Trabzon vilayetinde amele-i mükellefe usülüne dikkat edilmediğinden gereksiz yere geçici memur istihdam edildiğini, vilayetin amele-i mükellefe ve bedel-i nakdi toplanmasına dikkat etmediğinden vilayetin bayındırlık işlerine ehemmiyet vermediğini rapor ederek Nafia Nezareti Turuk ve Meabir Müdürlüğü'ne bildirmiştir.

1915 yılında Trabzon vilayetinde 36 km 966 m uzunluğunda tesviye-i turabiye, 328 m uzunluğunda şose inşa edilmiş ve çeşitli inşaat ve tamiratlarla beraber bayındırlık işlerine harcanan miktar 102.112 kuruş civarındadır.<sup>967</sup> Bu dönemde Trabzon vilayetinde yol yapım çalışmaları daha çok bozulan yerlerin tamirinden ibaretti. Vilayetin coğrafi ve iklim koşulları nedeniyle yollar sık sık bozulmaktaydı. 28 Temmuz 1919 tarihinde Trabzon vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen telgrafta Temmuz'un birinci haftasında yaşanan sel baskını nedeniyle Giresun-Ordu yolunun bozulduğu gibi, köprülerin de yıkıldığından acilen tamir edilmesi gerektiğini bildirmiştir.<sup>968</sup>

Trabzon vilayetinin yollarının toplam uzunluğuna bakıldığında 1885 yılında 449 km<sup>969</sup>, 1897 yılında 569 km'dir<sup>970</sup>. 1901 yılına ait Trabzon Vilayet Salnamesi'ne göre bu tarihe kadar vilayette açılmış olan en önemli yollar Trabzon-Erzurum, Trabzon-Erzincan, Tirebolu-Erzincan, Giresun-Şrkikarahisar, Samsun-Sivas, Samsun-Mamuratülaziz, Samsun-Diyarbakır, Ordu-Karahisar-ı Şarki, Sürmene-Bayburt ve Of-Bayburt yollarıdır. Vilayette halen yapılmakta olan yollar da hesaplandığında 1.640 km'ye ulaşmaktadır.<sup>971</sup>

**Tablo 81: 1883-1884 Mali Yılında Trabzon Vilayeti'nde Yapılan Yollar**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçlı destek duvarları (km)	Harçsız destek duvarları (km)
Trabzon-Erzurum	93 km 784 m	248	165 m	4 km 665 m
Giresun-Karahisar				
Ordu'dan Sivas hududuna kadar				
Ünye-Niksar <sup>972</sup>				
Samsun-Sivas				

<sup>967</sup> BOA T TŞK 3128/34, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916.

<sup>968</sup> BOA DH UMVM 3/57, 27 Zilhicce 1337/23 Eylül 1919.

<sup>969</sup> *1301 Devlet Salnamesi*, s. 377.

<sup>970</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılığ* 1897, s. 286.

<sup>971</sup> *Trabzon Vilayeti Salnamesi*, C. 19, sene 1901, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon 2008, s. 197-198.

<sup>972</sup> 70 km 245 m uzunluğunda olan bu yolun inşasına 1878 yılında başlanılmıştır. BOA T 3128/18, 7 Muharrem 1333/25 Kasım 1914.

**Tablo 82: 1901 Yılında Trabzon Vilayeti'ndeki Resmî Yolların Durumu**<sup>973</sup>

Yolun İsmi	Uzunluğu	Şose Yapılan	Tesviye-i Turabiye	Yeniden Yapılacak	Tamir Olan	Tamir Olunacak	Köprü/Menfes
Trabzon-Erzurum	158 km 890 m	158 km 890 m			73 km 390 m	85 km 500 m	336
Trabzon-Sürmene	30 km 391 m	13 km 700 m		17 km 691 m			4
Trabzon-Akçaabad	13 km 200 m	13 km 200 m					12
Trabzon-Mahmat	30 km	12 km 800 m		6 km 200 m			13
Tirebolu-Erzincan	95 km 500 m		23 km 405 m	66 km 600 m			37
Giresun-Karahisar	92 km 100 m	92 km 100 m			55 km 100 m	37 km	63
Ordu-Sivas	85 km 600 m	85 km 600 m					43
Gümüştane-Erzincan	76 km 300 m	64 km	12 km 300 m				19
Samsun-Sivas	62 km	62 km					82
Samsun-Bafra	49 km 74 m	32 km 831 m		16 km 743 m			38
Samsun-Çarşamba	35 km	22 km 964 m		13 km 36 m			33
Ünye-Sivas	72 km 200 m	72 km 200 m					72
Çarşamba-Terme	20 km 400 m	20 km 400 m					16
Ünye-Terme	30 km	1 km 383 m		28 km 617 m			1
Kavak-Erbaa	17 km 600 m	11 km 201 m		6 km 399 m			
Ordu-Vone	32 km	19 km 400 m	2 km 600 m				
Ordu-Taşhane	2 km	2 km					
<b>Toplam</b>	<b>876 km 755 m</b>	<b>684 km 669 m</b>	<b>39 km 300 m</b>	<b>153 km 786 m</b>	<b>128 km 490 m</b>	<b>122 km 50 m</b>	<b>764</b>

**Tablo 83: 1901 Yılında Trabzon Vilayeti'ndeki Hususi Yolların Durumu**<sup>974</sup>

Yolun İsmi	Uzunluğu	Yapılan Kısım	Yapılacak Kısım
Akçaabad-Vakf-ı Kebir	60 km	34 km	26 km
Kalenüma-Sidiksa-Horozdağı-Gürtün	50 km	50 km	
Kindinar-Kireçhane-ve Zülmere	15 km	5 km	10 km
Yeni Cuma-Divranos	15 km	3 km	12 km
Boztepe-Çukurçayır	5 km	2 km	3 km
Tonya-Vakf-ı Kebir	30 km	20 km	10 km
Tonya-Gürtün	20 km	15 km	5 km
Görel-Gürtün	60 km	30 km	30 km
Sürmene-Bayburt	70 km	10 km	60 km
Of-Bayburt	75 km	65 km	10 km
Giresun-Bektaş Yaylası	40 km		40 km
Keşab-Tirebolu	15 km		15 km
Giresun-Kümbet	52 km	52 km	
Giresun-Aksu ve Pir Aziz-Ordu	28 km		28 km
Girwsun-Keşab	15 km	15 km	
Keşab-İki Köy	10 km	10 km	
Giresun-Bulancak	15 km	10 km	5 km
Alaçam-Bafra	28 km 300 m	20 km	2 km 300 m
Cevizlik-Kurum	45 km 350 m	42 km 350 m	3 km
Tirebolu-Görel	15 km 750 m	3 km 700 m	12 km
Görel-Tirebolu	20 km	20 km	
Görel-Şarlı	15 km	15 km	
Çavuşlu'dan Güneye Doğru	10 km	5 km	5 km
Yomra-Samaruksa	1 km 700 m	700 m	1 km
Bafra-Vezirköprü	53 km	4 km 300 m	48 km 700 m
<b>TOPLAM</b>	<b>763 km 950 m</b>	<b>460 km 50 m</b>	<b>303 km 900 m</b>

<sup>973</sup> Trabzon Vilayeti Salnamesi, C. 19, sene 1901, s. 236.

<sup>974</sup> Trabzon Vilayeti Salnamesi, C. 19, sene 1901, s. 237.

**Tablo 84: 1905 Yılına Kadar Trabzon Vilayeti'nde Yapılmış Olan Bazı Şose Yollar<sup>975</sup>**

Yolun İsmi	Uzunluğu	
	km	m
Trabzon-Gümüşhane-Erzurum yolundan	159	
Trabzon-Polathane-Vakf-ı Kebir yolundan	37	
Trabzon-Yomra yolundan	11	500
Giresun-Karahisar yolundan	90	
Ordu-Sivas	85	600
Ünye-Niksar yolundan	70	245
Ünye-Çarşamba-Samsun yolundan	45	
Samsun-Sivas yolundan	61	600
Samsun-Bafra-Alaçam yolundan <sup>976</sup>	51	500
Gümüşhane-PirAhmed	71 (55 km'si tamamlanmak üzere)	

**Tablo 85: 1914 Yılında Trabzon Vilayeti'nin Yolları ve Bu Yılda Trabzon Vilayeti'nde Yeniden İnşaat ve Tamiratlarına Başlanılan Yollar<sup>977</sup>**

Trabzon Sancağı	Uzunluğu km/m	Açıklama
Değirmendere-Trabzon-Akçaabad Vakf-ı Kebir Sahil Yolu	51 km	1914 yılından itibaren inşasına devam edilmekte olup 15 km'sinden araba geçebilir
Vakf-ı Kebir-Görece Sahil Yolu	30 km	1914 Yılında 1 km'sinin inşasına başlanması kararlaştırılmıştır.
Vakf-ı Kebir-Gürtün Dâhil Yolu	90 km	"
Görece-Tirebolu Sahil Yolu	30 km	"
Tirebolu-Giresun Sahil Yolu	50 km	"
Tirebolu-Harşid Dâhil Yolu	2 km 500 m	"
Giresun-Ordu Sahil Yolu	60 km	1914 Yılında 3 km'sinin inşasına başlanması kararlaştırılmıştır.
Ordu-Vona (Perşembe) Sahil Yolu	15 km	1914 Yılında 2,5 km'sinin inşasına başlanması kararlaştırılmıştır.
Ordu-Mesudiye Dâhil Yolu	85 km 600 m	Bu yol 30 sene önce inşa edilmiş olmasına rağmen çoğu köprü ve yolların bozulmuş olduğundan araba geçemez. 1914 yılı içerisinde bu köprülerin tamiri kararlaştırılmıştır.
Trabzon-Mahmat Yolu	7 km	Bu yolun 3 km'sinden araba geçebilir.
Trabzon-Zafanos Yolu	8 km 500 m	1914 Yılında 1 km'sinin inşasına başlanması kararlaştırılmıştır.
Trabzon-Yomra-Sürmene Sahil Yolu	30 km 300 m	Trabzon'dan Yomra'ya olan 13 km'lik kısımda araba geçebilir.
Sürmene-Of Sahil Yolu	30 km	1914 Yılında 2,5 km'sinin inşasına başlanması kararlaştırılmıştır.
Of-Bayburt Dâhil Yolu	90 km	"
<b>Gümüşhane Sancağı</b>		
Gümüşhane-Şiran Dâhil Yolu	60 km	Bu yolun 12 km'sinin teviye-i turabiyesi yapılmış ve inşaat devam etmektedir.
Torul-Gürtün Dâhil Yolu	55 km	1914 Yılında 2,5 km'sinin inşasına başlanması

<sup>975</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 150.

<sup>976</sup> 30 Nisan 1864 tarihinde Samsun'un Çarşamba, Bafra ve Derbent yollarının çok bozuk olduğu gerekçesi ile düzenlenmesine başlanılmış, burada Samsun-Çarşamba-Derbent yolunun bitirilmesine rağmen amelelerin Amasya caddesinden dolayı Bafra-Derbent yolunun inşasına başlanılamamıştır. Çarşamba-Derbent yolunun geri ve ilerisindeki yollar gayet basit ve müstevi arazi üzerinde olmasına rağmen bu yollarda kışın çamurdan araba geçememektedir. Bu yolların tam şose olarak inşası halinde kasabaların birbirine ulaşımı rahatlayacağından Canik sancağı mutasarrıflığına emir verilmesi istenmiştir. Bu yolun inşası için gerekli miktar 3 yük 7.454 kuruş olarak ifade edilmiştir. Bu konuda Nafia Nezareti'nin görüşü sorulduktan sonra uygun bulunarak yolların inşası hususunda 1 Nisan 1864 tarihinde iradesi çıkmıştır. BOA İ MVL 507/22892, 24 Şevval 1280/2 Nisan 1864. Bu yolun Bafra-Samsun hududu kısmı 1914 yılına gelmiş olmasına rağmen inşa edilmemiş, bu yolun inşasında ahali bedel-i naksi ödedikten sonra 4'er günde bedenen çalışmak istediklerini beyan etmişlerdir. BOA DH İD 178/26, 14 Receb 1332/8 Haziran 1914.

<sup>977</sup> BOA DH UMVM 74/34, 18 Muharrem 1333/6 Aralık 1914.

		kararlaştırılmıştır.
Gümüşhane-Erzincan Dâhil Yolu	78 km	1914 Yılı İçerisinde Pir Ahmed Koprüsünün inşaata tamamlanacaktır. Yol, Kışın araba geçebilir durumdadır.
<b>Lazistan Sancağı</b>		
Rize-Of Sahil Yolu	30 km	3,5'sinin inşaatına devam edilmektedir.
Rize-AtineMapavri-Vie Sahil Yolu	80 km	1914 Yılında 1,5 km'sinin inşasına başlanılması kararlaştırılmıştır.
Vie-Hopa-Kopuş Hududu	35 km	"
Atine-Hemşin Dâhil Yolu	90 km	"

### 3.1.6.1.6. Erzurum Vilayeti

İngiltere'nin İnan ile olan ticari faaliyetlerinin XIX. yzyılda artış göstermesi Osmanlı Devleti'nde Trabzon-Erzurum-Bayezid-Tebriz arasındaki güzergâhın öneminin artmasına neden olmuştur. Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı idarecileri, ülke ekonomisine büyük katkısı olan Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun araba geçecek şekilde inşası işini yeniden ele alırlar. Trabzon ve Erzurum valilerinin Bab-ı Âli'ye gönderdikleri raporlarda söz konusu yolun transit ticaret açısından önemini vurgulamışlardır. Trabzon-İnan yolunun, kervan yolundan araba yoluna getirilme çabaları, yukarıda da bahsedildiği gibi 1846'da başlamıştır ancak uzun süre inřa faaliyetlerine başlanamamıştır. Daha sonra gerek bazı devlet adamlarının gerekse de halkın gayretleri ile çalışmalar neticesinde Trabzon-Erzurum arasında bulunan yol 1872'de bitirilmiştir<sup>978</sup> Ancak bu yolun bakımı yapılmadığından 166 km uzunluğundaki řose yol harap duruma gelmiştir. Bu yolun 1914 yılında inşaat şirketine yaptırılması gündeme gelmiştir.<sup>979</sup> Dokuz Kısım İnşaat şirketi'ne yaptırılması dūřünlen turuk-ı umumî yolları kapsamında olan Trabzon-Erzurum şosesinin yenilenme çalışmaları daha önce de anlatıldığı gibi bu şirketin yolları yapmaması üzerine yarım kalmıştır.

Erzurum'dan Bayezid yoluyla İnan hududuna kadar 615 km uzunluğundaki cadde, vilayetin en işlek caddesi idi. Bu cadde üzerinde yıllık 1.000.000 liranın üzerinde İnan malları geçmekte idi. Bu yolun vilayet dâhilinde kalan ve 290 km'den oluşan kısmının 1905 yılına gelindiğinde yalnızca 40 km'si şose olarak tamamlanmıştır.<sup>980</sup> 23 Aralık 1911 tarihinde Beyazıt Mebusu Süleyman Sudi Efendi'nin, Erzincan-Beyazıt yolunun niçin yapılmadığını o dönemki Nafia Nazırı Hulusi Efendi'ye sorması üzerine nazırın verdiği cevap dönemin yol inşası ve

<sup>978</sup> Tozlu, *agt*, s. 61-84.

<sup>979</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>980</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 155.

bayındırlık politikaları açısından oldukça mühimdir. Hulusi Efendi, yalnız Erzurum için değil bütün bir memlekette yol inşası hususunda birçok şikâyet geldiğini dolayısıyla ortada bir sorun olduğunu ifade ettikten sonra Meşrutiyetin başlangıcından beri yolların turuk-ı umumîye ve turuk-ı vilayet olarak ikiye ayrıldığını Erzurum-Bayezit yolunun da bu meyanda turuk-ı vilayetten olduğunu beyan etmiştir. 1911 yılı için Erzurum vilayetinde Erzurum-Bayezit yolu için 94.218 kuruş, Erzurum-Tortum yolu için 18.350 kuruş, diğer bazı yollar da dâhil olduğu halde yol inşasına toplamda 814.664 kuruş ayrıldığını ifade etmiştir. Bu 814.664 kuruştan 224.918 kuruş Erzurum-Bayezit yoluna ayrılmıştır. Vilayetin yaklaşık 8.000 lirayı 66,5 km yola ayırarak her km'sine yaklaşık 1.308 kuruş yani yaklaşık 12 lira harcanacağı ortaya çıkmaktadır. Yeni yol yapmak bir yana, var olan bir yolun korunması için km başına 25 lira gerekmektedir. Erzurum-Bayezit yolu 274,5 km olup, bu yol iyi durumda bile olsa bu yola ayrılması gereken miktarın yıllık 6.862 lira olduğunu ifade etmiştir. Hâlbuki zaten vilayetin toplam tarik bedelat-ı nakdiyesi yıllık bu kadardır.

Hulusi Efendi, eğer yeni yol yapacak olunursa her bir km başına 500 lira gerektiğini, böylece 274,5 km'den oluşan Erzurum-Bayezit yoluna da 137.252 lira harcanmasının icab ettiğini vurgulamıştır. Hulusi Efendi “vilayetin yıllık 8.000 liradan oluşan tarik bedelini her yıl bu yola harcasak bu yol ancak 17 yılda bitirilebilir” demiştir. Kısacası Nafia Nazırı Hulusi Bey, bu usûl ile yol yapmanın mümkün olmadığını ve bir vilayette hangi yolun yapılması öncelikli ise onun el birliği ile yapılıp, ardından başka yollara geçilmesini önermiştir.<sup>981</sup>

1914 yılında 274 km 500 m uzunluğundaki Erzurum-Hasankale-Bayezit yolunun sadece 35 km'lik bir kısmı turuk-ı umumî kapsamındadır ve tamirat bakımı yapılmaktadır. Geri kalan kısımdan 43 ile 54. km'ler arasındaki 11 km'lik kısmın 1915 yılında inşa edilmesi planlanmış, 80. ile 274. km'ler arası ise harap durumda olup yeniden inşa edilmesi gerekmektedir.<sup>982</sup> Erzurum-Bayezid yolunun yıkılan köprülerinin tamiri için 1919 yılında Erzurum Valisi Nafia Nezaretî'nden 300.000 kuruşluk bir tahsisat talebinde bulunmuş, ancak nezaret, bu yolun turuk-ı hususî kapsamında olduğundan bu talebi reddetmiştir.<sup>983</sup> Erzurum-Bayezid yolunun yıl boyunca açık olduğu belirtilmesine rağmen kışın yoğun kar nedeniyle güzergâhın

<sup>981</sup> MMZC, İ: 28, 10 Kanun-ı Evvel 1327/23 Aralık 1911, C. 1, s. 271.

<sup>982</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>983</sup> BOA DH UMVM 72/40, 14 Zilkade 1337/11 Ağustos 1919.

kapalı olduğu ve askeri operasyonlar için en müsait zamanın Mayıs-Ekim arasındaki dönem olduğu bilinmektedir.<sup>984</sup>

171 km uzunluğundaki Erzurum-Tortum-Keskim yolunun ise 1914 yılında sadece 35 km'lik bir kısmı araba geçişine müsaittir. Bu yolun büyük bir kısmının 1915 yılında inşa edilmesi düşünülmektedir.<sup>985</sup> Bu yolun Erzurum'dan Karagöbek'e kadar olan kısmının 1914 yılında henüz projesi hazırlanmışken Karagöbek'ten Keskim'e kadar olan kısmının ise toprak düzenlemesi tamamlanmıştır.<sup>986</sup>

Erzurum-Erzincan yolu, 1863 yılında IV. Ordu Müşiri Tevfik Paşa ve halkın gayretleri ile tamamlanmıştır.<sup>987</sup> Ancak bu yol zamanla bakımı yapılmadığından bozulmuştur. Bu yolun Erzurum'dan Aşkale'ye kadar olan kısmı 1914 yılına gelindiğinde şose olarak açıktır. Ancak Aşkale'den sonraki kısma bakım çalışmalarının yapılması gerekmektedir. Yolun Mamahatun'dan Hafik'e kadar olan kısmı turuk-ı umumî kapsamında olan yollar kısmına dâhildir. Hafik'ten Bayezit'e kadar olan kısmın ise toprak düzenlemesi yapılmış, ancak şose çalışmalarına başlanılmamıştır.<sup>988</sup>

Erzurum vilayetinin bir diğer önemli yolu Gümüşhane-Erzincan güzergâhı idi. Erzincan'ın Gümüşhane'ye bağlanması Erzincan'ın Trabzon limanı ile irtibatını temin etmesi bakımından mühimdir. Bu yolun çalışmalarına Trabzon-Erzurum yolu ile birlikte başlanılmış, 1859 yılında yolun tesviyesi, masrafları devlet bütçesinden karşılanmak üzere tamamlanmıştır.<sup>989</sup> Erzincan'ın 1865 yılında 4. Ordu-yu Hümayûn'un merkezi yapılması sonucu önemi artmış<sup>990</sup>, dolayısıyla Erzincan'ın Gümüşhane üzerinden Trabzon limanına ulaşmasını sağlayan yolun da açık tutulması daha da elzem bir hale gelmiştir. 93 Harbi sebebiyle askerî hareketliliğin arttığı bölgede yolun askeri taşımacılık bakımından en önemli kısmı olan Köse ile Pir Ahmed kısmı 1878 yılında tamir edilmiştir.<sup>991</sup>

<sup>984</sup> Gökhan Bolat, "İngiltere Savunma Bakanlığı Kayıtlarına Göre I. Dünya Savaşı Sırasında Osmanlı Devleti Ve İran Arasındaki Ulaşım Yolları", *The Journal of Academic Social Science Studies*, Vol. 6/3, March 2013, p. 1076.

<sup>985</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>986</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>987</sup> Tozlu, *agt*, s. 110; Erzincan'ın yol güzergâhları hakkında ayrıca bkz. Abdulkadir Gül, "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme". *History Studies*, Vol. 3/1, 2011, s. 122.

<sup>988</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>989</sup> BOA BEO A MKT MVL 102/1, 1 Rebiülevvel 1275/9 Ekim 1858; BOA BEO A MKT UM 342/73, 26 Cemaziyelahir 1275/31 Ocak 1859; BOA İ DH 441/ 29159, 5 Safer 1276/3 Eylül 1879.

<sup>990</sup> BOA MVL 711/51, 7 Rebiülevvel 1282/31 Temmuz 1865.

<sup>991</sup> Tozlu, *agt*, s. 115.

1880 yılında Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanan programda, Kelkit yolu ile Gümüşhane'den Erzincan ve oradan Şiran'a kadar bir yol yapılması önerisinde bulunulmuştur. Hasan Fehmi Paşa 100 km'den ibaret olan bu yolun km masrafı 653,17 liradan toplamda 65.217 liraya mal olacağını hesaplamıştır. Bu yol Gümüşhane'nin 20 km yukarısında Murad Hanı denilen yerde Erzurum yolu ile birleşecektir.<sup>992</sup> Hasan Fehmi Paşa'nın bu teklifi malî istikrarsızlık ve yaşanan karışıklıklardan dolayı reddedilmiştir. Gümüşhane-Erzincan yolunun ıslah ve genişletilmesi çalışmalarına IV. Ordu ve Trabzon Valiliği'nin girişimleri neticesinde 1888'de başlanılmıştır. 1890 yılında Erzurum vilayetinde 4. Ordu-yu Hümayûn Dairesi'nin istediği ve askerî yollar kapsamında olan Erzincan, Gümüşhane ve Harput'a giden yollarla Trabzon yoluna 207.000 kuruş harcanmıştır.<sup>993</sup> 1900 yılında Gümüşhane-Erzincan yolunun tamamı şose olarak inşa edilmiştir.<sup>994</sup>

Devletin Erzurum vilayetinde bütün bu yol yapım çalışmaları ve gayretlerine rağmen istenilen oranda yol yapılamamıştır. Bunu birkaç sebebe bağlamak mümkündür. Erzurum ve çevresinin coğrafi durumundan kaynaklanan yol yapımında yaşanan güçlükler, malî imkânsızlıklar, Osmanlı Devleti'nin bu son döneminde bölgede meydana gelen asayiş bozuklukları gibi nedenlerden dolayı yol yapım çalışmaları Erzurum vilayetinde istenildiği gibi yürütülememiştir.

Örneğin 1878 yılında Osmanlı-Rus Harbi dolayısıyla bölgenin askerî hassasiyeti sebebiyle Harbiye Nezareti'nin yapılmasını talep ettiği 250 km uzunluğundaki Erzurum-Mamuratülaziz yolunun 1914 yılına gelinmiş olmasına rağmen sadece 15 km'si şose olarak inşa edilmiş, 20 km'lik kısmın da toprak düzenlemesi yapılabilmektedir. Bu yol 1910 yılında turuk-ı umumîye, 1911 yılında da yapılması acil yollar kapsamına alınmış olmasına rağmen bir türlü bitirilememiştir. Erzurum-Rize yolu da aynı şekildedir.<sup>995</sup> 138 km uzunluğundaki Erzurum-İspir yolunun inşasına henüz başlanmadığı gibi 1914 yılında inşası düşünülen yollar arasındadır ve araba geçişine müsait bir yol değildir. Erzurum vilayetinin Bitlis vilayeti ile bağlantısını sağlayacak olan 150 km uzunluğundaki Erzurum-Hasankale-Hınıs-Muş-Bitlis yolu da aynı şekilde 1914 yılında Hasankale'ye kadar olan kısmı şose, geri kalanını ise insası henüz düşünülmekte olan yollar arasındadır. Erzurum-Kiği arasındaki 182 km

<sup>992</sup> BOA İ MMS 72/3325, 17 Muharrem 1300/28 Kasım 1882; Dinçer, agm, s. 166-167.

<sup>993</sup> BOA DH MKT 357/47, 11 Şevval 1312/7 Nisan 1895.

<sup>994</sup> Tozlu, *agt*, s. 115-116.

<sup>995</sup> MMZC, İ: 38, 6 Temmuz 1330/19 Temmuz 1914, C. 3, s. 448.



uzunluğundaki turuk-ı umumî kapsamında olan yolun ise Erzurum'dan Çat'a kadar olan kısmının toprak düzenlemesi yapılmış, Çat'tan Melikhan'a kadar olan kısmın ise inşasına başlanılması düşünülen yollar arasındadır. Melikhan ile Kiği arasındaki kısmın da toprak tesviyesi mevcuttur ve bu yolun Melikhan karyesine kadar olan kısımda öküz arabaları ile geçiş mümkündür.<sup>996</sup>

Erzurum vilayetinde 1881 ile 1888 yılları arasında inşa edilen şose yol uzunluğu toplamda 219 km 927 m<sup>997</sup>, 1897 yılına kadar inşa edilen şose yol miktarı 246 km 700 m idi. 1905 yılına kadar ise toplamda 262 km şose yol inşa edilmişti.<sup>998</sup> Bu rakam vilayetin büyüklüğü düşünüldüğünde oldukça az kalmaktaydı.

**Tablo 86: Erzurum Vilayeti'nde 1904 Senesinde Yapılan Yol İnşaatı ile Bunlara Sarfedilen ve Tahsil Edilen Miktar Cetveli<sup>999</sup>**

Esami-i Tarık	Yolun uzunluğu (Km)	1094 Senesi Mart başlangıcında Yolun Hali		İnşaat				Tamirat	Sarfiyat		Tahsilat	
		Şose (m)	Tesviye-i Turabiye (m)	Şose	Tesviye-i Turabiye	Kargir Köprü	Kuru İstinad Duvarı (adet)	Şose	Amele-i Mükellefe (Nüfus)	Nakden Sarfiyat (Kuruş)	Amele-i Mükellefe (Nüfus)	Nakden Sarfiyat (Kuruş)
Erzurum-Trabzon Yolu	166	166.000				9	42	11.185 m	13.759	125.638		
Erzurum-Erzincan Yolu	88	17.460	55.494	6.379	900	3			5430	130.493		
Erzurum-Bayezid Yolu	99 km 493 m	34.566	2.277	1.663	745	8		2.560	5.375	84.824		
Erzurum-Tortum Yolu <sup>1000</sup>	76	4.964	28.793		3.312		60		5.622	18.434	41.860	278.792
Erzurum-Kiği-Harput Yolu	182		72.275		5.419				8.138	38.769		
Erzurum-Hisnımansur	15		1.505		2.221				1.858	8.234		
Erzurum-Keskim Yolu			3.873				370		1.407	11.608		
Erzincan-Kemah-Eğin Yolu	93	15.838	11.658	421	1.555	11	68		3.034	153.974		
Erzincan-Gümüşhane	29	614	28.386	485			12		2.496	13.213	11.560	179.280

<sup>996</sup> *Vilayat Yolları Haritası*. Erzurum vilayetinin 1914 yılındaki yollarını gösteren harita için bkz. Ek: 10.

<sup>997</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İDH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; BOA Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyelevvel 1306/24 Ocak 1884.

<sup>998</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

<sup>999</sup> BOA DH TMIK S, 56/44, 19 Zilhicce 1322/24 Şubat 1905.

<sup>1000</sup> Bu yolun inşasına 1899 yılında başlanılmıştır. Ancak Harbiye Nezareti bu yolun daha çok Rusların işine geldiğinden neden yapıldığını Erzurum vilayetine sorduğunda, Erzurum vilayetinden Tortum ahalisinin ziraatle geçindiğini ve tarım ürünlerini sadece Erzurum'a nakil ettiklerinden bu yolun Tortum ahalisi için önemli olduğu yönünde cevap gelmiştir. BOA DH TMIK S 25/13, 14 Muharrem 1317/25 Mayıs 1899.

Yolu												
Erzincan-Refahiye-Karahisar Yolu	88	5.315	15.356	528	1.500				2.590	9.281		
Erzincan-Kiği-Muş Yolu	180 km 400 m		3.325									
Erzincan-Erzurum Yolu	70		9.056		5.402				3.439	6.782		
Bayezid-Erzurum Yolu	175	6.269	4.604		871							
<b>TOPLAM</b>				<b>9.835</b>	<b>25.798</b>	<b>31</b>	<b>552</b>	<b>13.745</b>	<b>53.420</b>	<b>598.738</b>	<b>53.420</b>	<b>457.072</b>

### 3.1.6.1.7. Sivas Vilayeti

Sivas vilayetini limanlara taşıyacak olan yolların, bu vilayette çıkarılan madenler ve üretilen mahsullerin Avrupa'ya taşınması açısından büyük önemi vardı. Bu bakımdan Sivas vilayetini Samsun limanına ulaştıran yolun inşasına 1845 yılında karar verilmiştir. Bu yol aynı zamanda askerî açıdan da önemliydi. Samsun'dan başlayarak Amasya üzerinden Sivas'a kadar olan yolun keşif işlemlerinin yapılması için Bekir Paşa görevlendirilmiş, 1846 yılında bu yolun keşfi bitirilmiş olmasına rağmen inşasına hemen başlanılamamıştır. Bundan 10 yıl kadar sonra yeniden keşfi yapılan 285 km uzunluğundaki bu yolun inşasını isteyen Sivas vilayeti, Sivas'ta sadece bir mühendis olduğundan Sivas'a bir mühendisin daha görevlendirilmesini ve buraya Samsun'dan amele gönderilmesini talep etmiştir. Hatta Samsun belediye sandıkları gelirlerinin de Sivas, Harput ve Diyarbakır belediyelerinin harcadığı oranda bu yola sarf edilmesi ve bu harcanacak paralarının hesabının tutulması için de Maliye Nezareti'nden birkaç muhasebeci gönderilmesi gerektiği de belirtilen diğer hususlardır. Samsun sancağı da bu yolun bitirilmesi yönünde talepte bulunmuştur. Samsun Mutasarrıfı 195.000 kuruşluk bir varidatın yolun yapımına yetmeyeceğinden yok yere harcanan belediye varidatının bu işe aktarılmasını istemiştir. Ancak Nafia Nezareti'nden gelen cevapta, bir mahallin belediye gelirleri o mahallin imarına mahsus olup, bunun haricindeki harcamaların caiz olmadığı belirtilmiştir.<sup>1001</sup> Bu yolda zaman içerisinde inşaat ve tamirat işleri yapılmış ve şose olarak bu yol 1882 yılında tamamlanmıştır.<sup>1002</sup> Bu yolun yapılmasında gayretleri görülen Tokat Mutasarrıfı, Sivas Merkez Mutasarrıfı, Sivas vilayetinde görevli 25 idari personel ve

<sup>1001</sup> BOA ŞD 503/4, 25 Muharrem 1297/8 Ocak 1880.

<sup>1002</sup> *Umur-ı Nafia Dergisi*, Nr. 1, Muharrem sene 1302/1884, s. 9-10; BOA ŞD 502/42, 22 Zilhicce 1296/7 Aralık 1879; BOA DH TMİK S 46/13, 9 Rebiülevvel 1321/5 Haziran 1903; BOA DH UMVM 83/19, 28 Receb 1334/31 Mayıs 1916. Bu olun inşasında 1867 yılında çalışan memurlar ve maaşları için bkz. BOA T MCM 700/17, 13 Zilkade 1283/19 Mart 1867.

şehrin ileri gelenleri ile Sivas vilayeti fen memurları çeşitli rütbe ve madalyalarla ödüllendirilmişlerdir. Başmühendis Mösyö Rive, 4. rütbeden mecdi nişanı, birinci sınıf mühendis İbro Efendi rütbe-i saniye, üçüncü sınıf mühendis Karakoçyan Efendi ve Hendemyan Efendi rütbe-i salise ile taltif edilmişlerdir.<sup>1003</sup> 1905 yılı içerisinde bu yolun 36 km'lik bir kısmında tamir yapılmış, 1906 yılı içinde Sivas vilayeti, 22 km'lik bir kısmı tamir edeceğini de taahhüt etmiştir. Sivas Valisi, 1906 yılında bu yolun şosesinin mükemmel ve geçişe mani bir durumun olmadığını beyan etmiştir.<sup>1004</sup> Ancak aradan geçen zaman içerisinde yol bozulmuş olacak ki 15 Temmuz 1914 tarihinde Sivas vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne çekilen telgrafta, Samsun-Sivas şosesinin çok işlek bir cadde olduğu, burada biraz ıslah çalışması yapılırsa burada otomobil ile nakliyatın mümkün olacağı ve bu ıslah çalışması için de 20.000 liranın gerekeceği beyan edilmiştir. Konu hakkında Nafia Nezareti'nden bilgi istenmesi üzerine Nafia Nezareti verdiği cevapta Samsun-Sivas yolunun Samsun-Amasya<sup>1005</sup> kısmının inşaat şirketince yapılmakta olduğu, Amasya-Sivas arasındaki kısmında geçişin sağlanabilmesi için gerekli incelemeleri yapmak üzere Turuk ve Meabir müfettişi ile Samsun Livası sermühendisinin gönderildiği ve onların hazırlayacağı raporlara göre gerekenin yapılacağını ifade etmiştir.<sup>1006</sup> 1916 yılında, bu yolun 5 ila 8. km'leri arasında 1.180 m şose yol yapılmıştır.<sup>1007</sup>

Ordu'dan Sivas'a kadar olan yolun inşası yine Sivas ve çevresinin güvenli bir limana ulaşması için önemlidir. Ordu arazisinin fazla dağlık olmaması da yolun avantajları arasındadır. 200 km'lik bu yolun 25 km'lik bir kısmı ormanlık araziden geçerek, daha sonra 10 km'lik düz bir araziye, buradan yine ormanlık araziden geçerek Sivas'a dâhil olmaktadır.<sup>1008</sup> Bu yolun inşası 5 yıl sürmüş, 1883 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır.<sup>1009</sup> Sivas'ı Ünye iskelesine bağlayacak olan Sivas-

<sup>1003</sup> BOA İ DH 872/69666, 16 Safer 1300/27 Aralık 1882.

<sup>1004</sup> BOA DH TMİK S 56/44, 19 Zilhicce 1322/24 Şubat 1905.

<sup>1005</sup> Çok eski bir bağlantı yolu olan Amasya-Samsun yolunda geçmişi eski çağa kadar dayanan ve Yeşilirmak nehri üzerinde bulunan Kuş Köprüsü bulunmaktadır. Friedrich Karl Kienitz, *Eski Türk Köprüleri: Anadolu ve Güneydoğu Avrupa'da Selçuk ve Osmanlı kültürünün Şaheserleri*, (Çev. A. Avni Baydar), Ankara 1965, s. 10.

<sup>1006</sup> BOA DH İD 178/41, 2 Ramazan 1332/25 Temmuz 1914.

<sup>1007</sup> BOA DH UMVM 83/19, 4 Cemaziyelahir 1335/28 Mart 1917.

<sup>1008</sup> BOA H TO 520/73, 21 Eylül 1878.

<sup>1009</sup> Nafia Nezareti tarafından görevli Kaloset Efendi yolun mühendisi olarak istihdam olunmuş, yolun bitiminde İşkodra Vilayeti mühendisliğine tayin olunmuştur. BOA HR TO 520/73, 21.09.1878; BOA T 1322/32, 1300/1882; *Umur-ı Nafia Dergisi*, Nr. 1, Muharrem sene 1302/1884, s. 9-10. Sivas-Ordu yolunun köprü ve menfezleri ile beraber şose olarak tamamlandığı haberi Sivas Vilayet Gazetesi'nde de yer almıştır. Aynı haberde Sivas'tan Hamidiye hududuna kadar olan yolun inşasında 500 m'lik bir tesviye-i turabiye inşaatı yapıldığı, ayrıca büyük kayalık mahallerin barutla açılmak üzere

Niksar yolu da ticaretin gelişmesi ve nakliyatı kolaylaştıracak bir güzergâhtır. Bu yolun araba işleyecek derecede 1903 senesi zarfında bitirilmesi için bütün kaza ve merkez sancağı amele-i mükellefesiyle çalışmalar yapılmıştır.<sup>1010</sup>

Sivas vilayetinin özellikle askerî açıdan önemli bir geçiş yolu olan Sivas-Erzincan yolu 212 km 275 m uzunluğunda olup, bu yolun 1891 yılında inşa çalışmalarına başlanılmıştır.<sup>1011</sup> Ticaret ve Nafia Nezareti'nin inşası istenilen askerî yolların durumunu sorması üzerine Sivas vilayetinden gelen cevapta askerî yollardan olan Sivas-Erzincan-Harput ve Sivas-Kayseri yollarında 1902 yılı içerisinde çeşitli tamiratlar yapıldığı ve ahşap köprülerin kısmen taşla çevrilerek geçişin sağlandığı belirtilmiştir.<sup>1012</sup> 1905 yılı içerisinde Sivas-Erzincan yolunda bozuk olan mahallerde 7,5 km şose yolun ve 21 adet köprü menfezi tamirata yapılmıştır. Bu yılda Sivas vilayetinden gelen rapora göre yolun geçişe müsait olduğu bildirilmiştir. Erzincan askeri yollarından olan ve Divriği'de son bulan Zara yolu, 155 km 675 m uzunluktan ibaret olup, bu yolun Divriği'ye kadar olan kısımları üzerinde 1905 yılı içerisinde çeşitli tamir işleri yapılmıştır. Bu şosenin Divriği'den Arapkir'e ait olan kısmı dahi değiştirilmeye muhtaç olduğundan güzergâhı tayin edilerek ileride şosesinin inşasına teşebbüs edileceği de vilayetten bildirilmiştir.<sup>1013</sup> 1916 yılında bu yolda 18.538 m şose yol yapılmış, 15 adet taş menfez, 16. km'de ahşap köprü inşa olunmuş, Çayurdere ve Çobandere Köprüleri yeniden inşa olunurken bir köprü de tamir edilmiştir.<sup>1014</sup>

Sivas'tan Harput'a giden Harput Caddesi de Sivas vilayetinin önemli yolları arasındadır. 1891 yılında Sivas vilayetinden Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda Samsun'dan Sivas ve Harput yoluyla Diyarbakır'a kadar muntazam bir araba yolunun inşasına Harput ve Maden umum komisyonunca karar verildiği bildirilmiştir. Bu kararın kabulü halinde hemen 3 mühendis ile masrafların hesabını tutmak üzere birkaç muhasebe kâtibinin Sivas'a gönderilmesini istemişlerdir. Bu yol yapıldığı takdirde Diyarbakır, Maden, Mamuarülaziz ve Sivas vilayetleri ve sancaklarının bütün ahali ve devletin gelirlerinin % 50 oranında artacağı iddia edilmiştir. Bu yolun

---

olduğundan Sivas'ın Trabzon'a olan ulaşımının da açılacağı ve yakında Sivas-Trabzon arasında araba işlemeye başlayacağı ifade olunmuştur. Bkz. "Ordu Yolundan Alınan Malumat" *Sivas*, Nr. 188, 16 Zilkade 1301/7 Eylül 1884.

<sup>1010</sup> BOA DH TMİK S 56/44, 19 Zilhicce 1322/24 Şubat 1905.

<sup>1011</sup> BOA DH MKT 1885/117, 2 Rebiülahir 1309/5 Kasım 1891.

<sup>1012</sup> BOA DH TMİK S 50/16, 17 Şevval 1321/6 Ocak 1904.

<sup>1013</sup> BOA DH TMİK S 46/13, 9 Rebiülevvel 1321/5 Haziran 1903; BOA DH TMİK S 56/44, 19 Zilhicce 1322/24 Şubat 1905.

<sup>1014</sup> BOA DH UMVM 81/57, 22 Şaban 1333/5 Temmuz 1915; BOA DH UMVM 83/19, 4 Cemaziyelahir 1335/28 Mart 1917.

Hazineden hiç para alınmadan belediye gelirleri ile inşa edileceği, yol yapıldıktan sonra bir araba kumpanyası teşkil edilerek bölgenin kalkınacağı belirtilmiştir. Bu yolun Sivas-Harput arası 122 km olup, 1895 yılında şose olarak tamamlanmıştır. Zamanla bozulan yerlerde tamiratlar yapılmış, 1905 yılında ise Sivas vilayeti bu yolun yeni usule göre şosesinin yenileceğini bildirmiştir.<sup>1015</sup> 1916 yılında bu yolun 40 ve 41. km'leri arasında 220 m toprak, 220 m şose ve 7 menfez inşa edilmiştir.<sup>1016</sup>

Yapımına 1891 yılında başlanılan Sivas-Kayseri yolu, Sivas'ı Ankara demiryolu hattına bağlayan ve ticaretin gelişmesine katkı sağlayan önemli bir şosedir. 131 km 287 m uzunluğunda olan bu yolun inşası 1903 yılında tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Gayet dik yokuş olan kısım değiştirilerek inşaat bitirilmiş, 1905 yılında bazı tamirat işlemleri yapılmıştır.<sup>1017</sup> 1916 yılında da inşasına devam edilen yolda başlangıcından 24. km'sine kadar 15 km 500 m şose yol inşa edilmiş, 5. km'den 22. km'ye kadar olan yerde 6 km hendek, 15 km banket ve 5 menfez bitirilmiştir.<sup>1018</sup>

Sivas vilayetinin Şrkikarahisar sancağından Giresun hududuna giden yolun inşasına 1874 yılında başlanılmış olmasına rağmen 1889 yılına gelindiğinde hâlâ 1/3'ünün bile bitirilemediğinden ve bu kadar yol için harcanan 19.000 liranın da boşa gittiğinden bahisle kalan 7 km'lik 2/3'lük yolun köprü ve diğer inşaatları ile beraber 87.000 liraya bitirilebileceğini beyan eden Şarkikarahisar sancağının yazısı incelenmek üzere Sadaret'ten Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir.<sup>1019</sup>

Bu dönemde Sivas vilayeti şose yol bakımından oldukça zengin bir yerdir. Sadece 1881 ile 1884 yılları arasında bu vilayette 575 km şose yol inşa edilmiştir.<sup>1020</sup> Bu vilayette özellikle Halil Rıfat Paşa'nın<sup>1021</sup> rolü azımsanmayacak derecede önemlidir. Halk, Halil Rıfat Paşa'nın da çabaları ile yolların inşasında üstün bir gayret

<sup>1015</sup> BOA ŞD 502/42, 22 Zilhicce 1296/7 Aralık 1879; BOA DH TMİK S 46/13, 9 Rebiülevvel 1321/5 Haziran 1903; BOA DH TMİK S 56/44, 19 Zilhicce 1322/24 Şubat 1905.

<sup>1016</sup> BOA DH UMVM 83/19, 4 Cemaziyelahir 1335/28 Mart 1917.

<sup>1017</sup> BOA DH TMİK S 56/44, 19 Zilhicce 1322/24 Şubat 1905.

<sup>1018</sup> BOA DH UMVM 83/19, 4 Cemaziyelahir 1335/28 Mart 1917.

<sup>1019</sup> BOA DH MKT 1599/44, 26 Cemaziyelahir 1306/27 Şubat 1899.

<sup>1020</sup> BOA C NF 45/2201, 29 Zilkade 1261/29 Kasım 1845; BOA BEO A MKT 38/58, 25 Rebiülevvel 1262/23 Mart 1846; BOA İ MVL 376/16516, 5 Zilhicce 1273/27 Temmuz 1857; BOA İ DH 892/70967, 19 Şevval 1300/23 Ağustos 1883 ve BOA İ DH 913/72501, 15 Cemaziyelahir 1301/12 Nisan 1884.

<sup>1021</sup> Siroz doğumlu olan Halil Rıfat Paşa, II. Abdülhamid döneminde sadrazamlık görevinde bulunmuştur. Tuna, Kosova ve Selanik valilikleri yapmış, daha sonra 4 sene kadar Sivas Valiliği'nde bulunmuştur. Vali iken yaptırdığı yol ve köprü faaliyetleri ile ünlüdür. Ayrıntılı bilgi için bkz. Gövsa, *age*, C. II, s. 659-660; Halil Rıfat Paşa döneminde Sivas'ta yapılan yollarla ilgili diğer bir çalışma için bkz. Mehmet Mercan, "Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa'nın Eğitim ve İmar Faaliyetleri", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 23, Erzurum 2004, s. 195-214.

göstermiş, her bir mükellef en az 15-20 gün yolların inşasında çalışmıştır.<sup>1022</sup> 1882 ile 1885 yılları arasında Halil Rıfat Paşa'nın valiliği sırasında, Sivas vilayetinde 927 km km yol inşa edilmiştir.<sup>1023</sup> 1897 yılına gelindiğinde 1827 km ile Osmanlı vilayetleri arasında en çok şose yolu Sivas vilayetinde yapılmıştır.<sup>1024</sup> Her ne kadar resmi kayıtlarda Sivas vilayetinde yapılan yolların çokluğu nedeni ile Halil Rıfat Paşa övülmüş ise de bu dönemde Paşa'nın bu şekilde halka yol yaptırması nedeni ile ahali arasında şikâyet ve isyanlar da vuku bulmamış değildir. Divriği kazası ahali yolda çalışmaya gitmek istememiş, bunun üzerine kaymakam tarafından birkaç kişi tutuklatılmıştır. Divriği kasabası halkı Kaymakamlık binasını basarak ve taşla tutarak tutukluları kaçırmış, durumun vilayete bildirilmesi üzerine Halil Rıfat Paşa, bir bölük süvari göndererek duruma müdahale etmiştir. Bu bilgiden yola çıkarak Sivas vilayetinde ahalinin 15-20 gün boyunca yol inşasında çalışmakta pek istekli olduğu söylenemez.<sup>1025</sup> 1902 yılında Osmanlı Devleti'nde seyahat eden Mark Sykes, Sivas'tan Malatya'ya geçerken şose yolun bakımının Hükümet tarafından yapıldığını, seller ve diğer şartlar dikkate alındığında oldukça iyi durumda olduğunu belirtmiştir. Yolun meyil ve virajlarının iyi hesaplanmış, drenajının da uygun yapıldığını ifade etmiştir.<sup>1026</sup> Bu bakımdan Sivas vilayeti bu dönemde ulaşımda oldukça iyi durumdaydı.

Vilayette toplanan bedelat-ı nakdiye ise 12.000 lira civarındadır.<sup>1027</sup> Bu vilayette bulunan yolların km olarak uzunluğu ve bu yollarda yapılan inşaatlar aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir.

<sup>1022</sup> BOA DH UMVM 125/91. Sivas'ta yol yapımı ve diğer imar faaliyetlerinde öne çıkan diğer isimler Sırrı Paşa, Abidin Paşa, Ahmed Vefik Paşa ve Mehmet Memduh Paşa'dır. Mustafa Servet Akpolat, "Tanzimat Sonrasında Sivas'taki İmar Etkinlikleri ve Taşhan", *Osmanlılar Döneminde Sivas Sempozyumu Bildirileri*, C. III, Sivas 2007, s. 1-11.

<sup>1023</sup> Ercument Kuran, "Kucuk Said Pasa (1840-1914) as a Turkish Modernist", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 2, Apr., 1970, p. 129. Halil Rıfat Paşa hakkında detaylı bilgi için bkz. Nurettin Birol, *Halil Rıfat Paşa Dönemi ve İcraatları (1827-1901)*, (Basılmış Doktora Tezi), İnönü Üniversitesi SBE, Malatya 1999; Mehmet Varinli, *Halil Rıfat Paşa*, Sivas 1964; Mustafa Barut, *Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Valiliği (1882-1885)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi SBE, Ankara 1984, Lütfi Tuncel, *Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa Ve Tenbihnameleri*, Ankara 1987; Nurettin Birol, "Halil Rıfat Paşa" *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 27, No: 2, Aralık 2003, s. 267-288.

<sup>1024</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

<sup>1025</sup> Mehmet Mercan, "II. Abdülhamid Dönemine Ait Bir Jurnal Örneği: Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa Hakkında Bir İhbârname", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 17, S. 2, Elazığ 2007, s. 347-348.

<sup>1026</sup> Mark Sykes, *Dârü'l-İslâm*, (Terc. Yılmaz Tezkan), Ankara 2000, s. 101.

<sup>1027</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 162.

**Tablo 87: 1883-1884 Mali Yılında Sivas Vilayeti'nde İnşa Olunan Şose Yol ve Köprüler<sup>1028</sup>**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harç destek duvarları (km)	Harçsız destek duvarları (km)
Sivas'tan Samsun hududuna kadar	304 km 967 m	829	54 m	15 km 603 m
Sivas'tan Harput hududuna kadar				
Tokat-Niksar <sup>1029</sup>				
Samsun-Çorum				
Havza-Amasya				
Amasya-Merzifon				
Karahisar'dan Giresun hududuna kadar				

**Tablo 88: 1905 Yılına Kadar Sivas Vilayeti'nde İnşa Olunan Bazı Yollar**

Yolun İsmi	Uzunluğu km
Sivas-Tokat-Amasya-Samsun yolundan vilayet dâhilinde kalan kısım	285
Sivas-Tecer-Harput yolundan	123
Tecer-Gürün-Darende yolu	117
Sivas-Kayseri yolundan	147
Sivas-Zara-Keçiyurdu-Hamidiye-Ordu yolundan	212
Zara-Divriği yolundan	140
Keçiyurdu-Karahisar-Giresun yolundan	104
Amasya-Çorum	73
Havza-Boyabad yolundan	51
Hafik-Çorum	66
Karahisar-Erzincan yolundan	38
Çiğori-Erbaa-Kavak	92
Tokat-Amasya-Zile yolundan	55
Amasya-Erbaa-Dünekse	35

**Tablo 89: Sivas Vilayeti'nde 1904 Senesinde Yapılan Yol İnşaatı Cetveli<sup>1030</sup>**

Yolun ismi	Vilayet dâhilindeki uzunluğu km	Mevcut Köprü adet	1905 senesi		Kasis adet	Yeniden istinad duvarı m
			Tamiren veya Yeniden şose km	Tamiren veya Yeniden köprü		
Sivas-Yenihan-Tokat-Amasya-Samsun	285 km 201 m	320	15 km 630 m	59	18	705
Yenihan-Yozgat	48 km 568 m	141	-	-	-	(-)
Sivas-Tecer-Kangal-Harput	123 km 557 m	307	5 km	24	10	242

<sup>1028</sup> BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884.

<sup>1029</sup> 1886 yılına gelindiğinde bu yol şose olarak tamamlanmış ve Kelkit Çayı üzerine 630 m uzunluğunda ahşap Hamidiye Köprüsü inşa edilmiştir. Bunun yanında yol üzerinde küçük büyük 55 köprü daha yapılmıştır. Bkz. *Sivas Vilayeti Salnamesi*, defa 12, sene 1302, s. 312.

<sup>1030</sup> BOA DH TMIK S 56/44, 19 Zilhicce 1322/24 Şubat 1905.

Tecer-Gürün-Darende-Halep	131 km 287 m	157	-	-	-	(-)
Sivas-Şehirkişla-Kayseri	148 km 679 m	576	2 km 374 m	10	9	2509
Sivas-Koçhisar-Zara-Koyulhisar-Hamidiye-Ordu	212 km 275 m	432	6 km 805 m	15	5	524
Zara-Divriği-Arapkir	155 km 670 m	339	1 km 16 m	9	7	321
Sivas-Kadıköprüsü-Niksar-Ünye (1)	111 km 250 m	9	1 km 11 m	3	-	-
Keçiurdu-Ana Rüyası-Karahisar-Giresun	104 km 110 m	171	2 km 619 m	13	18	-
Karahisar-Erzincan (Yusuf Bey çiftliğinden başlayarak)	38 km 238 m	46	-	-	3	(-)
Karahisar-Alucre (2)	38 km	97	1 km 193 m	-	-	-
Tokat-Celguri-Dünekse-Niksar	80 km 150 m	58	84 m	3	1	402
Dünekse-Erbaa	35 km 600 m	22	-	-	-	-
Tokat-Zile-Amasya (3)	107 km 600 m	-	1 km	7	-	99
Zile-Turhal	19 km 300 m	29	-	-	-	(-)
Amasya-Mecidözü-Çorum	73 km	28	-	2	-	-
Boğazhan-Ladik-Samsun	44 km 500 m	49	-	-	-	-
Çatak-Merzifon-Çorum	66 km	46	-	9	9	(-)
Boğazhan-Merzifon-Osmancık	86 km 300 m	-	-	-	-	-
<b>Toplam</b>	<b>1997 km 300 m</b>	<b>2871</b>	<b>46 km 948 m</b>	<b>162</b>	<b>86</b>	<b>4802</b>
<b>Tokat Sancağı</b>						
Çamlıbel kasis yolu	5 km 772 m	4	-	-	-	-
Dazye yoluyla Sağırkaya şubesi	7 km 430 m	14	-	-	-	(-)
<b>Sivas Sancağı</b>						
Sivas-Pürgenik	4 km 560 m	11	-	-	-	-
<b>Karahisar Sancağı</b>						
Hamidiye şubesi	1 km 50 m	2	-	-	-	(-)
<b>Amasya Sancağı</b>						
Merzifon-Mecidözü (4)	47 km 500 m	-	-	-	-	-
Hacıköy-Gümüşmadeni (5)	6 km 150 m	1	-	-	-	-
Havza-Vezirköprü-Boyabad (5)	62 km 65 m	28	-	6	-	(-)
Erbaa-Hacılar dağı-Kavak (5)	40 km 444 m	3	-	-	-	-
Amasya-Erbaa-Tokat hududu	24 km	18	-	-	-	-
<b>TOPLAM</b>	<b>2196 km 776 m</b>	<b>2948</b>	<b>46 km 948 m</b>	<b>168</b>	<b>86</b>	<b>4802</b>

(1) Bu yolun uzunluğu 111 km 250 m olup, 3 km 449 m şose ile beraber tamamlanmış, 58 km 527 m inşa halindedir. Kalan 49 km 173 m henüz inşasına başlanılmamıştır.

(2) Bu yolun uzunluğu 38 km olup, 7 km 347 m şose ile beraber tamamlanmış, 26 km 777 m inşa halindedir. Kalan 3 km 876 m henüz inşasına başlanılmamıştır.

(3) Bu yolun uzunluğu 107 km 300 m olup, 47 km 300 m şose ile beraber tamamlanmış, 60 km kısmı yalnız toprak düzenlemesi yapılmıştır.

(4) Bu yolun uzunluğu 47 km 500 m olup, 15 km üzerinde inşaata başlanılmış olup, kalan 32 km 500 m henüz inşasına başlanılmamıştır.

(5) Bir kısmı henüz bitmemiş olan bir yoldur.

1915 yılında Sivas vilayeti nafia sermühendisliğinin hazırlamış olduğu rapora göre 5 yıl içerisinde 27 güzergâhta inşa edilmesi planlanan yollar için 8 mühendis, 5



mühendis muavini, 44 kondüktör ve 12 kâtip ve 1 ambar memuru istihdam edilmesi gerekmektedir. Sivas vilayetinde 5 yıl içerisinde inşa edilmesi planlanan yollar, Karahisar-Giresun, Giresun-Mesudiye-Ordu, Sivas-Kışla-i Hümayûn-Pirkenek, Zarah-Divriği-Arapkir, Karadağ-Ladik, Kavak-Ladik-Amasya, Çalkuru-Erbaa, Merzifon-Çorum, Amasya-Mecidözü-Merzifon, Merzifon-Gümüşhacıköy-Osmancık-Maden, Turhal-Zile-Amasya (Altiğaç Yolu), Tokat-Niksar-Ünye hududu, Sivas-Aziziye, Aziziye-Bünyan, Aziziye-Haçin, Sivas-Niksar-Ünye, Amasya-Erbaa, Amasya-Merzifon, Amasya-Yozgat, Zile-Akdağmadeni, Gümüşhacıköy-Hamamözü-Çorum hududu, Erbaa-Niksar-Reşadiye-Koyulhisar-Suşehri, Tokat-Zile, Karahisar-Alucre-Tirebolu, Alucre-Şeydan, Zile-Silisözü-Yenihan, Kangal-Divriği, Gürün-Aziziye ve Gürün-Sarız yolları idi.<sup>1031</sup>

### 3.1.6.1.8. Adana Vilayeti

Adana vilayeti'nin ana yolları Konya-Karaman, Mut-Silifke, Adana-Mersin-Silifke, Adana-Karataş ve Adana-Misis-Payas-İskenderun<sup>1032</sup> yolları idi.<sup>1033</sup>

1893 yılına ait Adana Vilayet Salnamesi'nde vilayetin yolları ile ilgili bilgi bulmak mümkündür. Buna göre Adana vilayetinde Adana'dan Tarsus'a oradan da Mersin'e giden 66,5 km uzunluğundaki yol, 86 km uzunluğundaki Mersin'den Silifke'ye giden yol, 113 km uzunluğundaki Silifke'den Karaman'a giden yol, 170 km uzunluğundaki Silifke'den Ermenek'e giden yol, Tarsus'tan Akköprü'ye, Adana'dan Sis'e, Adana'dan Misis'e ve Yarpuz'dan Osmaniye'ye kadar olan yollar şose olarak inşa edilmiştir. Adana'dan Karataş'a giden şose yolun inşası ise henüz tamamlanmamıştır.<sup>1034</sup> 1903 yılına ait Adana Vilayeti Salnamesi'ne göre de bu belirtilen yolların tamirinin yapıldığı ifade edilmiştir.<sup>1035</sup>

1902 yılında Nafia Nezareti'nin vilayette bedelat-ı nakdiyenin toplanmasına ve yol inşasına dikkat edilmesine dair tamimine cevaben vilayet sermühendisliğinden hazırlanan raporda askerî ve ticarî yollardan Sis-Haçin, Adana-Misis-Hamidiye, Mersin-Tarsus, Silifke-Mersin, Ermenek-Anamur yollarının inşa ve tamir olunduğu,

<sup>1031</sup> BOA DH UMVM 81/57, 22 Şaban 1333/5 Temmuz 1915.

<sup>1032</sup> Adana-Misis-Payas-İskenderun hattı aynı zamanda hac güzergâhı olması nedeniyle önemli bir geçittir. Bkz. A. Latif Armağan, "XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l-Hacc), *Osmanlı Araştırmaları*, S. 20, 2000, s. 88-89; M. Uğur Derman, "Osmanlı Devri Şehir ve Menzil Yollarında İstirahat ve İbadet Yerleri (Namazgâhlar)", *Atatürk Konferansları 5 (1971-1972)*, 1975, s. 281-298.

<sup>1033</sup> Tevfik Çavdar, *Milli Mücadele'ye Başlarken Sayılarıyla Durum ve Genel Görünüm I*, s. 82.

<sup>1034</sup> *Salname-i Vilayet-i Adana*, sene 1309, s. 6-7.

<sup>1035</sup> *Salname-i Vilayet-i Adana*, sene 1319, s. 68-69.

Yumurtalık-Bahçe-Maraş, Tarsus-Konya hududuna olan Gülek yollarının inşası için gerekli evrakın hazırlandığı, Payas-İskenderun yolunun ise Payas'tan vilayet hududuna kadar olan mahallin yeniden inşa edilerek tamamlandığı belirtilmiştir.<sup>1036</sup>

Bir başka kaynak olan İbrahim Hilmi Bey'in *Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin Ahval-i Coğrafiye ve İstatistikiiyesi* adlı eserine göre Adana vilayetinde inşa olunan yollardan Adana-Mersin-Silifke-Ermenek yolu 294 km uzunluğunda olup, 1905 yılına kadar 152 km'si şose olarak tamamlanmıştır. Tarsus-Akköprü şosesi 79,6 km uzunluğunda olup tamamının inşası bitirilmiştir. Taşucu-Silifke-Konya hududu şosesi 113,4 km'dir. Adana-Sis-Haçin yolundan 61 km, Adana-Hamidiye-Payas-İskenderun yolundan 72 km, Yumurtalık-Osmaniye yolundan 22 km şose yapılmıştır. Vilayetin tarik bedelat-ı nakdiyesi 3.800 lira civarındadır. 1905 yılına gelindiğinde vilayetteki toplam şose yol uzunluğu 524 km'ye ulaşmıştır.<sup>1037</sup> Ancak vilayetin sınırları düşünüldüğünde bu miktar yetersiz kalmaktadır.

Dâhiliye Nezareti tarafından vilayet yollarına dair hazırlanan raporda Adana vilayeti yollarının genel olarak durumuna bakıldığında Hasa, Ceyhan, Dört Yol ve Osmaniye kazalarının istasyon ile bağlantıları sağlanmış, 91 km uzunluğundaki Silifke-Mersin, 62 km uzunluğundaki Silifke-Enaypazarı ve 96 km uzunluğundaki Sis-Haçin yolları ise vaktiyle amele-i mükellefeye inşa ettirilmiştir. Ancak bunlardan sadece Silifke-Mersin yolu araba geçişine müsait olup diğerleri zamanla bozulup tamir görmediğinden araba geçişine müsait değildir. 113 km 400 m uzunluğundaki Taşucu-Silifke-Karaman yolu ise vaktiyle yapılmış ancak Silifke'den Taşucu'na kadar olan kısım esaslı bir tamir gördüğünden araba geçebilir durumda ise de 102 km'lik kısmı tamir edilmediğinden araba geçecek durumda değildir. 45 km uzunluğundaki Adana Karaisalı, 48 km uzunluğundaki Enaypazarı-Ermenek, 92 km uzunluğundaki Enaypazarı-Gülnar-Anamur, 90 km uzunluğundaki Mut-Silifke yollarının inşasına ya hiç başlanılmamış ya da başlanıp yarım bırakıldığından araba geçecek durumda değildirler. 18 km 750 m uzunluğundaki Hasa-Dört Yol yolu ise dağ yolu olup 1915 yılı içerisinde genişletilmesi planlanmıştır.<sup>1038</sup>

<sup>1036</sup> BOA DH TMİK S 48/37, 1 Receb 1321/23 Eylül 1903.

<sup>1037</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 174-175.

<sup>1038</sup> *Vilayat Yolları Haritası*. Adana vilayetinin 1914 yılındaki yollarını gösteren harita için bkz. Ek: 45.

1915 yılında İçel sancağı tarafından yollara dair hazırlanan cetvel bize bu yılda yol inşasına dair bu sancakta pek bir şey yapılamadığını göstermektedir.<sup>1039</sup>

**Tablo 90: 1915 Yılında İçel Sancağı'nda Yapılan Yollar**

Yolun İsmi	Uzunluğu	1915 Yılından Önce Yapılan Miktar	1915 Yılında Yapılan	Sarfiyat (kuruş)	İnşası Gelecek Yıla Devreden Kısım
Taşucu-Silifke	77km 700m	11 km	384 m	4786	316 m
Silifke-Karaman	101 km 300 m	...	...	...	...
Silifke-Mersin	53 km 667 m	30 km	650 m	1107	27 km 27 m
Silifke-Ermenek	136 km	...	...	...	...
Silifke-Mut-Karaman	137 km 280 m	...	...	...	...

İçel sancağından Nafia Nezareti'ne gönderilen 2 Mart 1916 tarihli yazıda Silifke-Mersin, Silifke-Taşucu İskelesi ve Silifke-Mağara-Karaman yollarının turuk-ı umumî kapsamına alınarak devlet tarafından inşa edilmesi talep edilmiş ise de Nafia Nezareti, zaten turuk-ı umumî tahsisatının bu kapsamda olan yolların inşasına bile yetmediği gerekçesi ile reddetmiştir.<sup>1040</sup> 1917 yılında İçel sancağında Silifke-Mersin ve Silifke-Ermenek yollarının inşasına devam edilmiştir.<sup>1041</sup> İçel sancağının 25 Ekim 1919 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne göndermiş olduğu yazıda Mersin-Karaman arasında vaktiyle açılmış olan ve bilhassa Silifke-Karaman arasındaki yolların 40 seneden beri hiç tamir görmediğinden çok bozulduğunu ve tarik bedelinin yetmediğinden bunun kişi başı 100 kuruşa çıkarılması ve bu miktarı veremeyecek olanların da bedenen çalışmalarına izin verilmesi talebinde bulunmuştur.<sup>1042</sup>

Yine Adana vilayetinin yolları hakkında bilgi veren bir başka belge Dâhiliye Nezareti'nden Adana vilayetine gönderilen 7 Ocak 1915 tarihli yazıdır. Bu yazıda Osmaniye'den İslahiye ve Hassa'ya Dörtöl'dan yine Hassa'ya yol olup olmadığı ve bu yolların durumu sorulmuştur. Bu yollardan hangisinin inşası mümkündür?, kaç amele ile ne kadar sürede şose haline getirilebilir?, Raco'dan Hassa istasyonuna yol var mıdır?, yoksa yeniden bir yol yapılması mümkün müdür? gibi sorular sorularak bunlar hakkında bilgi istenmiştir.<sup>1043</sup>

Adana vilayetinden 8 Ocak 1915 tarihinde gelen cevapta yolların durumu hakkında detaylı bilgi verilmiştir. Buna göre;

<sup>1039</sup> BOA DH UMVM 72/20, 12 Şaban 1334/14 Haziran 1916.

<sup>1040</sup> BOA DH UMVM 82/10, 9 Cemaziyelevvel 1334/14 Mart 1916.

<sup>1041</sup> BOA DH UMVM 148/25, 2 Şaban 1335/24 Mayıs 1917.

<sup>1042</sup> BOA DH UMVM 162/19, 25 Safer 1338/19 Kasım 1919.

<sup>1043</sup> BOA DH UMVM 72/11, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915.

Osmaniye'den Islahiye'ye giden yolun Islahiye'den Hassa'ya kadar olan kısmı araba ile geçilebilir. Fakat kış mevsimlerinde bataklıklar ile tamir olunan taşlıklardan geçmek biraz zahmetlidir. İki aydan beri Osmaniye-Islahiye ve Hassa ile Raco yolunun araba geçişine müsait hale getirilmesi için uğraşmaktadır. Bu kısımda bir de amele taburu çalışmaktadır. Halep cihetinden de civar kazalardan ahali ile bir amele taburu çalışmaktadır. Henüz tamamlanmamış olsa da öncelikli hedefin bu kısımda araba geçişine müsait yol yapmak olduğu belirtilmiştir. Diğer yandan gerekli olan köprülerin ahşap olarak inşası için malzeme hazırlanarak bir an evvel bunların inşasına gayret edilmelidir. Islahiye'den Hassa'ya kadar 40 km'lik düz bir yol vardır. Bu kısımda yapılmış olan demiryolu henüz ray ve balast<sup>1044</sup> döşenmediğinden Adana Valisi buraya gelen Osmaniye menzil kumandanına bu kısma hemen balast döşenmesiyle ve köprü kısımlarının ahşap olarak inşasıyla şimdilik şose halinde imal edilmesi lüzumunu belirtmiştir. Şu anda mevcut olan Osmaniye-Raco yolunun araba geçişine müsait olmasına rağmen tam olarak bu geçişin sağlanması için yolun Şubat sonuna kadar bitmesi tahmin edilmektedir. Böylece Osmaniye'den Raco'ya arabalar daha kolay ve rahat gidebilir. Dört yol'dan Hassa'ya giden yolda ikisi arasında 1.288 m yüksekliğindeki dağlardan geçmek üzere 64 km uzunluğunda sarp ormanlık ve arızalı bir yol vardır. Bu yol yalnız yazın odun ve kömürcüler tarafından kullanılabilir. Dört yol'dan Hassa'ya yol yapmak için İskenderun-Kırıkhan üzerinden gitmek lazımdır. Şimdi bununla uğraşmaya o kadar lüzum yoktur. Raporla, Adana vilayetinin bütün mühendisleri bu yol için çalışmaya başladıkları ifade edilmiştir. Osmaniye-Raco yolunun Cebel-i Bereket sancağına isabet eden 95 km'lik kısmın inşası 1915 Haziran'ında tamamlanmıştır.<sup>1045</sup>

1915 yılı için Adana vilayeti, Islahiye-İstasyon, Bahçe-İstasyon, Hassa-İstasyon, Dört yol-İstasyon ve Adana Karataş yollarının inşasına 1.000.000 tahsisat ayırmıştır.<sup>1046</sup>

19 Temmuz 1917 tarihinde Dâhiliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda Adana vilayeti dâhilinde bulunan Islahiye-Maraş yolunun askerlik açısından bir an evvel inşa ve tamirlerinin yapılması istenilmiştir. Nafia Nezareti ise Adana vilayetine gerekli tebligatın yapıldığını ve şayet vilayet bütçesinde bu yollara

<sup>1044</sup> Şoselerde düzeltilmiş toprak üzerine döşenen taş kırıklarıdır.

<sup>1045</sup> BOA DH UMVM 72/11, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915. Raco-Islahiye yolu haritası için bkz.

BOA DH UMVM 33/43, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915 (Bak: Ek: 5).

<sup>1046</sup> BOA T TŞK 3128/34, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916.

karşılık bulunamazsa başka yolların bütçelerinin bu yollara aktarılacağını beyan etmiştir.<sup>1047</sup>

### 3.1.6.1.9. Konya Vilayeti

Konya vilayetinin belli başlı yolları şunlardı: Konya-Bursa, Konya-Burdur-Antalya<sup>1048</sup>, Konya-Nevşehir-Avanos, Konya-Kayseri yolları idi. Konya vilayetinde 1869 yılında Turuk ve Meabir Nizamnamesi'nin çıkmasının ardından şose olarak inşasına karar verilen yollar Konya'dan Karaman'a, Karaman'dan Silifke'ye, Isparta'dan Burdur'a, Burdur'dan Teke'ye ve Niğde'den Karaman'a kadar olan yollardı. Bunların inşası için 18 Şubat 1869 tarihinde mühendis Hâdî Efendi'nin gözetiminde, 2.500 kuruş harcırah verilerek Topçu Miralaylarından İbrahim Bey, aylık 400 kuruş maaş ve 2.300 kuruş harcırah ile Manastır'da bulunan Rıza Efendi tayin edilmiştir.<sup>1049</sup>

Konya'dan Karaman'a kadar olan yolun inşasına 1869 yol nizamnamesinin yayınlanmasının ardından başlanılmıştır. Yolun inşası devam ederken 3 köprü ve 8 geçidin yapılabilmesi için gerekli olan 34.000 kuruşun ödenmesi için Maliye Nezareti'nden karar alınmıştır.<sup>1050</sup> 1890 yılında bu yolun Karaman'dan Silifke'ye uzatılması kararlaştırılmıştır.<sup>1051</sup> Bu yolun inşası Konya'nın sahile ulaşması açısından önemliydi. Yaklaşık 120 km'den oluşan yolun, 1905 yılına gelindiğinde 70 km'si şose olarak inşa edilmiş bir haldedir.<sup>1052</sup> Ancak 40 km'lik kısmının inşasına hiç başlanılmamıştır.<sup>1053</sup>

1870 yılında Konya vilayetinde Konya, Hamidiye ve Teke sancaklarında 4 kolda 24.250 m şose inşa edilmiş olduğu rapor edilmiştir. 22 Eylül 1870 tarihli Konya Vilayeti Meclis-i Umumîsi'nde hazırlanan raporda 1871 yılında bu yolların inşasına devam edileceği gibi, Konya vilayetinin İstanbul ile bağlantısının sağlanabilmesi için Hüdavendigâr vilayetindeki Gemlik ya da Karamürsel yollarına ulaştırılması kararlaştırılmıştır. Bunun için Konya'dan Karahisar-ı Sahib'e (Afyon Karahisar) doğru bir yol inşası gerekmektedir. Aynı zamanda Konya'dan Hamit sancağı merkezi

<sup>1047</sup> BOA DH UMVM 72/29, 12 Zilkade 1335/30 Ağustos 1917.

<sup>1048</sup> Bu yol Konya'nın sahile ulaşması açısından önemliydi. Konya Vilayeti İdare Meclisi 1868 yılında Sadarete gönderdiği bir tezkirede Antalya'da bir iskele ve liman inşasını talep etmiştir. BOA BEO A MKT MHM 423/9, 20 Cemaziyelahir 1285/8 Ekim 1868.

<sup>1049</sup> BOA BEO A MKT MHM 439/27, 6 Zilhicce 1285/20 Mart 1869.

<sup>1050</sup> BOA İ DH 638/44379, 5 Receb 1288/20 Eylül 1871.

<sup>1051</sup> BOA ŞD 1701/12, 8 Zilkade 1307/26 Haziran 1890.

<sup>1052</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 180.

<sup>1053</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

Isparta'ya, Isparta'dan Antalya İskelesi'ne, Burdur'dan Antalya'ya Antalya ile Isparta arasında Çubuk boğazına ve Niğde'den Adana vilayetindeki Mersin İskelesi'ne olmak üzere toplam 6 kolun açılmasına karar verilmiştir.<sup>1054</sup> 1871 yılında Konya vilayetinde inşası kararlaştırılan yollar için ayrılan tahsisat 2 yük 81.918 kuruş idi. Bu yılda Konya'dan Karaman'a, Karaman'dan Konya'ya ve Antalya'dan Isparta'ya olan yolların inşasına başlanılmıştır. Konya vilayeti, Nafia Nezareti'ne gönderdiği yazıda vilayet dâhilinde diğer 6 kol yolun da açılması için vilayet bütçesine 6 yük 59.500 kuruş tahsis edilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Ancak Nafia Nezareti, gelecek yıl bütün yollar için nafia bütçesine 5.000.000 kuruş tahsis edildiğini, bunun da bütün vilayetlere taksim edildiğinde Konya vilayetine düşen payın 200.000 kuruş olduğunu belirtmiştir. Bu yüzden açılacak olan 6 kol yolun yerine geçen yıllarda inşasına başlanılmış olan yolların bitirilmesini önermiştir.<sup>1055</sup>

Bu vilayetin bir diğer önemli yolu Konya'dan Bursa'ya giden yoldur. Bu yolun inşasına da 1880'li yıllarda başlanılmış olup, Konya vilayeti dâhilinde kalan 136 km'lik yolun 1905 yılına gelindiğinde ancak yarısı şose olarak inşa edilmiştir. 100 km'den oluşan Antalya-Isparta yolunun inşası burada yetişen ürünlerin dolaşımı açısından önemli idi. Bu yolun da inşası tamamlanamamış, ancak 80 km'si inşa edilebilmiştir.<sup>1056</sup>

Konya'yı Antalya'ya bağlayan yol, Beyşehir üzerinden Teke ovasını geçerek Antalya'ya gitmekteydi. Toplam 364 km'den oluşan bu yolun inşasına 1883 yılında başlanılmış, 1885 yılına kadar yolun 2 km'lik kısmı inşa edilebilmiştir. Konya'nın Akdeniz sahiline bağlantısının sağlanması, Konya'nın iktisadî, ticarî ve askerî açıdan gelişmesinde büyük önem arz etmekteydi. Zira burada meydana gelen kuraklık ve kıtlık Konya'nın Antalya limanına ulaştırılmasını zorunlu kılıyordu. 1898 yılında Konya vilayetinden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda Konya vilayetinin kıtlıktan kurtulması için bu yolun bir an evvel bitirilmesi gerektiği belirtilmiş, bunun için de vilayetin tarik bedel-i nakdisinin tamamen vilayete bırakılmasının yanında çevre vilayetlerin bedelat-ı nakdiyesinin de buraya aktarılması istenmiştir. Ancak Ticaret ve Nafia Nezareti'nin verdiği cevapta bunun mümkün olmadığı ifade edilmiş, vilayette tahsil edilemeyen 2.000.000 kuruşun tahsili yoluna gidilmesi ve inşaata

<sup>1054</sup> BOA ŞD 496/28, 17 Rebiülevvel 1288/6 Haziran 1871.

<sup>1055</sup> BOA BEO AYN d. Nr. 996, s. 67.

<sup>1056</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 180.

devam edilmesi tavsiye edilmiştir.<sup>1057</sup> 1905 yılına gelindiğinde bu yolun 83 km'si bitirilebilmiştir. Zamanla yolun bazı kısımlarında çeşitli inşaatlar yapılmıştır. Örneğin 1910 senesi Mart'ında Konya-Antalya yolunun Bağırsak deresi-Yunuslar kısmı Agob Kazancıyan Efendi'ye ihale olunmuştur. 1 yıl sonunda bu yolun inşası tamamlanmıştır.<sup>1058</sup> Fakat Agob Kazancıyan, bu inşaat esnasında kış mevsiminin girmesi, askere alımlar nedeniyle amele bulunmaması gibi nedenlerle inşaata 5 ay geç başlayabilmiş, bu sebeple de ertesi yılda da amele ve malzeme fiyatlarının artmasıyla zarara uğradığını ifade etmiştir. Bu yüzden de Agob Kazancıyan, Nafia Nezareti'nden fazla harcadığı 154.470 kuruşun kendisine ödenmesini talep etti ise de Nafia Nezareti bunu kabul etmemiştir. Konu bu defa Şura-yı Devlet Maliye ve Nafia Dairelerinde görüşülmüş ve müteahhidin mukaveleye uygun hareket ettiğinden ve zararın tamamının kendisine yüklenemeyeceğinden gerekli paranın ödenmesi yönünde Nafia Nezareti'ne tebligat yapılması kararlaştırılmıştır.<sup>1059</sup> Konya-Antalya yolunda 1914 yılına gelindiğinde 138 km'lik bir yol inşa edilmiş, 65 km'lik bir kısmın ise inşasına hiç başlanılmamıştı.<sup>1060</sup>

Konya'yı sahile bağlayacak bir diğer yol Akşehir-Isparta-Burdur-Antalya güzergâhı idi. 67 km 500 m uzunluğunda olan Antalya-Burdur yolu, Isparta livasını da dolaşarak Konya ile irtibat sağlamaktadır. Bu yolun inşası ile bütün Anadolu, ihracatını Antalya'ya getirecek, böylece bu havalinin ticareti canlanacağı gibi bu yolun geçtiği mahallerin mahsulatı da İzmir-İstanbul yolundan hem kısa bir zamanda hem de az masrafla denize ulaşacaktır.<sup>1061</sup> Bu yolun önemi yalnız iktisadî açıdan olmayıp askerî öneme de sahiptir. Ancak bu yolların hepsinin birden bitirilebilmesi imkansızdır.

---

<sup>1057</sup> BOA DH TMİK S 27/4, 9 Cemaziyelevvel 1317/15 Eylül 1899.

<sup>1058</sup> BOA DH İD 179/28, 28 Receb 1332/22 Haziran 1914.

<sup>1059</sup> BOA DH İD 178/29, 1 Şaban 1332/25 Haziran 1914.

<sup>1060</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>1061</sup> BOA DH MKT 356/60, 12 Zilkade 1312/7 Mayıs 1895.

**Tablo 91: 1883-1884 Mali Yılında Konya Vilayeti'nde Yapılan Yollar<sup>1062</sup>**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçlı destek duvarları (km)	Harçsız destek duvarları (km)
Konya-Antalya	26 km 262 m	3	136 m	1 km 898 m
Kayseri-Mersin yolunun Konya'ya ait kısmı				
Konya-Silifke				
Akşehir-Yalvaç				
Konya-Meram				

Konya'dan ayrılarak müstakil sancak haline gelen Teke sancağının 1913 yılında yapılan inşaatlara dair hazırlanmış olduğu raporunda 6 km 775 m uzunluğunda şose yol yapıldığını bunun 5 km 700 m'sinin Burdur-Antalya yoluna ait olduğunu bildirmiştir. Teke sancağının yollara dair hazırlanmış olduğu cetvel aşağıdaki gibidir.<sup>1063</sup>

**Tablo 92: 1913 Yılı İçerisinde Teke Sancağı'nda Yapılan Yollar<sup>1064</sup>**

Yolun İsmi	Toplam Uzunluğu	Tevsiye-i Turabiye	Şose	Köprü	
				Yeniden	Tamiren
Antalya-Burdur Tarik-i Umumîsi	67 km 500 m	1 km 346 m	5 km 700 m	1	3
Antalya-Manavgat Yolu	70 km	30 m	..		
Akseki-Beyşehir Yolu	60 km	400 m	800 m		
Alaiye-Akseki Yolu	90 km	..	..		1
Gölcük-Bozova Yolu	6 km 700 m	2 km 700 m	..		
Finike-Elmalı Yolu	70 km	275 m	275 m		

1914 yılının ilk 6 ayında ise Teke sancağının tamamında inşa olunan şose yolların uzunluğu 11 km 51 m iken bunun 5 km 701 m'si Antalya-Burdur yoluna aitti.<sup>1065</sup>

1915 yılında ülkenin içinde bulunduğu savaş durumundan dolayı bu yollardan hangisinin öncelikle bitirilmesi gerektiği Harbiye Nezareti'ne sorulmuştur. Harbiye Nezareti'nden gelen 9 Mart 1915 tarihli cevabî yazıda Akşehir-Eğridir-Burdur-Antalya yolunun askerî açıdan daha önemli olduğu ve bir an evvel yapılması gerektiği belirtilmiştir. Konya vilayetinin 6 Nisan 1915 tarihli cevabî yazısında ise Akşehir-Antalya yolunun Akşehir'den Eğridir'e kadar olan kısmının keşfinin yapılmaya başlandığı, yakın zamanda da tamiratına başlanacağı, ancak bu yoldan istenilen

<sup>1062</sup> BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884.

<sup>1063</sup> BOA DH UMVM 72/7, 4 Cemaziyelahir 1333/19 Nisan 1915.

<sup>1064</sup> BOA DH UMVM 72/7, 4 Cemaziyelahir 1333/19 Nisan 1915.

<sup>1065</sup> BOA DH UMVM 72/7, 4 Cemaziyelahir 1333/19 Nisan 1915.



faydanın elde edilebilmesi için tarik-i umumîden olan Eğridir-Bala-i Zir (Aşağı Bâlâ) arasındaki yolun inşasına bir an evvel başlanılması gerektiği belirtilmiştir.<sup>1066</sup>

Tarik-i umumîden olan Eğridir-Burdur ve Burdur-Antalya yolunun amele taburlarıyla<sup>1067</sup> inşa edilmekte olduğu Nafia Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne bildirilmiştir. Fakat bu şekilde amele taburları ile yapılan inşaattan beklenen fayda sağlanamamakta idi. Zira bu yolda çalıştırıldığı belirtilen iki amele taburu da sonradan Karesi ve İzmit taraflarına götürülmüştür. Buradaki memurlardan alınan bilgilere göre eğer Nafia Nezareti bu yolun tarik-i umumîden olan kısmını amele taburlarıyla inşa edecek olursa bu yolun bitmesi mümkün değildi. Eğridir ile Bala-i Zir ve Burdur-Antalya kısmına ait tahsisatın ve memurîn-i fenniyenin Nafia Nezareti tarafından gönderilmesi için 6 Nisan 1915 tarihinde Konya Valisi bir yazı yazmıştır. Bu tahsisat ve fen memurları gönderilmezse Konya vilayetinin yapacağı kısmın faydası kalmayacak, Konya'nın sahille birleşmesi ertelenecek ve vilayetin bütçesi büyük bir yük altına girecekti. Bu olmaz ise Beyşehir-Akseki arasındaki yolun inşasına başlanarak hiç olmazsa bu yolla sahile inmek mümkün olabilecekti. Ancak bu yolun yapımı tahsisat yetersizliğinden dolayı durma noktasına gelmiştir.<sup>1068</sup>

1917 yılına gelinmiş olunmasına rağmen Konya'yı Antalya'ya bağlayacak olan şose bitirilememiştir.<sup>1069</sup> Antalya-Konya yolunun eski güzergâhı Kesikbel istikametiyle Akseki'ye geçerek Beyşehir'e varması ve evvelce inşasına başlanılan Alaiye (Alanya)-Bozkır yolunun programa dâhil edilmesi Nafia Nezareti tarafından öngörülmüştür. Ancak bölgeye gönderilen mühendis Said Bey, Kesikbeli mevkiinin inşasının güç olduğunu rapor etmiştir. Said Bey'e göre inşası buna nispeten kolay olan Manavgat ve Akseki kazalarının köyleri ile bağlantısını sağlayacak ve Antalya-Alaiye yoluna da bağlayacak yeni güzergâhın kabul olunduğu Antalya sancağı tarafından bildirilmiştir. Bunun üzerine Nafia Nezareti bu yeni güzergâhın yeterli bir fenni incelemeye tabi tutulmadan değiştirildiğini ve eski güzergâha göre Antalya

<sup>1066</sup> BOA DH UMVM 72/10, 22 Receb 1333/5 Haziran 1915. Bu yıllarda Konya vilayetinin Antalya sancağının yollarının durumu için ayrıca bkz. Şaban Ortak, " Büyük Savaşın ( I. Dünya Savaşı) Eşiğinde Antalya", *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu, (Antalya, 22-24 Kasım 2007)*, C. I, Antalya 2008, s. 92. XX. yüzyılda Alanya kazasının ulaşım durumu hakkında bkz. Faruk Nafiz Koçak, " 20. Yüzyılda Alanya", *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu, (Antalya, 22-24 Kasım 2007)*, C. II, Antalya 2008, s. 770-773.

<sup>1067</sup> Amele taburları diğer bir ifadeyle işçi taburları diyebileceğimiz geri hizmet birlikleri yollarda, demiryolu inşasında, madenlerde istihdam edilmişlerdi. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cengiz Mutlu, *Birinci Dünya Savaşı'nda Amele Taburları (1914-1918)*, İstanbul 2007, s. 7-8.

<sup>1068</sup> BOA DH UMVM 72/10, 22 Receb 1333/5 Haziran 1915.

<sup>1069</sup> MMZC, İ. 49, 5 Mart 1333/5 Mart 1917, C. 1, s. 64.

sancağı dâhilinde 165 km olan yolun 40 km daha uzun yerden geçirilerek 205 km'ye ulaştırıldığını ve bu yeni güzergâhın kabulünün mümkün olmadığını, gereğinin mahalline ait olduğunu beyan etmiştir.<sup>1070</sup>

Bu tarihlerde müstakil Teke sancağından kaleme alınan yazıda, bölgenin yollarının acınacak bir halde olduğu ifade edilmiştir. Hatta livada araba geçebilecek 30-40 km bile yol olmadığından bahsedilmesi oldukça ilginçtir. Bu dönemde liva merkezinden kazalara ve kazalardan diğer kazalara sevkiyat develerle ve ekseriya katırlarla yapılmaktadır. Hele Alanya yolları kervan geçmez durumdadır. Bazı yerlerde hayvanlarla bile geçmek mümkün değildir. İşte bu şartlar altında Teke sancağı da hiç olmazsa Antalya-Burdur yolunun inşasının bitirilmesini, Konya ve havalisindeki tahıl ürünlerinin Antalya limanına ulaşmasını istemektedir. Nafia Nezareti ise tahsisat yetersizliğinden Konya vilayetine sadece 100.000 kuruşluk bir havale yapıldığını, bu para ile yolların hiç olmazsa geçilebilecek bir hale getirilmesini istemiştir.<sup>1071</sup> Yine Teke Mutasarrıflığı'ndan 1920 yılında yazılan bir yazıda Bozkır-Alaiye yolunun Konya'nın Akdeniz'e açılan kapısı olduğu, Konya'ya iktisadî açıdan büyük yararlar sağlayacağı kaydedilmiştir. Alaiye halkının inşaatta çalışmaya hazır oldukları, ancak livanın hususî idarî bütçesinin bu yolu yapmaya yetmediğinden yolun umumî yollar kapsamına alınması Nafia Nezareti'nden istemiştir. Ancak Nafia Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne gelen 22 Mart 1920 tarihli yazıda; devlet bütçesinden yapılması zarurî görülen umumî yolun tahminen 7.000 km olduğu, bunun senelik 700 km'sinin yapılması gerektiği belirtilmiştir. Bunun için de yıllık 8.740.000 lira gerekmektedir. Nafia Nezareti'nin bu zorunlu harcamaları için bile bütçede yeterli miktarda para yokken 120 km uzunluğunda ve inşaat masrafı tahminen 1.200.0000 lira olan Alaiye-Bozkır yolunun İdare-i umumî kapsamına alınması mümkün değildir.<sup>1072</sup>

Konya vilayetinin yolları diğer vilayetlere göre daha iyi durumda olsa da Osmanlı Devleti'nin diğer vilayetlerinde olduğu gibi burada da şose yol bakımından sıkıntılar mevcuttu. Örneğin uzun bir süre İçel sancağının kazası olan ve sonradan Konya sancağına bağlanan Ermenek'ten 7 Nisan 1911 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda kazanın hiçbir yere, doğru dürüst bağlayacak bir yolu olmadığını, bu yüzden hayvanlarının telef olduğunu ve halkın bezdiği ifade olunmuştur. Ticaret

<sup>1070</sup> BOA DH UMVM 82/29, 2 Cemaziyelahir 1335/26 Mart 1917.

<sup>1071</sup> BOA DH İD 178/47, 2 Zilkade 1332/22 Eylül 1914.

<sup>1072</sup> BOA DH UMVM 72/52, 12 Receb 1338/1 Nisan 1920.

ve Nafia Nezareti ise verdiği cevapta 90 km ve büyük kısmı kayalıklardan oluşan Ermenek-Karaman yolunun 10 km'lik bir kısmının inşasına gelecek yıl başlanmasına, Nafia komisyonunca karar verildiğini belirtmiştir.<sup>1073</sup>

1917 yılında Konya vilayetinin Niğde sancağında 130 km uzunluğundaki Bor-Kilisehisar-Dikilitaş iltisak hattı (demiryolu bağlantı hattı), Ürgüp-Nevşehir, Arapsun-Nevşehir, Niğde-Mersin-Kayseri iltisak hattı yolları ile Niğde-Kalealtı yolunun turuk-ı umumîye kapsamına alındığı, Nevşehir-Eneği-Meleköy, Gölcük-Niğde yollarının da Niğde sancağında 1922 yılına kadar olan 5 senelik program dâhilinde inşa edileceği Nafia Nezareti tarafından bildirilmiştir. Bu yollar için 5 yılda 6.860.287 kuruş harcanması öngörülmüştür. Ayrıca Niğde-Fertek yolu ile Aksaray'ın turuk-ı umumîyeye bağlanması ve Aksaray-Ulukışla, Ürgüp-Eneği yollarının inşaat ve tamiratının ise ikinci 5 yıllık programa bırakılması da Nafia Nezareti tarafından uygun bulunmuştur.<sup>1074</sup>

Konya vilayetinde inşa olunan yolların toplamına baktığımızda 1881 ile 1888 yılları arasında yaklaşık 230 km şose yol inşa edilmiştir.<sup>1075</sup> 1897 yılında Konya vilayetinde mevcut şose uzunluğu 485 km 500 m, 1905 yılında ise 723 km'ye ulaşmıştır.<sup>1076</sup> 1912 yılında bütün vilayet dâhilinde silindir işlemi ile beraber tamamlanmış şose yol uzunluğu 39 km 685 m'dir. Bu yollarda yapılan inşaat için 1 yıl boyunca harcanan meblağ ise 3.499.256 kuruştur.<sup>1077</sup> 1914 yılında ise vilayette toplam 1987 km 288 m uzunluğunda yol olup bunların 529 km 530 m'si tamamlanmıştır.<sup>1078</sup>

<sup>1073</sup> BOA DH İD 3/44, 19 Rebiülahir 1329/19 Nisan 1911.

<sup>1074</sup> BOA DH UMVM 82/53, 8 Rebiülevvel 1335/2 Ocak 1917.

<sup>1075</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyelevvel 1306/24 Ocak 1884.

<sup>1076</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılığ 1897*, s. 286; İbrahim Hilmi, *age*, s. 180.

<sup>1077</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 33-34.

<sup>1078</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

**Tablo 93: 1905 Yılına kadar Konya Vilayeti'nde İnşa Olunan Şose Yollar**<sup>1079</sup>

Yolun İsmi	Uzunluğu
Konya-Akşehir-Bursa vilayeti hududundan	70 km
Akşehir-Karaağaç-Eğridir	37 km
Konya-Beyşehir-Antalya	83 km
Konya-Karaman-Silifke hududu	70 km
Bozkır-Karaman	35 km
Isparta-Burdur-Antalya	80 km
Isparta-Dinar	46 km
Isparta-Eğridir	32 km
Burdur-Dinar	27 km
Kayseri-Mersin-yolundan Konya vilayeti dâhili	133 km

**Tablo 94: 1914 Yılında Konya Vilayeti'nin Yollarının Durumu**<sup>1080</sup>

Yolun İsmi	Toplam Uzunluk	Yapılmış Kısım	Toprak Yol	İnşa Halinde Kısım	1915 Yılında Yapılacak Olan	Hiç Başlanmamış Kısım	Açıklama
Konya-Antalya	240 km	137 km 90 m	7 km 750 m	11 km 600 m	18 km 500 m	65 km 239 m	Konya tarafında 3 ve Antalya tarafında 54 km yapılmış kısım üzerinde araba geçebilir
Akşehir-Orkenez (Bağkonak)	28 km 161 m	28 km 161 m					Yol araba geçişine müsaittir.
Akşehir-İstasyon	2 km 200 m	2 km 200 m					Yol araba geçişine müsaittir.
Konya-Karaman-Silifke Hududu	121 km	50 km	28 km			43 km	Konya-Karaman kısmı üzerinde araba geçebilir
Seydişehir-Beyşehir Yolu	30 km	5 km				25 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Konya-Meram	8 km	8 km					Yol araba geçişine müsaittir.
Konya-Sille	7 km 784 m	7 km 784 m					Yol araba geçişine müsaittir.
Kadınhanı-İstasyon	8 km 400 m	8 km 400 m					Yol araba geçişine müsaittir.
Sarayönü-İstasyon	920 m	920 m					Yol araba geçişine müsaittir.
Karaman-İstasyon	1 km 100 m	1 km 100 m					Yol araba geçişine müsaittir.
Ereğli-İstasyon	975 m	975 m					Yol araba geçişine müsaittir.
Ereğli-Sultaniye	45 km	15 km			5 km	25 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Konya-Akşehir	130 km	88 km	7 km 750 m			35 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Akşehir-Cihanbeyli	90 km	5 km 900 m		5 km 800 m		28 km 300 m	Yol araba geçişine müsaittir.
Akşehir-Baban Yolu (Bursa hududu)	14 km 250 m	6 km	2 km 563 m			5 km 687 m	Yol araba geçişine müsaittir.

<sup>1079</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 180.

<sup>1080</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

İlgın-İstasyon	1 km 250 m	1 km 250 m					Yol araba geçişine müsaittir.
Isparta-Eğirdir	32 km 780 m	32 km 180 m	600 m				Yol araba geçişine müsaittir.
Eğirdir-Orkenez	65 km 128 m		29 km 150 m			35 km 978 m	Kurak havada toprak kısımdan araba geçebilir
Burdur-Tefenni	70 km	18 km		20 km	10 km	22 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Antalya-İstasyon	550 km 530 m	41 km 430 m			5 km	9 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Finike-Elmalı	65 km 128 m	25 km 685 m	8 km 500 m	10 km		20 km 815 m	Yapılan kısım üzerinde araba geçebilir
Ulukışla-Bayağıl	4 km 110 m				4 km 110 m		Yol araba geçişine müsaittir.
Niğde-Kayseri yolundan ayrılan Niğde-Nevşehir-Arapşun	83 km	10 km	20 km		15 km	38 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Nevşehir-Ürgüp-İncesu Yolu	35 km	18 km	7 km 750 m			10 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Niğde-Bor-Ereğli	60 km	13 km	14 km			47 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Bor-Kilisehisar şubesi	10 km			10 km			Paralel iki yoldan araba geçmektedir.
Aksaray-Karasu	35 km	5 km 454 m				29 km 546 m	Yol araba geçişine müsaittir.
Konya-Aksaray	130 km				10 km	120 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Ermeneke-Karaman	90 km				5 km	85 km	Araba geçemediğinden ticaret hayvanlarla sağlanmaktadır.
Koçhisar-Sarayönü	142 km				5 km	137 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Bozkır-Konya	90 km				5 km	85 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Alaiye-Bozkır	120 km				5 km	115 km	Yol araba geçişine müsait değildir.
Elmalı-İstasyon	45 km				14 km	31 km	14 km'lik kısım inşa olunursa araba geçebilir
Uluborlu-Keçiborlu	30 km				5 km	25 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Yalvaç-Orkenez	18 km				5 km	13 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Karaağaç-Orkenez	20 km				5 km	15 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Eğirdir-Sarı İdris	25 km				5 km	20 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Ürgüp-Eneği	30 km				5 km	15 km	Yol araba geçişine müsaittir.
Bor-Kayseri yolunun İltisak kısmı	2 km 500 m				2 km 500 m		Yol araba geçişine müsaittir.
<b>Toplam</b>	<b>1987 km 288 m</b>	<b>529 km 530 m</b>	<b>120 km 385 m</b>	<b>61 km 810 m</b>	<b>125 km</b>	<b>115 km 565 m</b>	

### 3.1.6.1.10. Ankara Vilayeti

Ankara vilayeti geniş sınırlara sahipti. İncelediğimiz dönemde (1848-1920) Ankara vilayeti Ankara, Kayseri, Yozgat, Çorum, Kırşehir sancaklarını içeriyordu. Bu dönemde Ankara vilayeti ana yollarla Marmara, Akdeniz ve Karadeniz'e bağlanmaya çalışılmıştır. Ankara vilayetinin ilk önemli şose yol çalışması, İzmit-Ankara yolunun Ankara vilayeti sınırları dâhilinde kalan kısmıdır. Ankara'dan Nallıhan'a<sup>1081</sup> kadar Ankara vilayeti hissesine düşen ve 167 km'den oluşan Ankara-İzmit yolu 1887 yılında tamamlanmıştır. Bu yolun tamamlanması bu dönemde kıtlık çeken Ankara'ya zahire ulaştırılması bakımından önem arz ediyordu.<sup>1082</sup> Bu güzergâhta şose yol ile birlikte 76 köprü inşa edilmiştir. İzmit şosesi için Beypazarı ve Nallıhan kazalarından amele-i mükellefe, inşaat mevsiminde sevk edilmiştir. 1887 yılında Beypazarı'ndan Mihaliçcik ve Küre-i Hümayûn (?) yoluyla Eskişehir'e olan yolun da açılmasına başlandığından Mihaliçcik kazası ahalisi daha önce İzmit şosesine sevk edildiğinden bunların yerine Ayaş ahalisinin Eskişehir yolunda çalıştırılmasına dair Ankara Valisi Dâhiliye Nezareti'ne bir yazı göndermiştir. Dâhiliye Nezareti'nden Sadarete gönderilen yazıda Ankara vilayetinin kendi hissesine düşen yolu yaptığını, bu sefer göndereceği ahalinin Kastamonu vilayeti hissesi olan yolları yapacağından İzmit sancağının da hissesine düşen yolları yapması için tebligat gönderilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Ankara vilayeti bu yolda kendi hissesine düşen kısmı yaptıktan sonra Kastamonu vilayeti dâhilinde olan 30 km'lik bir kısmın inşasının bitirilmesine de yardım etmiştir.<sup>1083</sup>

Ankara vilayetinde yol yapımı özellikle 1880'li yıllarda Ankara Valisi Hakkı Paşa'nın ve halkın imce usulüyle çalışmaları neticesinde oldukça artmıştır. Her

<sup>1081</sup> Ankara'dan Nallıhan üzerinden İstanbul'a giden bu güzergâh Sultan I. Ahmed zamanında 1611 yılından itibaren üç yıl sadrazamlık yapan Nasuh Paşa zamanında geliştirilmiştir. Nallıhan durağını kuran da Nasuh Paşa'dır. Bu yol Ankara'dan Eskişehir yoluyla İstanbul'a giden güzergâhın önemini azaltmış ve zamanla işlek bir cadde halini almıştır. Bkz. Taeshner, *age*, C. I, s. 260-263.

<sup>1082</sup> BOA MV 16/48, 5 Cemaziyellevvel 1304/30 Ocak 1887; BOA DH MKT 1406/45, 26 Cemaziyelahir 1304/22 Mart 1887; BOA DH MKT 1416/60, 4 Şaban 1304/28 Nisan 1887; BOA DH MKT 1443/82, 9 Zilhicce 1304/29 Ağustos 1887. Bu yolun tamamlandığı tarih olarak bazı kaynaklar 1884 yılını da zikretmişlerdir. Arşiv belgelerinden çıkarılan tarih ise 1887'dir. Ancak bunu bildiren kaynaktan yine 1887 yılı da verilmektedir. Dolayısıyla arşiv belgelerinden de varılan sonuç İzmit-Ankara yolunun Ankara Vilayetine ait kısmının tamamlandığı yıl 1887'dir. Bkz. Yusuf Güler, *Ankara Vilayeti'nde İdari Yapının, Yöredeki Sosyo-Ekonomik Yapıya Olan Etkileri (1880-1919)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE, Samsun 2007, s. 150 ve 152.

<sup>1083</sup> BOA DH MKT 1406/36, 26 Cemaziyelahir 1304/22 Mart 1887; BOA DH MKT 1437/77, 18 Zilkade 1304/8 Ağustos 1887.

mükellef kanunda belirtilenin dışında 15-20 gün fazladan yol inşasında durmadan çalışmışlardır.<sup>1084</sup>

Ankara'nın doğu yolunu teşkil eden Ankara'dan Yozgat'a kadar olan 229 km uzunluğundaki şose yolun inşası da devam ettirilmekte idi. Bu yolun 1905 yılına kadar 128 km'lik bir kısmı şose olarak inşa olunmuştu.<sup>1085</sup>

Ankara'yı güney sahiline bağlayacak olan güneydoğu yolu ise Ankara-Kayseri, Kayseri-Mersin yollarını teşkil ediyordu. Yaklaşık 310 km'den oluşan Ankara-Kayseri yolunun<sup>1086</sup>, Ankara'dan Kırşehir'e kadar olan kısmı inşa olunmuş, Kırşehir-Kayseri kısmı ise 1886 yılında tamamlanmıştır. Fakat 1905 yılına gelindiğinde Ankara-Kayseri yolunda köprülerin harap olması ve şoselerin de adeta tarla haline gelmesinden dolayı postaların geciktiğinden bahseden Posta ve Telgraf Nezareti, bu yolun bir an evvel tamir edilmesini talep etmiştir. Bunun üzerine Dâhiliye Nezareti'nden Ankara vilayetine konu ile ilgili yazı gönderilmiş, Ankara Valisi ise bu yolun tamirine başlanacağını ancak Ticaret ve Nafia Nezareti'nden gönderilen fen memurunun beklendiği cevabını vermiştir.<sup>1087</sup> 1914 yılında bu yolun daha önceden inşasının tamamlanmış olmasına rağmen köprülerin çoğu ahşap olduğundan bunların kargir'e çevrileceği belirtilmiştir.<sup>1088</sup>

Kayseri-Mersin yolunun da Ankara vilayeti dâhilindeki 86 km'si şose olarak inşa olunmuştu. Ankara vilayetinde anayollar dışında ikinci derecedeki yollar da inşa edilmekteydi. 103 km'lik Yozgat-Kayseri yolu, 1885 yılında tamamlanmıştır. Bir diğer yol 115 km uzunluğunda olup Yozgat'tan Samsun hududuna kadar olan şose yoldur. Bu yol da 1885 yılında şose olarak inşa olunmuştur. Yozgat'ta bu yolların yapımı büyük heyecan yaratmış ve yolun açılışına ahali büyük bir katılım

---

<sup>1084</sup> BOA DH UMVM 125/91; Bilal Şimşir, *Ankara...Ankara... Bir Başkent'in Doğuşu*, Ankara 2006, s. 41-43.

<sup>1085</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 133.

<sup>1086</sup> Ankara-Kayseri yolunun güzergâhı için bkz. Taeshner, *age*, C. I, s. 278-279. Fred Burnaby eserinde Kayseri yolunu şu şekilde tarif etmiştir: Ankara'dan Kayseri'ye giden iki yol vardır. Bunlardan biri, Kızılırmak'ı Karakeçili köyünde geçer, köyden sonra nehrin sağ yakası boyunca akıntıya karşı gider ve nehrin iki ana kolunun kavuştuğu Mucur kasabasına varır. Sonra yol, nehrin doğu kolunu, Çalı ve Ambar köylerinin arasından geçerek Kayseri yakınlarındaki Erciyes Dağı'nın eteğine ulaşır. Diğer yol, Anadolu'nun doğu yaylasına komşudur. Kızılırmak'ın sağ yakası boyunca akıntıya karşı giderek Mucur'un yukarisından nehrin doğu kolunu aşar. Buradan yol ağaçsız geniş bir oavadan geçerek Kayseri'ye gider. Bu en kolay yoldur, ancak bu yolda yerleşime rastlanmaz ve gereksinim maddeleri çok kıttır. Burnaby, *age*, s. 408.

<sup>1087</sup> BOA DH MKT 949/2, 17 Safer 1323/23 Nisan 1905.

<sup>1088</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

göstermiştir. Yine ikinci derecedeki yollardan Kayseri-Samsun yolunun Ankara vilayeti dâhilinde kalan 37 km'lik kısmı da 1886 yılında tamamlanmıştır.<sup>1089</sup>

Ankara vilayeti 1873 yılında Beypazarı'ndan Beylik'e ve Emirdağı'ndan Kaymaz'a giden yolların inşası için Nafia Nezareti'nden tahsisat talebinde bulunmuştur. Yapılan keşif çalışmalarında Beypazarı ile Beylik Köprüsü arasının 80 km olduğu ve bu yol üzerinde günümüzde Güdül ilçesi sınırlarında olan Kirmir Çayı ile Ankara Suyu üzerine iki büyük köprü inşası için 2 yük 900.600 kuruş, diğer küçük köprü, menfez, lağım inşası ve amele sevki için 5 yük 6.400 olmak üzere toplam 7 yük 16.000 kuruş gerektiği rapor edilmiştir. Emirdağı'ndan Kaymaz'a kadar 70 km uzunluğunda olan yolda biri Seydi Suyu üzerinde diğerleri İnce ve Ilcabaşı sularında olmak üzere 3 büyük köprü inşası ile diğer masraflar için 3 yük 30.000 kuruş ile 17.000 amele çalıştırılması gerekeceği ifade olunmuştur. Ancak Nafia Nezareti, Beypazarı Beylik Köprüsü arasındaki yolda inşa olunacak köprüler için ayrılan paranın yetmeyeceğini, aynı güzergâh üzerinde İzmit-Ankara demiryolu da inşa edilmekte olduğundan hem şose hem de demiryolu inşasına ayrı ayrı para aktarılamayacağını, bu yüzden bu yolun hepsinin birden değil aşama aşama yapılmasını önermiştir. Kaymaz'dan Emirdağı'na kadar olan yolun ise hem nüfusu az köylerden hem de nakliyat açısından önemsiz bir güzergâhtan geçirildiğinin tespit edildiği anlaşılmaktadır. Bunun yerine Nafia Nezareti, Kaymaz'dan itibaren Azmık, Aktaş ve Çandar köprülerinden geçilerek Ferikli ve Hamza mahallerinden Emirdağı'nda Yedikapu boğazına doğru güzergâh değiştirilirse hem Emirdağı ormanlarından ağaç kesiminde nakliyatın rahatlayacağı hem de bu yol, Karahisar'dan gelecek yolcu ve eşyanın Sivrihisar'a kadar olan yolun bir şubesi olacağından önem ihtiva ettiğini ifade etmektedir. Bu yolların inşası için Ankara vilayeti iki mühendis ile sekiz kondüktör talebinde bulunmuş, ancak bütçenin bunların tayinine müsait olmadığından kondüktörlerin yerine her 10-15 km'ye bir pikor tayini tavsiye edilmiştir.<sup>1090</sup>

Bu yol yapım çalışmaları sayesinde Ankara'da yüzlerce kilometrelik yeni yollar açılmıştı. Böylece Ankara vilayetinin 1881 ile 1884 yılları arasında inşa edilmiş olan

<sup>1089</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, Nr. 1, s. 10.

<sup>1090</sup> BOA T NFM 705/2, 24 Cemaziyelahir 1290/19 Ağustos 1873; BOA T NFM 705/5, 25 Cemaziyelahir 1290/20 Ağustos 1873.



şose yol uzunluğu toplamda 661 km'dir.<sup>1091</sup> 1897 yılına gelindiğinde bu vilayette toplam 1.312 km yol varken<sup>1092</sup> bu rakam 1900 yılında 1.392 km'ye<sup>1093</sup>, 1902 yılında 1.420 km'ye,<sup>1094</sup> 1905 yılında 1.455 km'ye ulaşmıştır. Bu vilayette yol inşası ile mükellef 130.000 civarında nüfus olup, bedenen bu görevini yerine getirenlerin haricinde burada 10.000 lirayı aşkın bedelat-ı nakdiye toplanmıştır.<sup>1095</sup>

1909 yılında Ankara Valisi, vilayetin yollarını teftiş etmiş ve bir rapor hazırlamıştır. Valinin raporuna göre İzmit-Ankara demiryolu hattı boş bir araziden geçirildiğinden çevre kazaların bu hattan faydalanabilmeleri için kaza dâhilinden çevre istasyonlara giden yeni şoselerin inşa edilmesi gerekmektedir. Bu yeni yapılacak şoselerin inşasıyla geçtiği yerlerin imar ve mahsulâtı artacaktı. Ankara Valisi vilayete yeni bağlanan Mihaliçcik, Sivrihisar ve Haymana kazalarının hiç birinde şose görülemediğini beyan etmiştir. Valinin raporuna göre;<sup>1096</sup> Sarıköy istasyonundan Sivrihisar'a giden 40 km'lik yolda yalnız 5 km'lik bir toprak düzenlemesi yapılmış, büyük bir kısmı yapılamamıştır.

Polatlı istasyonundan Haymana'ya giden şosenin de büyük kısmı bozulmuş ve zamanında gayet dolambaçlı yapıldığı için özellikle yaz aylarında nakliyat asla şose yolundan yapılamamaktadır.

Sarıköy istasyonundan Mihaliçcik'e giden yolun bir kolu Nallıhan'a diğer kolu Beypazarı'na uğrayarak üç kazanın karşılıklı nakliyatını teşkil eden şosedir. Birkaç km'lik kısmında kum döşenmediği gibi taşlar da gayet ayrı konulmuş olduğundan şose henüz tamam görülmemektedir. Bu şoseler tamamlandığı zaman bu üç kazanın iktisadî durumunda büyük ilerleme olacaktır. Sivrihisar ve Mihaliçcik'te otomobil ve arabalar işletilmek için ahali arasında büyük bir heyecan ve istek vardır. İnşaat mevsiminin sonuna 2 ay kalmış olduğundan bu şoselerin inşasına başlanması için Maliye Nezareti'nden kaynak istenilmiştir.<sup>1097</sup>

<sup>1091</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyelevvel 1306/24 Ocak 1884.

<sup>1092</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286

<sup>1093</sup> *Ankara Vilayetine Mahsus Salname*, sene 1318, s. 287.

<sup>1094</sup> *Ankara Vilayetine Mahsus Salname*, sene 1320, s. 267.

<sup>1095</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 133.

<sup>1096</sup> BOA DH MUİ 14-2/25, 29 Şevval 1327/13 Kasım 1909.

<sup>1097</sup> BOA DH MUİ 14-2/25, 29 Şevval 1327/13 Kasım 1909.

Ankara vilayetinde 1912 yılı içerisinde yollar üzerinde çeşitli inşaat ve tamirat faaliyetleri için harcanan miktar 1.458.237 kuruştur.<sup>1098</sup> 1914 yılında Ankara vilayeti yollarının durumuna bakıldığında daha önce inşası tamamlanmış olan 313 km uzunluğundaki Ankara-Kırşehir ve 255,5 km uzunluğundaki Kayseri-Yozgat-Çorum-Samsun yollarının imalat-ı sanayiasının çoğunluğunun ahşap olması nedeniyle bunların taşa çevrilmek suretiyle yenileme çalışmalarının yapıldığı, 41 km uzunluğundaki Sivrihisar-Sarıköy ve 20 km uzunluğundaki Ankara-Çubukabad yollarının da 1915 yılında inşa edilmek üzere münakasada olduğu anlaşılmaktadır. Ankara-Yabanad yolu üzerindeki köprü ile Kırşehir-Nevşehir tarihi üzerindeki Acı Öz Köprüsü'nün ise halen inşa edilmekte olduğu bilinmektedir. 30 km uzunluğundaki Alaca-Sungurlu ve 60 km uzunluğundaki Çorum-İskilip yollarının ise bu yılda inşa edilmesi kararlaştırılmış ve bu yollar halen üzerinden âdî araba geçişine müsaittir.<sup>1099</sup> Ankara vilayetinin 1883 yılından 1905 yılına kadar inşa edilmiş olan yollarına ait bazı veriler ise aşağıdaki tablolarda olduğu gibidir.

**Tablo 95: 1883-1884 Mali Yılında Ankara Vilayeti'nde Yapılan Yollar<sup>1100</sup>**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçsız destek duvarları (km)
Ankara'dan İzmit hududuna kadar	255 km 360 m	41	1 km 764 m
Ankara-Kırşehir			
Kayseri'den Mersin hududuna kadar			
Kayseri'den Yozgat hududuna kadar			
Yozgat'tan Samsun hududuna kadar			

**Tablo 96: 1900 Yılında Ankara Vilayeti'nin Yolları<sup>1101</sup>**

Yolun İsmi	Mevcut Şose	Toprak Yolu Açılmış	Henüz Açılmamış Kısım	Taş Köprü	Ahşap Köprü	Karışık Köprü
Ankara'dan Nallıhan'a kadar	164 km 375 m			51	1	46
Ankara'dan Kayseri'ye	269 km 980 m	648 m	34 km 336 m	67		21
Ankara'dan Yozgat'a	136 km 661 m			60		16
Ankara'dan Çankırı Hududuna	44 km	30 km 700 m	20 km 30 m	97		5
Ankara'dan Yabanabad'a	29 km 856 m	80 m	30 km 64 m			1
Ankara'dan Haymana'ya		7 km 800 m	40 km			
Ankara'dan Çubukabad'a	10 km	6 km	3 km			2
Hükümet Konağı'ndan Demiryolu İstasyonuna	1 km 180 m			7		
Ankara'da Namazgah'tan Demiryolu İstasyonuna	1 km 240 m			7		
Ankara Çevre Yolları	8 km			4		

<sup>1098</sup> BO T. d. Nr. 154, s. 7-8.

<sup>1099</sup> *Vilayat Yolları Haritası*. Ankara vilayetinin 1914 yılındaki yollarını gösteren harita için bkz. Ek: 6.

<sup>1100</sup> BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884.

<sup>1101</sup> *Ankara Vilayetine Mahsus Salname*, sene 1318, s. 287.

Haymana'dan Polatlı İstasyonu'na		2 km	39 km 600 m			
Mihalıçcik'ten Saraköy'e	20 km					3
Beypazarı'ndan Mihalıçcik'e	20 km	2 km 425 m	22 km 575 m	13	1	7
Kayseri'den Samsun'a	277 km 864 m			145		9
Kayseri'den Mersin'e	86 km 167 m			45		1
Kayseri'den Sivas'a	35 km			119		
İncesu'dan Ürgübe	9 km 500 m			32		
Kırşehir'den Nevşehir'e	22 km 298 m					
Yozgat'tan Sivas'a	102 km 800 m	25 km	5 km 200 m	44		16
Yozgat'tan Sungurlu'ya	47 km 50 m		17 km 950 m	18		3
Keskin'den Ankara'ya	47 km 245 m			3		6
Kayseri'den Zincidere'ye	6 km 317 m			1		
Kayseri'den Develi'ye	25 km 336 m	17 km 874 m	2 km 800 m	32		
Kayseri'den Tavlasun'a	5 km 300 m		6 km	7		
Kayseri'den Talas'a	5 km 970 m			1		
Yozgat'tan Soğuk Oluk'a		2 km				
İstanoz'dan Sincanköy istasyonuna	2 km 900 m					2
Kayseri'den Moncasun'a	1 km 496 m	20 km 504 m		38		
Çevrim'den Osmancık'a		28 km	32 km			
Ayaş ve Güdül	2 km 309 m		22 km 691 m			
<b>TOPLAM</b>	<b>1393 km 485 m</b>	<b>144 km 676 m</b>	<b>277 km 516 m</b>	<b>791</b>	<b>2</b>	<b>138</b>

**Tablo 97: 1905 yılına kadar Ankara Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yollar<sup>1102</sup>**

<b>Yolun İsmi</b>	<b>Uzunluğu</b>
Ankara-Kayseri yolundan	313
Ankara-Yozgat yolundan	128
Ankara-İzmit	164
Ankara-Kalecik	69
Ankara-Çerkeş yolundan	23
Haymana-Polatlı yolundan	16
Beypazarı-Mihalıçcik	30
Mihalıçcik-Sarıköy	21
Kayseri-Sivas yolundan	37
Kayseri-Samsun yolundan	278
Kayseri-Mersin yolundan	86
Kayseri-Develi yolundan	29
Yozgat-Sivas yolundan	104
Yozgat-Sungurlu	39
Kırşehir-Keskin	47
Kırşehir-Nevşehir	22

<sup>1102</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 133.

Ankara vilayetinden ayrılarak müstakil bir sancak olan Kayseri sancağının 1914 ile 1919 yılları arasında bayındırlık için yapılacaklara dair raporda Kayseri'nin civar köy ve kaza merkezlerini birbirine; Develi kaza merkezinin Kayseri-Niğde tarik-i umumîsine bağlanmasının planlandığı anlaşılmaktadır. Buna göre Kayseri sancağında yapılması düşünülen yollar Kayseri-Kırşehir, Kayseri-Yozgat, Kayseri-Develi-İncesu, Kayseri-Bünyan-ı Aziz, Kayseri-Talas, Zincidere-Enderik, İncesu-Ürgüp, Kayseri-Kirmir-Tomarza-Develi, Kayseri-Moncuk yolları idi. Bu yolların inşası için 5 yıllık bütçede yaklaşık 10.500.000 kuruş ayrılmıştı.<sup>1103</sup>

1914 yılında Kayseri sancağında 40 km 50 m uzunluğunda ve hususî yol kapsamında olan Kayseri-Kırşehir yolu'nda 1.800 m şose, 2.800 m toprak yol yapılmıştır. Kayseri-Niğde umumî yolunun Bopazköprü mevkiinde harap olan kısmın 200 m toprak ve 200 m şosesi yapılmıştır. Bu yolun Kayseri sancağı dâhilinde kalan 40 km'lik kısmının âcilen bitirilmesi gerektiğinden amele taburu vasıtasıyla otomobil geçişine müsait hale getirilmiştir. 52 km uzunluğundaki Kayseri-Yozgat yolu müteahhide ihale olunarak bu yolda 38.250 kuruş sarfiyla 1.500 m uzunluğunda menfez inşa edilmiştir. 12 km uzunluğundaki İncesu-Ürgüp yolunda 700 amele-i mükellefe yevmiyesi sarfolunarak 600 m toprak, 600 m şose yol ve 1 köprü inşa edilmiş ve böylece Kayseri-Niğde yoluna bağlantısı sağlanmıştır. 6 km'lik Kayseri-Talas yolunda 4.000 m toprak, 2.000 m şose yol yapılmıştır. Ulukışla-Sivas yolunun Kayseri livası dâhilindeki 150 km'lik kısmında yeniden inşa suretiyle 147 km şose yol yapılmıştır.<sup>1104</sup>

23 Aralık 1919 tarihinde Kayseri sancağından Dâhiliye Nezareti'ne giden yazıda Kayseri sancağının bir yıllık tarik bedel-i nakdisi 550.000 kuruş civarında olduğu ifade edilmiştir. Sancağın 1920 yılı bütçesinde sadece 1.200 kuruş maaşlı bir kondüktörün kabul edilerek diğer memurlar ve araç-gereçler için karşılık bulunamadığı gerekçesiyle sancağın bütçesi reddedilmiştir. Sancağın 350 km olan hususi yolları için de 300.000 lira ayrılmasıyla bunların tamirinin mümkün olmadığı belirtilmiş ve yolların tamirinin yapılabilmesi için bütçeye istenilen tahsisatın konulması talep edilmiştir.<sup>1105</sup>

<sup>1103</sup> BOA DH UMVM 82/41, 24 Zilhicce 1335/11 Ekim 1917.

<sup>1104</sup> BOA DH UMVM 143/14, 6 Safer 1335/2 Aralık 1916.

<sup>1105</sup> BOA DH UMVM 72/48, 11 Cemaziyelevvel 1338/1 Şubat 1920.

### 3.1.6.1.11. Diyarbakır Vilayeti

Devlet, askerî endişelerin yanında bölgede ziraatin geliştirilmesi ve böylece gelirlerin artırılması için Diyarbakır vilayetinde de yol yapım faaliyetleri yürütmüştür.

22 Nisan 1870 tarihinde Diyarbakır valisinin İstanbul'a gönderdiği telgrafta belirtilen gayelerle burada da yolların yapılması gerektiği belirtilmiş ve bölgedeki yolları anlatılmıştır. Buna göre bölgede ulaşımın sağlanması için ya Diyarbakır'ın Dicle nehri vasıtası ile Diyarbakır'dan Musul'a, ya da Habur suyu üzerinden Fırat nehrine vapur işletilmesi gerekmekte, nehir ulaşımı dışında kara ulaşımı olarak da Diyarbakır için önemli olan 6 kol yolun şose olarak inşasının gerekliliğinden bahsetmiştir. Bu 6 kolun birincisi Diyarbakır'dan Sivas'a, ikincisi Erzurum'a, üçüncüsü Halep'e, dördüncüsü Bağdat'a, beşincisi Bitlis'e, altıncısı Resülayn'a giden yollardı.<sup>1106</sup>

Nafia Nezareti tarafından yapılan incelemeler neticesinde, Dicle nehrinin ulaşımına elverişli olmadığı, Habur suyunda da bazı yerlerin temizlenerek ulaşımına açılacağı belirtilmiştir. Nafia Nezareti tarafından bölgenin nehir ulaşımını incelemek üzere ikinci Mühendis Mösyö Karvin marifetiyle Cizre'den Musul'a kadar Dicle nehrinde keşif yapılmıştır. Karvin'in raporunda, bu nehrin akışının olmaması ve çoğu yerinde yapılacak temizliğin çok pahalıya mal olacak şekilde taşlar bulunması sebebiyle vapur işletilmesine müsait olmadığı belirtilmiştir. Ancak başmühendis tarafından yaptırılan incelemede Habur suyunun 23 mahallinde eskiden kalmış bendlerin sökülmesi ve geçitlerin tamir ettirilmesiyle yalnız 6.000 lira masrafla burasının geçişi açılacağı ifade olunmuştur. Böylece Resülayn'dan Fırat güzergâhında bulunan Şattularab ve Bağdat-Basra'ya kadar yol açılacaktır.<sup>1107</sup>

Diyarbakır Vilayet İdare Meclisi ise Mösyö Ravecik'in verdiği raporlara dayanarak hazırladığı mazbatada Diyarbakır'dan Sivas, Erzurum, Bağdat, Halep, Bitlis ve Resülayn'a doğru giden ve tamire muhtaç olan 6 kol yolun düzenlenip tamamlanması yıllar süreceğinden bunlardan bu sene yapılacak olan yol için amele ve ahali-i mükellefenin gösterecekleri düzenli hizmetten başka 4.000 kese masraf yapılması gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca vilayette bulunan mühendislerden başka 8 mühendis ve kondüktörlere ihtiyaç olduğu, Diyarbakır, Mamuratülaziz ve diğer bağlı

<sup>1106</sup> BOA ŞD 495/41, 22 Nisan 1870.

<sup>1107</sup> BOA ŞD 495/41, 20 Muharrem 1287, 22 Nisan 1870.

yerlerdeki alet ve edevatın dahi buraya getirilmesine lüzum görüldüğü ifade olunmuştur. Bu işlerin zamanında yetişmeyeceği endişesiyle hem gerekli aletlerin hem de mühendis ve kondüktörlerin dışında ustaların da İstanbul'dan gönderilmesi daha iyi olacağından buraya bu işlerden anlar birinin Nafia Nezareti'nce belirlenerek gönderilmesi istenmiştir. Ayrıca inşaat için gerekli aletleri teslim almak üzere Ravecik'in 2 ay müddetle İstanbul'a gönderilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bunların bedeli olan 150.000 kuruşun ödenmesi hususuna gelince Turuk ve Meabir Nizamnamesi gereğince bu masrafları hazinenin ödemesi gerekmekte ise de irade (karar) çıkmasından sonra işe başlanması daha iyi olacağından bunun için önce Nafia Nezareti'ne müracaatı ve buradan çıkacak karara göre hareket edilmesi istendiği ve mühendisin Diyarbakır'a gönderildiği belirtilmiştir.

Nafia Nezareti'ne durumun bildirilmesi üzerine, nezaret bu yolun keşif defterleriyle haritalarının gönderilmediğini belirtmiştir. Bu yüzden istenen paranın nerelere sarfedileceğinin ve bu yolların tamamlanması için ileride lüzum görülecek meblağın bilinemediğini ifade etmiştir. Bu kadar çok yolun hepsinin birden inşasına başlanılırsa bitirilemeyeceğinden bu yollardan Diyarbakır'dan Ergani ve Mamuratülaziz'den geçerek Sivas vilayeti hududuna ve Siverek yoluyla Halep ve Resülayn'a giden 3 kol yolun birkaç mahallinde başlanılarak araba işleyecek surette düzenlenmesi, bunlar bu dereceye getirildikten sonra tamamlanması ve diğer yolların inşası işinin mühendisler havale olunması kararlaştırılmıştır.<sup>1108</sup> Başmühendislerin de başlanılmamış olan yollara nezaret ettirilmesi ve bu yolların Mösyö Ravecik'in nezareti altında inşa ettirilmek üzere mühendis ve kondüktörlerin tayini ile beraber gerekli alet ve edevatın bir an evvel tedarikine başlanması için 2.500 kese akçeye mezuniyet verilmesi de vilayetten istenmiştir. Bir taraftan da inşasına başlanılanların yanında gelecek yıla bırakılan yolların icap eden keşif defterleriyle haritalarının düzenlenerek müsaade alınması uygun görülmüş ve 29 Mart 1870 tarihinde vilayete bildirilmiştir.<sup>1109</sup> Böylece Diyarbakır'dan Mamuratülaziz'e kadar uzunluğu 113 km olan yolda çalışmalar yürütülmüştür. Vilayetten gelen raporlara göre bu yolun 99. km'sine kadar sürekli yamaçları takip eden ve kayalık bir araziden oluşan kısımlarının her sene tamiri gerekmekteydi. Örneğin 1893 yılında bu güzergâhın 7 km 550 m

---

<sup>1108</sup> BOA BEO AYN d. Nr. 996, s. 55.

<sup>1109</sup> BOA ŞD 495/41, 20 Muharrem 1287, 22 Nisan 1870.

uzunluğunda olan yolun temizliği yapılmış, 50 m şose döşenmiş, bir kasis ve bir köprü inşa edilmiştir. Bu şose yol 1895 yılında ancak hizmete açılabilmiştir.<sup>1110</sup>

Osmanlı Devleti'nin doğusunda meydana gelen karışıklıklar, Ermeni olayları ve Rusya'nın buradaki faaliyetleri hükümetin buralara kolayca asker ve mühimmat sevkiyatı yapmasını zorunlu kılıyordu. Erzurum ve Erzincan gibi Diyarbakır'da da yolların biran evvel açılması gerekmekte idi. Bu bakımdan sık sık Harbiye Nezareti ile Nafia Nezareti arasında bu anlamda yazışmalar meydana gelmiştir.<sup>1111</sup> Harbiye Nezareti 1883 yılında Diyarbakır vilayetinde Diyarbakır'dan Dirik'e, Diyarbakır'dan Siverek yolu ile Urfa'ya, Diyarbakır'dan Siirt ve Bitlis'e, Diyardakır'dan Harput'a ve Mardin'den geçerek Musul'a kadar olan yolların Diyarbakır'a ait kısımlarının bitirilmesini istemiştir.<sup>1112</sup>

107 km 500 m uzunluğundaki Diyarbakır-Bitlis yolunda ise 1905 yılında amele-i mükellefe marifetiyle 500 m uzunluğunda şose ve tesviye-i turabiye tamir edilmiştir. Tamiratı biten Bitlis hududu üzerindeki Batman Köprüsü'nün evraki onaylanmıştır. 1905 yılına gelindiğinde bu yolun 31 km'si tamamlanmıştı.<sup>1113</sup> 1906 yılı içerisinde Diyarbakır vilayetinde inşasına başlanılacak ve devam edilecek yollar Samsun-Bağdat Büyük Caddesi'nin Diyarbakır vilayeti dâhilinde kalan kısmı, Diyarbakır-Musul hududuna kadar olan 308 km uzunluğundaki yol, Diyarbakır-Halep Caddesi, Diyarbakır-Bitlis yolu, Harput-Kiği-Erzurum yolu olarak belirlenmişti.<sup>1114</sup> 1912 yılında Diyarbakır-Bitlis yolu turuk-ı umumî kapsamına alınarak devlet eliyle yapılması kararlaştırılmıştır.<sup>1115</sup> Ancak 1914 yılına gelindiğinde bu yolun sadece 55 km'si tamamlanabilmişti. 1915 yılı içinde de bu yolun 10 km'sinin yapılması planlanmaktaydı. Yine turuk-ı umumî kapsamında olan 113 km uzunluğundaki Diyarbakır-Harput yolunun 1914 yılına geliniğinde henüz 40 km'lik bir kısmı inşa edilebilmişti.<sup>1116</sup>

1870 yılında inşasına başlanılan ve 308 km'den oluşan Diyarbakır-Musul yolunun 1905 yılına kadar 107 km'si inşa olunmuştur. Bu yolda zaman zaman bazı

<sup>1110</sup> BOA DH TMIK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1111</sup> BOA BEO 67507/901, 24 Şaban 1314/28 Ocak 1897. (Dördüncü Ordu hudutları dâhilinde bulunan Erzincan, Erzurum, Hınıs ve Harput gibi yörelerdeki bazı yolların inşası ehemmiyet kesbettiğinden acilen icabına bakılması).

<sup>1112</sup> BOA T TŞK 3128/18, 7 Muharrem 1333/25 Kasım 1914, s. 19.

<sup>1113</sup> BOA DH TMIK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1114</sup> BOA DH TMIK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1115</sup> *Düstûr*, II. Tertip, C. V, s. 92; MMZC, İ: 7, 17 Mayıs 1330/30 Mayıs 1914, C. 1, s. 79.

<sup>1116</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

tamiratlar yapılmıştır. 155 km uzunluğunda olan Diyarbakır-Halep yolunun tamamı şose olarak inşa olunmuştur. Bu yolların inşasının önemi 1878 yılında daha da iyi anlaşılmiş ve bundan sonra bölgede meydana gelen olaylar bu coğrafyada yol inşaatının daha da artmasına neden olmuştur. 1904 yılında bu vilayette toplanan tarik bedel-i nakdisi 129.000 kuruş iken 1905 yılında 92.700 kuruştur. Bu azalmaya dikkat çekilerek vilayetin vergi tahsiline özen göstermesi istenmiştir. Vilayet raporunda Diyarbakır'ın 1904 yılı içerisinde gerçekleştirdiği bayındırlık işleri, 14 km 650 m yeniden şose inşası ve 16 km 450 m şose tamiri, 1 yeni köprü inşası ile 9 köprünün tamiri olarak özetlenmiştir. 1905 yılında ise bu vilayette 12 km 602 m yeniden şose, 10 km 140 m tamiren şose inşası ile 11 adet taş köprü tamiri yapılmıştır. Bu yapılan işlere 1888 yılında 416. 587 kuruş, 1905 yılında 387.503 kuruş harcanmıştır.<sup>1117</sup>

Fakat yapılan bu çalışmalar vilayetin çevre yerlerle bağlantısının sağlanmasında yeterli değildi. 1913 yılında Diyarbakır Valisi'nin kaleme aldığı yazıda vilayetin yollarının durumu anlatılmış ve bunun için de çeşitli çözüm önerileri sunulmuştur. Buna göre Diyarbakır vilayeti gerek Doğu Anadolu ile İstanbul arasında gerekse Samsun'dan Akdeniz ve Halep tarafından olan ulaşımı temin eden bir merkezde bulunan ve buradaki bütün vilayetlerle ticari münasebetleri olması hasebiyle büyük öneme haizdir. Fakat bu önemine karşın kendine bağlı olan sancak ve kazalarla bile ulaşımına sahip değildir. Vilayetin çevresindeki yerlerle bağlantısının sağlanabilmesi için vilayet dâhilinde en azından 700 km yol inşası gerekmektedir. Ancak vilayetin yıllık toplam bedel-i nakdisi 14.000 lira civarındadır ve bunun ancak 6.000 lirası toplanabilmektedir. Bu miktar para ile vilayetin ihtiyacı olan yollar inşa edilemeyeceğinden Diyarbakır Valisi ya bedenen yol mükellefiyeti usulünün Diyarbakır'da geçici olarak uygulanması ya da vilayetin tarik bedel-i nakdi miktarı olan 14.000 liranın hazineden Diyarbakır'a aktarılmasını talep etmiştir. Nafia Nezareti ise bedenen mükellefiyetin kaldırıldığını, buna geri dönüş yapılamayacağını ayrıca Diyarbakır vilayetinde kıtlık gibi olağanüstü bir durum da olmadığından istenilen 14.000 liranın vilayetin bütçesine aktarılamayacağı cevabını vermiştir.<sup>1118</sup>

Bu yapılan inşa faaliyetleri her ne kadar vilayetin büyüklüğü nispetinde olmasa da<sup>1119</sup> yapılan yol miktarı 1897 yılında 340 km'ye ulaşmıştı. 1905 yılında ise

<sup>1117</sup> BOA DH TMIK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1118</sup> BOA DH İD 198/14, 4 Muharrem 1332/3 Aralık 1913.

<sup>1119</sup> Bu dönemde Diyarbakır vilayeti Diyarbakır, Mardin ve Ergani sancaklarını içeriyordu.



vilayetteki toplam şose yol uzunluğu 370 km civarındaydı. 1914 yılında vilayet yolları kapsamında inşa olunmuş yolların toplam uzunluğu 260 km civarındaydı.<sup>1120</sup>

**Tablo 98: 1883-1884 Mali Yılında Diyarbakır Vilayeti'nde Yapılan Yollar<sup>1121</sup>**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçsız destek duvarları (km)
Diyarbakır'dan Mamuratülaziz hududuna kadar	48 km 10 m	8	703 m
Diyarbakır'dan Urfa hududuna kadar			
Diyarbakır'dan Musul hududuna kadar			

**Tablo 99: 1905 yılına kadar Diyarbakır Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yollar<sup>1122</sup>**

Yolun İsmi	Uzunluğu
Diyarbakır-Harpur yolundan	113
Diyarbakır-Halep yolundan	155
Diyarbakır-Bitlis yolundan	31
Diyarbakır-Musul yolundan	107

Diyarbakır vilayetinin hususî yollarını 308 km uzunluğundaki Diyarbakır-Mardin, 50 km uzunluğundaki Nusaybin-Midyat, 107 km uzunluğundaki Diyarbakır-Silvan yolları teşkil ediyordu. 1912 yılında bütün bu yolların çeşitli kısımlarında yapılan inşaat ve tamirat işleri için harcanan para 443.840 kuruştı. Vilayete bu yıl için verilen turuk-ı umumî tahsisatı ise 80.000 kuruştı. Vilayet bu yılda verilen bu paranın 40.700 kuruşu ile 1.500 metreküp kırma taş hazırladığını, 2.017 m uzunluğunda tesviye-i turabiye yaparak bu taşları döşedikten sonra 200 m uzunluğunda bir kısmın silindirle sıkılaştırma işleminin yapıldığını ve 10 ahşap köprü ile harçlı istinad duvarı yaptığını rapor etmiştir.<sup>1123</sup>

Diyarbakır'dan ayrılarak müstakil hale getirilen Urfa sancağında 1916 yılında hazırlanan rapora göre 5 sene içerisinde 4 yolun açılması kararlaştırılmıştır. Tahsisatın yetersizliğinden yakınan Urfa Mutasarrıfı halen inşası mümkün olmayan yollara tesadüf eden köprülerin inşası ile kışın geçişin sağlanmasına çalışılacağını ifade etmiştir. Urfa sancağında açılması düşünülen 4 yolun toplam uzunluğu 147 km olup, bunların inşası için 150.000 lira gerekeceği tahmin edilmiştir. Urfa sancağının yıllık tahsisatı 2.700 lira olduğundan Nafia Nezareti bu şekilde yolların

<sup>1120</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 219.

<sup>1121</sup> BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884.

<sup>1122</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 219.

<sup>1123</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 23-24. Diyarbakır-Mardin arasındaki yol, 1902 yılında şose halindedir ve Türk Hükümeti'nin şoselerinin üstün bir örneği olarak gösterilmiştir. Sykes, *age*, s. 115.

bitirilemeyeceğinden bu tahsisatla yıllık 600-700 m yol inşa edilebileceğini belirtmiştir. Bu yüzden 50 km'lik bir yolda yıllık 600-700 m yol yapılırsa bu yolun bir tarafı inşa edilmeden diğer taraflarının bozulacağından bu sefer bitmeyen yolun tamirine başlanacağından Urfa-Akçakale yolunun daha sonra inşa edilmesini önermiştir. Umumî yol kapsamında olan Urfa-Aligür yolunun mevcut olduğundan Aligür-Arappınarı kısmı inşa edilirse Urfa mevkii demiryoluna ulaştırılabilirdi. Urfa-Kantıra yolunun da uzunluğu ve inşasının güç olması sebebiyle şimdilik Aligür-Arappınarı ve Birecik-Cerablus yollarının inşasının yeterli olacağı Nafia Nezareti'nden bildirilmiştir.<sup>1124</sup>

19 Temmuz 1917 tarihinde Dâhiliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda Diyarbakır vilayeti dâhilinde bulunan Urfa-Aligür-Arappınarı ve Urfa-Telebyaz yollarının askerlik açısından biran evvel inşa ve tamirlerinin yapılması istenilmiştir. Nafia Nezareti ise Diyarbakır vilayetine gerekli tebligatın yapıldığını ve şayet vilayet bütçesinde bu yollara karşılık bulunamazsa başka yolların bütçelerinin bu yollara aktarılacağını beyan etmiştir.<sup>1125</sup>

### **3.1.6.1.12. Bitlis Vilayeti**

Bitlis vilayetinin önemli yollarını Bitlis'ten Muş'a ve Diyarbakır'a giden yollar teşkil ediyordu ve bu yollar askeri bakımdan önemli idi. Bitlis vilayetinin diğer önemli yolları Muş-Diyarbakır, Muş-Sason, Bitlis-Mutki ve Siirt-Diyarbakır yolları ile turuk-ı umumî kapsamında olan Bitlis-Erzurum yolu idi.<sup>1126</sup>

Bu yollardan Bitlis-Muş yolu Osmanlı'dan İran sınırına giden güzergâh üzerinde bulunduğundan ayrıca önem taşımaktaydı. Bu yolların inşasına 1887 yılında başlanılmış, ancak bir türlü bitirilememiştir. Daha sonra Bitlis'ten Muş ve Diyarbakır'a giden yolların yapılması 4. Orduyu Hümayûn Dairesi tarafından istenilmiş ve inşası öncelikli askeri yollar kapsamına alınmıştır. 1890 ve 1891 yıllarında bu yolların inşası için 245.025 kuruş sarfedilmiştir. Bitlis vilayeti yolları için 1892-1893 yılı bütçesine 250.000 ila 300.000 kuruş civarında bir para aktarılmıştır. Bitlis vilayetinin 1890 ile 1893 yılları bedelat-ı nakdiye tahsilâtı olan 259.914

<sup>1124</sup> BOA DH UMVM 82/6, 20 Şaban 1334/22 Haziran 1916.

<sup>1125</sup> BOA DH UMVM 72/29, 12 Zilkade 1335/30 Ağustos 1917.

<sup>1126</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 11-12.

kuruştan Bitlis'ten Muş'a ve Diyarbakır'a giden yollara 245.025 kuruş sarf olunmuştur.<sup>1127</sup>

Vilayet Nafia sermühendisliğinin raporuna göre 1887 ile 1904 yılları içerisinde Bitlis vilayetinde yapılan yolların miktarı harcanan para ile ters orantılı idi. Bitlis'ten Muş'a kadar olan yol 80 km idi. Bu yolda 1904 yılı sonuna kadar yani 18 yıl içerisinde toplamda sadece 16 km yol yapılmıştır. 1905 yılı içerisinde bu yol üzerinde 2 km 750 m şose yol inşa edilmiş ve 7 km 743 m'lik bir kısmının da toprak düzenlemesi yapılmıştır. Bitlis Valisi'nin raporuna göre 1906 yılı içerisinde Bitlis-Muş yolunun 40 km 500 m'lik kısmının tamamlanması hedeflenmekteydi. Bitlis'ten Diyarbakır'a kadar 117 km'den oluşan yolda ise 18 yılda yapılan şose yol uzunluğu 20 km 270 m idi. 1905 yılı içerisinde bu yol üzerinde 647 m şose, 240 m toprak düzenlemesi yapılmıştır.<sup>1128</sup>

Yine Bitlis Valisi'nin raporuna göre, Erzurum ve Diyarbakır'a ulaştırılacak önemli askerî yolların bağlantısının sağlanabilmesi için Bitlis şehrinde açılması gerekli olan ve 1905 yılı içerisinde 1,5 km'si yapılan Hamidiye Caddesi'nin kalan kısmının tamamlanması gerekmekte idi. Bunun dışında öncelikli olarak Bitlis-Muş yolunda harap olan köprü ve menfezlerin tamirinin yapılması için de Bitlis Valisi, Nafia Nezareti'nden izin istemiştir. Nafia Nezareti ise mahallinden gösterilen lüzum ve ehemmiyet üzerine Hamidiye Caddesi'nin tamamlanmasına 25.000 ve Bitlis-Muş yolu inşaatına 394.800 kuruş harcanabileceğini ifade etmiştir.<sup>1129</sup> Sonunda bu yol tamamlanarak II. Abdülhamid'in ismine tesmiye olunarak Hamidiye Caddesi adı verilmiştir.<sup>1130</sup>

1914 yılına gelindiğinde Bitlis-Muş yolunun 50 km'sinin köprüsüz olarak şose halinde inşa edilmiş olduğunu, 8 km'lik bir kısmının da toprak düzenlemesinin yapılmış olduğunu, 22 km'lik bir kısmının ise henüz inşasına başlanılmamış ya da açılmamış olduğunu görmekteyiz. Dolayısıyla bu yol da araba işlemez durumda idi. Zaten İngiliz raporlarında da Bitlis-Muş yolunun Birinci Dünya Savaşı yıllarında baharda Muş Ovası'nda bataklık meydana geldiğinden bu mevsimin haricinde ulaşımın tekerlekli araçlarla sağlanabileceği belirtilmiştir.<sup>1131</sup>

<sup>1127</sup> BOA DH MKT 357/47, 21 Şaban 1312/28 Ocak 1895/17 Şubat 1895.

<sup>1128</sup> BOA DH TMİK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1129</sup> BOA DH TMİK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1130</sup> BOA Y PRK UM 71/44, 22 Receb 1322/2 Ekim 1904.

<sup>1131</sup> Bolat, agm, p. 1080.

Bitlis vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne giden yazıda, Bitlis-Diyarbakır yolunun önemi vurgulanmıştır. Bitlis Valisi, hükümetin memleketin yollara olan ihtiyacının karşılanması için yaptığı çalışmaların takdire şayan olduğunu belirttikten sonra Bitlis-Diyarbakır yolunun tarik-i umumî kapsamına alınmasını istemiştir. Bitlis Valisi'ne göre bu havalinin en mühim bir ihracat ve ithalat damarını teşkil eden bu yolun, gerek askerî ve gerekse ticarî açıdan önemi büyüktür ve bu yol inşa edilmedikçe vilayetçe hiçbir fayda sağlanamayacaktır. Zira Bitlis-Diyarbakır yolu kısmen Diyarbakır'a kadar yapılmış olan Halep-Diyarbakır postasıyla Suriye havalisini Kürdistan'a ve İran hududuna bağlar. Ayrıca bu bölgede birçok yerde kışın yollar kapandığından bu mevsimde tek geçiş yolu burasıdır. Çünkü Bitlis'te senenin 7-8 ayı yağmur ve kar yağdığından 6 ay kadar Bitlis'ten Erzurum'a yolculuk yapılamamaktadır. Bu durumda sevkiyat ve nakliyat Diyarbakır vilayetine olabildiğinden sınırda bulunan 4.,5. ve 6. Ordu dairelerine askerî sevkiyat hep bu yoldan sağlanmaktadır. Erzurum yolundan ticaret ve sevkiyat noktasında %10 fayda sağlanıyorsa, Diyarbakır yolundan % 100 fayda sağlanacağından bu yolun inşaatının terki uygun değildir. Bitlis Valisi, Diyarbakır yolunun uzun bir güzergâh olmadığını, Bitlis-Erzurum yoluyla beraber, Bitlis-Diyarbakır yolunun da turuk-ı umumî kapsamına alınmasını, bu olmazsa Bitlis-Erzurum yolu inşasının durdurulmasının inşaat şirketine kabul ettirilmesini istemiştir.<sup>1132</sup>

Bitlis Valisi'ni böyle bir yazı kaleme almaya iten sebep, 14 Temmuz 1910 tarihinde Turuk ve Meabir İdaresi'nden Bitlis vilayeti sermühendisliğine gönderilen yazıdır. Bu yazıda Bitlis vilayetinde turuk-ı umumî kapsamına sadece Bitlis-Muş-Hınıs ve Bitlis-Van yollarının alındığı belirtilmiştir. Fakat Bitlis Valisi yukarıda da belirtildiği gibi özellikle Bitlis-Diyarbakır yolunun devlet eliyle yapılmasını talep etmiştir. Ancak Nafia Nezareti, turuk-ı umumî kapsamına alınan yolların Meclis-i Umumî tarafından kabul olunduğundan bunun değiştirilemeyeceğini, gelecek yıl ise Bitlis-Diyarbakır yolunun da turuk-ı umumî kapsamına alınması yönünde çalışılacağını ifade etmiştir.<sup>1133</sup> Ancak 1914 yılına gelindiğinde Bitlis-Diyarbakır yolunun tamamlanmadığını ve yapılacak turuk-ı hususi yollar kapsamında olduğu anlaşılmaktadır.<sup>1134</sup> Bitlis-Diyarbakır yolu üzerindeki Garzan kazası dâhilinde

<sup>1132</sup> BOA DH İD 25/2, 29 Zilkade 1328/2 Aralık 1910.

<sup>1133</sup> BOA DH İD 25/2, 29 Zilkade 1328/2 Aralık 1910.

<sup>1134</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

Evveliği mevkiinde ve o dönemin en büyük kargir köprüsünün inşasına Cumhuriyetin ilk yıllarında başlanıldığı ve 1925 yılında tamamlandığı görülmektedir.<sup>1135</sup>

1881 ile 1888 yılları arasında Bitlis vilayetinde inşa olunan toplam şose yol uzunluğu sadece 14 km 500 m idi.<sup>1136</sup> 1897 yılında Bitlis vilayetindeki toplam şose yol uzunluğu 34 km 300 m'ye ulaşmıştı.<sup>1137</sup> 11 yıl içerisinde Bitlis vilayetinde 51 km daha şose yol inşa edilmiş, böylece bu vilayetin toplam şose yol uzunluğu 86 km'ye ulaşmıştır.<sup>1138</sup> 1914 yılında Bitlis vilayeti dâhilinde 453 km uzunluğunda henüz açılmamış yol bulunmaktaydı.<sup>1139</sup>

### 3.1.6.1.13. Van Vilayeti

Van vilayetinin önemli yollarını Van-Erzurum, Van-Bitlis, Van-Hakkâri ve Van-Şitak (Çatak) yolları teşkil ediyordu. Bu yolların yapılmasını özellikle burada bulunan Dördüncü Ordu-yu Hümayûn askerî dairesi istemekteydi.<sup>1140</sup>

Van-Erzurum arasındaki yolun inşası, ilk olarak Trabzon-Balahor karyesi arasındaki yolun şose yapılması fikri 1846 yılında gündeme gelmiştir. Ancak bu yolların hepsine birden başlanamayacağından Van-Erzurum arasındaki yolun düzenlenmesi işinin ertelenmesine karar verilmiştir.<sup>1141</sup>

Van vilayeti sermühendisliğinden hazırlanan rapora göre, 1904 yılı içerisinde Van vilayetinde önemli askerî yollardan Van-Erzurum yolunda 295 m şose, Van-Bitlis yolunda 5 km 490 m tesviye-i turabiye (toprak düzenleme) inşaatları yapılmıştır. Gelecek yıl için vilayet içerisinde inşası en önemli yol Van-Erzurum yolu olduğu tespit edilmiş, bu yolda 3885 m tesviye-i turabiye, 2235 m şose ve 6 adet köprüünün inşası gerekli görülmüştür. 1905 yılında vilayetten gelen rapora göre Van-Erzurum yolunda bir yıl içerisinde 115 m şose inşa edilmiştir. Sonraki yıl içerisinde de yine inşasına devam edilecek yolda 2 km 250 m şose inşa edileceği tahmin edilmekteydi.<sup>1142</sup> 1912 yılında Van-Erzurum yolunun Van vilayeti dâhilinde kalan ve 128 km'den oluşan kısımda 2 yeni köprü inşası ve 3 köprüünün de tamirinden başka

<sup>1135</sup> “Anadolu’da İnşaat-ı Nafia”, *Servet-i Fünun*, Nr. 24/1498, 30 Nisan 1341/30 Nisan 1925, s. 381,

<sup>1136</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyellevvel 1306/24 Ocak 1884.

<sup>1137</sup> *Osmanlı Devleti’nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

<sup>1138</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>1139</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>1140</sup> BOA MV 83/77, 7 Şaban 1312; 4. Ordu-yu Hümayûn dâhilinde inşa edilmesi gereken yollar için ayrıca bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10, sene, Nr. 90, 15 Ramazan 1312/12 Mart 1895, s. 323.

<sup>1141</sup> BOA C NF 44/2188, 2 Cemaziyelahir 1262/28 Mayıs 1846.

<sup>1142</sup> BOA DH TMIK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

herhangi bir çalışma yapılmamış ve bunlar için vilayet tahsisatından 32.515 kuruş harcanmıştır.<sup>1143</sup> Ancak 1914 yılına gelindiğinde 128 km'lik Van-Erzurum yolunun daha önce inşa edilmiş olan 32 km'lik şosesinin harap bir halde olduğu, 27 km'sinin toprak yol iken 64,5 km'lik bir kısmının ise henüz inşasına dahi başlanmadığını belgelerden anlamaktayız.<sup>1144</sup>

7 Haziran 1884 tarihinde Dâhiliye Nezareti tarafından kaleme alınan yazıda, Van vilayetinin yollarının inşasında gayretli görülen ve 40 km yolun inşasının bitirilmesini sağlayan Tahir Bey, terfi ettirilmiş ve 4. rütbeden Mecidi nişanı ile taltif edilmiştir.<sup>1145</sup>

4. Ordu-yu Hümayûn Dairesi'nin isteği üzerine inşası öncelikli askerî yollar kapsamına alınan Van-Bitlis yolunun da şose olarak açılmasına 1897 yılında karar verilmiş olup,<sup>1146</sup> 1890 ve 1891 yıllarında bazı kısımlarda inşaat çalışmaları yapılmıştır.<sup>1147</sup> 1905 yılı içerisinde 5 km 490 m toprak düzenlemesi yapılmıştır. 1906 yılında da 20 km toprak düzenlemesi yapılması kararlaştırılmıştır.<sup>1148</sup>

Van'ın askerî açıdan önemli bir diğer güzergâhı olan Van-Hakkâri yolunun da şose olarak açılmasına 1901 yılında karar verilmiştir.<sup>1149</sup> Bu yolda 1905 yılı içerisinde 500 m şose inşa olunmuştur. Bu yolda 1906 yılı içerisinde de 1 km 500 m şose ve 3 adet köprü inşası planlanmıştır. Yapılacak olan bütün bu inşaatlar için Van vilayeti tarafından 35.874 kuruş harcanacağını ve 24 bin 268 amele-i mükellefenin bedenen çalıştırılacağını beyan edilmiştir.<sup>1150</sup>

Van vilayetinin yol yapımında en büyük sıkıntı bedel-i nakdinin tahsilinde yaşanmıştır. Bu yüzden vilayetten Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sık sık bedel-i nakdinin toplanamadığından dolayı bedenen bu görevi yerine getirmek isteyenlerin yollara sevkini, vilayet bütçesine de yol inşası için para aktarılmasını isteyen talepler gönderilmiştir. Örneğin 22 Ağustos 1895 tarihinde Van vilayeti, Ticaret ve Nafia

<sup>1143</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 39-40.

<sup>1144</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>1145</sup> BOA İ DH 954/75461, 14 Ramazan 1301/8 Temmuz 1884.

<sup>1146</sup> BOA DH TMİK S 13/26, 18 Rebiülevvel 1315/17 Ağustos 1897. Bitlis-Van yolu çok eski bir yol olup, Kanuni Sultan Süleyman'ın Tebriz Seferi'nde geçtiği güzergâhlar arasındadır. Bu yolun güzergâhı ve üzerinde bulunan hanlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Orhan C. Tunçer, "Bitlis-Van Karayolu ve Üzerindeki Hanlar", *İ.Ü. Sanat Tarihi Yıllığı*, S. IX-X, 1981, s. 317-341.

<sup>1147</sup> BOA DH MKT 357/47, 11 Şevval 1312/7 Nisan 1895.

<sup>1148</sup> BOA DH TMİK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1149</sup> BOA Y PRK UM 56/134, 27 Receb 1319/9 Kasım 1901.

<sup>1150</sup> BOA DH TMİK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

Nezaretî'nden söz konusu gerekçeleri göstererek 1. 900.000 kuruşun âcilen vilayete gönderilmesini istemiştir. Ancak nezaret bu talebi reddetmiştir.<sup>1151</sup>

İnşa edilmesi askerî açıdan önemli olan 136 km uzunluğundaki Gevaş-Karçikan nahiyesi yolunun 1898 yılına gelinmiş olmasına rağmen inşasının bitmemesi üzerine Van Valisi, vilayetin bütün amele-i mükellefesinin 3 yıl boyunca bu yola sevk edilse bile bitmesi için 2.590.000 kuruşa ihtiyaç olduğundan yol masraflarının devlet tarafından karşılanmasını talep etmiştir.<sup>1152</sup>

Van'dan itibaren Erciş, Bitlis, Hakkâri ve Şitak istikametlerinde şose yolların açılması teşebbüsleri neticesinde toplam 561 km'lik yoldan 107 km şose yol ve 98 km toprak düzenlemesi ancak yapılabildiği.<sup>1153</sup> Van vilayetinin 1914 yılı bütçesinde Nafia işlerine 250.000 kuruş ayrılmıştır. Bunun 14.400 kuruşu kondüktör maaşı, 10.000 kuruşu Van-Şitak; 150.000 kuruşu Van-Bitlis; 177.500 500 kuruşu Van-Hakkâri yollarının inşaat ve tamiratına, 48.100 kuruşu da vilayetin yol ve köprü daimî masrafı için tahsis edilmiştir.<sup>1154</sup> 1914 yılına gelindiğinde 139 km uzunluğundaki Van-Bitlis yolunun 19 km'lik kısmında harap bir hale gelmiş şose yol bulunmaktaydı. Aynı zamanda 81 km'si toprak yol iken 39 km'lik bir kısım da henüz inşa edilmemiş bir halde bulunmaktaydı.<sup>1155</sup>

#### **3.1.6.1.14. Mamuratülaziz (Elazığ) Vilayeti**

Bu vilayet dâhilinde bulunan yollar, Samsun-Bağdat hattı ile Mezraa-Erzincan, Mezraa-Erzurum, Mezraa-Hozat ve Malatya-Halep askeri yolları ile Arabkir-Divriği, Mezraa-Harpur ve Gerişla?-Eğin şubelerinden ibarettir. Trabzon vilayeti Canik sancağının Samsun İskelesi'nden başlayarak Sivas, Mamuratülaziz, Diyarbakır, Musul ve Bağdat vilayetlerinin merkezlerinden geçen Samsun-Bağdat yolu hem askeri hem de ticari bir ana hattır ki bu yol kullanıma uygun halde olmadıkça bu yola bağlanan diğer yolların da kullanılması mümkün değildi.<sup>1156</sup>

<sup>1151</sup> BOA DH MKT 357/47, 21 Şaban 1312/28 Ocak 1895/17 Şubat 1895.

<sup>1152</sup> BOA DH TMİK S 20/69, 27 Rebiülahir 1316/14 Eylül 1898.

<sup>1153</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 215.

<sup>1154</sup> BOA ŞD 504/23, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885, BOA DH İD 198/12, 27 Zilhicce 1332/16 Kasım 1914.

<sup>1155</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>1156</sup> Bu yolların dışında Dördüncü Ordu-yu Hümayûn dairesi dâhilinde bulunan bir an evvel inşası gereken yollardan olup 1890 senesinde Harput'tan Malatya ve Eğin'e olan yollar için 424.000 kuruş sarf olunmuştur. BOA DH MKT 357/47, 21 Şaban 1312/28 Ocak 1895/17 Şubat 1895; BOA BEO 901/67507, 24 Şaban 1314/28 Ocak 1897.

Samsun-Bağdat yolunun Mamuratülaziz vilayeti sınırları içerisinde kalan kısmının uzunluğu 239 km'den ibaretti. Bu yolun yeniden tesis edilerek açılış tarihinden itibaren köprü, şose ve diğer kısımları ciddi bir tamirat görmediğinden yol şeklini kaybetmiştir.<sup>1157</sup> Hatta Sivas vilayeti ile olan huduttan itibaren Fethiye köyüne kadarki 68 km 100 m uzunluğundaki kısım kışın sel olduğunda geçilebilecek derecede köprü ve şose kalmadığından postaların günlerce geçit vermeyen yollarda beklemesine neden olmaktadır. Çamur ve bataklık kısımlardan arabalar geçerken güçlük çekilmekteydi. Diğer kısımların durumu da bundan farklı değildi.<sup>1158</sup>

Mamuratülaziz eski valisi Hasan Bey, vilayete geldiklerinde Bağdat Caddesi'nin harap halinin giderilmesi hususunda Nafia Komisyonu'nu derhal toplattırarak bu yolun inşaat ve tamiratına öncelik vermiştir. Böylece 1904 ve 1905 yıllarında inşaat mevsiminde 4 adet taş köprü inşaatı, 53 adet köprü tamirata yapılmıştır. Ayrıca 22 harçlı taş menfez, 17 kasis, 1.572 m uzunluğunda istinad duvarı, 35.225,5 m uzunluğunda ve 5 m arzında kırma şose döşemesi, 12.508,5 m uzunluğunda hendek hafriyatı ve kum döşemesi ile 50.798 m uzunluğunda toprak düzenleme çalışmaları yapılmıştır. Bu yapılan işler için 93.310 kuruş sarfedilmiş ve 351.000 kuruş tahsilât yapılarak 41.625 amele-i mükellefe bu yolda çalıştırılmıştır.<sup>1159</sup> 18 Mayıs 1907 tarihinde Mamuratülaziz vilayetinden Ticaret ve Nafia Nezareti Levazım Kalemi'ne gönderilen Büyük Bağdat Caddesi'nin<sup>1160</sup> Mezraa-Diyarbakır kısmında Deveboynu Dağında 27. km'de yapılacak inşaat için gerekli malzeme cetvelinden bu yolda çalıştırılacak usta ve kullanılacak malzemelerin birim fiyatlarını ve yol inşasında ne gibi malzemelerin kullanıldığını öğrenebilmekteyiz.<sup>1161</sup>

---

<sup>1157</sup> Bu yolun inşasına 1885 yılında karar verilmiştir. Bkz. BOA ŞD 502/42, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885.

<sup>1158</sup> BOA DH TMİK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1159</sup> BOA DH TMİK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1160</sup> Büyük Bağdat Caddesi denilen bu yol Trabzon vilayetinin Canik sancağında Samsun kazası hududundan Mamuratülaziz vilayetinin Malatya sancağında Hasan Çelebi karyesi hududuna kadar 410 km uzunluğunda olup, küçükü büyüklü 314 köprü ve 829 menfez ile birlikte şose olarak inşa edilmiştir. Bkz. *Sivas Vilayeti Salnamesi*, defa 12, sene 1302, s. 311-312.

<sup>1161</sup> BOA T 447/23, 5 Rebiülahir 1325/18 Mayıs 1907.



**Tablo 100: Bağdat Caddesi Malzeme Fiyat Listesi**

Yevmiyesi	Kuruş
Adi amele	3,5-4
Tesviyeci ve Erbab Amele	5-6
Lağımçı veya Çavuş	6-7
Taşçı ve Duvarcı Ustası	10-12
Dülger Ustası	10-12
Kalfa	20
Bargir	10
Ester	7
Merkeb	5
Çifte Hayvanlı At Arabası	20
Öküz Arabası	15
Bir Kantar-180 Kıyye Safi Yunmamış Kireç	75
Yerli İşi Tepeli Mıh Beher Kıyyesi	30

Samsun-Bağdat yolunun Mamuratülaziz vilayetindeki kısmının uzun ve son derece harap bir halde olmasından dolayı yapılan bu çalışmalarla gidiş-geliş temin edilmiştir. Nafia komisyonunca 1905 senesi zarfında icra edilmek üzere 9 yeni köprü inşaatı ve Tohma Çayı üzerinde eski Kırkgöz köprüsünün tamirata, 46 km şose döşemesi ve tesviye-i turabiye inşaatının ihaleten ve emaneten icrası kararlaştırılmış olduğu gibi 48 adet kasis, 8 adet taş köprü, 5 adet taş menfez ve 83 adet harçlı ve harçsız istinad duvarlarının inşaatının münakasası yapılmıştır.

İkinci derecede askerî bir yol olan Mamuratülaziz vilayeti merkezinden başlayarak Dersim'in merkezi olan Hozat yoluyla Erzincan'a giden yolun Hozat'a kadar olan kısmı 1888 yılında tamamlanmıştır. Mamuratülaziz vilayeti, buradan ötesinin Dersim sancağına ait olduğunu belirtmiştir. Ancak buradaki ahalinin henüz itaat altına alınamamasından ve burada yaşayanların bir takım aşiret ve kabilelerden oluşmasından dolayı bunların yollara sevinde bir takım sıkıntılar yaşandığını, 4. Ordu dâhilindeki askerlerce bu kısmın inşa edilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Bunun üzerine askerlerin bu şekilde yol inşasında çalıştırılmasının asıl işlerini aksatacağından bu yolun Ticaret ve Nafia Nezareti'nce ücretli amele çalıştırılması ile yaptırılması irade buyrulmuştur.<sup>1162</sup> 1905 yılında Mezraa-Erzincan askerî yolunda 6 adet yeni taş köprü inşası, 22 adet köprü tamirata, 45 adet kasis, 1 menfez, 1.741 m istinad duvarı, 4.181 m uzunluğunda ve 5 m arzında kırma taştan şose ve aynı uzunlukta kum döşenmesi ile hendek hafriyatı, 260 metreküp barut vasıtasıyla kayalık zeminde yol genişletme çalışması, 26 km 243 m tesviye-i turabiye inşaatı yapılmıştır. Bu işler için 46.673 kuruş sarfı ile bu yolda çalıştırılmak üzere 9.425 adet amele-i mükellefe istihdam edilmiştir. 1906 yılı içerisinde bu yol üzerinde 310,5 m uzunluğunda yeni

<sup>1162</sup> BOA DH MKT 1575/82, 14 Rebiülahir 1306/18 Aralık 1888.

şose, 583 metreküp kuru istinad duvarının inşaatının, 7 adet taş menfez inşaatının, Nafia Nezareti'nden yapılan keşifleri gereğince 87.423 kuruş 80 santim bedel ile münakasası yapılmış, ayrıca yine 5.000 m uzunluğunda tesviye-i turabiye ve istinad duvarlarının münakasası da icra edilmiştir.<sup>1163</sup> 1909 yılında Dersim-Erzincan yolu için 20.000 lira tahsisat ayrılmış ancak bu yılda inşaata geç başlanılmasından dolayı bunun sadece 3.000 lirası harcanabilmiştir. Kalan 17.000 liranın 1910 yılı içerisinde harcanabilmesi için Mamuratülaziz vilayeti gerekli izni istemiştir. Nafia Nezareti, bu yolun 1909 yılı içerisinde Hozat tarafından inşaata başlanılarak 23 km 360 m uzunluğunda bir yolun açıldığını beyan etmiştir.<sup>1164</sup>

Vilayetin ve çevre yerlerin varidat ve mahsulâtını dışarıya ulaştıracak olan sahil ile irtibatını temin eden ve bundan başka 4. ve 5. Orduların birbirleri ile olan bağlantılarını sağlayan Malatya-Halep ticarî ve askerî yolunda 17 km 900 m şose ve 40.000 m uzunluğunda tesviye-i turabiye ile hendek hafriyatı yapılmış, bu işler için 22.245 kuruş sarf edilmiş, 23.395 adet amele-i mükellefe istihdam kılınmıştır. 1906 yılında bu güzergâhta 15 km uzunluğunda şose ve tesviye-i turabiye ameliyatının icrası kararlaştırılmıştır.

Özellikle 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı esnasında ve sonrasında bölgede yaşanan askeri hareketlilik nedeni ile 4. Ordu-yu Hümayûn Dairesi'nin Mamuratülaziz vilayetinde yapılmasını istediği yollar arasında olan Harput'tan Malatya ve Eğin'e giden yollar için 1890-1891 yıllarında 424.000 kuruş sarfedilmiştir.<sup>1165</sup>

Mamuratülaziz vilayetinin en iyi şosesi 204 km uzunluğundaki Mezraa-Sivas yoluydu. Bunun dışında Mezraa-Diyarbakır yolundan vilayet dâhilinde olan 39 km yol da şose olarak inşa edilmiştir. 202 km uzunluğundaki Mezraa-Arapkir yolunun yarısından fazlası yine şose olarak inşa edilmiş, Malatya-Halep, Mezraa-Hozat, Mezraa-Palu, Arapkir-Divriği yollarının da bir kısmı yapılmıştır.<sup>1166</sup> Mamuratülaziz vilayetindeki toplam şose yol uzunluğu 1897 yılında 526 km'ye ulaşmıştı.<sup>1167</sup>

1916 yılında Mamuratülaziz vilayeti gelecek 5 yıl için tahsis olunan 7.818.000 kuruşun vilayette âcilen inşası gereken 500 km yolun inşasına harcanacağını beyan

<sup>1163</sup> BOA DH TMIK S 56/44, 29 Safer 1324/24 Nisan 1906.

<sup>1164</sup> BOA DH MUİ 102-2/1, 5 Cemaziyelahir 1328/14 Haziran 1910.

<sup>1165</sup> BOA DH MKT 357/47, 11 Şevval 1312/7 Nisan 1895.

<sup>1166</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 209.

<sup>1167</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

etmiştir. Ancak Nafia Nezareti, Mamuratülaziz vilayetinin programının uygulanabilir olmadığını, 1 m yolun inşası için yaklaşık 15 kuruş gerektiğinden tahmini bir hesapla bu kadar yol için 112.500.000 kuruş gerektiğini belirtmiştir. Bu yüzden Mamuratülaziz vilayetinin elindeki 7.818.000 kuruşla öncelikli olarak hangi yolların yapılması gerekiyorsa onların tespit edilerek bir an evvel inşasına başlanması istenilmiştir.<sup>1168</sup>

**Tablo 101: 1883-1884 Mali Yılında Mamuratülaziz Vilayeti'nde Yapılan Yollar**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçsız destek duvarları (km)
Harput-Erzincan	63 km 425 m	22	4 km 374 m
Harput'tan Sivas hududuna kadar			

Mamuratülaziz vilayetinin 1914 yılında genel olarak yollarına bakıldığında birçok kısmında inşaatların tamamlanmadığı görülmektedir. Ancak birçok yolda bakım çalışmaları yapılmakta, bitirilemeyen kısımların tamamlanması için çalışmalar sürdürülmektedir.

Osmanlı Devleti'nin yol anlamında en parlak dönemini yaşadığı 1880'li yıllarda Anadolu coğrafyasında inşa edilen yollar aşağıdaki tabloda olduğu gibidir:

**Tablo 102: 1885 Yılında Anadolu'nun Yol Durumu<sup>1169</sup>**

Vilayet İsmi	Toplam uzunluk	Yapılan Yol
<b>Aydın Vilayeti</b>		
İzmir-Kasaba	59 km	26 km
İzmir-Çeşme	70 km	8 km
Menemen-Bergama	70 km	2 km
Ayasluğ'dan Kuşadası	17 km	1 km
Bandırma-Bergama	14 km	4 km
Manisa-Dikili	148 km	50 km
Akhisar şubesi	16 km	15 km
Salihli-Demirci (Timurice)	88 km	21 km
Alaşehir-Kula	30 km	4 km
Denizli-Buldan	45 km	20 km
Nazilli-Bozdoğan	28 km	1 km
Civa-Muğla	28 km	3 km
Güllük-Milas	23 km	1 km
<b>Erzurum Vilayeti</b>		
Erzurum-Trabzon	126 km	126 km
<b>Bitlis Vilayeti</b>		
Siirt-Erzurum	20 km 500 m	1 km
<b>Konya Vilayeti</b>		

<sup>1168</sup> BOA DH UMVM 82/3, 8 Rebiülevvel 1335/2 Ocak 1917.

<sup>1169</sup> 1301 Devlet Salnamesi, s. 372-378.

Konya-Antalya	364 km	2 km
Kayseri-Mersin	135 km	2 km
Konya-Silifke	150 km	10 km
Konya-Meram	7 km	6 km
Konya-Bursa	136 km	3 km
<b>Karesi Vilayeti</b>		
Balıkesir-Bandırma	95 km	85 km
Balıkesir-Akçay	107 km	5 km
<b>İstanbul ve Çevresi</b>		
İzmit-Ankara'ya doğru	107 km	21 km
Adapazarı-Sapanca	15 km	8 km
Çatalca-Mevkife	3 km	3 km
Çatalca-Büyükçekmece	16 km	16 km
Gökbüze-Mevkife	2 km	1 km
Şile-Üsküdar	66 km	17 km
<b>Harpur Vilayeti</b>		
Harpur'tan Sivas'a doğru	204 km	175 km
Harpur-Arapkir	197 km	6 km
Harpur-Diyarbakır	42 km	42 km
<b>Hüdavendigar Vilayeti</b>		
Bursa-Karahisar	268 km	42 km
Gemlik-Yenişehir	56 km	15 km
Bursa-Mudanya	29 km	29 km
Bursa-Gemlik	34 km	34 km
Bursa-Çekirge	3 km	3 km
Mudanya-Trilye	10 km	5 km
<b>Ankara Vilayeti</b>		
Ankara'dan İzmit'e doğru	167 km	167 km
Ankara-Kırşehir	137 km	115 km
Yozgat-Samsun'a doğru	115 km	115 km
Yozgat-Mersin'e doğru	243 km	212 km
<b>Sivas Vilayeti</b>		
Sivas'tan Samsun'a doğru	287 km	287 km
Sivas'tan Harpur'a	122 km	122 km
Kabza'dan Samsun yoluna	1 km	1 km
Kış yolundan Çamlıbel'e	5 km	5 km
Çorum-Samsun	63 km	63 km
Amasya-Merzifon	9 km	9 km
Merzifon-Osmancık	63 km	62 km
Zile-Amasya	42 km	30 km
Tokat-Ünye	76 km	70 km
Sivas-Ordu	212 km	212 km
Hamidiye şubesi	1 km	1 km
Giresun-Karahisar	67 km	52 km
<b>Diyarbakır Vilayeti</b>		

Diyarbakır-Harput	115 km	115 km
Diyarbakır-Urfa	146 km	100 km
Diyarbakır'dan Musul'a doğru	215 km	65 km
<b>Adana Vilayeti</b>		
Silifke'den Mersin'e	81 km	61 km
Silifke'den Ermenek'e	140 km	70 km
Silifke'den vilayet hududuna	100 km	80 km
Adana'dan Karataş'a	48 km	4 km
Tarsus'tan Akköprü'ye	79 km	62 km
Sis'ten Adana'ya	67 km	4 km
<b>Kastamonu Vilayeti</b>		
Kastamonu'dan İnebolu'ya	89 km	69 km
Kastamonu'dan Taşköprü'ye	44 km	4 km
Kastamonu'dan Tosya'ya	60 km	6 km
Kastamonu'dan Çankırı'ya	15 km	12 km
Sinop'tan Boyabat'a	99 km	37 km
Ankara'dan İzmit'e doğru	84 km	4 km
<b>Trabzon Vilayeti</b>		
Trabzon'dan Erzurum'a	158 km	158 km
Samsun'dan Sivas'a doğru	62 km	62 km
Trabzon'dan Palatno'ya	14 km	14 km
Giresun'dan Karahisar'a	52 km	52 km
Ordu'dan Sivas'a	86 km	86 km
Ünye'den Niksar'a	77 km	9 km

### 3.1.6.2. Arap Yarımadası'nda Yapılan Yollar

#### 3.1.6.2.1. Beyrut Vilayeti

Arap yarımadasında yapımına devlet eli ile teşebbüs edilen ilk yol, Beyrut ile Şam arasındaki yoldur.<sup>1170</sup> Bu yolun yapılması için öncelikle 1848 yılında keşif çalışmaları yapılmış, ancak Hazine'deki tahsisat yetersizliğinden başlanamamıştır.<sup>1171</sup>

İlerleyen zamanlarda Lübnan'da meydana gelen olaylar sebebi ile Fransa, burada nüfuzunu artırarak bölgede yol yapım ve işletme imtiyazlarını elde etmeye başlar. Nitekim 125 km uzunluğundaki Beyrut-Şam şose yolunun inşası ve işletme imtiyazı, 1858 yılında Fransalı Mösyö Perto'i'ye verilmiştir. Perto'i'nin şirketi, bu yolun inşası ile birlikte Şam ile Akka vilayeti arasında ve Trablus'tan Humus, Hama ve Havran'dan Akka'ya kadar imtiyaz ile yol yapmaya herhangi bir şirket talepte bulunduğu anda öncelik hakkı kendisine ait olma ayrıcalığını elde etmiştir. Bu yolları

<sup>1170</sup> Belgelerden tespit edilebildiği kadarı ile Arap Yarımadası'nda devlet eli ile ve imtiyaz verilerek yapılan ilk yoldur.

<sup>1171</sup> BOA BEO A MKT 164/56, 22 Muharrem 1265/18 Aralık 1848; BOA BEO A AMD 22/54, 29 Zilhicce 1266/5 Kasım 1850.

Pertoi yapmaz ise ondan sonra Osmanlı Hükümeti başka bir şirkete Pertoi'nin görüşleri dâhilinde verebilecektir.<sup>1172</sup>

Pertoi'nin kurmuş olduğu Beyrut-Şam Şose Yolu Şirketi'nin imtiyaz müddeti 50 yıl idi. Bu sürenin sonunda yol, Hükümet'e ücretsiz olarak teslim edilecekti. Osmanlı Devleti ile Pertoi arasında imzalanan mukaveleye göre araba yolu, mevcut eski yolun yenilenmesi ile Beyrut dışındaki ormanlardan, Lübnan Dağı'nın doğusundan ve daha önceden inşa olunmuş olan taş köprüden geçerek Şam'a ulaşacaktı. Yolun daha kolay bir güzergâhta yapılması gündeme gelirse Osmanlı Devleti'nden izin almak şartıyla yapılabilecekti. 23 maddeden oluşan mukavelenamede yolun yüksekliği, genişliği, satın alınması gereken arazinin hangi şartlarla alınabileceği, yolun bitiminden sonra şirketin işleteceği arabaların ücret tarifesi gibi hususlar yer almaktaydı.<sup>1173</sup>

Pertoi, Beyrut-Şam yolunun inşasına hemen başlayamamış ve yolun zamanında bitirilemeyeceği düşüncesi ile sürenin uzatılması talebinde bulunmuş, yapılan incelemeler neticesinde bir daha uzatılmamak üzere sürenin bitiş tarihinden itibaren 6 ay uzatılmasına karar verilmiştir.<sup>1174</sup> Fakat Mösyö Pertoi'nin teminat akçesi olan 100.000 frangı vermeden ve imtiyaz fermanını almadan mukaveleye aykırı olarak yolun inşasına başlamış olduğunun haber alınması üzerine Sayda Valisi'nden buna engel olunması istenmiş ve sonradan Pertoi bu parayı yatırmıştır. Yolun inşasına başlanılmasında bir sakınca olmadığına kanaat getiren Osmanlı Hükümeti, yolun mukaveleye uygun olarak inşa edilip edilmediğini kontrol etmek üzere Arabistan ordusundan kolağası Âgâh Efendi'yi yolun teftişine memur etmiştir.<sup>1175</sup> 29 Nisan 1862 tarihine gelindiğinde 122 km'lik yolun 77 km'lik bir kısmı bitirilebilmiş, ancak bu dönemde Beyrut'ta meydana gelen olaylar sebebiyle yolun inşası bir süre durmuştur. Bu yüzden Osmanlı Hükümeti, şirkete 200.000 frank tazminat ödemeyi kabul etmiştir.<sup>1176</sup> Yolun inşasının bir süre durması ve Avrupa'da meydana gelen malî kriz sebebi ile 6.000 hissedenden oluşan şirketin 4.610 hissesi satılabildiğinden

---

<sup>1172</sup> BOA İ MVL 402/17469, 9 Muharrem 1275/19 Ağustos 1858 ve BOA HR MKT 254/11, 29 Muharrem 1275/8 Eylül 1858.

<sup>1173</sup> *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1311, s. 254-260.

<sup>1174</sup> BOA İ MVL 402/17469, 9 Muharrem 1275/19 Ağustos 1858 ve BOA HR MKT 254/11, 29 Muharrem 1275/8 Eylül 1858.

<sup>1175</sup> BOA BEO A MKT NZD 287/43, 7 Muharrem 1276/6 Ağustos 1859; BOA İ DH 444/29328, 6 Rebiülevvel 1276/3 Ekim 1859; BOA BEO A MKT NZD 295/95, 23 Rebiülahir 1276/19 Kasım 1859; BOA İ DH 432/28574, 8 Şevval 1279/29 Mart 1863..

<sup>1176</sup> BOA İ HR 200/11401, 17 Zilhicce 1279/5 Haziran 1863.

şirket maddi sıkıntı içerisine girmiştir. Bunun üzerine 25 Kasım 1862 tarihinde Osmanlı Devleti yolun bitirilebilmesi için yardım amaçlı olarak şirkete kefalet akçesi olan 100.000 frangı iade ettiği gibi bir kısım şirket hisselerini de satın almıştır. Sonunda bu yolun inşası 26 Şubat 1863 tarihinde bitirilebilmiştir. Şirket, yolun tahmin edilenden daha fazla paraya mal olduğunu beyan ederek, yoldan geçen hayvanların yolun bozulmasına sebep olduğunu ve bunlardan bir vergi alınmasını talep etmiştir.<sup>1177</sup> Beyrut-Şam şose yolunun işletmesi ile beraber buradaki arazinin tasarruf hakkı da Pertoi'nin şirketine ait idi. Beyrut ile Şam arasında 50 yıl müddetle araba işletme imtiyazını alan Beyrut Araba Yolu şirketi bu imtiyaz müddetini önce 99 yıla sonra da bu kabul olunmayınca 75 yıla uzatmak için Osmanlı Devleti'ne başvurmuştur. Şirketin imtiyaz müddetinin 75 yıla çıkarılması isteği Nafia Nezrati'nce uygun bulunmuş ve Şura-yı Devlet'te görüşülmek üzere havale edilmiştir. Şura-yı Devlet'te yapılan toplantı neticesinde bunun kabul olunamayacağı ifade olunmuştur.<sup>1178</sup> Bu şirket, 1892 yılında tasfiye edilerek Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketi'ne katılmıştır.<sup>1179</sup> Şirkete verilen imtiyaz süresinin 1905 yılında dolmasıyla bu yolun işletmesi 18 Mayıs tarihinde Nafia Nezareti ile Beyrut-Şam-Havran Demiryolu Şirketi arasında yapılan anlaşma gereğince Hicaz Demiryolu İdaresi'ne oradan da Maliye Hazinesi'ne devrolunmuştur. Beyrut-Şam Tramvay Şirketi'ne Beyrut-Şam tramvayı imtiyazı verilmiştir. Mukavele şartlarına göre imtiyaz süresince Beyrut-Şam şose yolunun bakımı ve tamiri de 1896 yılında Beyrut-Şam Tramvay Şirketi'ne verilmesine rağmen şirket, bu yolun önce Hicaz Demiryolu İdaresi'ne ardından Maliye Hazinesi'ne devrolunduğu gerekçesiyle bakımını üstlenmemiştir. Fakat bu süre içerisinde yolun bakımı yapılmadığından Beyrut-Şam şosesi harap olmuştur. Bunun üzerine bu yolun idaresinin devlette olmasının mukavelede açık bir şekilde belirtildiği halde şirketin bakımını yapmasına mani olmadığı ve biran evvel tamirata yapması yönünde şirkete ihtarda bulunulmuştur. Fakat en sonunda 18 Aralık 1910 tarihinde yolun turuk-ı umumî kapsamında devletçe

<sup>1177</sup> BOA BEO A MKT MVL 145/58, 29 Şevval 1278/29 Nisan 1862; BOA T 696/39, 5 Rebiülevvel 1279/31 Ağustos 1862; BOA İ DH 504/34294, 8 Ramazan 1279/27 Şubat 1863; BOA İ MVL 478/21648, 10 Cemziyelahir 1279/3 Aralık 1862; BOA DH MKT 468/32, 24 Zilhicce 1319.

<sup>1178</sup> BOA ŞD 495/39, 14 Muharrem 1287/16 Nisan 1870.

<sup>1179</sup> İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler" *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, C. 3, s. 102.

tamirinin yapılacağı ve bunun için Ticaret ve Nafia Nezareti'ne tebligat yapılması gerektiği yönünde karar alınmıştır.<sup>1180</sup>

Beyrut-Şam yolunun Beyrut'tan Sayda'ya uzatılmasına yönelik olarak Sayda ahalişi ileri gelenleri, Osmanlı Hükümeti'ne bir teklifte bulunmuşlardır. Yukarıda belirtildiği gibi bu yolun uzatılması önceliği Pertoi'ye ait olmasına rağmen eğer yol sahilden giderse buna Pertoi'nin karışma hakkı olmadığı düşüncesi ile böyle bir teklifte bulunulduğu ifade edilmiştir. Sadarete arzedilen tezkirede bu yapılacak olan yolun memleket ve halka getireceği yararlarından bahsedilmiştir.<sup>1181</sup> Bu şirketin kurulup kurulmadığı ile ilgili arşiv belgelerinde herhangi bir bilgi yoktur. Diğer kaynaklardan ise 1905 yılına kadar yapılan çalışmalar neticesinde 78 km'den oluşan Beyrut-Sayda-Sur şose yolunun yarısından fazlasının bitirildiği anlaşılmaktadır.<sup>1182</sup>

Trablusşam'dan Humus'a oradan da Hama'ya bir şose yol inşası için 1879 yılında çalışmalara başlanılmıştır. Bu yolun bir şirkete yaptırılmasının daha uygun olacağı düşünülmüş ve bunun için 1883 yılında Şirket-i Vataniye-i Osmaniye adında bir şirket kurulmuş, şirkete 50 yıl müddetle bu yolda araba işletme imtiyazı verilmiştir. Anlaşmaya göre şirket belirtilen mevkiler arasındaki yolları şose olarak tanzim ve köprüler inşa edecektir.<sup>1183</sup>

Söz konusu şirket, Beyrut ahalisinden 16 kişinin ortaklığında 3.000 hisse ve 9.000 lira sermaye ile kurulmuştur. İnşa olunan şosenin bakımının yanında ayrıca şirket Humus'tan Hama'ya kadar olan yolun bir kısmının da inşa masraflarını karşılamak taahhüdünü de vermiştir.<sup>1184</sup> Osmanlı Hükümeti, bu şirkete inşa edeceği yolda kullanılacak ve Avrupa'dan getirilecek olan araba, çeşitli yol inşa gereçleri gibi malzemenin gümrükten muafiyeti hakkını zaman içerisinde vermiştir.<sup>1185</sup> Osmanlı Hükümeti ile şirket ortakları arasında yapılan mukaveleye göre şirket, bu yol üzerinde ahalinin kendi vasıtası ve hayvanları ile yapacakları yolculuğa asla mani olmayacaktır. Cisrü'l-Esved'den geçen yüklü develerden 20, yüklü at ve katırlardan 15, yüklü merkepten 10 para müruriye (geçiş ücreti) alacaktır.<sup>1186</sup> 1885 yılında Trablus ile Hama arasındaki 94 km'lik kısmın inşası bitirilmiş, Humus ile Hama arasında ise 16 km yol

<sup>1180</sup> BOA DH İD 3/22, 16 Muharrem 1329/17 Ocak 1911.

<sup>1181</sup> BOA MVL 1042/11, 8 Rebiülahir 1283/20 Ağustos 1866.

<sup>1182</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 248.

<sup>1183</sup> BOA İ MMS 62/2949, 2 Receb 1296/22 Haziran 1879; BOA Y A HUS 17234, 5 Safer 1300/16 Aralık 1882; BOA Y PRK TKM 5/17, 3 Rebiülevvel 1300/12 Ocak 1883.

<sup>1184</sup> *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1311, s. 318-319.

<sup>1185</sup> BOA ŞD 504/35, 18 Cemaziyelahir 1300/26 Nisan 1883.

<sup>1186</sup> *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1311, s. 318-319.



inşa edilmiştir.<sup>1187</sup> Bu yollar 1914 yılına geldiğinde ulaşımına müsait şose yollar arasındadır.

Beyrut vilayetinde şose inşası devam eden diğer yollar, Hayfa-Nasıra-Taberya ve Lazkiye-Hama yolları idi. 67 km'lik Hayfa-Nasıra-Taberya yolunun yarısına yakın bir bölümü, 75 km'lik Lazkiye-Hama yolunun ise 1/3'lük kısmı, 1905 yılına gelindiğinde inşa edilmiştir.<sup>1188</sup> Fakat bundan sonra da bu yolların inşasında bir gelişme olmamış ve 1914 yılında bu yollar halen bitirilememiştir.<sup>1189</sup> Bu yolların bakımına 1914 yılında devam edilmektedir.<sup>1190</sup> 1905 yılında yapımı amele-i mükellefe vasıtasıyla sürdürülen Lazkiye-Hama yolunda çalıştırılacak geçici memur ve kullanılacak araç-gereçler gibi masrafların 3 aylık tahsisatı 7.350 kuruş olarak belirlenmiştir. Aynı yılda Trablus-Safita yolunun 3 aylık tahsisatı ise 6.070 kuruştur.<sup>1191</sup> Bu tarihlerde Beyrut vilayetindeki toplam şose yol uzunluğu ise 295 km idi.<sup>1192</sup>

Vilayetin merkez sancağı Beyrut'ta 1912 yılında yol inşası olarak çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Güzergâhlar, Sayda-Mercuyun,<sup>1193</sup> Zehrani-Safita ve Beyrut-Sayda yolları; Nablus sancağı'nda Cenin-Nablus<sup>1194</sup>, Nablus-Yafa yolları; Trablusşam sancağında Trablus-Habibe, Trablus-Zağrata ve Trablus-Tahsis yolları; Lazkiye sancağında Lazkiye-Cebele yolu; Akka sancağında Hayfa-Nasıra ve Nasıra-Taberya<sup>1195</sup> yolları idi. Bu yollar için 1912 yılında harcanan miktar 566.429 kuruştur.<sup>1196</sup> 1914 yılında Beyrut vilayetinde 17 km 329 m uzunluğunda tesviye-i turabiye, 7 km 72 m uzunluğunda şose yol yapılmıştır.<sup>1197</sup> Beyrut vilayetinin 1915 yılında inşa edilmiş olan yolların uzunluğu 552 km'ye ulaşmıştır. Bu yollardan 200

<sup>1187</sup> BOA İ ŞD 73/4315, 18 Cemaziyelevvel 1302/5 Mart 1885.

<sup>1188</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 248.

<sup>1189</sup> BOA DH UMVM 74/31, 1 Cemaziyelahir 1332/27 Nisan 1914.

<sup>1190</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>1191</sup> BOA T 2871/4, 7 Safer 1323.

<sup>1192</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 248.

<sup>1193</sup> Sayda-Mercuyun yolu müteahhide ihale suratiyle inşa edilmiş ve 1914 yılında tamamlanmış olmasına rağmen, müteahhidin bazı kısımları eksik bırakmış olması nedeniyle alacağından 13.427 kuruş düşülerek vilayetin kendisinin yapması kararlaştırılmış ve 1915 yılında bu yol üzerinde bazı inşaat işleri yapılmıştır. Bkz. Mehmet Refik, *Beyrut Vilayeti*, C. I, Beyrut 1333, s. 66.

<sup>1194</sup> Bu yolun Birinci Dünya Savaşı nedeni ile inşasının yarım kalması üzerine askeriye bu yolun bozuk kısımlarını taş doldurmak suretiyle düzeltmiş ve top ve araba geçişine müsait hale getirmiştir. Mehmet Refik, *age*, s. 68.

<sup>1195</sup> 1914 yılında bu yolun 2. Kısmı müteahhide ihale edilmiş ise de savaş dolayısıyla müteahhit inşaatı terk etmiştir. Bunun üzerine asker vasıtasıyla yolun inşasına devam edilmiş ve inşaat tamamlanmıştır.

3. Kısmında da amele taburları ile inşası tamamlanmıştır. Mehmet Refik, *age*, s. 67.

<sup>1196</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 17-18.

<sup>1197</sup> BOA T TŞK 3128/34, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916.

km 321 m'si turuk-ı umumîye, 351 km 800 m'si turuk-ı hususiye kapsamındaydı. Fakat yapılan yolların tamirâtı ile ilgilenilmediğinden zaman içinde harap bir hale gelmiştir.<sup>1198</sup>

**Tablo 103: 1914 Yılında Beyrut Vilayeti'nin Yolları<sup>1199</sup>**

	Toplam Uzunluk	Tamamlanan Kısım	Yapılmamış Olan	İnşaat Halinde Olan
<b>Merkez Sancak</b>				
Beyrut Şehri Etraf Yolları	13 km	8 km	5 km	
Sayda-Mecuyun Yolu	49 km	49 km		
<b>Akka Sancağı</b>				
Hayfa-Nasıra Yolu	37 km	37 km		
Nasıra-Taberya Yolu	32 km 400 m	15 km	5 km 400 m	12 km
Nasıra-Afuvle Yolu	11 km 200 m	1 km 200 m		10 km
Cenin-Afuvle Yolu	17 km 900 m	17 km 900 m		
Akka-Safed Yolu	55 km		45 km	10 km
<b>Nablus Sancağı</b>				
Cenin-Nablus Yolu	35 km 100 m	29 km 100 m		6 km 100 m
<b>Trablus Sancağı</b>				
Trablus-İskele Yolu	2 km 300 m	2 km 300 m		
Trablus-Demiryolu İstasyonu	1 km 700 m	1 km 700 m		
Trablus-Haniye Yolu	18 km	5 km 600 m	12 km 400 m	
Trablus-Bahsas Yolu	2 km 300 m	2 km 300 m		
Trablus-Zegarta Yolu	2 km 500 m	2 km 500 m		
Trablus-Akar Yolu	10 km 500 m	10 km 500 m		
Trablus-Humus Yolu	95 km	95 km		
<b>Lazkiye Sancağı</b>				
Lazkiye-Trablus Yolu	82 km	22 km 600 m	59 km 400 m	
Lazkiye-Demerhor Yolu	3 km 500 m	3 km 500 m		
Lazkiye-Cisr-i Şugur Yolu	45 km	13 km 600 m	31 km 400 m	
<b>Toplam</b>	<b>514 km 400 m</b>	<b>313 km 700 m</b>	<b>161 km 600 m</b>	<b>38 km 100 m</b>

### 3.1.6.2.2. Suriye Vilayeti

Suriye vilayetini önemli merkezlere bağlayan yollar Suriye'den Bağdat, Mısır, Kudüs ve Hicaz'a giden yollardı.

Yukarıda bahsedildiği üzere Beyrut'un Trablusşam şehrinden başlayarak Suriye'nin Hama şehrinde son bulan yol, Suriye vilayeti sınırlarına da dâhil olduğundan bu vilayetin yolları arasında idi. Yukarıda detayları ile bahsedilen şose yol, bu vilayetin en düzgün yollarından birini teşkil etmiştir.

<sup>1198</sup> Mehmet Refik, *age*, s. 68.

<sup>1199</sup> BOA DH UMVM 74/31, 1 Cemaziyelahir 1332/27 Nisan 1914; *Vilayat Yolları Haritası*.

1881 senesinde Suriye vilayetinde yapılan yol miktarı 11 km 960 m, 1882 senesinde 2 km 750 m, 1883 senesinde 38 km 455 m olup, bu yılda yapılan yollar Trablus-Hama, Şam-Meziri ve Humus-Hama yollarından ibarettir.<sup>1200</sup> Suriye vilayetinde yapılan toplam şose yol uzunluğu, 1885 yılına gelindiğinde 275 km'ye, 1897 yılında 290 km'ye, 1905 yılında 413 km'ye ulaşmıştır.<sup>1201</sup> Suriye vilayetinde 1912 yılında vilayet yolları için harcanan meblağ birçok vilayetten fazladır. 1912 yılı için Suriye vilayetinde yol inşa ve tamirine 1.841.692 kuruş harcanmıştı.<sup>1202</sup> 1914 yılında Suriye vilayetinde araba geçebilecek yolların uzunluğu 452 km'dir.<sup>1203</sup>

**Tablo 104: 1905 yılına kadar Suriye Vilayeti'nde Yapılmış olan Bazı Şose Yolların Uzunluğu<sup>1204</sup>**

Yolun İsmi	Uzunluğu	
	km	m
Şam-Beyrut yolundan	120	500
Şam-Nebek-Humus	116	600
Beka-Balbek-Ayn	66	
İştore-Meşagra	24	
Şemkin-Basirülharir	17	
Humus-Trablusşam	69	

### 3.1.6.2.3. Halep Vilayeti

Arap yarımadasında öneme sahip bir diğer yol Halep-İskenderun yoludur. Bu yolun inşasına 1845 yılında başlanılmasına rağmen sonradan inşaatı bitirilmeden yarım bırakılmıştır. 7 Mayıs 1872 tarihinde Halep vilayetinden Şura-yı Devlet'e giden yazıda İskenderun'dan Bilan'a kadar olan yolun düzenli olmasına rağmen, Bilan'dan ötesinin bozuk olmasından dolayı yolcuların mağdur olduklarından bahsedilmiş, ayrıca kasaba ve köylerden toplanan bedel-i nakdinin suistimale uğratıldığı ifade olunmuştur. Konu Şura-yı Devlet'ten Nafia Nezareti'ne havale edilmiş ve Nafia Nezareti de cevaben, nezarete ait olan işlerin yolların keşfi, haritalarının tanzimi ve buna göre fennî hususların icrasından ibarettir. Amele-i mükellefenin toplatılması, istihdamı, yolların tamiri ve bedelat-ı nakdiyenin suistimalden korunmasının ise yerel hükümetlere ait olduğundan bu konularla Halep vilayetinin ilgilenmesi gerektiği belirtilmiştir. Halep vilayetine 1872 yılında yol inşası için 300.000 kuruş tahsis

<sup>1200</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883 ve BOA İ DH 923/73227, 28 Ramazan 1301/22 Temmuz 1884.

<sup>1201</sup> *1303 Devlet Salnamesi*, s. 355.

<sup>1202</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 25-26.

<sup>1203</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>1204</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 242.

edildiğinden bu para ile gerekli işlerin yapılabileceği bildirilmiştir.<sup>1205</sup> Dolayısı ile Halep vilayetinin yollarının da bu dönemde pek iç açıcı durumda olmadığı görülmektedir.

1882 yılında İskenderun-Halep yolunun inşası için tekrar karar alınmış, bu anlamda yolun inşası bir şirkete ihale edilerek burada araba işletme hakkı bu şirkete verilmiştir.<sup>1206</sup> 1882 yılında İskenderun-Halep yolunda yapılan yol miktarı 15 km'yi bulmuştur. 1884 yılına gelindiğinde 160 km'lik yolda yapılan inşaatın uzunluğu 89 km'dir.<sup>1207</sup> 1884 yılında bu yolun inşasında kullanılacak ve Avrupa ile Osmanlı Devleti'nin çeşitli yerlerinden getirilecek malzemeler gümrük resminden (vergi) muaf tutulmuştur.<sup>1208</sup> 1886 yılında İskenderun-Halep yolu tamamlanarak hizmete açılmıştır.<sup>1209</sup> Halep vilayetinin bu dönemde en mükemmel şosesi de bu belirtilen güzergâhtır. Bu yolun tamiri için 1890 yılında ihaleye çıkılmış ve Kavcızade Burhaneddin Efendi'ye 50.000 lira bedel ile bu yolun tamiri işi verilmiştir. Ancak Burhaneddin Efendi, iş sonunda vilayetin isteği ile 7.900 m fazladan bir yol inşa ettiğini bunun bedeli olarak da 126.900 kuruş alacağı olduğunu ifade etmiştir. Şura-yı Devlet kararı ile bu paranın ödenmesi yolunda vilayete emir verilmiş ise de vilayet müteahhidin fazladan yol inşa etmediği gibi 2.500 m'lik bir kısmın inşasını eksik bıraktığını belirtmiştir. Bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti'nin gerekli incelemeleri yapması istenmiştir.<sup>1210</sup> 1902 yılında bölgede seyahat eden Mark Sykes, İskenderun şosesinin yol yapımının güzel bir örneği olduğunu ve yetersiz imkânlarla böyle bir yol yaptıkları için bölge valilerinin tebrik edilmesi gerektiğini kitabında belirlemiştir.<sup>1211</sup> Bu yol daha sonra inşa edilen demiryolu ile Osmaniye'ye kadar bağlanmıştır.<sup>1212</sup>

Halep vilayetini Antep, Maraş yoluyla Zeytun'a, Antakya üzerinden Süveydiye İskelesi'ne, Birecik yoluyla Urfa'ya bağlayacak şoselerin de inşasına başlanılmıştı. 1885 yılına kadar 140 km'lik Halep-Birecik yolunda 4 km, 60 km'lik Kilis-Antep

<sup>1205</sup> BOA ŞD 498/7, 28 Safer 1289/7 Mayıs 1872.

<sup>1206</sup> BOA ŞD 2215/31, 8 Cemaziyelevvel 1299/28 Mart 1882.

<sup>1207</sup> *1303 Devlet Salnamesi*, s. 375.

<sup>1208</sup> BOA ŞD 505/7, 5 Ramazan 1301/29 Haziran 1884.

<sup>1209</sup> BOA DH MKT 1358/69, 3 Zilkade 1303/3 Ağustos 1886. İskenderun'dan Halep'e aynı zamanda bir de demiryolu inşa etmek için William Sula'ya imtiyaz verilmesi Meclis-i Vükelâ'da kararlaştırılmış, Nafia Meclisi'nde mukavelede bazı değişiklikler yapılması öngörülmüştür. BOA YA RES 6/60, 19 Şaban 1292/20 Eylül 1875.

<sup>1210</sup> BOA DH MKT 276/17, 25 Safer 1312/28 Ağustos 1894.

<sup>1211</sup> Sykes, *age*, s. 55.

<sup>1212</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

yolunda 5 km şose yol yapılmıştı.<sup>1213</sup> 1914 yılına gelindiğinde bu yolun 20 km'si tamamlanabilmiştir.<sup>1214</sup>

34 km 800 m uzunluğunda olan Antep-Maraş yolu 1915 yılına gelinmiş olmasına rağmen tamamlanamamıştır. 1914 yılı içerisinde bu yolun 22 m'lik bir kısmı inşa olunmuş ve 12 km 800 m'lik bir kısmı da 1915 yılına bırakılmıştır. 33 km 438 m uzunluğundaki Antakya-Süveydiye yolu da aynı şekilde 1915 yılında tamamlanmaya çalışılacak yollar arasındadır.<sup>1215</sup>

Halep vilayeti sermühendisliğinden 21 Ocak 1915 tarihli yol durumunu bildirir rapora göre<sup>1216</sup>;

Raco-İslahiye yolu inşaatına 21 kasım 1914 tarihi itibarıyla 3 bölük mevcutlu amele taburu marifetiyle başlanmıştır. Bu tarihten 20 Aralık 1914'e kadar Raco istasyonundan itibaren 2 km'lik bir kısım üzerinde toprak ve şose düzenlemesi, 3,5 m genişliğinde bir geçit yapılmıştır. Cebel-i Kese denilen mahallin 1. km ile 4 km'leri arasında, 2 km, 3,5 m genişliğinde kırma taş döşenerek bir geçit ve 6 km den ileriye 1 km'lik bir kısımda mevcut arazi üzerine doğrudan doğruya kaldırım konularak şose yaptırılmıştır. Böylece amele taburu 1 ay süresince 3,5 m genişliğinde ancak 5 km'lik bir kısmın geçişini sağlamıştır.

20 Aralık 1914 tarihinden beri inşaatın bitmesinin aciliyeti dikkate alınarak Halep vilayeti dâhilinde olan kısma Kilis kazası, Adana vilayeti dâhilinde olan kısma da Hassa ve İslahiye kazaları ahalisi sevk edilmiş, ayrıca amele taburu 5 bölüğe çıkarılara inşaatın hızlanması sağlanmıştır.

20 Aralık 1914 tarihinden 20 Ocak 1915 tarihine kadar olan 1 aylık sürede halkın ve amele taburlarının çalışmaları sonucu istasyondan itibaren yol genişliğinin 4,5 m'ye çıkarılmıştır. Yolların etrafına icab eden yerlerde hendekler açılmış, kayalık mahaller genişletilmiş ve duvarlar yapılmıştır. Ufak köprülerle suların üzerinden geçiş temin edilmiştir. Böylece Halep vilayeti dâhilinde 27 km uzunluğunda olan kısmın 17 km'si kaldırım ve 10 cm kırma taş döşenmiş, bazı kısımlara kum döşenerek bu 17 km'lik kısımda geçiş sağlanmıştır.

<sup>1213</sup> *1303 Devlet Salnamesi*, s. 375; İbrahim Hilmi, *age*, s. 168.

<sup>1214</sup> BOA DH UMVM 74/31, 1 Cemaziyelevvel 1332/28 Mart 1914.

<sup>1215</sup> BOA T TŞK 3128/34, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916.

<sup>1216</sup> BOA DH UMVM 72/11, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915.

20. km'den Halep vilayetinin sonu olan Karasu Köprüsü'ne kadar 7 km uzunluğunda demiryolu güzergâhından istifade edilerek balast döşenen yerlerde balastın çoğaltılması ve döşenmemiş olan yerlere o civarda bulunan balastın döşenmesi ve üzerindeki balastın kırılması suretiyle şose haline getirilmiştir.

Halep vilayetine ait 27 km'lik kısım dâhilinde 1914 yılına kadar 24 km uzunluğunda bir kısımda geçiş sağlanmıştır. Yalnız nakliye yapacak araç olmadığından kum döşemesi ertelenmiştir. Kalan 3 km'lik kısmın inşaatı havalının müsait olması ve amele-i mükellefe bulunduğu zaman en kısa sürede yapılacaktır.

Halep vilayetine göre yapılan 27 km'lik yol, aslında daha kısa zamanda bitirilebilirdi. Ancak bu 1 aylık sürede 15 gün yağmur yağması sebebiyle ne amele taburu ne de amele çalıştırılmamış, ayrıca ahalinin büyük bir kısmı firar etmiş, bölgede jandarma kuvveti olmadığından firar edenlerin tekrar sevki gecikmiştir. Amele sevkıyatı için Antep Mutasarrıflığı ile Kilis Kaymakamlığına kaza dâhilindeki 50 süvariden 10 kişinin acilen yol inşası için istihdam edilmesi, Kilis jandarma kumandanlığına bildirilmiştir. Ancak Halep vilayetinin bu isteği yapılmadığından işler yarım kalmıştır.

Halep vilayeti dâhilindeki kısmın bitmesi ancak Kilis kazası amelesinin hızla sevki ve kum nakli için de yeteri kadar hayvan tedarik edilmesi ve jandarma kuvvetinin daimî surette yolda bulundurulması ile mümkün olacaktır.

Halep vilayetinin hudut sınırı olan Karasu Köprüsünden Islahiye'ye kadar 21 km uzunluğundaki kısmın inşaatına ancak 20 Aralık 1914 tarihinde başlanılabilmektedir. Bu kısımda amele taburundan 2 bölük ile Hassa kazası ahali çalıştırılmıştır. Amele taburu ile şimdiye kadar kaldırım üzerine kırma taş döşenmiş, böylece 500 m uzunluğunda ve 4,5 m genişliğinde yeni bir şose yol yapılmıştır. Ayrıca 800 m uzunluğunda mevcut demiryolu güzergâhına balast döşemesiyle üzerindeki taşlar kırılarak şose haline getirilmiş, 20 m uzunluğunda bir köprünün kuru duvardan ayakları inşa edilmiştir. Hassa kazası ahali de 6 km'lik bir kısımda geçişin yapılmasını sağlamıştır.

Adana vilayeti dâhilinde bulunan Karasu Köprüsünden Islahiye'ye kadar olan bu kısımda inşa edilecek bir nokta olmadığından, bataklık ve taşların nakliyesi için menfez uzak olduğundan yalnız Hassa amele istihdam edilmiş, ancak bu da yetersiz kalmıştır. Nakliye aracı bulunmadığından dolayı amele taburlarından istenilen fayda

sağlanamamıştır. Halep vilayeti raporuna göre, Adana vilayetinden yola civar olan Islahiye ve Bahçe kazaları ahalisinin acilen sevki icab etmektedir. Halep Valisi, Adana vilayeti dâhilinde çalışmakta olan Halep fen memurları nezdine amele vermemesi için Adana vilayetinin Islahiye Kaymakamlığı'na emir vermiş olduğu gibi daha önceden Islahiye'den bu yola sevk edilmiş olan az bir amele grubunu da geri çekmekle suçlamıştır. Bu yüzden bu kısmın inşaatı ertelenmiştir. Halep Valisi'ne göre Adana vilayetine ait kısmın bitmemesinden sadece Adana vilayeti sorumludur. Halep vilayetinin yol ile ilgili bu raporuna binaen Dâhiliye Nezareti 25 Şubat 1915 tarihinde Adana vilayetine Halep vilayetinin istediği amele ve levazımatı Islahiye ve Bahçe kazalarından bir an evvel tedarik etmesi için bir yazı göndermiştir.<sup>1217</sup>

Osmaniye'den Dâhiliye Nezareti'ne giden telgrafta Osmaniye-Raco yolunun Hasanbeyli'den itibaren kendine ait olan kısmı teftiş ettiğinde bu yolun açık olduğunu, bazı ufak tefek aksaklıkların ise giderileceğini belirtmiştir. Yolun hâl-i hazırda arabaların rahat gidip gelebileceğini, ağır otomobillerin geçişinin de sağlanması için çalışmaların sürdüğünü belirtmiştir.<sup>1218</sup>

1915 yılında Halep vilayetinden gönderilen raporda 136 km uzunluğunda olan Raco-Islahiye yolunun ahalinin sevkiyle bitirildiğini bu kez Harbiye Nezareti'nin yoldan silindir geçirilmesini talep etmek üzere ilk etapta 2 silindir gönderildiğini, daha sonra biri buharlı olmak üzere 2 silindir daha yola sevk edileceğini bildirmiştir.<sup>1219</sup>

Halep vilayeti bütçesine 1915 yılında 42 km 208 m uzunluğundaki Antep-Akçakoyunlu ve 30 km uzunluğundaki Antakya-Topboğazı yollarının inşasına başlanılmak üzere 305.000 kuruş tahsisat ayrılmıştır.<sup>1220</sup> Bilindiği gibi 1914 yılında Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na dâhil olmuştu. 1914-1918 ve Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra Halep ve çevresinin önemi iyice artmıştı. 19 Temmuz 1917 tarihinde Dâhiliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda Halep vilayeti dâhilinde bulunan Antep-Akçakoyunlu, Antep-Maraş, Maraş-Islahiye<sup>1221</sup>, Maraş-Antep ve Maraş-Elbistan yollarının askerlik açısından bir an evvel inşa ve tamirlerinin yapılması istenilmiştir. Nafia Nezareti ise Halep vilayetine gerekli

<sup>1217</sup> BOA DH UMVM 72/11, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915.

<sup>1218</sup> BOA DH UMVM 72/11, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915.

<sup>1219</sup> BOA DH UMVM 72/11, 5 Ramazan 1333/17 Temmuz 1915.

<sup>1220</sup> BOA T TŞK 3128/34, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916.

<sup>1221</sup> 1915 yılında 41 km'den ibaret olan bu yolda 7,5 km'lik 1. kısımda 5 km toprak, 2,5 km şose yol yapılmıştır. BOA DH UMVM 137/9, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916.

tebligatın yapıldığını ve şayet vilayet bütçesinde bu yollara karşılık bulunamazsa başka yolların bütçelerinin bu yollara aktarılacağını beyan etmiştir.<sup>1222</sup>

800 km'lik Bağdat-Halep yolunun Halep vilayeti dâhilindeki kısmına Nafia Nezareti 1913 yılında başlamış, vilayet merkezinden Meskene'ye kadar olan 55-60 km civarındaki kısmın tesviye-i turabiyesi ile köprülerin yapımı tamamlanmıştır. Ancak 1915 yılında inşaat yarım bırakılmıştır.<sup>1223</sup>

1913 yılında yapılan ve 1914 yılı içerisinde inşası tasarlanan yollara dair Halep vilayetinden gönderilen rapor aşağıda olduğu gibidir.<sup>1224</sup>

**Tablo 105: Halep Vilayeti'nin 1913 Yılında Yapılan ve 1914 Yılı İçerisinde İnşası Tasarlanan Yollara Dair Raporu**

Yolun ismi	Toplam Uzunluğu	Bitirilmiş Olan Km	İnşaat Halinde Olan Km	Açıklamalar
Halep-Birecik yolu	120 km	20 km	-	Araba Geçebilir
Antep-Maraş (1. Kısım)	80 km	14 km	16 km 580 m	1 ile 4. kısımlar arası tamamlanmıştır. 5 ile 11. kısımlar tamamlanmak üzeredir. 49 km 420 m tamire muhtaç olup, harita ve keşifnamesi tanzim edilmiştir.
<b>1914 Senesinden İtibaren Yeniden Yapılması Gerekli Olan Yollar</b>				
Antep-Maraş (2. Kısım)	49 km 420 m			
Maraş-İslahiye	41 km		7 km 500 m	Araba Geçemez
Maraş-Zeytun	45 km		12 km	Araba Geçemez
Halep-Bab	20 km	4 km		Araba Geçer
Hamedaniye-Maara	29 km		11 km 300 m	Araba Geçebilir
Top Boğazı-Antakya-Süveydiye Yolu	60 km	10 km		Top Boğazı-Antakya kısmından araba geçebilir ise de Antakya-Süveydiye kısmından geçemez
Antep-Akçakoyunlu	30 km			Araba Geçebilir
<b>Acilen İnşası Tasarlanan</b>				
Halep-İdlip-Cisr-i Şugur-Lazkiye Hududu	106 km			Halep'ten İdlip'e kadar araba geçebilir
Halep-Harim-Antakya-Süveydiye	120 km			Hiç Araba Geçemez
Hamidiye Köprüsü-Elbistan yolu	65 km			Hiç Araba Geçemez
Elbistan-Efsos	25 km			Araba Geçemez
<b>İkinci Derecede İnşası Tasarlanan</b>				
Halep-Termanin-Hamam yolu	60 km			Araba Geçemez
Bab-Münbic	66 km			Yalnız 15 km si tesviye edilirse arabalar geçebilir
Pazarcık-Behisni	50 km			Araba Geçemez

<sup>1222</sup> BOA DH UMVM 72/29, 12 Zilkade 1335/30 Ağustos 1917.

<sup>1223</sup> MMZC, İ: 58, 27 Şubat 1334/27 Şubat 1918, C. 1, s. 569.

<sup>1224</sup> BOA DH UMVM 74/31, 1 Cemaziyelevvel 1332/28 Mart 1914; *Vilayat Yolları Haritası*.



Maraş Mutasarrıflığı'ndan Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda, Maraş sancağının yolları çarpıcı bir biçimde anlatılmıştır. Maraş'tan Zeytun'a giden yolda yolun düzensizliği ve güzergâhın sarp olması ve hava koşullarının da zor olmasıyla yolculuk esnasında hayvanların çamurda yuvarlanarak sefil oldukları bu raporda anlatılmıştır. Maraş sancağı, bu dönemde, burayı ticaret merkezi haline getirecek yollara sahip olmadığından halkın iktisaden mahrumiyet içerisinde bulunduğunu, Elbistan, Göksun ve Zeytun kazalarının da aynı şekilde sefalet içerisinde olduğunu belirtmiştir. Maraş sancağının İstanbul-Bağdat demiryoluna bağlanabilmesi için Maraş-İslahiye şosesinin inşası gerekmektedir. Tahminen 70 km uzunluğunda olan yolun Maraş sancağının yıllık 282.000 kuruş toplanabilen tarik bedeli ile yapılması durumunda 35 senede ancak bitirilebileceği Maraş Mutasarrıflığı'ndan bildirilmiş ve bu yolun devlet eli ile inşa edilmesi istenmiştir.<sup>1225</sup>

#### 3.1.6.2.4. Bağdat Vilayeti

Bağdat vilayeti, arazisi müsait olduğundan ulaşımın şose yollarla sağlanmasında sıkıntı çekilmemiştir. Bu vilayetin çeşitli yerlerine şoseler inşa edilmiştir. Bağdat-Horasan, Bağdat-Kerbela, Bağdat-Hille ve Kerbela-Necef arasında omnibus denilen arabalar işletilmektedir.<sup>1226</sup> Bağdat vilayeti amele-i mükellefe usulünün uygulanmadığı vilayetlerdendir. Bunun nedeni burada aşiretlerin bulunması ve bunların sayımının henüz yapılmamış olması idi. Bu nedenle Bağdat vilayetinde yapılan yollar genellikle devlet bütçesinden ve vilayete tahsis edilen bütçeden ayrılan para ile yapılmıştır.<sup>1227</sup> Bağdat vilayetinin en önemli yolları 800 km uzunluğundaki Bağdat-Halep, 150 km uzunluğundaki Bağdat-Kerbela-Necef ve Bağdat-Horasan yolları idi. Bu yollarda zaman zaman tamirat ve yenileme çalışmaları yapılmıştır. 1908 yılında Tanin Gazetesi'nde çıkan haberde Bağdat ile Halep arasındaki yolun bozukluğundan bahsedilmiştir.<sup>1228</sup> Osmanlı Hükümeti de bu durumu düzeltmek amacıyla 1909 yılında Bağdat ile Halep arasındaki yolun otomobil geçişine müsait hale getirilmesi için inşaat çalışmaları başlatmıştır. Nafia Nezareti'nden Bağdat vilayetine ilk etapta 1.800 lira havale edilmiştir. Bağdat vilayetinden gönderilen telgrafta ise bu yolun düzenlenmesi için 2.000.000 kuruşluk bir tahsisat gerektiği

<sup>1225</sup> BOA DH İD 25/17, 15 Muharrem 1331/15 Aralık 1912.

<sup>1226</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 229.

<sup>1227</sup> BOA DH MKT 1052/9, 20 Safer 1323/26 Nisan 1905.

<sup>1228</sup> "Bağdat'da Otomobil", *Tanin*, Nr. 151, 18 Aralık 1908.

belirtirse de Nafia Nezareti bu yol için 180.000 kuruş ayrıldığını tebliğ etmiştir.<sup>1229</sup> 1912 yılında Bağdat vilayetinde yol çalışmalarına harcanan miktar 260.028 kuruştur.<sup>1230</sup>

1914 yılında Bağdat vilayetinde inşası tamamlanmış yollar arasında Bağdat-Halep yolunun 60 km uzunluğundaki Bağdat-Felluce, 56 km uzunluğundaki Ramadi-Hit, 38 km uzunluğundaki Hit-Bağdat, 41 km uzunluğundaki Bağdat-Hadise ve 68 km uzunluğundaki Aneh-Hadise kısımları ile Bağdat-Kerbela-Necef yolunun Bağdat-Kerbela kısmı bulunmaktaydı. Kerbela ile Necef arasındaki yol ise henüz inşa halindeydi. 160 km uzunluğundaki Bağdat-Rahle-Divaniye, 85 km uzunluğundaki Semave-Müntefik, 55 km uzunluğundaki Hille-Kefl, 40 km uzunluğundaki Hille-Hindiye-Kerbela, 85 km uzunluğundaki Divaniye-Semave yollarının ise inşası projelendirilmiş olup, henüz keşif işlemleri tamamlanmıştır. Bu durumda Bağdat'ın kuzey ve batı sınırına doğru uzanan yolların inşasının tamamlandığı, güney ve doğu sınırlarına doğru olan yolların ise bir kısmının inşaat halinde iken kalan büyük bir kısmının ise henüz inşaatına başlanılmadığı anlaşılmaktadır.<sup>1231</sup>

### 3.1.6.2.5. Kudüs Sancağı

Arap yarımadasının önemli bir merkezi olan Kudüs sancağında yapılan yollar Kudüs-Yafa ve Kudüs-Halilürrahman-Gazze arasında bulunan yollardı. Yafa'dan Kudüs'e kadar 62 km mesafede olan yolun 30 km'lik bir kısmı kayalık ve geçilemez bir durumda olduğundan bölgede yerel yöneticiler ahali birlikte yolun düzenlenmesi için çalışmışlardır. Hatta yolun yapımı, çeşitli masraflar ve mühendis maaşları için 20.000 kuruş ahali tarafından karşılanmıştır. Daha sonra bu yolun şose olarak inşası 1863 yılında kararlaştırılmıştır.<sup>1232</sup> 1864 yılında yapımı için çalışmalara başlanan Kudüs-Yafa yolu 62 km'den oluşuyordu. Yolun inşasına 1867 yılında başlanılmış, 1869 yılında köprüleri ile birlikte tamamlanan yol hizmete açılmıştır.<sup>1233</sup> Daha sonra bu yolda araba işletmek üzere Fransa tebasından Mösyö Lafek isimli bir müteşebbis talepte bulunmuş ise de bu yolun ahali tarafından inşa edildiğinden bir imtiyaz

<sup>1229</sup> BOA DH MKT 880/34, 3 Cemaziyelahir 1322/15 Ağustos 1904; BOA DH MUI, 8-4/13, 18 Zilkade 1327/1 Aralık 1909.

<sup>1230</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 13-14.

<sup>1231</sup> *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>1232</sup> BOA MVL 752/41, 15 Cemaziyelahir 1275/20 Ocak 1859; BOA İ MVL 425/18652, 11 Cemaziyevvel 1276/6 Aralık 1859; A MKT MVL 112/74, 24 Cemaziyevvel 1276/19 Aralık 1859; BOA BEO A MKT MHM 268/87, 21 Muharrem 1280/8 Temmuz 1863.

<sup>1233</sup> BOA BEO A MKT MHM 291/79, 25 Şaban 1280/4 Şubat 1864; BOA İ DH 597/41579, 16 Cemaziyevvel 1286/24 Ağustos 1869.

verilmesinin söz konusu olmadığı, Nafia Nezareti tarafından bildirilmiştir.<sup>1234</sup> Kudüs-Yafa yolunun zamanla bozulması sebebiyle 1891 yılında Corci Latiridi adında bir müteahhide ihale verilmek suretiyle tamirine çalışılmıştır. Ancak bu müteahhit aradan 3 yıl geçmesine rağmen yolun tamirini tamamlamamış, olayın mahkemeye taşınması üzerine müteahhit 1 yük 15.000 kuruş ödemeye mahkum edilmiştir. Fakat bu sırada Kudüs Mutasarrıfı ve nafia mühendisi Frankya Efendi, yolun tamiri için Nafia Nezareti'nden izin almaksızın yine münakasa usülü ile Anton Lehbere isimli bir şahsa yolun inşasını 4 yük 50.000 kuruşa ihale etmiştir. Aynı zamanda 1.000 lira harcamak suretiyle tamir olunacak bir köprü için de 3.500 lira ihale bedeli belirlemiştir. Bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bilgi verilerek durumun incelenmesi istenmiştir.<sup>1235</sup>

Kudüs-Halilürrahman yolu 36 km olup, bu yolun 1881-1882 yılında 6 km 984 m'lik bir kısmı tamamlanmıştır.<sup>1236</sup> 15 Mayıs 1885 yılında bu yolun inşası bitirilerek hizmete açılmış ve halk bundan dolayı padişaha memnuniyetlerini dile getirmiştir.<sup>1237</sup> Daha sonra bu yolun Gazze'ye uzatılması çalışmaları da sürdürülmüştür. 1912 yılında Kudüs-Halilürrahman yolunda bazı toprak düzenleme ve şose çalışmaları yapılmış olup 52.787 kuruş harcanmıştır.<sup>1238</sup>

Kudüs sancağının 1910 yılında yol ve köprü inşası için ayrılan tahsisatı 779.330 kuruş idi.<sup>1239</sup> 1912 yılında bütün sancakta yol ve köprü inşası ile tamirâtı için harcanan miktar ise 792.880 kuruştur.<sup>1240</sup>

**Tablo 106: 1905 Yılına Kadar Kudüs Sancağında Yapılan Bazı Şose Yollar**

Yolun İsmi	Uzunluğu	Açıklama
Kudüs-Yafa yolu	60 km	
Kudüs-Halilürrahman-Gazze	120 km	1/3'ü inşa edilmiştir.
Kudüs-Nablus yolundan	40 km	
Kudüs-Riha-Aynüselatin	42 km	33 km'si yapılmıştır.
Gazze-Yafa-Nablus	92 km	17 km'si yapılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin özellikle Nafia Nezareti kurulduktan sonra Arap yarımadasında bir dizi yol yapım faaliyetlerinde bulunduğu görülmektedir. Osmanlı

<sup>1234</sup> BOA Y PRK TNF 1/22, 21 Şevval 1298/16 Eylül 1881.

<sup>1235</sup> BOA DH MKT 241/11, 21 Zilkade 1311/26 Mayıs 1894.

<sup>1236</sup> BOA İ DH 923/73227, 28 Ramazan 1301/22 Temmuz 1884.

<sup>1237</sup> BOA Y PRK UM 12/22, 4 Ramazan 1305/15 Mayıs 1888.

<sup>1238</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 51-52.

<sup>1239</sup> BOA DH İD 44-1/18, 22 Safer 1323/28 Nisan 1905.

<sup>1240</sup> BOA T d. Nr. 154, s. 51-52.

Devleti'nin 1881 yılında Arap yarımadasında inşa ettiği yol miktarı 12 km 750 m iken 1882 yılında bu miktar 20 km'ye, 1883 yılında 60 km'ye ulaşmıştır. Bu verilen rakamlar Nafia Nezareti'ne vilayetlerden gönderilen raporlar çerçevesinde hazırlanmış olan istatistiklerden alınmış olup, bunlara Musul ve Bağdat vilayetleri dâhil edilmemiştir. Musul ve Bağdat vilayetleri de dâhil edildiğinde Arap yarımadasında yapılan yol miktarının 100 km'yi geçtiği tahmin edilir.<sup>1241</sup> Osmanlı Devleti, bölgeden tarik bedel-i nakdisi de almadığından buradaki yolların inşasını daha çok yabancı devletlere araba işletme imtiyazı karşılığında yaptırmayı tercih etmiştir.<sup>1242</sup>

### 3.1.6.2.6. Musul Vilayeti

1897 yılına kadar Musul vilayetinde inşa edilmiş olan yol uzunluğu 21.100 m idi. 1908 yılında vilayette yapılan yolların uzunluğu 219 km'ye ulaşmıştı. 1910 yılında Musul vilayetinin Dâhiliye Nezareti'ne göndermiş olduğu yazıda yolların durumu ve fen memuru yokluğundan bahsedilmiştir. Buna göre nüfusu 200.000'i aşan Musul vilayetinin 1902 ile 1907 yılları arasında bedel-i nakdi tahsilâtı 194.603 kuruştur. Bu yıllarda inşaat ve tamirata 201.782 kuruş sarfedilmiştir. Bu yıllarda Zaho boğazının 2. kısmı ile Hasar Çayı üzerindeki köprü yapılmıştır. Bu vilayette yapılması gereken bayındırlık işleri ise, Hezil, Hazar, Hakuk, Tuz Hurmati ve Taze Hurmati nehirleri üzerine köprüler ile Şor ve Narin dereleri üzerindeki köprülerin tamiri ve Nakat Dağı'ndaki yolun düzenlenmesi olarak sıralanmıştır. Bu köprülerin uzunluğu toplamda 1.242 m'dir ve bunların inşası için 1.269.343 kuruş gerekmektedir. Ancak vilayet için ayrılan bir yıllık toplam bütçe 433.900 kuruştur. Musul vilayetinde bulunan mühendis sayısı da sadece birdir. Bu kadar işin bir mühendisle yapılamayacağından Kerkük ve Süleymaniye sancakları için 2 mühendis, 4 kondüktör ve 1 kâtip talebinde bulunulmuştur.<sup>1243</sup> Musul vilayetinin 1914 yılında yollarının toplam uzunluğu 1115 km olup bunun 96 km 564 m'si inşa edilmiştir.<sup>1244</sup>

<sup>1241</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyevvel 1306/24 Ocak 1884.

<sup>1242</sup> BOA İ DH 923/73227, 28 Ramazan 1301/22 Temmuz 1884; BOA BEO 933/69969, 11 Zilkade 1314.

<sup>1243</sup> BOA DH MUİ 66-2/9, 27 Cemaziyevvel 1328/6 Haziran 1910; BOA DH İD 44-1/6, 5 Zilkade 1328/8 Kasım 1910.

<sup>1244</sup> *Vilayat Yolları Haritası.*

**Tablo 107: 1885 Yılına Kadar Arap Yarımadasında Yapılan Yollar<sup>1245</sup>**

Suriye Vilayeti	Toplam Uzunluk	Yapılan Yol
Şam-Meziribe	85 km	4 km
Lazkiye-Hama	15 km	6 km
Humus-Hama	47 km	16 km
Trablus-Humus	94 km	94 km
Melaka-Baalbek	33 km	33 km
Beyrut-Şam	122 km	122 km
<b>Kudüs Sancağı</b>		
Kudüs'ten Yafa'ya	62 km	17 km
Kudüs-Halil	36 km	4 km
<b>Halep Vilayeti</b>		
İskenderun-Halep	160 km	89 km
Halep-Birecik	140 km	4 km
Kilis-Antep	60 km	5 km
<b>Lübnan</b>		
Lahli yolu	2 km	1 km

### 3.1.6.3. Rumeli'de Yapılan Yollar

Osmanlı Devleti'nin Rumeli'deki mevcut yolları Avrupa ile Osmanlı arasındaki karayolu ile yapılan ticaret açısından önemliydi. Karayolunu kullanarak gelen Avrupa tüccarlarının izledikleri güzergâh, hangi bölgenin tüccarı olduklarına ve nereden geldiklerine bağlı olarak farklılıklar göstermiştir. Örneğin Erdel'den Krayova'dan ticaret eşyası getiren Avusturya tüccarları İstanbul'a Niğbolu üzerinden gelmekteydiler. Viyana tarafından karayolu ile gelen tüccarların bir kısmı Belgrad, Niş, Sofya, Filibe, Edirne ve İstanbul güzergâhını kullanırken, bir kısmı da Niş'ten sonra Vidin'e yönelerek Tuna nehri boyunca uzanan Vidin, Niğbolu, Rusçuk ve Yerköyü güzergâhını kullanmışlardır.<sup>1246</sup>

Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki yapılan yolları anlatılırken, bu kısımda daha çok vilayet merkezlerini birbirine bağlayan yollar zikredilecektir. Nafia Nezareti'ni incelediğimiz yıl aralığı olan 1848 ile 1922 yılları arasında bilindiği üzere Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki sınırları, kaybedilen topraklar nedeniyle değişikliğe uğramıştır. Bu yüzden yolların yapım süreci anlatılırken bazı yerler kesintiye uğramıştır.

<sup>1245</sup> *1303 Devlet Salnamesi*, s. 372-378.

<sup>1246</sup> Mesud Küçükcalay, Numan Elibol, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 4, S. 1, 2004, s. 36.

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Balkanlarda yapılan yollar ve köprüler daha çok askerî amaçlıydı. Bu anlamda Nafia Nezareti'nin kurulduğu dönemde Balkanlardaki yolların da pek iç açıcı olduğu söylenemez. Avrupa devletlerinin ve Rusya'nın Balkanlardaki siyasî emellerinin engellenmesi doğrultusunda buranın savunulması öncelikli olarak Osmanlı askerlerinin buraya rahat bir şekilde ulaşmasına bağlıydı. Buradaki yolların yapım çalışmaları daha çok 1864 yılı itibari ile yani vilayet nizamnamesinin uygulamaya konuluşu ve buralarda çeşitli ıslahat hareketlerine girişilmesi ile yoğunluk kazanmıştır. Rumeli'deki yolların yapısı Anadolu ile farklılık göstermekteydi. Anadolu'nun sarp coğrafyasına nazaran Balkanlardaki yollar daha düz olduğundan inşası daha kolay olmuştur.

### 3.1.6.3.1. Edirne Vilayeti

Edirne vilayetini çevre vilayetlere bağlayan önemli güzergâhlar Edirne-İstanbul, Edirne-Selanik, Edirne-Ruşçuk, Edirne-Vidin, Edirne-Filiba ve Edirne-Varna idi. Bu yollar Osmanlı Devleti için özellikle askerî açıdan öneme sahipti.

Edirne'den Selanik'e giden yol Meriç Nehri sağ sahilinden Dimetoka, Sofili'ye uğradıktan sonra İstanbul-Selanik güzergâhına dâhil olmaktaydı. Burada yol Ferecik, Dedeğaç, Mekri, Marunya üzerinden Selanik vilayetine ulaşıyordu. Selanik vilayetinde Sarışaban, Kavala ve Pravişte kazalarına uğrayan yol, bu mevkide iki güzergâhtan Selanik şehrine gitmekteydi. Bunlardan birincisi Zenhine-Siroz-Lankaza hattı, ikincisi biraz daha aşağıdan giden Pravişte-Urfanov-Kiliseli hattıdır. 1900'lü yıllarda Edirne'den Dedeğaç'a kadar olan 135 km'lik yolun 64 km'si şose olarak inşa edilmiştir.<sup>1247</sup>

Edirne'den Rusçuk'a giden yol, Tunca nehrinin sol sahilini takip ederek Doğu Rumeli vilayetinde Kızılağaç, Yanbolu, İslimye, Elena, Tırnova üzerinden Rusçuk'a varmaktaydı. İslimye kasabasından ayrıca Rusçuk-Şumnu yolu ayrıldığı gibi Veçre, Kızan, Osmanpazarı, Eski Cuma, Şumnu, Hezargrad mevkiine uğrayarak da gidilen bir yol daha vardı. Edirne'den Vidin'e giden yol, Harmanlı kasabasının ilerisinde Edirne-Filiba yolundan ayrılarak Karapınar, Eski Zara, Kızanlık, Gabruve, Tırnova, Servi, Lofça, Plevne, Rahove ve Lom üzerinden Vidin'e ulaşmaktaydı.<sup>1248</sup>

Edirne'den Filibe'ye giden yol Cisir-i Mustafapaşa, Harmanlı, Hasköy kazaları ve Papazlı mevkiinden geçmekteydi. Bu yolun şose olarak inşasına İstanbul-Edirne

<sup>1247</sup> *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1309, s. 901.

<sup>1248</sup> Ali Tefik, *age*, C. III, s. 171.

yolunun bir devamı olarak 1866 yılında başlanmıştır. Yolun Cısr-i Mustafapaşa hududuna kadar olan 36 km'lik kısmı muntazam şose olarak inşa edilmişti. Ayrıca bu yol üzerinde 61 taş, 34 yarım taş, yarım ahşap köprü mevcuttu.<sup>1249</sup>

Edirne'den Varna'ya giden yol, Kırkkilise üzerinden Doğu Rumeli vilayeti sınırını aşarak burada Umur Fakih kasabasından Aydos kasabasına oradan da Balkan dağları aşarak Varna şehrine ulaşmaktaydı.<sup>1250</sup>

Edirne vilayetinin yollarında zaman zaman çeşitli tamir ve düzenleme işlerinin<sup>1251</sup> yanı sıra özellikle 1847 yılından itibaren şose olarak bu yolların inşasına başlanılmıştır. Bunlardan en önemlisi Edirne-İstanbul, Edirne-Filiba, Edirne-İslimye, Edirne-Tekfurdağı yollarıdır.<sup>1252</sup> Daha önce de belirtildiği üzere Osmanlı Devleti'nin ilk şose yol tecrübesi İstanbul ile Edirne arasındaki güzergâhtır. Bu yolun yapılmasını özellikle Sultan Abdülmecid istemiştir. İstanbul-Edirne yolunun Osmanlı Devleti'nde inşa edilecek ilk şose yol olması sebebi ile halka bir örnek teşkil edeceği ve ileride bu usulün diğer yollarda da uygulanabileceği düşünülmüştür. İstanbul'da Küçükçekmece, Büyükçekmece ve Silivri kazalarına uğradıktan sonra Edirne vilayetinde Çorlu, Büyükkarıştıran, Lüleburgaz, Babaeski ve Havsa kazalarından geçerek Edirne şehrine varan İstanbul-Edirne yolunun şose olarak inşasına 1847 yılında karar verilmiştir. İstanbul'dan Küçük ve Büyükçekmecelere olan yolun şose olarak inşasına Edirne-İstanbul yolu inşasına karar verilmeden önce başlanılmış, ancak yarım kalmıştır. Meclis-i Valâ'da yapılan görüşmeler neticesinde bu yolun tamir edilerek geri kalanının da Edirne'ye kadar olan kısmının yarım şose olarak yapılması uygun bulunmuştur. Zira bir saatlik şose yolun masrafı yaklaşık 1.000 keseye mal olacaktı. Yarım şose yolun masrafı dolayısı ile tam şoseye göre yarı yarıya olacaktır. Devlet bu yolun inşası için Nafia Hazinesi'nden yıllık 7.000 kese akçe tahsisi ve Avusturya'dan bir şose mühendisi getirilmesine karar vermiştir. Bu sırada Avusturya'da İtalyan Geovanni Avusturya sefirinin önerisi ile İstanbul'a getirilmiştir. Daha sonra bu mühendis için bir adet de tercüman istihdam edilmesi gerekmiştir.<sup>1253</sup> Bu yolun Edirne vilayeti dâhilinde kalan kısmı 155 km olup, 1885 yılındaki verilere

<sup>1249</sup> *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1309, s. 900.

<sup>1250</sup> Ali Tefik, *age*, s. 170.

<sup>1251</sup> BOA C NF 33/1609, 5 Rebiülevvel 1251/1 Temmuz 1835; BOA MVL 47/57, 26 Cemaziyelevvel 1263/12 Mayıs 1847.

<sup>1252</sup> BOA BEO A MKT MHM 343/34, 16 Cemaziyelevvel 1282/7 Ekim 1865.

<sup>1253</sup> BOA İ MSM 84/2397, 14 Rebiülahir 1263/1 Nisan 1847.

göre tamamının şose olarak inşa edildiği anlaşılmaktadır.<sup>1254</sup> Bu yol üzerinde ayrıca 46 taş, 1 ahşap ve 92 muhtelit (karma) köprü inşa edilmiştir.<sup>1255</sup>

1866 yılında Meclis-i Valâ'da İstanbul-Edirne yolunun dışında bu yoldan 3 ayrı kol halinde Edirne-Tekirdağı, Edirne-Filibe ve Edirne-İslimye yollarının da inşası kararlaştırılmıştır.<sup>1256</sup> Edirne-Tekirdağı yolu İstanbul'dan Edirne'ye olan yolun Büyükkarıştıran mevkiinden ayrılarak aşağıya inen bir güzergâhtır.

Edirne-İslimye yolu ise İstanbul-Edirne yolunun Yanbolu'dan İslimye'ye devam eden kısmı idi. Bu yolun 35 km'den oluşan Edirne-Yanbolu kısmının 1885 yılı geldiğinde sadece 8 km'si şose olarak inşa edilmiştir. Bu yolun Yanbolu'dan İslimye'ye olan kısmının şose inşası da kararlaştırılmış, ancak sonradan tahsisat yetersizliğinden ertelenmiştir.<sup>1257</sup>

Ayrıca Edirne-İslimye yolunun Burgaz sahiline uzatılması için İslimye ile Burgaz arasında da şose inşasına 1865 yılında başlanılmıştır. Hükümetin bu yolun inşasına ihtimam göstermesine rağmen yerel hükümetin bu yolun inşasına dikkat etmediğinden dolayı, amele bedelatının tamamının toplanamadığı ve bu yüzden de amele ve memur maaşlarının ödenemediğinden bahisle bu hususlara dikkat edilmesine dair Sadaret'ten Edirne vilayetine bir yazı gönderilmiştir. Hükümet 45.000 kuruş tahsis etmiş ve yolun bir an evvel bitirilmesini istemiştir.<sup>1258</sup>

1873 yılında Nafia bütçesine yol ve köprü inşası ile memur maaşları için 5.000.000 kuruş ayrılmıştı. Bunun 400.000 kuruşu Edirne vilayetinde inşa olunacak yollar için tahsis olunmuştur. Ayrıca vilayette bulunan memurlar 1 başmühendis, 4 mühendis ve bir baş kondüktör ile 5 kondüktörden ibaretti. Bunlardan başmühendisin maaşı 3.000 kuruş, birinci sınıf mühendisin 1.750, ikinci sınıf mühendisin 1.500, üçüncü sınıf mühendisliklerin 1.250 kuruş idi. Baş kondüktörün maaşı 1.000 kuruş, birinci sınıf kondüktörün 800, ikinci sınıf kondüktörün 600 ve üçüncü sınıf kondüktörün maaşı 500 kuruş idi.<sup>1259</sup>

1875 yılında Edirne vilayetinde inşası bitirilmiş olan yol miktarı (toprak ve şose) 659 km 100 m olup, inşasına başlanılan yol miktarı ise 1.166 km 200 m idi.

<sup>1254</sup> *1303 Devlet Salnamesi*, s. 359.

<sup>1255</sup> *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1309, s. 901.

<sup>1256</sup> BOA İ MVL 536/24081, 2 Rebiülevvel 1282/26 Temmuz 1865.

<sup>1257</sup> BOA ŞD 1908/35, 28 Zilkade 1298/22 Ekim 1881.

<sup>1258</sup> BOA BEO A MKT MHM 334/37, 12 Muharrem 1282/7 Haziran 1865; BOA MVL 1067/15, 11 Muharrem 1283/26 Mayıs 1866.

<sup>1259</sup> BOA T NFM 705/27, 5 Receb 1290/29 Ağustos 1873.



1881 yılı boyunca Edirne vilayetinde inşa edilen şose yol uzunluğu sadece 220 m iken, 1882 yılında bu rakam 27 km 180 m'ye ulaşmıştır. Edirne vilayetinde şose inşasında yıldan yıla artış yaşanmıştır. 1883 senesinde bu vilayette inşa edilen şose yol uzunluğu 45 km 551 m'ye varmıştı. Böylece Edirne vilayetinde inşa edilen şose yol uzunluğu 1885 yılında toplam 279 km'den ibarettir.<sup>1260</sup> Edirne vilayetinde 1887 yılında 24 km 975m, 1304 yılında 70 km 340 m şose yol inşa edilmişti. 1888 yılına gelindiğinde ise Edirne vilayetinde inşa edilmiş olan şose yol uzunluğu toplamı 495 km idi. Edirne vilayetinde 1305 yılında 34 km 197 m, 1306 yılında 52 km 34 m, 1307 yılında 102 km 178 m şose yol inşa edilmiştir. 1897 yılında Edirne vilayetinde bitirilmiş olan şose yolların uzunluğu 672 km'ye ulaşmıştır.<sup>1261</sup> Vilayetlerde bulunan şose yollar ile ilgili çeşitli kaynaklarda değişik veriler mevcuttur. 1897 yılına ait olarak Edirne vilayetinde mevcut şose yolun toplamda 672 km olduğuna dair bilgi devletin verdiği istatistikî bilgilere dayanmaktadır. 1907 yılına gelindiğinde ise Edirne vilayetinin köprüleri ile beraber inşa edilmiş olan şose yol uzunluğu 700 km'dir. Köprüsüz şose de katıldığında bu vilayetteki toplam şose yol uzunluğu 750 km'ye ulaşmıştır.<sup>1262</sup>

Ancak ülkenin her yerinde olduğu gibi Edirne vilayetinde de yol yapımında yaşanan en büyük sıkıntı maddî imkânsızlıklardır. Vilayetin ihtiyaç duyduğu yolların yapılabilmesi için yüklü miktarda paraya ihtiyaç duyuluyordu. Örneğin Şubat 1911'de Edirne vilayetinden Nafia Nezareti'ne gönderilen bir yazıda, bu durum açıkça görülmekte idi. Bu yazıda vilayetin bir yıllık tamirat gideri 3.364.750 kuruş olup, Uzunköprü-Dimetoka yolu için 329.025 ve Meriç köprüsü için de 1.968.757 kuruş olmak üzere toplam 2.297.782 kuruş gerektiği belirtilmektedir. Halbuki vilayetin yolları için ayrılan yıllık bütçe 300.000 kuruş idi. Edirne vilayeti turuk-ı umumîden olan Uzunköprü-Gelibolu ve Varna-Kırcaali yollarının 180 km'ye yakın kısmı muntazam bir halde olup, tamirat ve inşasına gerek olmadığından turuk-ı umumîden çıkarılarak bunun yerine Uzunköprü-Dimetoka yoluyla Meriç Köprüsü'nün inşaatının turuk-ı umumî kapsamına alınmasını arzetmiştir. Böylece buradan artacak para ile vilayetin diğer yolları yapılabilecektir. Fakat Ticaret ve Nafia Nezareti Turuk ve

<sup>1260</sup>; BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; *1303 Devlet Salnamesi*, s. 359; Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyelevvel 1306/24 Ocak 1884.

<sup>1261</sup> *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1305, s. 282; *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1306, s. 267; *Edirne Vilayeti Salnamesi*, sene 1307, s. 268; *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

<sup>1262</sup> BOA T 3126/42.

Meabir İdaresi'nin 3 Haziran 1911 tarihli cevabî yazısında turuk-ı umumîyeye ayrılan 11.000 km yolun vilayet ve müstakil livalara ayrılması halinde her vilayete ancak 300 km civarında yol düşmüştür. Edirne vilayetinin önemine binaen vilayet yollarının 600 km'lik kısmının bu kapsama alındığı, Hazine'nin durumu müsait olmadığından bu kapsamın dışında kalan yol ve köprülerin, vilayetlere bırakılan bedel-i nakdî tahsisatından karşılanmasının zaruri olduğu ifade olunmuştur.<sup>1263</sup>

Edirne vilayetinde bayındırlık işlerine 1875 senesinde 691.800 kuruş, 1877 senesinde 277.644, 1890 senesinde 945.800, 1891 senesinde 981.400 kuruş harcanmıştır. Bu rakamlar Edirne vilayetinin toplam yıllık masrafının ortalama % 6'sını teşkil ediyordu. Aşağıdaki tablolardan dönem dönem Edirne vilayetinde yapılan yolların uzunluğunu görmek mümkündür.

**Tablo 108: 1883-1884 Mali Yılında Edirne Vilayeti'nde Yapılan Yollar**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)
Edirne-Çatalca	45 km 551 m	72
Kırkkilise-Babaeski		
Kırkkilise-Rumeli-i Şarki hududu		
Kırkkilise-Tırnova hududu <sup>1264</sup>		
Edirne-Gelibolu		
Edirne-Yanbolu yolundan Numune çiftliğine kadar		
Tekfurdağı'ndan Muratlı mevkiine kadar		
Tekfurdağı-Gümülcine		
Dimetoka-Ortaköy		
Gümülcine-Ilıca		

**Tablo 109: 1885 Yılına Kadar Edirne Vilayeti'nde İnşa Edilen Yollar**

Yolun İsmi	Toplam Uzunluk	Yapılan Yol
Edirne'den İstanbul'a	155 km	155 km
Edirne'den Gelibolu'ya	122 km	8 km
Edirne'den Çatalca'ya	122 km	8 km
Edirne'den Dimetoka'ya	45 km	3 km
Edirne'den Gümülcine'ye	124 km	10 km
Edirne'den Yanbolu'ya	35 km	8 km
Kırkkilise'den Babaeski'ye	42 km	25 km

<sup>1263</sup> BOA DH İD 3/40, 10 Cemaziyelahir 1329/8 Haziran 1911.

<sup>1264</sup> 50,5 km uzunluğunda olan bu yol askeri yollardan olup, 1878 yılında inşasına başlanılmıştır. 1889 yılında 20,5 km'si bitirilerek açılışı yapılmıştır. Kalan 30 km'lik kısmın inşasına da 1890 yılında başlanacağı beyan olunmuştur. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 13, 1 Receb 1309/31 Ocak 1892, s. 388-389 ve *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 16, 15 Şaban 1309/15 Mart 1892, s.485-486.

Lüleburgaz'dan İstasyon durağına	22 km	8 km
Tekfurdağından Muradlı Mevkiine	22 km	8 km
Tekfurdağından Gümülcine'ye	190 km	5 km
Çorlu'dan İstasyon durağına	2 km	2 km
Dimetoka'dan Ortaköy'e <sup>1265</sup>	40 km	26 km
Dimetoka'dan Dedeğaç'a	33 km	8 km
Gümülcine'den Karağaç'a	33 km	3 km
Eskice'den Karağaç'a	25 km	2 km

**Tablo 110: Edirne Vilayeti'nde 1902 Senesine Kadar İnşa Olunan Bazı Şose Yol ve Köprüler**

Yolun İsmi	Toplam Uzunluk	İnşa olunan şose yol	İnşa olunan köprü		
			Kargır	Ahşap	Muhtelit
			aded	aded	aded
Edirne'den Cisir-i Mustafa Paşa hududuna	36	36	61	..	34
Edirne'den İstanbul'a	143	143	46	1	92
Edirne-Ortaköy-Kuşkavak-Mestanlı-Ortaköy	120	30	63	..	36
Edirne-Dimetoka-Sofulu-Dedeğaç	135	64	..	..	27
Dimetoka-İstasyon	2	2	1	..	..
Edirne-İstasyon	3	..	..	..	2
Uzunköprü-Keşan-Gelibolu <sup>1266</sup>	120	34	92	5	102
Uzunköprü-İstasyon	2,5	2,5	6	..	10
Dedeğaç-Doğu Rumeli ve Selanik iltisak hatları istasyonlarına	2,5	2,5	2	..	2
Dedeğaç-Mekri-Gümülcine-Karağaç-Eskice	123	56,5	46	1	28
Gümülcine-İstasyon	865 m	865 m	..	..	..
Gümülcine-Mestanlı	63,5	3	3	10	24
Kuşkavak-Gümülcine	32	9,5	14	..	8
Eskice demiryolu istasyonuna giden yol	1	1	2	..	1
Şahin ve Palas köylerinden Eskice ve Yaşmaklı'ya	93	-	..	..	..
Tekfurdağı-İncecik-Malkara <sup>1267</sup>	60	4,5	3	..	19
Tekfurdağı-Hayrabolu-Babaeski istasyonu	68,5	14	..	..	25
Tekfurdağı-Muratlı	22	22	23	..	11
Tekfurdağı-Çorlu	34	3,5	..	..	5
Kırkkilise-Babaeski-Dereköy-Tırnovacık	93,5	..	32	..	4

<sup>1265</sup> Dimetoka-Ortaköy yolu, 3 kısma ayrılarak 1 Şubat 1904 tarihinde toplam 1.483.700 kuruşa ihale edilmiştir. 6 Kasım 1904 tarihinde Nafia Nezareti'nden verilen izinle inşasına başlanılmış, 1905 yılında ise birinci ve ikinci kısmın bitmek üzere olduğu vilayetten bildirilmiştir. Bkz. BOA T 2871/8, 18 Safer 1323/24 Nisan 1905.

<sup>1266</sup> 24 Eylül 1902 tarihinde Nafia Nezareti'nden verilen izinle 1.900.000 kuruşa ihale edilen yolun inşasının 1906 yılında tamamlanması planlanmıştır. Bkz. BOA T 2871/8, 18 Safer 1323/24 Nisan 1905. Ancak 1915 yılına gelindiğinde bu yolun hala tamire muhtaç olduğu belgelerden anlaşılmaktadır. *Vilayat Yolları Haritası*.

<sup>1267</sup> 9 Nisan 1903 tarihinde Nafia Nezareti'nin verdiği izin doğrultusunda ihaleye çıkarılan yolun inşası 2 kısma ayrılmış, birinci kısmı 210.000 kuruş, ikinci kısmı 500.000 kuruşa ihale edilmiştir. 1906 yılında yolların inşası bitirilmiş, ancak Nafia Nezareti yaptığı incelemelerde bazı eksiklikler tespit ettiğinden en kısa zamanda bu eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır. Bkz. BOA T 2871/8, 18 Safer 1323/24 Nisan 1905. 1915 yılında bu yolda çeşitli tamirat işlemleri yapılmıştır. *Vilayat Yolları Haritası*. Edirne vilayetinin 1914 yılındaki yollarını gösteren harita için bkz. Ek: 9.

Kırkkilise-Vize	50	5	6	..	6
Lüleburgaz-demiryolu istasyonu	6	6	1	..	6
Sofulu-Gümülcine	85	..	..	..	..
Ferecik-İstasyon yolu	1	1	2	..	..
Edirne-Yanbolu	35	8	..	..	7
Edirne-Numune Çiftliği	3	3	..	..	1
Edirne'den Boğaz'a olan yol	35	6	..	..	..
Keşan-İnöz	65	1,5	..	..	3
Gelibolu-Maydos	45,5	2	..	..	15
Şarköy-Malkara	48	6,5	..	..	6
Lüleburgaz-Pınarhisar yolu	30	5	..	..	..
Babaeski-İstasyon	12	12	12	..	8
Havsa-Yavlı	28	..	..	..	..
Kırkkilise-Lüleburgaz	40	4	..	..	4
<b>TOPLAM</b>	<b>1638km 875 m</b>	<b>488 km 875 m</b>	<b>415</b>	<b>17</b>	<b>486</b>

1915 yılında Edirne vilayetinde turuk-ı umumî kapsamında olan yollar Mustafapaşa-Edirne, Edirne-Hasköy, Hasköy-Kırkkilise, Kırkkilise-Vize, Vize-Saray, Ortaköy-Edirne, Edirne-Havsa, Havsa-Babaeski, Babaeski-Lüleburgaz, Lüleburgaz-Çorlu, Çorlu-Ereğli, Muratlı-Tekfurdağı, Uzunköprü-Keşan, Keşan-Gelibolu yolları idi. İnşası bitmiş olan turuk-ı vilayet kapsamındaki yollar ise 36 km uzunluğundaki Dimetoka-Ortaköy, 2 km uzunluğundaki Dimetoka-İstasyon, 8 km uzunluğundaki Edirne-Vakf-ı Yanbolu, 3 km uzunluğundaki Uzunköprü-İstasyon, 60 km uzunluğundaki Tekfurdağı-Malkara, 6 km uzunluğundaki Lüleburgaz-İstasyon, 11 km uzunluğundaki Havsa-Hasköy, 47 km uzunluğundaki Kırkkilise-Babaeski-Alpullu İstasyonu, 45 km uzunluğundaki Kırkkilise-Tırnovacık, 2,5 km uzunluğundaki Edirne-Kışla-i Humayun, 2,5 km uzunluğundaki Uzunköprü-Dimetoka, 2,5 km uzunluğundaki Çorlu-İstasyon ve 6 km uzunluğundaki Keşan-Malkara birinci kısım yolları idi.<sup>1268</sup>

### 3.1.6.3.2. Silistre Eyaleti

Osmanlı Avrupası'nda Silistre eyaleti dâhilinde Varna, Şumnu, Silistre ve Tırnova'ya şose olarak yol inşasına 1863 yılında karar verilmiştir. Buradaki yolların durumunu 1864 senesinde vilayetten gönderilen rapordan anlamaktayız. Buna göre yapımına karar verilen Silistre-Şumnu yolunun Silistre hissesine düşen 490 km olan yol 2 yıl içerisinde tamamlanmış olup, geriye kalan 244 km'lik kısmı Şumnu

<sup>1268</sup> *Vilayat Yolları Haritası.*

hissesine düşmekte ise de ahalinin bu inşaata başlamamış olmasından yol henüz bitirilememiştir.<sup>1269</sup>

Ruşçuk'tan Varna'ya olan şosenin inşasına 5 Temmuz 1863 tarihinde başlanmıştır. Ruşçuk-Varna yolu Pravadi, Yenipazar, Şumnu, Hezargrad mevkilerine uğrayarak 40 saat sürmekteydi. Bu yolun Hezargrad kazasından geçmesi sebebi ile Hezargrad ahalişi müslim ve gayr-i müslim hep birlikte çalışmışlardır. Ruşçuk kazası hududundan Şumnu hududuna kadar 10,5 saat ve Kızbayırı mahallinden Cuma-i Atik kazası hududuna kadar olan 2 saatlik mesafe olmak üzere toplam 12,5 saat mesafelik bir bölümün Ruşçuk kazası ahalisine inşasının yaptırılması kararlaştırılmıştır. Tayin edilen mühendislerin verdiği talimatlar doğrultusunda bu yolun öncelikle civarına hendek kazılmış, daha sonra 14 arşın genişliğinde yarım arşın kalınlığında olmak üzere şose yola başlanılmıştır. En alta büyük taş, üzerine çakıl ve biraz toprak, daha üstüne çakıl konulup döküldükten sonra daha üstüne kum döşenmesi ile hendeklerin civarına fidanlar dikilmiştir. Daha sonra ihtiyaç kadar kum, çakıl ve taş yığıldırılarak her bir köy halkının hisseleri 1864 tarihinde tamamlanmıştır.<sup>1270</sup>

**Ruşçuk-Silistre Yolu:** 24 saat mesafede bir yol olup, inşasına 1864 yılında başlanılmıştır. Silistre eyaletinden gelen raporlar doğrultusunda bu inşaatın sürdüğü anlaşılmaktadır.

**Ruşçuk-Tırnova Yolu:** 1864 yılında Silistre eyaletinde şose olarak inşası devam eden bir diğer yol, Ruşçuk-Tırnova yoludur. Bu yol 18 saat mesafelik olup, inşasında Ruşçuk, Tırnova, Hezargrad ve Zıştovi ahalişi çalıştırılmıştır.

**Silistre-Varna Yolu:** 24 saat mesafeden oluşan Silistre-Varna yolunun Silistre'den Varna sancağı hududuna kadar olan kısmı tesviye edilmiş, kalan kısım Varna sancağı ahalişi hissesi olup, 1864 yılında bu sancağın ahalişi yolun inşası çalışmalarına başlamamıştır.

Yukarıda bahsedilen yolların dışında Şumnu-Varna yolunun inşasına da aynı yılda şose olarak başlanılmıştır.

1864 senesinde Ruşçuk, Hezargrad, Cuma-i Atik ve Silistre kazaları dâhilinde kalan toplam 1264 km 800 m'lik yol bitirilmiştir. Bu yolların inşasında Ruşçuk, Silistre, Hezargrad ve Cuma-i Atik kazaları ahalisinden teşkil olunan 100 bin kişi

<sup>1269</sup> BOA İ MVL 518/23305, 7 Cemaziyelevvel 1280/20 Ekim 1863.

<sup>1270</sup> BOA İ MVL 518/23305, 7 Cemaziyelevvel 1280/20 Ekim 1863.

arabaları ile beraber, senede 4'er günden 2 sene toplam 8 gün çalışmışlardır. Şumnu ve Varna ahali hissesine düşen yerleri yapmadığından bazı yollar bitirilememiş, bu yüzden iki kazanın kaymakamları ikaz edilmişlerdir. Silistre eyaleti sancakları dâhilinde yapılan bu yollar henüz tamamlanmamış ise de böyle muntazam ve birinci kalitede şose olarak 2 senede 1.300 km'ye yakın yolun yapılması hem Hükümet hem de halkta büyük bir memnuniyet yaratmıştır.<sup>1271</sup>

**Tablo 111: Silistre Eyaletinde 1863 ve 1864 Yıllarında Yapılan Şose Yollar ve Miktarı**

Açıklama	Yapılan Yolun Cinsi	Saat
Ruşçuk kazası ahalisinin Ruşçuk'tan Hezargrad kazası hududuna kadar tanzim ettikleri yol	Şose	6
Hezargrad kazası ahalisinin Ruşçuk hududundan Şumnu ve Yenipazar kazaları hududuna kadar tanzim ettikleri yol	Şose	11,5
Cuma-i Atik kazası ahalisinin Hezargrad kazası hududuna olmak üzere Hezargrad kazası ahalisinin birlikte yaptıkları yol	Şose	1,5
Silistre kazası ahalisinin Silistre'den Şumnu kazası hududuna kadar yaptıkları şose 12 saatlik mahal olup, ondan ötesi olan Şumnu'ya kadar olan kısım 6 saattir. Ancak Şumnu hissesine henüz başlanmamıştır.	Şose	12
<b>Tamamlanamayan Kısımlar</b>		
Ruşçuk kazası ahalisinin Ruşçuk'tan başlayıp, Silistre'ye giden 24 saatlik mahalde tanzim etmekte oldukları şose bir saat mesafe olup, 23 saatin Ruşçuk, Silistre, Hezargrad ve Cuma kazaları ahali tarafından yapılmasına başlanılmıştır.	Şose	1
Ruşçuk kazası ahalisinin Ruşçuk'tan başlayıp, Tırnova'ya giden 18 saatlik mahalde tanzim etmekte oldukları şose bir saat mesafe olup, 17 saatin dahi Tırnova sancağı ve Ruşçuk, Hezargrad ve Zıştovi kazaları ahali tarafından yapılmasına başlanılmıştır.	Şose	1
Silistre kazası ahali Silistre'den başlayıp, Varna sancağı hududuna kadar adf tesviye olarak 12 saat mesafede yol yapmışlar, bunun şose suretinde tanzimine başlanılmış ve Varna sancağı ahali hisselerine düşen 12 saatlik mahallin tesviyesine başlamamıştır.	Tesviye	12
Şumnu kazasının Hezargrad kazasından geçen ve Varna'ya kadar olan yolun 24 saatlik yolun yarısından fazla hissesi Varna ve Şumnu sancakları ahali tarafından yapılmış ise de henüz tamamlanamamıştır.	Şose	24

Silistre sancağı ahalisinin Tulcu'dan Babadağı'na bir şose yol inşa etmek isteğini Meclis-i Valâ'ya bildirmeleri üzerine Nafia Nezareti ile yapılan haberleşme neticesinde Ebniye hulefasından Halim Efendi, 1.500 kuruş maaş ve 2.500 kuruş harcırah ile yolların inşasına görevlendirilmiş, ahalinin ticarî ve siyasî açıdan böylesi

<sup>1271</sup> BOA İ MVL 518/23305, 7 Cemaziyelevvel 1280/20 Ekim 1863. Silistre-Şumnu yolunun Şumnu hissesine düşen kısmının yapılması için Şumnu sancağına emir verilmiş, Şumnu Kaymakamı Abdurrahman Nurettin Paşa, Şumnu sancağına bağlı Yenipazar ve Pravadi kazalarında iki taraflı olarak yol inşasına başlanılmış ise de kazadaki diğer eksiklikleri dile getirmiştir. Daha sonraki belgelerden de anlaşılacağı üzere Şumnu sancağı hissesine düşen yolları tamamlayamamıştır. BOA MVL 969 /62, 21 Rebiülevvel 1280/5 Eylül 1863.

önemli bir mahalde yol inşa etme istekleri de nezaret tarafından takdirle karşılanmıştır.<sup>1272</sup>

Daha sonra bu topraklarda Tuna vilayeti kurulduğundan bu yolların durumu Tuna vilayeti başlığında ele alınacaktır.

### 3.1.6.3.3. Tuna Vilayeti

1866 yılında Niş, Vidin ve Silistre eyaletlerinin birleştirilmesiyle oluşturulan Tuna vilayetine vali olarak Mithat Paşa atanmıştır. Tuna'da bayındırlık alanında ilk planlanan iş Karadeniz ile Tuna arasında bir ticaret yolunun açılması idi.<sup>1273</sup> Ancak bu girişimin neticeye ulaşip ulaşmadığı hakkında kesin bir bilgi elimizde bulunmamaktadır.

Tuna vilayetinin bazı önemli yollarını Sofya'dan Üsküp, Filibe, Vidin'e ve Vidin'den Niş'e, Silistre'den Vidin'e, Rusçuk'tan Sofya'ya giden güzergâhlar teşkil ediyordu.

Sofya'dan Üsküp'e giden yol, Radomir kasabasından, Köstendil'de Filibe-Üsküp yolu ile birleşiyordu. Radomir kasabasından Köstendil'e kadar olan güzergâh şose olaak inşa edilmiştir. Sofya'dan Filibe'ye giden yol Balkan dağları takip edilerek Kapılı Derbent adı verilen geçitten geçmek sureti ile Doğu Rumeli vilayetine oradan da İhtiman ve Tatarpazarcığı kazalarına bağlanıyordu. 1872 yılında bu yolun tamamında şose olarak ulaşım sağlanmakta idi.<sup>1274</sup>

Sofya'dan Vidin'e giden yol ise, Babakonağı Geçidi'nden geçilerek Bulgaristan'da Vraça, Berkofçe ve Lom mevkilerinden Vidin'e ulaşıldı. Vidin'den Niş'e giden cadde ise Papadya'ya uğradıktan sonra oradan Belgradcık üzerinden Niş'e ulaşıyordu. Bu güzergâhlarda da şose yol ile ulaşım sağlanmakta idi.<sup>1275</sup>

Silistre'den Vidin'e giden yol, Silistre'den Tuna Nehri'nin sağ sahilini takip ederek Rusçuk, Zıştovi, Niğbolu, Rahove, Lom ve Palanka kazalarına uğrayarak Vidin'e gitmekteydi. Silistre'den Şumnu'ya giden 10 saatlik mesafeden oluşan yol, yarım şose olarak inşa edilmiştir.1864 yılında bitirilerek hizmete açılan, Silistre

<sup>1272</sup> BOA MVL 974/54, 17 Şaban 1280/27 Ocak 1864.

<sup>1273</sup> BOA MVL 269/27, 29 Rebiülahir 1270/29 Ocak 1854.

<sup>1274</sup> *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1289, s. 115.

<sup>1275</sup> *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1289, s. 114.

eyaleti bahsinde geçen ve yaklaşık 40 saatlik bir mesafeden oluşan Rusçuk-Varna yolu da Tuna vilayetinin muntazam şoseleri arasındadır.<sup>1276</sup>

Rusçuk'tan Tırnova'ya kadar olan 8 saatlik yol şose olarak inşa edilmişti. Yine Rusçuk'tan Sofya'ya kadar 60 saatlik mesafe, şose olarak inşa edilmiş olup, bu yol Zıştovi, Niğbolu, Plene ve Orhaniye kazalarından geçerek Sofya'ya ulaşıldı.<sup>1277</sup>

Tuna vilayetinin diğer şose yolları, Sofya-Berkofçe-Lom ve Şehirköy hududu ile Sofya-Samako, Dopniçe-Köstendil-Cuma-Menlik hududuna kadar olan yollardır. Tuna vilayetinin şose olmayan yolları ise Tırnova-Selvi, Selvi-Lofça-Gabruve, Tırnova-Gabruve, Tırnova'dan Drinova'ya kadar olan yollar ile Niş-Şehirköy, Niş-Leskofça-İvraniye, Niş-Ürgüb-Kurşunlu, İznepol'den Şehirköy-İvraniye hududuna kadar, Şehirköy'den Lofça'ya kadar olan yollardır. Ancak bu yollar şose olmasa da dönemin koşullarında düzgün yollar idi.<sup>1278</sup>

Tuna vilayetinde Mithat Paşa zamanında yolların yapılmasına büyük önem verilmiş, hatta yapılan yolların muhafazası ve tamiri için her iki-üç saatlik mesafede birer bekçi kulubesi inşa edilerek yollarda bekçi bulundurulmuştur. Bu uygulamanın örnek teşkil etmesi için öncelikle Sofya ve Niş yolları ile Rusçuk'tan Varna'ya kadar olan yolda bu usulün uygulanması, eğer bunda bir fayda görülür ise bütün vilayette uygulanması kararlaştırılmıştır.<sup>1279</sup> Bu anlamda Vidin'den Belgradcık kasabasına ve oradan Niş ve Şehirköy hududlarında bulunan Kalkofçe, oradan da Lom'a kadar olan yolda bir saat ara ile 13 adet bekçi kulubesi inşa edilmiş ve 13 bekçi de buraya tayin edilmiştir. Rahove'den İvrace kazasına kadar olan ve 2 saatlik kısmı tanzim edilmekte olan yola 7 bekçi tayin edilmiştir. Niş caddesinde Lom'dan 5 saat mesafede bulunan Çalova karyesine kadar 4 kulübe inşa edilmiş ve 4 bekçi tayin edilmiştir. Yine Vidin'den Adliye'ye kadar düzeltilmekte olan 6 saatlik yola birer saat ara ile 7 bekçi tayin olunmuştur.<sup>1280</sup>

Tuna vilayetinde yol ve köprülerin yapımı ile ilgili olarak bir nizamname kaleme alınmış ve bundan büyük fayda elde edilmiştir. Hatta 1868 yılında yol ve

<sup>1276</sup> BOA İ MVL 518/23305, 7 Cemaziyelevvel 1280/20 Ekim 1863; BOA MVL 969 /62, 21 Rebiülevvel 1280/5 Eylül 1863; *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1285, s. 113.

<sup>1277</sup> *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1289, s. 114.

<sup>1278</sup> *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1289, s. 115.

<sup>1279</sup> BOA MVL 1072/40, 12 Cemaziyelahir 1282/2 Kasım 1865.

<sup>1280</sup> *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1289, s. 118.



köprü inşası için Tuna'da uygulanan usulün memleketin her yerinde uygulanmasına dair bütün vilayetlere Sadarettin emir gönderilmiştir.<sup>1281</sup>

13 Ekim 1867 tarihinde toplanan Tuna Vilayeti İdare Meclisi'nde vilayetin yolları görüşülmüştür. Sancaklardan vilayete gönderilen layihalarda, vilayetin şose yollarının artırılması için birçok görüş öne sürülmüş, ahali de yolların artmasını talep etmiştir. Bu mecliste Tuna vilayetinde uygulanan usul gereğince vilayette kısa sürede pek çok yol yapıldığı, hatta ahalinin köylerden büyük yollara ve köylerden köylere olan yolların dahi yapılmasını istemeye başladığı ifade edilmiştir. Ancak bu kadar çok yolun hepsinin birden yapılamayacağından bir önceki sene başlanılan ancak bitirilemeyen yolların tamamlanması, önemli olan yolların inşasına öncelik verilmesi 1868 senesi için kararlaştırılmıştır. 1868 senesinde Tuna vilayetinde yeniden yapılması düşünülen yollar ile saat olarak bu yolların uzunluğu aşağıdaki tabloda olduğu gibidir.<sup>1282</sup>

**Tablo 112: 1868 Yılında Tuna Vilayeti'nde İnşa Olunacak Yollar**

Yolun İsmi	Uzaklık
Varna-Hacıoğlu Pazarcığı	8 saat
İvrace-Rahove	12 saat
Cuma-Hezargrad	8 saat
Gabruve-Selvi	6 saat
Tirnova-Osman Pazarı	14 saat
Travane-Dranova	16 saat
Tirnova-Depolçe Manastırı	
Tirnova Ovalar karyesinden Zıştovi'ye	
İvraniye'den İznepol hududu	12 saat
<b>TOPLAM</b>	<b>76 saat</b>

Yukarıda tabloda belirtilen yolların 1868 senesi bahar mevsiminde inşasına başlanması, köprülerin inşası için de ahalinin istihdamı yerine ustabaşılar getirilmesi, ancak ahalden marangozluk, dülgercilik gibi mesleklerle uğraşanların da bu köprülerde hisselerine düşen oranda çalıştırılmaları Vilayet Meclisinde alınan kararlar arasında idi.

Tuna vilayetinde zaman içerisinde birçok yol yapılmış, burada yollara verilen önem diğer vilayetlere göre daha fazla olmuştur. Yolların daha iyi yapılabilmesi

<sup>1281</sup> BOA BEO A MKT MHM 419/26, 18 Cemaziyelevvel 1285/6 Eylül 1868.

<sup>1282</sup> BOA MVL 1074/64, 9 Receb 1284/6 Kasım 1867. Tuna halkının kendi isteğiyle yollarda çalıştığını belirten bir başka kaynak için bkz. İlber Ortaylı, "Midhat Paşa'nın Vilâyet Yönetimindeki Kadroları ve Politikası", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Ankara 2004, s. 245.

amacıyla Tuna'da Nafia Komisyonu oluşturulmuş, hatta buraya gönderilecek mühendisler için bir harcırah nizamnamesi hazırlanmıştır.<sup>1283</sup> Aradan çok zaman geçmeden 1872 yılına gelindiğinde Tuna vilayetinde sadece sancakları ve kazaları birbirine değil, kazaları köylere, köyleri birbirine bağlayan birçok yol şose olarak inşa edilmiştir. 1872 yılında sadece Tırnova kazasında, Tırnova'yı diğer sancaklara ve buradaki köyleri birbirine bağlayan 52 saatlik bir şose yol ağı oluşmuştur. Hatta aynı yıl Tırnova'ya 3 saat mesafede olan Rahovifçe-i Bâlâ köyüne, oradan Leskovifçe karyesine ve buradan da Osmanpazarı yoluna kadar 1 saatlik mesafenin şose inşası da devam etmekteydi. Tuna vilayetinin bu kadar kısa sürede şose yol inşası bakımından geldiği noktayı aşağıdaki tabloda da görmek mümkündür. Bu tabloda 1872 yılında Tuna vilayetinin bazı şose yolları ve saat olarak bu şose yolun miktarı belirtilmiştir.<sup>1284</sup>

**Tablo 113: 1872 yılına kadar Tuna Vilayeti'nde İnşa Edilmiş Olan Bazı Şose Yollar ve Mesafeleri**

Yolun İsmi	Mesafe (Saat) <sup>1285</sup>	Yolun İsmi	Mesafe (Saat)
Ruşçuk-Varna	36	Ruşçuk-Tırnova	18
Ruşçuk-Sofya	60	Tırnova-Ruşçuk hududu	9
Sofya-Radomir	5	Tırnova-Gabruve	6
Sofya-Dopniçe	6	Tırnova-Osmanpazarı hududu	10,5
Sofya-Samako hududu	5	Tırnova-Servi hududu	4,5
Sofya-Şehirköy	7	Tırnova-Elene nahiyesi	5
Sofya-Berkofçe	10	Elene-İzolnas Boğazı	2,5
Sofya-Orhaniye-İzladi	7	Çandarlık-Dönyokras	3,5
Sofya-İhtiman	7	Biberova-Karaburun-İzolnas hududu	5
Köstendil-Dopniçe	3,5	Terniş karyesinden-Ziştovi hududu	5
Köstendil-Palanka hududu	3,5	Mamuğde karyesinden-Resne karyesine	1,5
Köstendil-Radomir hududu	3	Tırnova-Rahovifçe	1
Samako-Sofya hududu	6	Lofçe-Servi	3,5
Samako-Dopniçe hududu	5	Lofçe-Plevne	3
Samako-Pazarcık hududu	9	Servi-Lofçe	3,5
Dopniçe-Cuma-Menlik hududu	11	Servi-Tırnova	3,5
Dopniçe-Samako hududu	3	Servi-Gabruve	3
Dopniçe-Köstendil hududu	4	Servi-Görümce karyesi Sokol Boğazı-Ziştovi hududu	3,5
Köstendil-Sofya hududu	3	Gabruve-Tırnova hududu	3
Radomir-Sofya	2	Gabruve-Servi	3

<sup>1283</sup> BOA İ MVL 538/24161, 7 Receb 1282/26 Kasım 1865.

<sup>1284</sup> *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1289, s. 115-118.

<sup>1285</sup> 1 saate yaklaşık olarak 5-6 km yol denk düşmektedir. Bkz. *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1291, s. 132.

Radomir-Köstendil	3	Osmanpazarı-Tırnova hududu	3,5
İhtiman-Samakı hududu	2,5	Osmanpazarı-Kuzgan	6
İhtiman-Sofya-Pazarcık hududu	5	Osmanpazarı-Cuma azası Karaçulhalar karyesi	2
Silistre-Şumnu	10	Vidin-Niş ve Niş-Sofya şose yolları	
Tulcu-Babadağı	6		

Tuna vilayetinde şose yolların artırılması için çalışmalar devam ettirilmiştir. Plevne'den Lofça'ya olan Bosna caddesinin Plevne hududunda bulunan 3 saatlik mesafede şose yol inşası 1873 yılında bitirilmiş, Lofça hissesinin de inşasına bu yılda karar verilmiştir. Yolun Plevne hissesindeki kısmına 10 adet bekçi kulubesi inşa edilmiş, 1 bekçibaşı ile 10 bekçi bu yolda görevlendirilmiştir.<sup>1286</sup> 1874 yılında Tulcu'dan İsakçı'ya kadar 35 km uzunluğunda olan şose yol, 7 köprü ile birlikte tamamlanmış; İsakçı'dan Maçin'e kadar olan 36 km'lik yolun haritası çıkarılarak güzergâhı belirlenmiş ve 1875 yılında inşasına başlanılmasına karar verilmiştir. 1873 ve 1874 yıllarında Maçin'den Hırsova'ya kadar olan 60 km'lik yolun 10,5 km'si şose olarak tamamlanmış, kalan 50,5 km'lik şosenin Tulcu-Maçin yolunun inşasının bitiminden sonra başlanılmasına karar verilmiştir. Yine bu yıllarda Babadağı'ndan Köstence'ye olan 86,5 km uzunluğundaki şosenin 22 km'si tamamlanmış, 50 km'lik yolun ise toprak düzeltme işlemi bitirilmiştir. Geri kalan 14 km'lik kısmın ise henüz inşasına başlanılmamıştır.<sup>1287</sup> Tuna vilayetinin bu kadar geniş şose yol ağına kavuşmasında Midhat Paşa'nın katkısı göz ardı edilemez. Bab-ı Âli ve Tuna vilayetinde bulunan yabancı gözlemciler Paşa'nın projelerini özellikle de yaptırdığı yolları takdir etmişlerdir.<sup>1288</sup>

#### 3.1.6.3.4. Bosna Vilayeti

Bosna vilayeti yollarının 1860'lı yıllara kadar aslında pek de düzgün olmadığını arşiv belgelerindeki yazışmalardan anlamaktayız. Ancak 1860'lardan sonra Bosna vilayetinde yolların yapılması ile ilgili olarak bir atılım yapıldığı ve bu anlamda çalışmalara başlandığı görülmektedir. İlk olarak Bosna vilayetinin merkezi olan Saray şehrinde Travnik'e ve Hersek Caddesi'nden Banaluka'ya kadar olan 2 saat mesafelik yolun bir kısmının tamir bir kısmının da yeniden inşa şeklinde edilerek ulaşım açılması için çalışmalara başlanılmıştır. Aynı zamanda Saray şehrinde Visoka

<sup>1286</sup> *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1291, s. 129.

<sup>1287</sup> *Tuna Vilayeti Salnamesi*, sene 1291, s. 132.

<sup>1288</sup> Mehmet Çelik, *Balkanlar'da Tanzimat: Midhat Paşa'nın Tuna Vilayeti Valiliği (1864-1868)*, İstanbul 2010, s. 77.

kazasına kadar olan 6 saatlik yol ile yine Saray'dan Vişegrad'a kadar olan 18 saat mesafedeki yolun da inşa çalışmalarına başlanılmış; bu yolların inşası için kürek, kazma, barut vs. ihtiyaçların karşılanması için de Hazineden 20.372 kuruş sarfedilmiştir. Bu yollar Rumeli ve İstanbul Caddeleri'ne bağlantı yolları olduğundan inşaları özellikle önemliydi.<sup>1289</sup> 1864-65 malî yılında bir yıl önce vilayette inşa olunan yol miktarı sorulduğunda 84 saatlik bir yolun yani yaklaşık 420 km'lik bir yolun inşa ve tamir edildiği ifade olunmuştur. Bu yollar arasında Hersek Caddesi, Travnik ile Banaluka arasındaki yol, Bihke'den Travnik'e olan yol bulunmakta idi. Hatta bu yolların Avusturya'ya ulaştırılmasına çalışılıyordu.<sup>1290</sup> 1865 yılında Bosna vilayetinde inşa edilmemiş olan yolların özellikle Vişegrad'dan Senice üzerinden Yenipazar'a giden yolun yeniden inşası için Avusturya'dan mühendis getirtilmiştir.<sup>1291</sup> Bunların haricinde Banaluka'dan Derbent kazasına kadar olan 16 saatlik yolun şose olarak inşasına 1865 yılında başlanılmıştır. Bu şose yol üzerinde Virbas Nehri üzerinde bir adet ahşap köprünün inşasına lüzum görülmüş ve inşası için 1 yük 36.345 kuruşun gerektiği yapılan keşiften anlaşılmıştır. Bu paranın 1 yük kadar olan miktarını halk tarafından toplanılarak köprünün inşa masrafı karşılanmış kalan 36.345 kuruşun ise hazineden ödenmesi istenmiştir. Bu köprünün inşası için kalan paranın Hazineden ödenmesi uygun bulunmuştur.<sup>1292</sup> Bu durum Bosna halkının o dönem yol ve köprü inşasına hassasiyetlerini de ortaya koymaktadır. 1900'lü yıllara gelindiğinde Bosna vilayeti şose yolların durumuna bakıldığında genel itibari ile yeterli derecede olduğunu söylemek mümkündür.<sup>1293</sup> Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere hemen hemen bütün sancak ve kazaları birbirine bağlayan şose yollar bulunmakta idi.

**Tablo 114: Bosna Vilayeti'nde Mevcut Şose Yollar<sup>1294</sup>**

Yolun İsmi	Mesafe (Saat)	Yolun İsmi	Mesafe (Saat)
<b>Saray Sancağı</b>		<b>Yenipazar Sancağı</b>	
Saray-Tuzla-i Bala		Seniçe-Ustrumçe karyesi	5
Saray-Gradçaniçe		Seniçe-Ufca nehri	1
Saray-Vasilka		Ufca-Kartova karyesi	4
<b>İzvornik Sancağı</b>		Kartova-Yenivaroş	2
Tuzla-Tuzla-i Bala	2	Brane-Akova	3
Tuzla-Gradçaniçe	8	<b>Travnik Sancağı</b>	

<sup>1289</sup> BOA İ MVL 467/21143, 29 Zilhicce 1278/27 Haziran 1872.

<sup>1290</sup> BOA MVL 983/73, 22 Şevval 1280/31 Mart 1864.

<sup>1291</sup> BOA T MCM 699/43, 7 Rebiülahir 1283/19 Ağustos 1866.

<sup>1292</sup> BOA İ MVL 537/24115, 22 Rebiülevvel 1282/26 Temmuz 1865.

<sup>1293</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 68.

<sup>1294</sup> *Bosna Vilayeti Salnamesi*, sene 1290, s. 130-135.

Tuzla-Berçka	4	Travnik-Saray Caddesi	4
Tuzla-İzvornik	4	Travnik-Jiçe-Yayçe hududu	6
Berçka-Tuzla		Travnik-Vakf-ı Zir	5
Berçka-Gradçaniçe		Vakf-ı Bala-Pogun-Vakf-ı Zir-İhlivne	12
Berçka-Aziziye-i Zir		İhlivne-Travnik	
Berçka-Beline		<b>Banaluka Sancağı</b>	
Beline-İzvornik	4	Banaluka-Gradiška	5
Beline-Varaçe İskelesi	4	Banaluka-Purnaver	8
Beline-Berizvepole	5	Banaluka-Tımar karyesi	4
Kale-Sreberniçe	3	Banaluka-Pridor	4
Kale-Aziziye-i Bala	4	Banaluka-Yayçe	10
Modirç-Aziziye-i Bala	3	Gradiška-Banaluka	3
Modirç-Aziziye-i Zir	6	Derbent kazasında Kopaş karyesinden Balikovac karyesine	9
Sreberniçe-Berçka	2	<b>Bihke Sancağı</b>	
Sreberniçe-Liboy iskelesi	3	Ustrumçe-Sazin-Tarişça	4
Muğlay-Brud Caddesi-Teşne		Nüvesil-Ptrofçe-Kılıç-Bihke-Vakf	
Muğlay-Saray Caddesi-Jibçe nahiyesi hududu			
Muğlay-Gradçaniçe			
Gradçaniçe-Tuzla-i Zir			
Gradçaniçe-Namet köprüsü			
<b>Hersek Sancağı</b>			
Mostar-Koniçe	12		
Siturne-Seniçe	4		
Seniçe-Bileke	6		
Seniçe-Manastır	3		
İstolçe-Bileke	5		
İstolçe-Kılık İlimanı	14		
Libuşka-Mostar'da Çiftlik mahalline kadar	3		
Koniçe-Saray			

### 3.1.6.3.5. Doğu Rumeli Vilayeti

Doğu Rumeli'yi önemli merkezlere bağlayan Filibe-Üsküp ve Filibe-Selanik yollarıdır. Bunlardan Filibe'den Üsküp'e giden yol, Meriç nehrinin sol sahilini takip ederek Tatarpazarcığı'nı geçtikten sonra Bulgaristan'da Samako, Dopniçe, Köstendil mevkilerinden geçerek Kosova vilayetine ulaşmaktaydı. Burada Eğri Palanka ve Kumanova kasabalarından Üsküp'e varmaktaydı. Filibe'den Selanik'e Üsküp yolu ile

gidilirdi. Sofya'dan Üsküp'e giden yol Radomir kazasından geçerek, Köstendil'de Filibe'den Üsküp'e giden yol ile birleşmekteydi.<sup>1295</sup>

. Doğu Rumeli'deki Tatarpazarı'ndan Yeniköy'e olan yolun inşasına Mart 1864'te başlanılmış, 1865 yılında bitirilmiştir. Bu yol Sofya sancağındaki İhtiman kazası hududundan Yeniköy'e kadar gitmekteydi. Bu yolun inşasında 33.382 amele çalışmıştır. Bu yol üzerinde 13 adet yeni köprü ahali tarafından yapılmıştır. Amele yevmiesi 2 yük 37. 400 kuruştur. Bu yolda 9 köprünün ve bir miktar yolun daha inşası gerekmektedir. Tatarpazarı'nın merkezinden Edirne hududuna kadar yapılması kararlaştırılan yolda 35 köprü inşası gerekmektedir. Yolun düzenlemesi ile bu köprülerin inşasına ahali baharda başlayacaksa da buna nezaret etmek üzere 1 mühendis tayini gerektiği vilayetten bildirilmiştir. Bunun üzerine Nafia Nezareti'nin buraya uygun bir mühendis seçerek göndermesi yönünde irade çıkmıştır.<sup>1296</sup> Bu yol Filibe'den Üsküp ve Selanik güzergâhında olduğundan önemlidir. Dönemin kaynaklarına bakıldığında bu vilayetin yolları çok üst düzeyde olmasa da ihtiyacı karşılayacak derecededir.<sup>1297</sup>

### 3.1.6.3.6. Yanya Vilayeti

Yanya vilayetini çevre illere bağlayan yollar, Yanya-İşkodra, Yanya-Manastır ve Yanya-Selanik yollarıdır. Bunlardan Yanya-İşkodra yolu Premedi ve İlbasan kazalarından geçerek İşkodra vilayetine dâhil olur. Buradan da Tiran ve Leş kazalarından İşkodra şehrine gidilir.<sup>1298</sup>

Yanya-Manastır yolunun yapımına 1880'li yıllarda başlanılmış, 1882-1883 yıllarında bu yolda 10 km 901 m şose yol inşa edilmiştir.<sup>1299</sup> 104 km'den oluşan bu yolun inşası 1890'lı yıllarda Yanya Valisi Ahmed Eyüp Paşa zamanında bitirilmiştir. Ayrıca bu yol güzergâhında 397 adet kargir, 21 aded yarım kargir köprü ve menfez ile kuru ve harçlı destek duvarları inşa edilmiştir. Bu yolun şose inşası tamamlandıktan sonra zaman zaman tamir işlemleri de yapılmıştır. 1895-96 malî yılında 120 m'lik mahal yeniden tamir edilmiş<sup>1300</sup>, 1897 yılında ise bu yolun bütününde tamir işlemleri

<sup>1295</sup> Ali Tefik, *age*, C. III, s. 175. Bu yollarda zaman zaman inşaat ve tamiratlar yapılmıştır. Bkz. BOA BEO A MTZ 151/84, 14 Zilkade 1324/30 Aralık 1906; BOA BEO A MTZ 151/46, 28 Şevval 1324/15 Aralık 1906.

<sup>1296</sup> BOA İ MVL 505/22844, 8 Şevval 1280/17 Mart 1864; BOA BEO A MKT MHM, 319/15, 26 Cemaziyelahir 1281/26 Kasım 1864.

<sup>1297</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 75.

<sup>1298</sup> Ali Tefik, *age*, C. III, s. 173.

<sup>1299</sup> BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884.

<sup>1300</sup> *Manastır Vilayeti Salnamesi*, sene 1311, s. 335.

tamamlanarak askerî harekâta uygun hale getirilmiştir.<sup>1301</sup> 1900 yılında 37 km 173 m'lik kısımda şose, 67 km 37 m'lik kısımda toprak düzenlemesi tamir ve inşası ihaleten yapılmıştır. 1902 yılında ise bu yol üzerinde keşif yapılmış ve yapılacak işlerle ilgili evrak Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir.<sup>1302</sup>

Rumeli'nin diğer vilayetlerinde olduğu gibi Yanya vilayetinde de yol inşa faaliyetleri 1864 yılında artış göstermiştir. 1885 yılına gelindiğinde 120 km'den oluşan Yanya-Selanik yolunun 13 km'sinin şose olarak inşa edildiği görülmektedir.<sup>1303</sup>

Yanya vilayetini çevre vilayetlere bağlayan yolların dışında livaları ve kazaları birbirine bağlayan yollardan da bahsetmek yerinde olur.

Yanya-Preveze yolu 89 km 900 m'den ibaret olup, tamamı 317 aded kargir, 4 aded yarım kargir köprü ve menfezlerle birlikte şose olarak tamamlanmıştır. Bu yolda 1895-1896 yılına gelindiğinde 33 km 300 m'lik kısmı yeniden tamir olunmuştur. 1900 yılında bu yolda 1 km 21 m'lik şose kısım ihaleten inşa edilmiş, bazı kısımlarında da toprak düzeltme ve 4 köprünün tamirâtı emaneten yaptırılmıştır.<sup>1304</sup> 1902 yılında Yanya-Preveze yolunun 24. km'sine kadar olan 6 köprünün inşasına başlanılmış, 24 ile 75. km'leri arası ihaleye verilerek inşası tamamlanmış ve geri kalan kısmının ise münakasada olduğu ifade edilmiştir.<sup>1305</sup>

Yanya-Serendoz (Ayaserendi) yolu 73 km'den ibaret olup, 373 aded kargir ve 19 aded yarım kargir köprü ile yolun inşası tamamlanmıştır.

16 km 400 m uzunluğunda olan Yanya-Salahora yolu şose olarak 20 kargir köprü ve bir aded demir köprü ile beraber tamamlanmıştır. Bu yol üzerindeki demir köprünün tamirâtı 1900 yılında emaneten yaptırılmıştır.<sup>1306</sup>

Yanya ile Berat sancaklarını birbirine bağlayan Yanya-Premedi-Serendoz-Berat yolu 135 km uzunluğunda olup, 511 aded kargir ve 5 aded yarım kargir köprü ile beraber şose olarak tamamı inşa edilmiştir. Bu yolda bozulan kısımların tamiri de 1895-1896 malî yılında yapılmıştır.

<sup>1301</sup> BOA Y MTV 156/203, 8 Zilhicce 1314/10 Mayıs 1897.

<sup>1302</sup> BOA T 695/75, 18 Receb 1322/28 Eylül 1904.

<sup>1303</sup> BOA İ MVL 521/23416, 16 Cemaziyelahir 1281/16 Kasım 1864; DH MKT 2068/68, 8 Rebiülevvel 1312/9 Eylül 1894; *1303 Devlet Salnamesi*, s. 376.

<sup>1304</sup> *Yanya Vilayeti Salnamesi*, sene 1311, s. 337.

<sup>1305</sup> BOA T 695/75, 18 Receb 1322/28 Eylül 1904.

<sup>1306</sup> *Yanya Vilayeti Salnamesi*, sene 1311, s. 336.

Kirgocat-Ergiri-Tepedelen yolu 95 km uzunluğundadır. Bu yolun 1895-1896 yılında 33 km'si şose olarak 194 kargir köprü ile birlikte tamamlanmıştır.<sup>1307</sup> 1905 yılına gelindiğinde şose yol uzunluğu 52 km'ye ulaşmıştır.<sup>1308</sup>

Borazan-Koniçe yolu 13 km 500 m uzunluğunda olup, 44 kargir, 3 yarım kargir köprü ve menfez ile birlikte şose olarak inşası tamamlanmıştır. Bu yolun bozulan yerleri ise zaman zaman tamir edilmiştir.

18 km 678 m uzunluğunda olan Tepedelen-Kilisora yolunun, 45 adet kargir köprü ve menfez ile birlikte inşası tamamlanmıştır.<sup>1309</sup>

Yanya-Grebne yolu 70 km uzunluğunda olup bu yolun 12 km'lik kısmı 40 adet kargir köprü ve bir adet demir köprü ile beraber şose olarak inşa edilmiştir.

Yanya sancağının Aydonat ile Filat kazalarını birbirine bağlayan yol 35 km uzunluğundadır. Yol, 79 adet köprü ve menfez ile birlikte şose olarak inşa edilmiştir.

15 km uzunluğunda olan Delvine-Voştine yolunun 49 adet kargir ve 3 adet yarım kargir köprü ve menfez ile beraber şose olarak 1895 yılında inşası tamamlanmıştır.<sup>1310</sup>

Yanya-Filat ve 60 km'den ibaret olan Yanya-Meçve yollarının inşasına ise 1895 yılına ait bilgilerine bakıldığında henüz başlanılmamıştır. 1900 yılında Yanya-Meçve yolunun bir kısmının inşasına ihale usulü ile başlanılmış, 1905 yılına gelindiğinde bu yolun 10 km'lik kısmının şose inşası bitirilebilmiştir.<sup>1311</sup>

1888 yılında Yanya vilayetinde inşa edilmiş olan toplam şose yol uzunluğu 286 km, 1897 yılında 533 km, 1905 yılında ise toplamda 571 km'den ibarettir.<sup>1312</sup> Yanya vilayetinin bir senelik tarik bedelat-ı nakdisi 15 bin lira civarında olup, Yanya vilayetine yol inşası için 1910-1911 malî yılında 11.000 lira tahsis edilmiştir. Ancak bu vilayette 1910-1911 yılı içerisinde yapılması gereken Yanya-Reşadiye yolunun inşası için gerekli miktar 40-50.000 lira civarındadır. Dolayısı ile bu kadar kısıtlı bütçe ile istenilen düzeyde yol yapılması imkânsızdır.<sup>1313</sup> Bu dönemde İşkodra ve

<sup>1307</sup> *Yanya Vilayeti Salnamesi*, sene 1311, s. 336.

<sup>1308</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 61.

<sup>1309</sup> *Yanya Vilayeti Salnamesi*, sene 1311, s. 337; İbrahim Hilmi, *age*, s. 61.

<sup>1310</sup> *Yanya Vilayeti Salnamesi*, sene 1311, s. 338 ve İbrahim Hilmi, *age*, s. 61.

<sup>1311</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 61.

<sup>1312</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; BOA Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyelevvel 1306/24 Ocak 1884; *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286; İbrahim Hilmi, *age*, s. 61.

<sup>1313</sup> BOA DH İD 3/2, 19 Ramazan 1328/24 Eylül 1910.



çevresinde meydana gelen olaylar sebebiyle Harbiye Nezareti Yanya-Reşadiye yolunun askerî açıdan önemine binaen turuk-ı umumî kapsamına alınarak inşaat şirketi tarafından inşa ettilmesini talep etmiş ve bunun üzerine Nafia Nezareti tarafından gündeme alınan konu, Meclis-i Mebusan'da görüşülerek kabul edilmiştir.<sup>1314</sup>

Yanya vilayetinin tahsisat yetersizliğinin yanında yolların yapılması ile ilgili diğer bir sıkıntısı fen memuru azlığı idi. 1902 yılında vilayette, merkez ve sancakalarda olmak üzere bir sermühendis, 4 mühendis, 3 mühendis muavini, 5 kondüktör ve bir geçici kondüktör bulunmaktaydı. Bu kadar memur ile vilayetin ihtiyacı olan yollara başlanılmasının mümkün olmadığını belirten Yanya Valisi, ilaveten memur talep etmiştir.<sup>1315</sup>

**Tablo 115: 1883-1884 Yılına Kadar Yanya Vilayeti'nde İnşa Edilen Yollar**

Yolun İsmi	Toplam Uzunluk	Yapılan Yol
Yanya-Salahora		
Yanya-Ayasarende	110 km	13 km
Yanya-Selanik	120 km	13 km
Yanya-Leskoviçe	80 km	13 km

**Tablo 116: 1883-1884 Mali Yılında Yanya Vilayeti'nde Yapılan Yollar**

Yanya Vilayeti	Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçlı destek duvarları (km)	Harçsız destek duvarları (km)
	Yanya-Manastır hududu	10 km 901 m	17		8 km 698 m

**Tablo 117: 1892-1893 Yılına Kadar Yanya Vilayeti'nde İnşa Edilen Şose yol ve Köprüler<sup>1316</sup>**

Yolun İsmi	Şose Yol		Köprü	
	km	m	Ahşap	Kargir
			aded	aded
Yanya-Manastır	103	326	6	397
Yanya-Preveze	89	900	4	310
Yanya-Serendoz	73		15	372
Yanya-Salahore	16	400		36
Serendapor-Premedi-Kilisora-Berat <sup>1317</sup>	135		3	507
Berat-Avlonya <sup>1318</sup>	71			

<sup>1314</sup> MMZC, İ: 39, 4 Kanun-ı Sani 1327/17 Ocak 1912, C. 1, s. 544.

<sup>1315</sup> BOA T 695/75, 18 Receb 1322/28 Eylül 1904.

<sup>1316</sup> *Yanya Vilayeti Salnamesi*, sene 1308 (Mali), s. 257-258.

<sup>1317</sup> 1897 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti'nin raporuna göre bu yolun daha önce mükemmel olarak inşa edilmesine rağmen zamanla bozulduğundan tamire muhtaç olduğunu, vilayetin keşif evraklarını hazırlayarak nezarete gönderdiğini ve düzeltilmek üzere vilayete iade edildiğini beyan etmiştir. BOA DH MKT 2087/55, 3 Şaban 1315/28 Aralık 1897.

<sup>1318</sup> Berat-Avlonya güzergâhı üzerinde 1897 yılında hiç yol olmadığından şikayet edilmiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti ise yolun 15 km'sinin tesviye-i turabiyesi ve şosesinin tamamlandığını, 35 km'sinin yalnız tesviye-i turabiyesinin yapıldığını, kalan 25 km'nin ise inşa halinde olduğunu rapor etmiştir. BOA DH MKT 2087/55, 3 Şaban 1315/28 Aralık 1897.

Kirgocat-Ergiri-Tepedelan Caddesi	95		1	57
Borazan-Koniçe	13	500	3	43
Yanya-Grebne	70			37
Margılıç-İskovipçe Caddesi	30			40
Aydonat-Filat Caddesi	35			79

### 3.1.6.3.7. Manastır Vilayeti

Manastır vilayetinin büyük caddelerini teşkil eden yollar, Manastır-Selanik, Manastır-Yanya, Manastır-İşkodra ve Manastır-Üsküp yollarıdır. Bunlardan 1858 yılında inşasına başlanan Manastır-Selanik yolunun Manastır vilayeti dâhilindeki kısmı, 46 km olup, şose olarak inşa edilmiştir. Selanik vilayetinden Manastır'a olan kısmı ise 120 km olup, bunun 20 km'si inşa edilmiştir.<sup>1319</sup>

Manastır'dan Yanya'ya giden yol ise Florine, Kesriye, Naslic, Krebne kasabaları üzerinden Yanya'nın Meçve kasabasından sağlanıyordu.<sup>1320</sup>

1885 yılına gelindiğinde Manastır'dan Yanya'ya olan 175 km'lik yolun 147 km'si şose olarak tamamlanmıştır. 1889 yılında Manastır ile Yanya arası şose olarak ulaşım açılmıştır.<sup>1321</sup> Yolun zamanla bozulan kısımları 1897 yılında tamir edilerek askerî harekâta müsait hale getirilmiştir.<sup>1322</sup>

Manastır'dan İşkodra'ya giden güzergâh Pirsepe, Resne, Ohri ve İlbasan üzerinden geçerek Yanya'dan İşkodra'ya giden yol ile birleşmekteydi. Bu yolun, Manastır ile Resne kazası arasında bulunan 21 km'lik kısmı 1885 yılında şose olarak ulaşım açılmıştır. Ayrıca bu yol üzerinde 31 taş köprü de inşa edilmiştir.<sup>1323</sup>

Manastır'dan İşkodra'ya kadar olan yolun 1899 yılında İlbasan'a kadarki kısmı şose olarak inşa olunmuştur. Manastır-İlbasan yolu 1910 yılında turuk-ı umumî kapsamında Fransız Dokuz Kısım İnşaat Şirketi'ne ihale edilmiştir. Fakat Manastır vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıya göre İlbasan'dan Drac'a olan bağlantının askeri açıdan öneminden bahsedilerek buranın da inşaat şirketince yapılması gerektiği belirtilmiştir. Aynı yıl Frizvik'yen Yakova'ya kadar olan yol da yine turuk-ı umumî kapsamında inşaat şirketine yapılacağından Manastır vilayeti

<sup>1319</sup> BOA İ DH 409/27070, 28 Zilhicce 1274; (Manastır ile Selanik arasındaki yolun 300.000 kuruşa mal olacağı ifade olunmuştur). BOA İ MVL 519/23342, 18 Cemaziyelevvel 1281/19 Ekim 1864. Yapılacak yollara Binbaşı Ferhat ve kolağası Mustafa Efendilerin tayini ve bunlara 8.200 kuruş harcırah verilmesi.

<sup>1320</sup> Ali Tefik, *age*, C. III, s. 173.

<sup>1321</sup> *1303 Devlet Salnamesi*, s. 376 ve *Manastır Vilayeti Salnamesi*, sene 1305, s. 410-411.

<sup>1322</sup> BOA Y MTV 156/203, 8 Zilhicce 1314/10 Mayıs 1897.

<sup>1323</sup> *Manastır Vilayeti Salnamesi*, sene 1308, s. 45-46.

Yakova ile İşkodra arasındaki 60 km yolun da turuk-ı umumîye kapsamına dâhil edilerek inşa edilmesi gerektiğini ifade edilmiştir.<sup>1324</sup>

Manastır vilayeti yollarını teşkil eden bir diğer yol ise Manastır-Üsküp yoludur. Bu yol üzerinde biri Pirlepe, Köprülü diğeri Ohri, Debre, Gostivar ve Kalkandelen olmak üzere iki güzergâh vardır. Bu yolda da zaman zaman çalışmalar yapılmıştır.<sup>1325</sup>

Manastır vilayetinin bir diğer yolu Manastır-Graçko istasyonu yoludur. 54 km'den oluşan yolun 1885 yılında 22 km'lik kısmı yapılmıştır. Ancak bu şosenin Selanik vilayeti dâhilindeki kısmı kışın sellerden dolayı bozulmuş ve biran evvel tamiri hususu Nafia Nezareti'nden Selanik vilayetine bildirilmiştir.<sup>1326</sup>

Manastır vilayetinde inşa edilen şose yol uzunluğu 1882 yılında 78 km 889 m, 1883 yılında 206 km 100 m idi. 1885 yılına gelindiğinde bu vilayetin şose yol uzunluğu 526 km'ye ulaşmıştır.<sup>1327</sup> 1881 ile 1892 yılları arasında bu vilayette inşa edilen şose yol uzunluğu toplam 1.129 km civarında idi. Yine bu yıllar arasında Manastır vilayetinde 2302 köprü ve kasis yapılmıştır.<sup>1328</sup> 1893 yılında bu vilayette 36 km 733 m şose yol inşa edilmiş, 39 km 496 m şose yolun da tamiri gerçekleştirilmiştir. Ayrıca yine Manastır vilayeti dâhilinde 141 adet çeşitli köprü tamir görmüş, 15 adet de yeni köprü inşa olunmuştur. Böylece Manastır vilayetindeki toplam şose yol uzunluğu 1.164 km'ye, köprü sayısı 3.281'dir. 1897 yılında ise bu vilayetin şose yol uzunluğu 1.270 km'den ibarettir.<sup>1329</sup>

**Tablo 118: 1883-1884 Mali Yılında Manastır Vilayeti'nde Yapılan Yollar**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçlı destek duvarları (km)	Harçsız destek duvarları (km)
Manastır'dan Drac'a	206 km 100 m	557	1 km 352 m	78 km 327 m
Kozyaka'dan Yanya hududuna kadar				
Manastır-Prizren				
Manastır-Naslic				

<sup>1324</sup> BOA DH İD 44-2/10, 5 Şaban 1329/1 Ağustos 1911.

<sup>1325</sup> BOA TFR I MN 182/18102, 7 Zilkade 1326/1 Aralık 1908 ve BOA BEO A MKT MHM 738/7, 8 Zilkade 1328/11 Kasım 1910.

<sup>1326</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, Nr. 2, sene 1302, s. 40.

<sup>1327</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; BOA Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyevvel 1306/24 Ocak 1884; *1303 Devlet Salnamesi*, s. 376.

<sup>1328</sup> *Manastır Vilayeti Salnamesi*, sene 1293, s. 176.

<sup>1329</sup> *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

**Tablo 119: Manastır Vilayeti'nde İnşa Edilen Yollar**

		1885 Yılına Kadar İnşa Edilen Yollar	1885-1889 Arası İnşa Edilen Kısım	İnşa Edilen Köprü Sayısı
Yolun İsmi	Toplam Uzunluk	Yapılan Yol	Yapılan Yol	Aded
Manastır'dan Selanik'e doğru	46 km	46 km		77
Manastır-Graçko	54 km	22 km	32 km	135
Manastır'dan Yanya'ya doğru	175 km	147 km	28 km	669
Manastır'dan Naslic'e doğru	112 km	72 km	11 km	
Manastır'dan Kalkandelen'e	162 km	84 km	8 km	316
Manastır'dan Magarovaya	6 km	3 km	3 km	11
Manastır'dan Novak'a	8 km	8 km		
Resne'den Serfice'ye	20 km	17 km	3 km	21
Kozyaka'dan Draç'a	170 km	50 km	25 km	257
Kozyaka'dan Beçliçe'ye	55 km	5 km		
Göric'e'den Kesriye'ye	52 km	22 km		
Göric'e'den İstarova'ya	42 km	2 km	21 km	97
Pirlepe'den Kuruşova'ya	25 km	6 km	10 km	63
Prizren'den Mesodik'e	42 km	42 km		

1909-1910 yılında aşağıdaki tablolardan da anlaşılacağı üzere Manastır vilayetinde bir takım tamirat ve yeniden inşaat yapılması gerekmekte idi. Bu bir yıl içerisinde tamirata 26.500.000, yeniden inşaata 15.000.000 harcanması gerekmekte idi. Manastır Vilayeti Nafia Dairesi'nin hazırlamış olduğu rapora göre eski Vali Ahmed Eyüp Paşa ve daha öncekiler zamanında yapılmış olan şose yolların uzunluğu 1.485 km 384 m, tesviye-i turabiyesi yapılan yolların uzunluğu 48 km 200 m idi. Manastır vilayetinde bu dönemde 128 km 270 m yolun sadece güzergâhı belirlenmiş, 466 km 750 m yolun yapılması da henüz düşünce aşamasında idi. Bu verilere göre Manastır vilayetinde açılmış ve açılması düşünülen yolların toplam uzunluğu 2.158 km civarındaydı. Manastır Nafia İdaresi buranın siyasî ve iktisadî önemine dikkat çekerek Manastır'ın yollarının bir an evvel bitirilmesi gerektiğini ifade etmiştir.<sup>1330</sup>

**Tablo 120: 1909-1910 Yılında Manastır Vilayeti'nde Tamiren Yapılması Gereken İnşaat Cetveli**

Yolların İsmi	Yolun Toplam Uzunluğu	Sarfedilecek Miktar	Mülâhazat
Manastır-Dihova-Serepol	7 km	9050	İmalat-ı sanayia tamiratıdır.
Manastır-Nivak-Morihova	45 km	866980	İmalat-ı sanayia tamirati ve şose inşaatı
Manastır Karaman karyesine giden yol	-	50470	İki adet beton ve ahşap karışık köprü
Manastır-Pirlepe	40 km	1.570.761	Şose imalat-ı sanayia
Manastır-Kırşova	40 km	111.201	"
Manastır-Kırçova-Gostivar	93 km	1.539.968	"

<sup>1330</sup> BOA DH MUI 4-2/55, 12 Ramazan 1327/27 Eylül 1909.

Manastır-Selanik	46 km	311.043	"
Resne makası-Ohri	92 km	2.581.099	"
Manastır-Yanya	175 km	5.825.673	"
Pirlepe-Kırçova	65 km	1.637.951	"
Pirlepe-Kırşova	25 km	123.531	"
Pirlepe-Köprülü	28 km	20.300	Tesviye-i turabiye
Pirlepe-Karyovlak	30 km	40.000	İmalat-ı sanayia
Görice-İstarve	33 km	505.700	Şose imalat-ı sanayia
Görice-Behlişte	34 km	203.964	"
Görice-İskrapol-Berat	50 km	30.000	"
Kalanik-Florine	12 km	137.480	"
Florine-İstasyon	6 km	60.000	"
Florine-Kesriye	77 km	4.048.004	"
Kesriye-Naslic	44 km	785.663	"
Kesriye-Soroviç	47 km	1.094.827	"
Naslic-Krebne	31 km	130.606	"
Kozana-Krebne	49 km	600.000	1 adet köprü
Soroviç-Serfice-Alasonya-Milona	148 km	2.112.250	Şose imalat-ı sanayia
Kozana-Naslic	41 km	756.996	
Alasonya-Katerin	35 km	1.053.031	Şose imalat-ı sanayia
Serfice sancağı dâhilinde	-	27.450	km taşları
Karaferye-Kozana	40 km	50.000	Şose tamiri
Alasonya-Dışkat	45 km	300.000	Şose imalat-ı sanayia

**Tablo 121: 1909-1910 Yılında Manastır Vilayeti'nde Yeniden Yapılması Gereken İnşaatın Cetvelidir.**

Yolların İsmi	Yolun Toplam Uzunluğu	Sarfedilecek Miktar	Açıklama
Ustrumce-Debre	51 km	2.446.976	Şose imalat-ı sanayia
Kırçova-Debre	.	11.676	1 adet köprü
Göksu-İlbasan	46 km	5.492.594	Şose imalat-ı sanayia
İlbasan-Paskin	40 km	500.000	Şose tesviye-i turabiye
İşit nahiyesi derununda Vegramin caddesinde	45 km	50.000	1 adet köprü
Kesriye kazasında Bilçe deresi üzerinde	-	32.875	"
Alasonya-Çarhisar	35 km	1.594.826	Tesviye-i turabiye ve şose
Alasonya-Kışla-i Hümayûn		42.735	Kuru duvar ve şose
Sorviç-Serfice yolundan Karacalar-Karaağaç	3 km 750 m	134.413	Şose imalat-ı sanayia
Krebne kazası Dopniçe nahiyesine giden yol	-	95.222	"
Resne'den Çarizdere	6 km	300.000	"
Manastır-Yanya yolundan Pirsepe nahiyesine	30 km	300.000	"
Sorviç-Bilaç-Nasliç-Meçve-Yanya	80 km	4.000.000	Bu yol tarik-i askeri ve iktisadi açıdan pek önemlidir.
TOPLAM		15.001.317	

### 3.1.6.3.8. Selanik Vilayeti

Selanik vilayetinin önemli güzergâhları Selanik'ten Manastır'a, Filibe'ye ve Yanya'ya giden yollardır.

Selanik'ten Filibe'ye Kiliseli, Siroz, Zenhine, Drama, Nevrekop'tan geçilerek ve Duspat dağlarından aşılarak gidilmekteydi.<sup>1331</sup> Selanik'ten Filibe'ye giden yolun 94 km'lik kısmını oluşturan Selanik-Siroz yolu 1864 yılında yapımına başlanılmış, 1868 yılında 15 km 800 m şose, 17 km 500 m toprak olarak inşası tamamlanmıştır.<sup>1332</sup> 1884 yılına gelindiğinde ise bu yolun 81 km'si bitirilmiştir. Yine Nevrekop ve Drama yollarında da çalışmalar yürütülmüştür.<sup>1333</sup>

Selanik'ten Manastır'a giden yol ise 120 km olup, Vardar nehri bir köprü ile aşıldıktan sonra Yenice-i Vardar (Vardar Yenicesi), Vodine ve Ostrova üzerinden sağlanırdı. Selanik-Manastır güzergâhında bulunan Vodine kazasına kadar olan yolun bazı kısımlarının ve hasar gören köprülerinin tamiri için Nafia Nezareti tarafından 1864 yılında Meclis-i Meabir azası Binbaşı Hayri Bey, keşif işlemlerini yapmak üzere bölgeye gönderilmiştir.<sup>1334</sup> Selanik vilayetinin 23 Aralık 1868 tarihli raporunda Selanik-Manastır yolunda toplamda 7 km 500 m. şose, 14 km 600 m toprak yol yapıldığı ifade olunmuştur. 1868 senesinde Selanik vilayetinde yol inşası için harcanan miktar 2 milyon 467 bin kuruştur.<sup>1335</sup> 1884 senesinde bu yolun 29 km'lik kısmının tamamlandığı anlaşılmaktadır. 1902 yılına gelindiğinde bu yol tamamen şose olarak inşa edilmiş ve Selanik ile Manastır arasında ulaşım şose yoldan sağlanmıştır.<sup>1336</sup>

Selanik vilayetinde, halkın desteği ile şose yol inşası için çeşitli çalışmalar, daha turuk ve meabir nizamnamesi yürürlüğe girmeden yapılmaya başlanmıştır. Bu da Selanik halkının yollara verdiği önemi göstermesi bakımından önemlidir. 1885 yılında halktan fazladan para toplanarak mültezimlere ihale etmek suretiyle yollar yapılmıştır. Bu tarihte Selanik vilayetine giden Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Riter, bir rapor

<sup>1331</sup> Ali Tevfik, *age*, C. III, s. 172.

<sup>1332</sup> BOA MVL 991/48, 20 Zilhicce 1280/27 Mayıs 1864 ve BOA ŞD 495/12, 8 Ramazan 1285/23 Aralık 1868.

<sup>1333</sup> *1304 Devlet Salnamesi*, s. 376.

<sup>1334</sup> BOA İ MVL 520/23400, 8 Cemaziyelahir 1281/8 Kasım 1864.

<sup>1335</sup> BOA ŞD 495/12, 8 Ramazan 1285/23 Aralık 1868.

<sup>1336</sup> Bkz. İbrahim Hilmi, *age*, s. 43-44.

hazırlamıştır. Bu raporda yapılan işler ve harcanan paralar tablolar halinde izah edilmiştir.<sup>1337</sup>

**Tablo 122: 1885 tarihli Mösyö Riter'in Raporuna Göre Selanik Vilayeti'nde İnşa Olunan Yollar**

Yolun İsmi	Şose (m)	Tesviye-i Turabiye (m)	Harcanan Miktar
Selanik'ten Manastır'a	7.500	14.600	695.000
Selanik'ten Siroz'a	15.800	17.500	962.000
Siroz'dan Selanik'e	10.100	13.600	582.000
Siroz'dan Sofya'ya	1.100	3.000	228.000

Selanik vilayetinin bir diğer önemli yolu da Yanya'ya bağlayan yoldur. Bu yol Karaferye kasabasından Manastır yoluna dâhil olduktan sonra Krebne ve Meçve kasabalarına uğrayarak Yanya'ya ulaşır. 1885 yılına gelindiğinde Selanik vilayetini Yanya'ya bağlayan şose yoldan 39 km'lik Karaferye-Manastır yolunun 4 km'si inşa edilebilmiştir.<sup>1338</sup>

1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve bunun sonucunda bölgede meydana gelen olaylar neticesinde buranın hassasiyetine binaen Harbiye Nezareti, Selanik'i İstanbul'la karadan bağlayacak bir askeri yol açılması talebinde bulunmuştur. Bunun için tayin edilen güzergâh Dimetoka-Gümölcine-Eskice-Drama ve Siroz üzerinden Selanik'e varmaktaydı. Ayrıca Drama'dan Robcoz'a, Siroz'dan Cuma'ya da birer yol açılması talebinde bulunulmuştur. Bu konuda iradenin çıkması üzerine Nafia Nezareti Turuk ve Meabir Müdür Muavini Arslan Efendi'yi bölgeye göndererek keşif yaptırmıştır. Ancak bu yolların yapılması konusunda başka herhangi bir girişimde bulunulmamıştır.<sup>1339</sup>

**Tablo 123: 1883-1884 Mali Yılında Selanik Vilayeti'nde Yapılan Yollar**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçlı destek duvarları (km)	Harçsız destek duvarları (km)
Kesendire-Boli vroz	<b>42 km 949 m</b>	<b>35</b>	<b>20 m</b>	<b>380 m</b>
Toyran-Karasulu				
Grasko-Bellü Delice				
Nevrekop-Drama				
Kavala-Drama <sup>1340</sup>				

<sup>1337</sup> BOA ŞD 495/12, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885.

<sup>1338</sup> *1304 Devlet Salnamesi*, s. 378.

<sup>1339</sup> BOA Y PRK ASK 57/80, 6 Safer 1307/2 Ekim 1889.

<sup>1340</sup> Drama-Kavala yolu askeri bir yol olup, turuk-ı umumî kapsamında inşa edilmekteydi. BOA MV 146/44, 22 Zilkade 1328/25 Kasım 1910.

**Tablo 124: 1885 Yılına Kadar Selanik Vilayeti'nde İnşa Edilen Yollar**

Yolun İsmi	Toplam Uzunluk	Yapılan Yol
Selanik'ten Siroz'a	94 km	81 km
Selanik'ten Manastır'a doğru	120 km	29 km
Karaferye'den Manastır yoluna	39 km	4 km
Toyran'dan Karasulu'ya	34 km	20 km
Ustrumce'den Mirofçe'ye	40 km	2 km
Karasulu'dan Belvodiçe'e	34 km	12 km
Kavala'dan Drama'ya	34 km	12 km

**Tablo 125: İbrahim Hilmi Bey'in Eserinde Selanik Vilayeti'nin Başlıca Yolları**

Yolun İsmi	km
Selanik-Manastır	120
Yaylacık-Serfice	65
Vodine-Alasonya	30
Selanik-Vasilka	20
Selanik-Siroz	95
Selanik-Amanova	31
Karasulu-Toyran	35
Hadve-Ustrumce	41
Krovlak-Kilisora	28
Gevgili-Mayadağ	8
Demirhisar-Cuma-i Bala <sup>1341</sup>	112
Kavala-Drama	36
Drama-Devlen	45
Kavala-Sarışaban	10
<b>TOPLAM</b>	<b>676</b>

Selanik vilayetinde inşa edilen yol miktarlarına bakıldığında 1881 yılında bu vilayette şose yol inşasında herhangi bir gelişme olmazken, 1882 yılında 24 km 369 m şose yol inşa edilmiş, 1883 yılında inşa edilen yol miktarı toplamda 42 km 949 m olmuştur. 1885 yılına gelindiğinde Selanik vilayetinde yapılan şose yol uzunluğu 160 km'ye ulaşmıştır.<sup>1342</sup> 1897 yılında ise Selanik vilayetindeki şose yollar 677 km 500 m, 1905 yılında 703 km 7 m idi. Tesviyesi yapılan yol miktarı bu yılda 230 km, keşfi yapıp inşasına başlanılan yol miktarı ise 700 km idi.<sup>1343</sup> 1896 ile 1901 yılları arasında Selanik vilayetinde bayındırlığa 12.538.965 kuruş harcanırken, 1905 yılı için 11.764.018 kuruş tahsis edilmiştir.<sup>1344</sup> Eldeki verilere dayanarak 1905 yılına

<sup>1341</sup> 23 Nisan 1903 tarihinde bu yolun ikinci 30 km'lik kısmı 367.817 kuruş bedel ile ihale edilmiş, yolun inşası 1905 yılında tamamlanmıştır. Bkz. BOA T 2871/19, 19 Zilkade 1323/15 Ocak 1906.

<sup>1342</sup> BOA ŞD NF 504/38, 13 Ramazan 1300/18 Temmuz 1883; BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyevvel 1306/24 Ocak 1884.

<sup>1343</sup> *1303 Devlet Salnamesi*, s. 378; *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

<sup>1344</sup> BOA Y PRK ŞD 3/36, 21 Safer 1321/19 Mayıs 1903.



gelindiğinde Selanik vilayetinde şose yolların oldukça gelişmiş olduğunu söylemek mümkündür. Selanik vilayetinin kıtlık yıllarında bile kalkınmaya devam etmesinin nedeni bazı altyapı donanımlarının temellerini atmak için 1845-1875 yılları arasında hızlı büyümeden yararlanmayı bilmiş olmasıdır. Selanik'in özellikle modern bir limana sahip olması ve bu limanın Avrupa ve İstanbul'a demiryolları ile bağlanması bu şehri Doğu Akdeniz'deki transit ticaretin önemli bir merkezi haline getirmiştir.<sup>1345</sup>

### 3.1.6.3.9. İşkodra Vilayeti

İşkodra vilayeti, genellikle dağlık bir coğrafyada olduğundan burada şose yol inşası pek yapılamamış, bu yüzden genelde ulaşım dağ ve keçi yollarından sağlanmıştır. 1882 yılında bu vilayette 4 km 366 m'lik bir şose inşası gerçekleştirilirken, 1897 yılına kadar bu vilayette inşa edilmiş olan toplam şose yol uzunluğu 25 km 600 m'dir.<sup>1346</sup> 1905 yılına gelindiğinde İşkodra vilayetinde Drac'dan Şiyak yoluyla Tiran'a giden 35 km uzunluğundaki şosedan başka araba yolu bulunmamakta idi.<sup>1347</sup> Bu yolun inşası için keşif miktarı 544.000 kuruş olarak belirlenmiştir. Bu paranın bir kısmı harcanmış, 1870 yılında yolun tamamlanması için 60.000 kuruşun Nafia tahsisatından ödenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>1348</sup>

Bu vilayette devam eden başka yollar da mevcuttur. 33,5 km uzunluğundaki Drac-Kavaye şose yolunun 17 km'si imalat-ı sanayiası ile birlikte inşa edilmiş ve 7 km'lik kısmının toprak düzenlemesi yapılmıştır. Bu yol Kavaye'den İlbasan'a dâhil oluyordu. Bu yolun 1883 ile 1885 yılları arasın 9875 m'lik kısmının toprak düzeltme ve taş döşeme işlemleri yapılmış, 1298 m'lik kısmının da sadece toprak düzeltmesi tamamlanmıştır. Bu yol üzerinde 4 adet taş, 6 adet yarım taş köprü, 4 adet su geçidi, 311 m uzunluğunda harçlı destek duvarı, 872 m kuru destek duvarı inşa olunmuştur. 1893 yılında, bu yolun gerekli yerlerinin tamir edilerek şose inşası, 49 m uzunluğunda Drac ve 10 m uzunluğundaki Hacı Uluşan köprülerinin inşası kararlaştırılmıştır.<sup>1349</sup>

Ayrıca İşkodra'da önemli bir diğer yol İşkodra'yı Şenkin iskelesine bağlayacak olan 43 km uzunluğundaki şose yoldur.<sup>1350</sup> 1881 yılında inşasına başlanması

<sup>1345</sup> Selanik'in Osmanlı Devleti'ndeki gelişimi hakkında bkz. Meropi Anastasiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik*, İstanbul 2001.

<sup>1346</sup> BOA İ DH 913/72501, 18 Cemaziyelahir 1301/15 Nisan 1884; *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, s. 286.

<sup>1347</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 57.

<sup>1348</sup> BOA İ MMS 44/1852, 27 Ramazan 1289/28 Kasım 1872; *İşkodra Vilayeti Salnamesi*, sene 1312, s. 117-118.

<sup>1349</sup> *İşkodra Vilayeti Salnamesi*, sene 1312, s. 57 ve 116-117.

<sup>1350</sup> *İşkodra Vilayeti Salnamesi*, sene 1312, s. 82; İbrahim Hilmi, *age*, s. 57.

kararlaştırılan yolun<sup>1351</sup> 1884 yılında 9.382 m'lik kısmının hem toprak düzenlemesi hem de şose olarak inşası tamamlanmış, 2.240 m'lik kısmının da toprak düzenlemesi yapılmıştır. Ayrıca bu yolda biri 3 diğeri 5 gözlü 2 ahşap köprü inşa edilmiştir. 1889 yılında, bu yol güzergâhında bulunan Drin Nehri üzerinde 144 m uzunluğunda Bağçelik Köprüsü'nün yeniden inşasına başlanılarak 1891 yılında bu vilayetin valisi bulunan Abdülkerim Paşa zamanında tamamlanmıştır. Bu yolun şenkin ile Leş arasında bulunan şosesi üzerinde 6 adet yarım taş köprü tamir edilmiştir. Yine Leş ile Akçahisar arasındaki yolun tamirat işlemleri sürdürölmüştür.<sup>1352</sup> 1905 yılına geldiğinde bu yolun 30 km'si tamamlanmış, kalan kısmının ise toprak düzenlemesi devam etmiştir.<sup>1353</sup> 1 Mart 1910 tarihinde bu yol turuk-ı umumîye kapsamına alınarak bir müteahhide ihale edilmiştir. Fakat üzerinden 7 ay geçmesine rağmen müteahhitler buraya gönderilmemiştir. İşkodra vilayetinden Sadarete gönderilen 15 Ekim 1910 tarihli yazıda, bu yolun bir iki ay içerisinde inşasına başlanılmaması halinde yol üzerinde bulunan köprüünün sel yüzünden yıkılacağı bildirilmiştir. 1 Kasım 1910 tarihinde konuya ilişkin olarak Ticaret ve Nafia Nezareti'nden gönderilen cevapta yolun keşfi yapılanaya kadar inşaata devam edilerek ilerletilmesi ve kullanılmayacak durumda olan yerlerin tamiratının âcilen yapılması hakkında vilayetlere bir genel tebligat gönderildiği halde İşkodra vilayetinin bu konuda bir gayret göstermediği ifade olunmuştur. Hâlbuki Nafia Nezareti İşkodra vilayetinin fen memuru kadrosuna ilave yapılması, vilayet mühendisinin değiştirilmesi gibi birçok kolaylığın sağlandığını ifade etmiştir. Vilayetten gelen raporlarda bu yolun İşkodra-Kavaklı kısmının iyi durumda olmasına rağmen İşkodra civarındaki küçük bir kısmın tamiri ve bir iki köprüünün inşası ile yolun mükemmel bir hale getirilmesinin mümkün olduğu bildirilmiştir. İnşaat şirketine ihale kılınmış olan yollardan bir kısmının alınarak Hükümet tarafından inşasına, mukavele şartlarının müsait olmadığı gibi, tamamı inşaat şirketi tarafından yapılması gereken İşkodra-şenkin yolunun da yakında inşasına başlanacağı belirtilmiştir. Verilen izin üzerine şirketin taş getirilmesi işine başladığı halde taş ocaklarına yerel askerî güçlerce el konulduğundan bunun engellenmesi hususu Harbiye Nezareti'ne bildirilmiştir.<sup>1354</sup> Bu dönemde Karadağ'da meydana gelen olaylar sebebiyle askeri harekât açısından önemli olan bu yolun bir an evvel bitirilmesi için gerekli çalışmalar yapılmıştır. İşkodra Valisi 1911 yılında

<sup>1351</sup> BOA şD 2445/17, 22 Cemaziyelahir 1299/11 Mayıs 1882.

<sup>1352</sup> *İşkodra Vilayeti Salmamesi*, sene 1312, s. 82.

<sup>1353</sup> İbrahim Hilmi, *age*, s. 57.

<sup>1354</sup> BOA DH İD 3/42, 27 şevval 1328/1 Kasım 1910.

120.000 kuruşun sarfı için Nafia Nezareti'nden izin istemiştir. Nafia Nezareti, bu yolun inşası için öncelikli olarak 10.000 kuruş, sonra da âcil olarak açılması gerekli olan yerlerin inşası için 25.000 kuruş havale göndermiştir. Ancak bu yolun sadece keşif ve projelerinin hazırlanması için 2 yıl gibi bir süre harcanmış ve böylece yol bitirilememiştir. Bu konuda vilayetten Nafia Nezareti'ne gönderilen 27 Kasım 1911 tarihli raporda malumat verilmiştir:<sup>1355</sup>

İşkodra-Şenkin Yolu Hakkında Sunulan Rapor:

-Hükümet konağı ile Bahçelik arasındaki kısmın toprak düzenlemesi ve şosesi için proje tamamlanmış, inşaata başlanılmış ise de yağmur ve istimlâk edilecek arazi bedellerinin ödenmemesi yolun inşasına mani olmuştur.

-Bahçelik-Kavaklı arasındaki kısmın projesi (toprak ve şose düzenlemesi) İstanbul'da tamamlanmak üzeredir. İmalat-ı sanayia hakkındaki proje İşkodra'da düzenlenmiştir. 2 ay içinde tamamlanacaktır. Tasdik olunmak üzere Nafia Nezareti'ne gönderilecektir.

-Kavaklı-Şenkin arasındaki kısmın toprak ve şose düzenlemesi hakkındaki proje İşkodra'da düzenlenerek tasdik için Nafia Nezareti'ne gönderilecektir.

-Bahçelik Köprüsü projesinin kış mevsiminde düzenlenerek yaz mevsiminde de inşaatın yapılacağı beyan olunmuştur.

İşkodra vilayetinin yolun projeleri için harcanan zaman ve inşasına bir türlü başlanılamaması hususundaki bütün şikâyetlerine rağmen Nafia Nezareti, İşkodra-Şenkin yolu tamiri emrinin verildiği, gecikmenin sebebinin ise yolun yapımı için gerekli olan işlemlerin yapılması için bu yılki bütçede karşılık bulunmaması olduğunu belirtmiştir. Gerekli muamelelerin yapılmasının Bab-ı Âli'ye bildirildiği ve yol inşaatında kullanılacak malzemenin tedarikinin de İşkodra vilayetine bildirildiği Nafia Nezareti'nden Sadarete gönderilen yazıda dile getirilmiştir.<sup>1356</sup>

İşkodra vilayetinde bu yolların yanında tuz madenine gidecek olan İşkodra-Tuz mevkiine kadar bir şose inşası da 1895 yılında planlanmıştır. Ancak yeterli tahsisat olmadığından bu yolun inşasına başlanılamamıştır. Karadağ'da meydana gelen olaylar ve Balkanlardaki askerî harekât neticesinde bu yolun da bir an evvel inşası gerektiğinden İşkodra kumandanlığı bu yolun 6 km'lik bir kısmının inşasını istemiştir.

<sup>1355</sup> BOA DH İD 44-2/17, 16 Safer 1329/16 Şubat 1911.

<sup>1356</sup> BOA DH İD 44-2/17, 16 Safer 1329/16 Şubat 1911.

Bu yolun inşası için önce 150.000 kuruş gerekli görülmüş ise de sonradan Tuz'dan Kostrat'a kadar bataklık olan mahallin inşası için ayrıca 5.000 liranın tahsisi âcilen istenilmiştir.<sup>1357</sup> 1911 yılında bu yolun münakasa usulü ile vilayet tahsisatından bir müteahhide yaptırılması yönünde Nafia Nezareti'nden vilayete yazı gönderilmiştir. Bu yolun bitirilmesi askerlik açısından önemli olduğundan İşkodra vilayeti bütçesine 500.000 kuruş konulmuştur.<sup>1358</sup>

1 Ocak 1911 tarihinde 3. Ordu Kumandanlığı'ndan Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda İşkodra'yı Manastır ve Prizren'e bağlayan yolların askerî önemine binaen bir an evvel yapılması istenilmiştir.<sup>1359</sup> Bunun üzerine Nafia Nezareti Kosova ve İşkodra vilayetlerine bu yolun inşası için emir vermiş, Kosova vilayetine ait olan kısmı için bu vilayetten 300.000 kuruş ayrılmıştır. 22 Temmuz 1911 tarihinde İşkodra vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda vilayet dâhilinde inşa edilecek yollar arasında bu yolun da olduğu ancak henüz keşif işlemlerinin bile yapılmadığı ifade olunmuştur. Bütçe kanununa göre 100 km'ye yakın olan bu yolun vilayete verilen tahsisattan inşası gerekmekte ise de bu şekilde inşasının bitmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Çünkü vilayet yollarına ayrılan meblağın tamamı dahi bu inşaata aktarılsa yine de 15-20 senede tamamlanamayacaktır. Askerî açıdan bu yolun inşası önemli olduğundan bu konuda baskı yapılırsa da tahsisat yetersizliğinden vilayetçe bir şey yapılamamakta idi. Bu yolun turuk-i umumî kapsamına alınarak, inşaat şirketince bir an evvel başlanması, ayrıca bir tahsisat daha ayrılarak Merdina ile Buka arasındaki 6 saatlik yolun hemen açılması için inşasına başlanmak üzere 5.000 liralık bir tahsisatın verilmesinin gerektiği yine İşkodra vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne bildirilen hususlar arasında idi. Dâhiliye Nezareti ise durumu Nafia Nezareti'ne havale etmiştir.<sup>1360</sup> İşkodra vilayeti 1911 yılında Merdina'nın idaresinin kolaylaştırılması amacıyla İşkodra'dan Merdina'ya 50 km uzunluğunda bir araba yolunun acilen yapılması gerektiğinden 5.000 liralık bir tahsisatın havale edilmesini talep etmiş ise de Nafia Nezareti bu yolun vilayetin kendi tahsisatından yapılmasını bildiren bir cevap göndermiştir.<sup>1361</sup>

<sup>1357</sup> BOA DH İD 44-1/15, 4 Safer 1329/4 Şubat 1911; BOA DH İD 44-2/6, 15 Receb 1329/12 Temmuz 1911.

<sup>1358</sup> BOA DH İD 44-1/15, 4 Safer 1329/4 Şubat 1911; BOA MV 154/65, 15 Receb 1329/12 Temmuz 1911.

<sup>1359</sup> BOA DH İD 44-1/13, 29 Zilhicce 1328/21 Aralık 1911.

<sup>1360</sup> BOA DH İD/44-2/9, 9 Şaban 1329/5 Ağustos 1911.

<sup>1361</sup> BOA DH İD 44-2/4, 16 Cemaziyelahir 1329/14 Haziran 1911.

İşkodra'nın askerî ve ticarî açıdan en önemli yolu olan İşkodra'dan Prizren'e giden güzergâh olan 200 km'lik Prizren caddesinde 1893 yılında demiryolu inşası için projeler hazırlanarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir. Yukarıda ifade edildiği gibi İşkodra'da meydana gelen olaylar ve İşkodra-Prizren yolunun askerî açıdan önemine binaen 10 Aralık 1911 tarihinde İşkodra-Prizren yolu turuk-ı umumî kapsamına alınmış ve devlet tarafından inşası kararlaştırılmıştır.<sup>1362</sup> Fakat İşkodra vilayetinden 22 Temmuz 1911 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda, bu yolun önemine rağmen henüz keşif işlemlerine bile başlanılmadığı ifade olunmuştur.<sup>1363</sup> İşkodra-Prizren yolunun yanında Debre-Şenkin yolu da yine Harbiye Nezareti'nin isteği üzerine turuk-ı umumî kapsamına alınmıştır.<sup>1364</sup>

İşkodra vilayetinde inşası devam eden yollar arasında bulunan Prizren'den Luma Köprüsü'ne kadar olan kısmın inşasına başlanılmış, İşkodra'dan Vezirköprü'ye olan kısım için de 50.000 lira nafia tahsisatından ayrılarak vilayete gönderilmesi Harbiye Nezareti'nce askerî önemi belirtilerek istenilmiştir. Ancak Nafia Nezareti, bu yolların vilayet yolları kapsamında olduğundan vilayet bütçesinden yapılması gerektiği ve istenilen paranın gönderilemeyeceğini beyan etmiştir.<sup>1365</sup>

1902 yılında İşkodra vilayeti 70-80 km uzunluğunda olan ve ileride Prizren'e uzatılması düşünülen Meyd-Buka yolunun inşası için ahaliye kişi başına 3'er kuruş vermek üzere tahsisat istemiştir. Burada bulunan halkın bedenen mükellefiyetle yükümlü olmadığını ve bedelen mükellefiyetin de uygulanmadığını belirten İşkodra vilayeti, ilgili yolun kayalık ve sarp mahallerden geçeceğinden maliyetin fazla olacağını bu yüzden şimdilik 3 m genişliğinde yapılacağını ve bunun için de 12.000 lira kadar bir para gerektiğini ifade etmiştir. Dâhiliye Nezareti'nden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda ise yolun askerî ve siyasî öneminden bahsedilerek gerekli tahsisatın ödenmesi yönünde Sadaretin görüşü bildirilmiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti her vilayette ahalinin bedenen ya da bedelen yol mükellefiyeti yapmak hususunda özgür olduklarını ve her vilayetin bedelat-ı nakdiyesinin o vilayetin yollarının inşasına harcandığından başka bir vilayetin bedelat-ı nakdiyesinin İşkodra vilayetine verilemeyeceği gibi nezaretin bu hususta bir tahsisatı bulunmadığı için bu

<sup>1362</sup> BOA MV 146/11, 8 Zilkade 1328/11 Kasım 1910; MMZC, İ: 39, 4 Kanun-ı Sani 1327/17 Ocak 1912, C. 1, s. 544.

<sup>1363</sup> BOA DH İD 44-2/9, 9 Şaban 1329/5 Ağustos 1911.

<sup>1364</sup> MMZC, İ: 39, 4 Kanun-ı Sani 1327/17 Ocak 1912, C. 1, s. 544.

<sup>1365</sup> BOA DH İD 44-2/2, 30 Cemaziyelevvel 1329/29 Mayıs 1911

isteğin mümkün olmadığını beyan etmiştir.<sup>1366</sup> İşkodra vilayetinin 1911 yılında yol ve köprü inşası için ayrılan tahsisatı 576.714 kuruştur. Bu tahsisat vilayette bulunan 8 kazaya taksim edildiğinde kaza başına yaklaşık 72.000 kuruş düşmekteydi. Ancak bu ayrılan tahsisat vilayetin ihtiyaç duyduğu yolların yapılmasına yetmemekteydi.<sup>1367</sup>

### 3.1.6.3.10. Kosova Vilayeti

Kosova vilayetinin merkezi olan Üsküp'ün önemli yollarını Üsküp-İstanbul, Üsküp-Bosna ve Üsküp-Selanik yolları teşkil ediyordu. Bunlardan Üsküp'ten İstanbul'a giden güzergâh üzerinde Köprülü, İştib, Radovişte, Ustrumçe ve Demirhisar kasabaları bulunmaktadır. Bu yol Siroz'a kadar geldikten sonra İstanbul'dan Selanik'e giden yol ile birleşmekteydi. Üsküp'ten Bosna'ya giden yol da Kaçanik, Priştine, Mitroviçe, Yenipazar, Seniçe, Yenivaroş, Pripovi, Vişgrad ve Çelebipazarı kasabalarına uğramaktaydı. Üsküp-Selanik yolu ise Vardar Nehri boyunca Köprülü, Yanya, Gradiçka ve Avrathisarı kasabalarından geçmekteydi.<sup>1368</sup>

Kosova vilayetinin, sınırları geniş olduğundan sancakları diğer sancaklara veya kazalara bağlayan birçok önemli yolu bulunmaktadır.

**Tablo 126: 1883-1884 Mali Yılında Kosova Vilayeti'nde Yapılan Yollar**

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (aded)	Harçlı destek duvarları (km)	Harçsız destek duvarları (km)
İştib-Garivolak	24 km 664 m	19		626 m
Üsküp-Köstendil				

**Tablo 127: Yılına Kadar Kosova Vilayeti'nde İnşa Edilen Yollar**

Yolun İsmi	Toplam Uzunluk	Yapılan Yol
Priştine-Mokof?	9 km	8 km
Mitroviçe-Mokof?	1 km	1 km
Üsküp-Bulgaristan hududu	80 km	14 km
İştib-Karbuvelaka	30 km	20 km

Kosova vilayetinin yollarına bakıldığında 1894 yılında durumun pek de iç açıcı olmadığı buradan gelen raporlardan anlaşılmaktadır. Zira yolların birçoğu tamamlanmadığı halde araba geçebilecek durumda olmayan yollar da mevcuttu.<sup>1369</sup> 1894 yılında Üsküp redif taburunu teftişe çıkan harbiye zabiti tarafından hazırlanan rapora göre Üsküp'ten Manastır'a ve Preşova'dan Kilan'a kadar yeniden bir yolun inşası, Kaçanik geçidi dâhilinde olan yolun Kırpolak-İştib ve İştib-Köprülü

<sup>1366</sup> BOA DH MKT 546/21, 15 Rebiülahir 1320/22 Temmuz 1902.

<sup>1367</sup> BOA DH İD 44-1/29, 10 Cemaziyelevvel 1329/9 Mayıs 1911.

<sup>1368</sup> Ali Tefik, *age*, C. III, s. 174.

<sup>1369</sup> BOA Y PRK ASK 102/74, 23 Cemaziyelevvel 1312/22 Kasım 1894.

yolları ile Graçko-Köprülü-Filat, Köprülü-Üsküp yollarının ve Kiraçoca-Gostivar yoluyla harbiye hududunda son bulan Preşova-Zibifçe yolu ile Mitroviçe'den Seniçe'ye giden yolun bazı kısımlarının harab olup tamir ve tesviyeye muhtaç olduğu belirtilmiştir. Zabitin raporu doğrultusunda bu yolların bir an evvel tamir ve inşası hususu Nafia Nezareti'ne bildirilmiştir. Alınan cevapta Üsküp'ten Manastır'a giden yolun Kalkandelen'e kadar olan kısmının bitmek üzere olduğu, ilerisinin Kaçanik geçidi dâhilinde bulunan yol kısmıyla Kırpolak-İştib, İştib-Köprülü yollarının inşası için gerekli tertibatın hazırlanması hususunun Kosova vilayetine bildirildiğinden bunların da inşalarına başlanılacağı ifade olunmuştur. Graçko-Köprülü yolunda demiryolu mevzileri olduğundan bu yol için herhangi bir çalışma düşünülmemiş olsa da askerî açıdan önemli olduğu anlaşıldığından gerekenin yapılacağı belirtilmiştir. Köprülü-Kilan yolu hakkında da bundan önce Kosova vilayetine tebligat yapıldığı ve bu yolun da inşasına başlanılacağı, fakat ahalinin yollara sevki veya kendilerinden bedel alınması hususlarındaki güçlüklerden dolayı Mitroviçe'den Seniçe'ye kadar olan yolun tamir ve inşasının mümkün olamayacağı belirtilmiştir. Preşova'dan Kilan'a giden yolun inşası ise Priştine sancağı amele-i mükellefesinin azlığı ve bu sancak dâhilinde diğer yolların da inşası söz konusu olduğundan şimdilik ertelenmesinin zarurî olduğu Nafia Nezareti tarafından beyan olunmuştur. Ancak Erkan-ı Harbiye'den yazılan yazıda ise özellikle Köprülü-Graçko yolunun inşasının önemli olduğu vurgulanmıştır. Bu raporda askerî ihtiyaçlar doğrultusunda yapılması gereken yollar ile bu yolların durumunu belirten bir fihrist olup aşağıda sunulmuştur.<sup>1370</sup>

**Kosova ve havalisindeki askeri yolların durumunu beyan eder fishristtir:**

**Manastır-Kırçova** arasındaki yol şose halinde olup, bu yol halihazırda geçişe müsaittir.

**Kırçova-Gostivar** arasındaki yol şose halinde uzatılmışsa da pek az kısmı tamamlanmış ve köprüleri bozulmuş olduğundan top geçişine müsait değildir. Bu yüzden yolların tamirine ihtiyaç vardır.

**Gostivar-Kalkandelen** arasına yeniden şose inşası ile Üsküp'e bağlanması gerekli ise de bu yolun Kalkandelen'den dolaştırılmayarak kestirme olmak üzere Gostivar'dan Üsküp yoluyla birleştirilmesi daha yararlıdır.

<sup>1370</sup> BOA Y PRK ASK 102/74, 23 Cemaziyelevvel 1312/22 Kasım 1894. Bu belge bölgedeki yolların durumu hakkında bilgi vermesi açısından önemlidir.

**Kalkandelen-Üsküp** arasındaki yol şose halinde olup emniyetli ve kullanılabilir durumda idi. Çevre yolların tamirlerinin yapılması Manastır'ın Üsküp'e bağlanması şarttır.

**Manastır-Pirlepe** arasındaki yol şose olup askerî harekâta müsaittir.

**Pirlepe-Köprülü** arasındaki yolun durumu top geçişine müsait değildir. Bu yolun Köprülü'den Abdipaşa'ya kadar olan kısmı piyade süvarisininin geçişine müsait ise de buradan Pirlepe'ye kadar olan kısmı çok sert meyilli ve taşlık mahalden geçmekte olduğundan buradan yalnız piyadenin geçişi mümkündür. Fakat Bayune hanlarına kadar tamirat veya şose inşası yapılır ise Köprülü kasabasının Manastır'a bağlanması da sağlanacaktır.

**Köprülü-Filat** arasındaki şose, kısmen tamire muhtaçtır. Kaplan'dan sonra Üsküp'e kadar muntazam bir cadde olup her nevi harekât ve nakliyata müsaittir.

**Köprülü-İştib** şosesinin İştib Kazası dâhilinde olan kısmı muntazam ve diğer kısmı dahi mevsime göre top ve araba geçişine müsai. Ancak Hamzabeyli Köprüsü ile Hızır Fakihli deresi üzerindeki köprünün tamir ve inşasına ihtiyaç vardır.

**İştib-Karpolak** istasyonu arasındaki şose, öteden beri eksik bir halde olduğu gibi Kadı Recebli civarındaki kısımları dahi bozuk olduğundan halihazırda top ve araba geçişine müsait değildir. İştib mıntikasının deresinde kış mevsiminde sel baskını hasebiyle bir köprü tesis edilmesi çok önemlidir.

**İştib-Koçana** arasında iki yol mevcut olup bunlardan Bre Alınçe deresinin sağ sahilini takip ederek Koçana'ya kadar giden yol, top ve araba geçişine müsaittir. Diğer bu derenin sol sahilini takip etmektedir ve yaz mevsiminde harekâta müsaittir. Ancak İştib-Koçana arasındaki en kestirme yol olması sebebiyle bu derenin sol sahilinde şose yol inşası, Koçana yakınındaki Tarasna'da köprü inşası gereklidir.

**Koçana-Çarova** yolu halihazırda sıradan olup taşlık mahallerden geçmekte ve top geçişi mümkün değildir. Bu yolun bazı kısımları araba geçişine müsait olduğundan çok az bir çalışma ile askerî harekâta mümkün hale getirmek mümkündür. Veniçe Köprüsü'nün güvenliğini temin etmek bakımından bu yolun önemine binaen bir an evvel inşası gereklidir.

**Çarova-Cuma, Çarova-Maliş, Cuma-Razlık** arasındaki yolda top ve araba geçişi mümkün değildir. Bu yolların bazı kısımları araba geçişine müsaittir. Ayrıca



Çarova ile Maliş arasındaki arazinin müsait olmasından dolayı bu iki mevki arasında bir şose inşası mümkündür.

Bulgaristan'ın Cuma ve Cuma ile Sultantepeci arasındaki imtiyaz hattı umumen inşa edilmiş tarik-i askeriye mevcut olduğundan **Koçana-Çarova ve Cuma** arasındaki yolun bir an evvel tesviyesi önemlidir. Bu mevkiiler arasındaki bağlantıların her türlü askerî harekât icrasına ve top geçişine müsait olacak bir hale konulması en öncelikli meseledir. Bundan başka Maliş'in Pive kasabasının Çarova'ya bağlanması ile beraber diğer cihetten Ustrumçe'ye ve Selanik hattına bağlanması için Maliş sırtlarından geçmek üzere yeniden bir yolun açılması elzemdir.

**Koçana-Eğripalanka** yolu yalnız piyadenin geçişine elverişlidir.

**Koçana-Kratova** arasındaki yolun Kratova'dan çıktıktan sonra 15 km kadar bir kısmı çok arızalı olduğu gibi, Bana civarındaki yol da arızalıdır. Bu yol şu durumda yalnız piyade geçişine müsaittir. Fakat bu yol Panto'dan Manastır civarında ikiye ayrılarak birisi Koçana'ya diğeri Sultantepe'ye geçerek imtiyaz hattına bağlı Bana mevkiinden Manastır'a kadar olan kısmı da askerî açıdan önemlidir.

**Kratova-Eğripalanka**'dan çıktıktan sonra Kavaklı hanlarına kadar olan yol harekâta müsait ise de top ve araba geçişi mümkün değildi. Bu yolda yalnız piyade geçişi mümkündür.

**Eğri Palanka-Koçana** arasındaki yolun sevkiyat açısından önemine nazaran mükemmel bir cadde dahi bulundurulması lazım iken şimdiye kadar Donilrik köprüsü inşa edilmiş olduğundan Kumanova'dan Köprülü'ye kadar çeşitli kısımlarda geçiş mümkündür. Öncelikle bu yol tamir ve inşa edilerek her nevi harekâta elverişli hale gelebilir.

**Kumanova-Zebifçe** yolu şose halinde olup bazı kısımları tamire muhtaç ise de top ve araba geçebilir.

**Kumanova-Üsküp** yolu, arazinin müsait olmasından dolayı her zaman harekât ve nakliyat yapılabilir.

**Kumanova-İştib** yolu Kumanova ve Kiliseli üzerinden sağlanıp, tabii bir yol idi. Bu yolda top ve araba geçişi mümkündür. Yalnız Gradişte üzerinden giden yol, daha kısa ve güvenli ise de Piçinya deresi geçiti üzerine bir köprü inşası gerekmektedir.

**İştib-Üsküp** yolu dahi Kiliseli üzerinden geçer ve bu yol top ve araba geçişine müsaittir.

**Üsküp-Kaçanik** yolu boğazın girişine kadar emniyetli olup harekâta müsaittir. Ancak vadi dâhilinde olan yolun çoğu kısımları bozuk olduğundan yol kısmen araba geçişine müsait ise de top ve araba geçişi mümkün değildir. Bu yolun Kačanik'ten Firizvik istasyonuna kadar olan kısmının tamire ihtiyacı vardır.<sup>1371</sup>

**Frizvik-Kilan** yolu şose halinde olup yeni tamir edildiğinden batarya geçişine müsaittir.

**Frizvik-Priştine** arasında bulunan yol alalade olup, gerektiğinde askerî harekât için kullanılabilir durumdadır.

**Kilan-Priştine** arasındaki yol, kısmen araba geçişine müsait ise de top sevkine müsait değildir.<sup>1372</sup>

**Kilan-Preşova** arasında Karadağ üzerinden tesis olacak yol, çok önemli değil ise de askerî bölüklerin birbiri ile ve çevredeki köylerin ticaretini temin eylediğinden inşası faydalıdır. Bu iki mevki arasında mevcut olan yol, piyade ve süvarinin geçişine müsaittir.

Sırlar, Kilan kazasının hudut kısmında son bulan yolların bazılarını tamir ederek muntazam bir hale koyduğu gibi, Medveki deresini takip ederek Leskofçe mevkiisiyle de askerî bağlantı tesis etmektedirler. Sırbistan dâhilindeki Banba mevkiinden hudut hattına kadar olan yol, Sirina mevkiinde ikiye ayrılır. Bunlardan birisi Esvirçe'den diğeri Veliglalova karakollarından geçerek Hoguşte ve Tevkifçe merkez karakolları üzerinden Kilan'a iner. Bu yolun her ikisi, hududa kadar muntazam olup çeşitli askerî harekâtlara müsaittir. Bundan başka "Yabara" mevkiinden "Bizim Ketifa" ve Veliglavova karakolları arasında son bulan yol da muntazam bir haldedir. Sırlar arazileri dâhilinde hududa kadar muntazam bir yol bulduklarını halde Osmnalı Devleti tarafının noksan bulunması mümkün değildir.

<sup>1371</sup> Üsküp-Priştine güzergâhında olan bu yolun 1863 yılında 5 saatlik bir mesafesi açılmış, 15 büyük köprü inşa edilmiş ise de bu arada kış mevsimi geldiğinden çalışmalara ara verilmiştir. 1894 yılına gelindiğinde bu yolun hâlâ araba geçişine müsait durumda olmadığı anlaşılmaktadır. Bkz. BOA BEO A MKT MHM 283/17, 17 Cemaziyelevvel 1283/27 Eylül 1866.

<sup>1372</sup> Prizren-Frizvik, Frizvik-Priştine yolları Prizren ile Priştine'yi birbirine bağlayan güzergâhtır. Bu güzergâh üzerinde zaman zaman tamirat yapılsa da tam anlamı ile bu yolun açılmadığı belgelerden anlaşılmaktadır. Bkz. BOA İ ŞD 32/1596, 25 Zilkade 1293/12 Aralık 1876. (Prizren'den Priştine'ye giden şose üzerinde Pirlepe ve Selanik caddelerinde olan harap köprülerin 50-60 bin kuruşla tamiri kararına dair belgedir).

Kılan'ın askerî önemine binaen Tevkifçe ve Rapatova mevki ile Hogušte merkez karakolunun birbirlerine bağlanması için gerekli olan bu yolun düzenlenerek top ve araba geçişine müsait hale getirilmesi lüzumludur..

**Priştine-Karviçe** yolu basit bir yol ise de küçük bir tamirat yapılarak top ve araba geçişi mümkün kılınabilir.

**Mitroviçe-Yenipazar** yolu şose halinde olup bazı mahaller zamanla bozulmuş olduğundan, Roguzna Balkanından oldukça sert inişleri olduğundan topçu geçişine müsait değildir. Gerekliğinde bu yolun askerî harekât için kullanılması güç de olsa mümkündür. Bu yolun Roguzna ve Banska arasındaki kısmı tamir edilmelidir. Mitroviçe yakınındaki yolun İbre vadisi kısmında geçiş mümkün olmadığından bu kısmın Mitroviçe'ye kadar olan bir saatlik güzergâhı değiştirilir ise kullanılabilir. Askerî açıdan bu yolun tamamlanması elzemdir.

Yenipazar hududunda Sırbistan'ın "Raçka" mevki Yenipazar'a karşı önemli bir nokta teşkil ettiğinden bu nokta Sırbistan'a mükemmel bir şose ile bağlanmış olduğu gibi "İbre" üzerine dahi bir taş köprü inşa edilmektedir. Fakat Yenipazar'dan Raçka kapısına giden yol top ve araba geçişine müsait olmayıp, süvari ve piyadenin geçişine müsait ise de şu halde cüzi bir miktarla tamiri mümkün olduğundan bunun dahi emniyetli bir hale konulması ve Yenipazar mevkiinin hududa muntazam bir yol ile bağlanması lazımdır.

Pirepalas, Sırbistan dâhilinde Ürgüb ve Kurşunlu mevkilerine mükemmel şose ile bağlıdır. Her bir askerî ihtimale karşı önemli olan bu yolun Osmanlı tarafına ve Priştine'ye olan irtibatı basit bir yoldan ibarettir. "Lab" boğazını takip ederek "Poriva" ovasında son bulan bu yolun önemli olmasından dolayı tamir edilerek top ve araba geçişine müsait hale getirilmesi şarttır.

**Yenipazar-Tirgovište** mevkileri arasındaki yol yalnız piyade geçişine müsaittir.

**Yenipazar-Seniçe** yolu, kısmen şose, kısmen adi bir haldedir. Yolun bazı kısımları tamire muhtaç olup buradan geçen su üzerinde köprü inşasına ihtiyaç olduğundan geçiş oldukça güçtür.

**Seniçe-Akova** arasındaki yol dahi pek arızalı olup yalnız piyadenin geçişine müsaittir.

**Seniçe-Prepol** yolu kısmen şose halinde olup Taşlıca sancağına ait olan kısmı muntazamdır. Ancak Yenipazar sancağı kısmındaki yol kısmen alelade olup, sarp tepeleri ve sert inişleri takip ettiğinden askerî harekâta müsait değildir. Seniçe mutasarrıflığına yol kısmının Kaşan hanlarına kadar yeniden açılmasıyla bu yolun dahi her türlü harekâta müsait ve muntazam bir hale konulması lazımdır.

**Prepol-Taşlıca** mevkileri arasındaki yol şose olup Avusturyalılar tarafından yapılmış ve her türlü nakliyata müsait ve muntazam bir haldedir. Prepol ile Pripovi arasına dahi Taşlıca mutasarrıflığı tarafından şosenin yapımı sürmekte ve bitmek üzeredir.

**Taşlıca-Akova** arasındaki yolun güzergâhı arızalı olduğundan bu yoldan yalnız piyadenin geçişi mümkündür.

**Akova-Brane** arasındaki yol, Brane'den çıktıktan sonra az bir parçası harekâta müsait ise de bu yol Tiran boğazından geçerek Lim vadisinin sahilini takip eder. Vejaton karyesi civarında vadiyi terk ederek gayet dik ve sarp bir inişle Akova'ya iner. Bu yol da yalnız piyade geçişine müsaittir.

**Brane-Tirgovişte** arasındaki yol dahi adi bir yol olup Toryak Balkanından geçer. Bu yol Brane civarında düzenli olmasına rağmen halihazırda yalnız piyade geçişine müsaittir. Bu yol Brane dâhilinde kışla yakınlarında Lim vadisini gayet uzak bir ahşap köprü ile Akova'ya geçmekte ise de bu ahşap köprü dayanıksız olduğundan tamiri gereklidir.

**Tirgovişte-İpek** yolu dahi meyilleri ve uçurumları takip ettiğinden bu yol patika yoldan ibaret olup, yalnız piyade geçebilir ise de kış mevsiminde bu da mümkün değildir.

**İpek-Mitroviçe** bu yol şose halinde olduğu halde şimdiye kadar tamir görmemiş olduğundan pek çok kısmı bozuktur. Dolayısıyla geçiş mümkün değildir. Bu yol İpek'i Mitroviçe istasyonuna bağladığından önemli bir yol olduğundan tamiri lazımdır.<sup>1373</sup>

---

<sup>1373</sup> Bu yol 1910 yılında turuk-ı umumî kapsamına alınmış ve devlet eli ile bitirilmesi kararlaştırılmıştır. BOA MV 150/13, 7 Rebiülevvel 1329/8 Mart 1911.

**Yakova-İpek** arasında basit bir yol mevcut olup, tamiri yapılırsa her nevi harekâta müsait hale gelir.<sup>1374</sup>

**Yakova-Prizren** yolu dahi tabii bir yol olup top ve araba geçişine müsaittir.<sup>1375</sup>

**Prizren-Kalkandelen** yolu piyade geçişine müsait ise de kış mevsiminde geçmek mümkün değildir. Bu yolun tesviyesi dahi lazımdır.

**Prizren-Frizvik** arasındaki yol şose halinde olup tamir edildiğinden top ve araba geçişine müsaittir.<sup>1376</sup>

Bu rapordan da anlaşılacağı üzere Kosova vilayetinin birçok yerinde yolların henüz tamamlanmamış hatta bazı yerlerin kullanılamaz durumda olduğu görülmektedir. 1881-1882 yılında Kosova vilayetinde şose yol inşası yapılmazken 1882-1883 senesinde 10 km 19 m, 1883-1884 senesinde 24 km 664 m şose yol inşa edilmiştir. 1885-1886 yılında Kosova vilayetinin toplam şose yol uzunluğu 43 km'ye ulaşmıştır. 1897 yılı istatistiğine göre Kosova vilayetinde toplam şose yol uzunluğu 458 km 60 m idi. Kosova vilayetinde 1906 yılında inşa halinde 189 km yol bulunmakta idi. Vilayetin yol inşası ile mükellef ahalisi 200.000'den fazla olup, bunların 70.000'i bedenen, kalanlar bedelen mükellefiyetlerini yerine getirmekte idi. 1905 senesinde bedelat-ı nakdiye toplamı 45.000 lirayı aşmıştı.<sup>1377</sup>

**Tablo 128: 1906 Yılında Kosova Vilayeti Yolları**

Yolun İsmi	km
Köprülü-İştib-Çarova	96
Üsküp-Kumanova-Palanka	44
İştib-Kıryolak	29
Priştine-Prepalas	31
Frizvik-Priştine	31
Üsküp-Kalkandelen	40
Çeşitli yerlerdeki parçalar	15,5
<b>TOPLAM</b>	<b>286,5</b>

<sup>1374</sup> Kosova vilayeti, bu yol turuk-ı umumî kapsamında olmasa da gerekli paranın turuk ve meabir tahsisat-ı umumîyesinden ödenmesini talep etmiş, ancak kabul olunmamıştır. BOA MV 141/8, 1 Cemaziyelahir 1328/10 Haziran 1910.

<sup>1375</sup> 1910 yılında bu yolun büyük bir kısmı turuk-ı umumî kapsamına alınarak inşasına başlanılmıştır. BOA DH MUİ 80-3/18, 27 Cemaziyelevvel 1327/16 Haziran 1909; BOA MV 150/13, 7 Rebiülevvel 1329/8 Mart 1911. 1912 yılında da bu yolun inşasına devam edilmiştir. BOA MV 166/83, 22 Receb 1330/7 Temmuz 1912.

<sup>1376</sup> Bu yol 1910 yılında turuk-ı umumî kapsamına alınarak inşasına başlanılmıştır. BOA MV 150/13, 7 Rebiülevvel 1329/8 Mart 1911.

<sup>1377</sup> BOA ŞD NF 504/38, 23 Safer 1303/1 Aralık 1885.

Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki topraklarının büyük bir kısmını teşkil eden Kosova, Manastır ve Selanik vilayetlerinde yapılan yol miktarını içeren cetveller hazırlanmıştır.<sup>1378</sup>

Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere Kosova vilayetinde 1900 ile 1905 yılları arasında 181 km 350 m şose yol, 251 adet köprü ve menfez inşa, 149 adet köprü ve menfez tamir edilmiştir. Toprak yol inşa ve tamiri ile beraber bu yıllarda Kosova vilayetinde toplam 7.502.925 kuruş harcanmıştır.

Manastır vilayetinde ise 1900 ile 1905 yılları arasında 27 km 882 m şose yol, 404 adet köprü ve menfez inşa, 684 adet köprü ve menfez tamir edilmiştir. Böylece Manastır vilayetinde bayındırlığa toplam 5 milyon 914 bin 115 kuruş harcanmıştır.

Selanik vilayetinde 1900 ile 1905 yılları arasında 148 km 76 m şose yol, 375 adet köprü ve menfez inşa edilmiş, 181 adet köprü ve menfez tamir edilmiştir. Selanik vilayetinde bayındırlık işlerine toplam 10 milyon 668 bin 757 kuruş harcanmıştır.

**Tablo 129: Vilayat-ı Selasenin (Selanik, Kosova, Manastır) Umur-ı Nafia Cetveli**

Sene	Yeniden İnşaat		Tamirat		Sarfıyat kuruş
	Köprü/Menfez	Şose	Köprü/Menfez	Şose	
	Adet	km / m	Adet	km / m	
1900	36	11 km 100 m	25	105 km 993 m	3.482.175
1901	141	29 km 946 m	51	51 km 951 m	4.513.359
1902	69	59 km 990 m	129	35 km 510 m	4.318.199
<b>birinci üç yılın yekünü</b>	<b>346</b>	<b>101 km 36 m</b>	<b>305</b>	<b>193 km 454 m</b>	<b>12.313.733</b>
1903	206	104 km 980 m	326	107 km 140 m	5.430.092
1904	331	99 km 402 m	297	47 km 120 m	6.952.465
1905	229	51 km 890 m	216	72 km 481 m	6.601.643
<b>ikinci üç yılın yekünü</b>	<b>766</b>	<b>256 km 272 m</b>	<b>809</b>	<b>226 km 741 m</b>	<b>18.984.200</b>

**Tablo 130: 1900 Yılından 1905 Yılı Sonuna Kadar Vilayat-ı Selasenin Yeniden ve Tamiren Vukubulan İnşaat ve Sarfıyatının Miktarı Cedveli**

Vilayet İsmi	Yeniden İnşaat			Tamirat		Sarfıyat		Toplam Sarfıyat	Sene
	Köprü/Menfez	Şose	Toprak düzenleme	Köprü/Menfez	Şose	Nakden	Bedenen		
	Adet	km / m	km / m	Adet	km / m	kuruş	kuruş	kuruş	
Selanik	17	7 km 350 m	32 km 317 m	7	57 km 600 m	1.622.555	226.136	1.845.691	1900
Manastır	19	0	5 km 343 m	18	41 km 143 m	125.617	1.346.304	1.471.921	1900
Kosova	0	3 km 750 m	9 km 920 m	0	7 km 250 m	164.563	0	164.563	1900
<b>Toplam</b>	<b>36</b>	<b>11 km 100 m</b>	<b>48 km 80 m</b>	<b>25</b>	<b>105 km 993 m</b>	1.916.735	1.569.440	3.482.175	<b>1900</b>
Selanik	83	18 km 316 m	49 km 209 m	0	16 km 615 m	1.793.122	556.660	2.349.782	1901
Manastır	52	0	5 km 400 m	0	23 km 786 m	183.808	1.546.840	1.730.288	1901

<sup>1378</sup> BOA ŞD 3/36, 21 Safer 1321/19 Mayıs 1903; BOA Y PRK ML 27/60, 3 Rebiülahir 1324 /27 Mayıs 1906 ve BOA Y PRK ML 27/58, 20 Rebiülevvel 1324/14 Mayıs 1906.

Kosova	6	11 km 630 m	10 km 670 m	51	11 km 550 m	433.289	0	433.289	1901
<b>TOPLAM</b>	<b>141</b>	<b>29 km 946 m</b>	<b>65 km 279 m</b>	<b>51</b>	<b>51 km 851 m</b>	<b>2.410.219</b>	<b>2.103.140</b>	<b>4.513.359</b>	1901
Selanik	30	29 km 440 m	15 km 950 m	43	7 km 730 m	1.521.495	196.720	1.718.215	<b>1902</b>
Manastır	31	17 km 780 m	21 km 670 m	38	13 km 780 m	562.892	1.088.720	1.650.940	<b>1902</b>
Kosova	8	12 km 770 m	25 km 900	48	14 km	949.044	0	949.044	<b>1902</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>69</b>	<b>59 km 990 m</b>	<b>63 km 520 m</b>	<b>129</b>	<b>35 km 510 m</b>	<b>3.033.431</b>	<b>1.285.440</b>	<b>4.318.199</b>	<b>1902</b>
Selanik	46	30 km 600 m	55 km 290 m	28	65 km 580 m	1.451.254	362.324	1.813.618	1903
Manastır	66	0	0	286	41 km 560 m	1.147.310	514.464	1.661.774	1903
Kosova	94	74 km 280 m	126 km 220 m	12	0	1.954.700	0	1.954.700	1903
<b>TOPLAM</b>	<b>206</b>	<b>104 km 980 m</b>	<b>178 km 510 m</b>	<b>326</b>	<b>107 km 140 m</b>	<b>4.553.364</b>	<b>876.828</b>	<b>5.430.092</b>	1903
Selanik	152	41 km 670 m	43 km 470 m	49	18 km 120 m	2.411.550	369.096	2.780.646	<b>1904</b>
Manastır	103	5 km 282 m	12 km 856 m	192	29 km	1.690.887	337.748	2.028.635	<b>1904</b>
Kosova	76	52 km 450 m	17 km 370 m	26	0	2.143.184	0	2.14.184	<b>1904</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>331</b>	<b>99 km 402 m</b>	<b>73 km 370 m</b>	<b>267</b>	<b>47 km 120 m</b>	<b>6.255.621</b>	<b>706.844</b>	<b>6.952.465</b>	<b>1904</b>
Selanik	47	20 km 700 m	59 km 360 m	54	1 km 200 m	1.645.645	385.368	2.031.013	1905
Manastır	133	4 km 820 m	0	150	46 km 461 m	2.203.601	458.884	2.662.485	1905
Kosova	49	26 km 370 m	19 km	12	24 km 820 m	0	0	1.908.145	1905
<b>TOPLAM</b>	<b>229</b>	<b>50 km 890 m</b>	<b>88 km 630 m</b>	<b>216</b>	<b>72 km 841 m</b>	<b>3.849.246</b>	<b>844.252</b>	<b>6.601.643</b>	<b>1905</b>

Rumelide inşa edilen şose yol miktarına bakıldığında 1876 senesine kadar inşa edilmiş turuk-ı adıye cinsinden olan yol miktarı toplamda 3.968 km 100 m idi. 1876 senesi Mart'ında inşasına başlanılan yol miktarı ise 6.742 km 300 m idi. 1881 ve 1882 yıllarında toplam 180 km; 1883 yılında ise 414 km 401 m yol inşa edilmiştir. 1885 yılına kadar Balkanlarda inşa edilen şose yol miktarı 1.186 km'yi bulmuştur. 1887 yılında 408 km 551 m ve 1888 yılında 198 km 800 m şose yol inşa edilmiştir. 1897 yılında Osmanlı Avrupası'nda mevcut şose yol miktarı toplam 3.825 km 230 m'dir. Bu yılda inşa edilen şose yol miktarı ise 93 km 800 m'den ibarettir.<sup>1379</sup>

1899 yılına gelindiğinde Rumeli'de birbirine şose ile bağlanan yollar, Selanik vilayetinde Selanik-Karasu-Siroz, Kavala-Drama-Cuma-i Bâlâ; Manastır vilayetinde Manastır-Üsküp, Manastır-İştib, Manastır-Karaferye-Serfice, Manastır-Yanya, Manastır-Ohri; Yanya vilayetinde Preveze-Yanya-Manastır, Yanya-Berat, Yanya-Premedi, Yanya-Görice, Görice-Ohri; Edirne vilayetinde Edirne-Filibe yolunun bir kısmı, Edirne-Ferecik ve Edirne-İstanbul yolları idi. Belgelerden elde edilen verilere bakılarak Balkanlarda en çok Manastır vilayetinde şose yolların yapıldığını söylemek mümkündür. 1899 yılında Manastır vilayetinin hem Yanya, hem İşkodra hem de

<sup>1379</sup> Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, s. 287.

Selanik vilayetleri ile bağlantısının şose olarak sağlandığı gibi sancak ve kazaların da da şose yollarla ulaşım sağlanmaktadır.<sup>1380</sup>

### 3.2. DEMİRYOLLARI

Tekniğin büyük atılım kaydettiği, yeni ulaşım araçlarının ilerleyen bilim ve tekniğin ışığı altında ele alındığı XIX. yüzyılda, demiryolları yeni ulaşım aracı olarak ortaya çıkmıştır.<sup>1381</sup> Dünyada ilk demiryolu 1825’lerde İngiltere’de döşenmiştir. Daha sonra Fransa’da ve Almanya’da da demiryolu ulaşımı başlamıştır. Avrupa’da 1850’lere gelindiğinde döşenen demiryolu uzunluğu 23.400 km’yi bulmuştur. Osmanlı Devleti de bu yeni ulaşım aracına sahip olmak istemesine rağmen teknik eleman yetersizliği ve maddî imkânsızlıklar yüzünden uzun süre gerçekleştirememiştir. Avrupalı devletler özellikle İngiltere, Osmanlı Devleti’nde demiryolu yapma imtiyazını elde etmek için adeta can atıyorlardı. Bunun nedeni “Sanayi Devrimi” sonrası Avrupa’da gelişen fabrika sisteminin özellikle tekstil sanayisinin gelişmesi, hammadde, demir, daha geniş ölçüde gemi taşımacılığı ve daha iyi ulaşım imkânları talebine hız kazandırmış olmasıydı.<sup>1382</sup> Bunun neticesinde sanayi için yeni hammadde kaynakları ve üretilen ürünleri satabilmek amacıyla yeni pazarlar bulmak arayışında olan sanayileşmiş Avrupa ülkeleri, Osmanlı’yı ideal bir pazar olarak görüyorlardı.<sup>1383</sup> Bu amaçla hem Avrupa’da üretilen malların Anadolu’ya pazarlanması hem de Anadolu’daki ucuz yerli hammaddelerin Avrupa içlerine kadar taşınması için demiryolu yapımına önem verilmiştir. Demiryollarının döşenmesi, sanayileşmiş devletlerin, hâlâ "sömürge gözü" ile baktıkları devletlerin topraklarında gerçekleştirebilecekleri en iyi yatırım aracı olarak tercih edilmekteydi. Böylece Avrupalılar kendi emelleri için dış borçları, ekonomik sömürünün bir başka aracı olarak kullanmışlardır.<sup>1384</sup> Osmanlı Devleti’nin demiryolu yaptırmak istemesinin nedeni ise merkezi otoritenin gücünün diğer bölgelerde de hissedilmesini sağlamaktı.<sup>1385</sup>

<sup>1380</sup> BOA HRT h Nr. 1426, 18 Şevval 1315/12 Mart 1898.

<sup>1381</sup> Esin Kâhya, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, *Belleten*, LII, S. 202, Nisan 1988, s. 209.

<sup>1382</sup> Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri (16. Yüzyıldan Günümüze Ekonomik Değişim ve Askeri Çatışmalar)*, (Çev. Birtane Karanakçı), İstanbul 2002, s. 188.

<sup>1383</sup> Nihat Falay, *Maliye Tarihi*, İstanbul 1989, s. 80; Binhan Elif Yılmaz, “Osmanlı İmparatorluğu’nu Dış Borçlanmaya İten Nedenler ve İlk Dış Borç”, *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi*, C. 4 2002, s. 192; Nedim Dikmen, “Osmanlı Dış Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları”, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C. 19, S. 2, Erzurum 2005, s. 141.

<sup>1384</sup> Dikmen, a.g.m, s. 141; Haydar Kazgan, *Osmanlı’da Avrupa Finas Kapitali*, İstanbul 1995, s. 116-117.

<sup>1385</sup> E. Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. VI, Ankara 1988, s.263.



Nitekim Kırım Savaşı'nın ardından yapılan ilk borçlanma ile yabancılara Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazı alma kapıları da açılmış oldu. Böylece İngiliz kumpanyasına verilen Köstence-Çernovada ve İzmir-Aydın hatlarının yapımına başlanılır.<sup>1386</sup> Bu arada 28 Temmuz 1858 tarihinde Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşa etmek isteyen kumpanyalar ile yapılacak mukavelelere esas olmak üzere bir şartname örneği hazırlanır. 6 bölümden oluşan şartnamenin birinci bölümü demiryollarının istikametleri ve inşa yöntemleri; ikinci bölümü bakım ve işletilmeleri; üçüncü bölümü imtiyazın müddeti ve feshedilmesi, teminat akçesi ve garanti; dördüncü bölümü tarifeler, yolcu ve eşya taşımacılığı ile ilgili şartlar; beşinci bölümü çeşitli hizmetlerle ilgili şartlar ve altıncı bölümü ise diğer hususlarla ilgili idi.<sup>1387</sup> Köstence-Çernovada hattı 1860, İzmir-Aydın hattı ise 1866 yılında tamamlanmıştır.<sup>1388</sup> Bu arada yapımına devlet eliyle başlanılan Kasaba-Alaşehir demiryolu ise 1875 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır.<sup>1389</sup>

II. Abdülhamid döneminde ise Anadolu demiryolları (1888), Bağdat demiryolu (1889), Yafa-Kudüs demiryolu (1889), Selanik-Manastır demiryolu (1890), Beyrut-Şam demiryolu (1890), Selanik-İstanbul demiryolu (1892) imtiyazları yabancılara verilmiştir. Hicaz demiryolu dışında Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryolları, yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. Dış borçlar hariç 1890'da Osmanlı Devleti'ndeki yabancı sermayenin % 41'i demiryolu yapımlarının gerçekleştirilmesinde kullanılırken, bu oran 1914'te % 63'e çıkmıştır. Yine 1890'da toplam demiryolu yatırımlarındaki sermayenin % 18,8'i Fransız, % 50,6'sı İngiliz, % 22,4'ü Alman ve % 8,2'si diğer ülkelere aitken 1914'te % 49,6'sı Fransız, % 9,8'i İngiliz, % 36,8'i Alman ve % 3,8'i diğer ülkelere aittir. Bu bilgilerden de anlaşıldığı gibi başlangıçta ağırlıklı olarak İngiliz sermayesi ile gerçekleştirilen Osmanlı

<sup>1386</sup> Çadırcı, *Tanzimat Dönemi'nde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s. 300-301; Koloğlu, agm, s. 447; Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 2000, s. 11-14; Morawitz, *age*, s. 306-322; Ali Akyıldız, "Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği" *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul 2005, s. 59-74.

<sup>1387</sup> Engin, *age*, s. 39.

<sup>1388</sup> Ali Akyıldız, "Demiryolları ve Değişim: Batı Anadolu Örneği", *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul 2005, s. 43; Gülçin Uzuntepe, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba(Turgutlu) (1856-1897)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir 2000, s. 30-31; Çadırcı, *Tanzimat Dönemi'nde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s. 301; Engin, *age*, s. 40; Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 11-14.

<sup>1389</sup> Uzuntepe, *agt*, s. 77; Çadırcı, *Tanzimat Dönemi'nde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s. 301; Ali Satan, "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 312.

demiryolları daha sonra Fransız ve Alman sermayesi ile yapılmıştır.<sup>1390</sup> Demiryollarının inşa ve işletilmesinin bir imtiyaz olarak verilmesi ise Osmanlı demiryolu politikasının en önemli özelliğidir. Kilometre garantisi denilen sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen kârın altında kâr etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödüyordu. Osmanlı, doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösteriyordu. Bu vergiler, Duyunu Umumîye idaresinin kontrolünde olmayan vergilerdi. Fakat yabancı şirketler Osmanlı Devleti'ne güvenmedikleri için garanti kapsamındaki vergiler de Duyunu Umumîye İdaresi tarafından toplanıp işletilmeye başlandı. Demiryolundaki zarar karşılandıktan sonra kalan miktar Hazineye aktarılıyordu. Vergiler yetmediği zaman, malî bakımdan çok zor durumda olan Osmanlı, bu farkı ödemek için borçlanmak zorunda kalıyordu. Böylece her demiryolu imtiyazının verilmesi yeni bir borçlanmaya yol açıyordu. Novîçev'in hesaplamasına göre devlet kilometre garantisi için ödediği paralarla, kendisi demiryolu yapsaydı 1400 kilometre daha fazla inşa edebilecekti.<sup>1391</sup>

İzmir-Aydın demiryolunda ise farklı bir sistem göze çarpmaktadır. Bu demiryolunda kilometre garantisi verilmezken, 50 yıl süreyle şirket sermayesinin % 6'sı kadar bir kâr garanti edilmiştir ki bu oran daha sonra % 8'e çıkarılmıştır.<sup>1392</sup> Demiryolu imtiyazları kilometre garantisi ile sınırlı değildi. Kilometre garantisi yanında hattın geçeceği devlet arazisi şirkete bedelsiz devrediliyordu. Şirket hat güzergâhındaki devlet ormanlarını ve taş ocaklarını hiç bir bedel ödmeden kullanabiliyordu. Yine demiryolu yapımı, bakımı ve işletmesi için gereken malzeme gümrüksüz olarak ithal ediliyordu. Demiryolunun kenarlarında bazen 40, bazen 45 kilometrelik şeritler içindeki petrol de dâhil bütün madenleri işletme hakkına sahip oluyordu. Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı almak, çok kârlı ve avantajlı bir iş olmanın da ötesindedir. Hatta Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı alma konusunda yarış halinde olan İngiltere, Fransa ve Almanya'nın yaptığı

---

<sup>1390</sup> İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 12, S. 1, Elazığ 2002, s. 314-319; Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854 - 1914)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Özel sayı, Ankara, 1978, s. 143-144.

<sup>1391</sup> A. D. Novîçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleştirilmesi*, Ankara 1979, s. 52; Stanford J. Shaw, Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, II*, İstanbul, 1983, s. 279.

<sup>1392</sup> Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul 2008, s. 100 ve 122.

demiryollarına bakıldığında Osmanlı Devleti bu devletlerin nüfuz bölgelerine ayrılmış bulunuyordu.<sup>1393</sup>

Nafia Nezareti'nin demiryollarının inşasındaki görevi bu demiryollarının imtiyaz sureti ile verilmesi durumunda anlaşma mukavelelerini hazırlamak, mukaveledeki eksiklikleri tespit ederek bunların giderilmesi yoluna gitmekti. Nafia Nazırı, Osmanlı Hükümeti adına şirketlerle mukaveleleri imzalıyordu. Anlaşma maddelerinde eksiklik varsa onun tespiti Demiryolları İdaresi kurulmadan önce Meclis-i Meabir ve Turuk ve Meabir İdaresi vasıtasıyla Nafia Nezareti'ne aitti. Örneğin Osmanlı Bankası, Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşa etmek için ilk girişimlerde bulunmaya başladığında Meclis-i Meabir tarafından hazırlanan mazbata mucibince bazı şartları kabul etmişti.<sup>1394</sup> Bir imtiyazın kabul edilip edilemeyeceğine dair maddeler Nafia Nezareti'nde görüşülüyordu. Konu nezaretin danışma kurulu meclislerine havale ediliyordu. Örneğin İstanbul'dan Sırbistan'a bir demiryolu inşası ile oradan Selanik'e bir şube açmak için imtiyaz talebinde bulunan Mösyö Nurman adlı kimsenin talebi görüşülmek üzere Meclis-i Meabir'e havale edilmiş, anlaşma maddelerinde şüphe uyandıran kısımların açıklanması için Mösyö Nurman meclise davet edilmiştir. Mecliste yapılan görüşmede teminat akçesinin yatırılması konusunda şüphe bulunduğundan imtiyazın verilemeyeceği kanaati Nafia Nezareti'ne bildirilmiştir.<sup>1395</sup> Nafia Nezareti'ne yapılan müracaatlarda Nafia Nezareti'nin yaptığı fennî incelemeler neticesinde imtiyaz dilekçeleri Bab-ı Âli'ye havale ediliyordu. Burada da müzakere edildikten sonra kabul edilirse iradesi çıkmak üzere padişaha arzediliyordu. Yani Osmanlı Devleti'nden bir imtiyaz talebinde bulunanlar için uygulanan usul bu şekilde idi. Ancak bazı imtiyaz taliplileri Sultan II. Abdülhamid döneminde Nafia Nezareti'ni aşarak bazı kurumlara ya da padişaha başvurarak imtiyaz talebinde bulunmak istediklerinde, padişah iradesi ile bu gibi bayındırlık işlerinde imtiyaz talebinin kabul ya da red olunması kararını vermeye yetkili tek merci Nafia Nezareti olarak belirlenmiştir. Fakat bu dönemde Sadrazam olan Kamil Paşa, Bab-ı Âli'nin devredışı bırakılarak tek yetkili mercinin Nafia Nezareti olmasında bazı sakıncalar olduğunu vurgulamıştır. Zira imtiyaz talebinde bulunanların çoğu yabancı olup, hangi vilayetlerde hangi yabancı sermayedara imtiyaz verilmesi gerektiği, aynı

<sup>1393</sup> Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir bakış", *Yapıt*, S. 5, Haziran-Temmuz, 1984, s. 66-85; Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, (Çev. K. Yargıcı, N. Uğurlu), İstanbul 2003, s. 93-94.

<sup>1394</sup> BOA T 81/24, 8 Safer 1284/11 Haziran 1867.

<sup>1395</sup> BOA T 81/25, 2 Cemaziyelahir 1284/1 Ekim 1867.

zamanda politikayı ilgilendiren bir husus olduğundan yine Bab-ı Âli'nin son karar mercii olması gerektiğini belirtmiştir.<sup>1396</sup> Aslında Sadrazam Kamil Paşa, bu konuda pek de haksız sayılmazdı. Özellikle Osmanlı Devleti'nde son zamanlarda demiryolu ve maden işletmeleri imtiyazları alma konusunda Fransa ve Almanya'nın öne geçmesinden rahatsız olan İngiltere hükümeti, bu rahatsızlığını bizzat İngiltere başsercümanı vasıtasıyla 6 Ekim 1891 tarihinde Sadrazam Ahmed Cevad Paşa'ya iletmiştir. Sadrazam Ahmed Cevad, son zamanlarda bazı imtiyazların İngilizlere verildiğini ve iradenin bu şekilde çıktığını ifade etmiştir.<sup>1397</sup>

Nafia Nezareti'nin bu şekilde demiryolu imtiyaz mukavelerinin kontrol edilerek bir imtiyazın verilip verilmeyeceğine dair karar vermesinin yanında demiryolları ile ilgili bir diğer görevi ise inşasına başlanılan demiryollarının emrindeki mühendis ve komiserler vasıtasıyla denetlenmesi; inşaat bitiminde de inşaatın mukavele şartlarına uygun inşa edilip edilmediğinin tespiti idi. Bu işler de Nafia Nezareti'nin sorumluluğundaydı. Bazen bu görevi bizzat nafia nazırının yaptığı da olmuştur. 1865 yılında Nafia Nazırı olan Edhem Paşa, bu dönemde inşa edilmekte olan Varna ve Köstence ve Kasaba'dan Alaşehir'e olan demiryolların durumunu incelemek üzere bizzat bölgeye giderek teftiş yapmış, raporunu da Meclis-i Valâ'ya sunmuştur.<sup>1398</sup>

### **3.2.1. Anadolu'da Yapılan Demiryolları**

#### **3.2.1.1. İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) Demiryolları**

Anadolu'da ilk demiryolu İzmir-Aydın arasında yapılmıştır.<sup>1399</sup> İzmir'de ticaret yapan yabancı tüccarlar, Batı Anadolu'nun uygun yollarla İzmir limanına bağlanmasının ticarî hayata getireceği canlılığın farkındaydı. Bu anlamda 1855 yılında Robert Wilkin ve ortakları İzmir-Aydın demiryolu inşası imtiyazı için Osmanlı Devleti'ne başvuruda bulundular. Bu hattın imtiyazı 23 Eylül 1856'da Wilkin'e verilmiştir.<sup>1400</sup> Demiryolu 1857'de döşenmeye başlanmış, bu demiryolunun tamamının işletmeye açılması için on yıl gibi bir süre geçmiştir. Demiryolunun Aydın'a ulaşabilmesi için imtiyaz mukavelesi üç defa yenilenip, genişletilmiştir.

<sup>1396</sup> BOA Y A HUS 249/54, 14 Zilhicce 1308/21 Temmuz 1891.

<sup>1397</sup> BOA Y A HUS 252/6, 2 Rebiülevvel 1309/6 Ekim 1891.

<sup>1398</sup> BOA BEO A MKT MHM 331/57, 9 Zilhicce 1281/5 Mayıs 1865; BOA BEO AYN d. Nr. 996, s. 151.

<sup>1399</sup> İzmir-Aydın Demiryolu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ali Akyıldız, *İzmir-Aydın Demiryolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul 1987; Akyıldız, "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul 2005, s. 15-39.

<sup>1400</sup> Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, *Modernleşme Sürecinde Bir Sancak Aydın*, İstanbul 2007, s. 148; Uzuntepe, agt, s. 35; Kurmuş, age, s. 100.

Şirketle yapılan sözleşmeye göre imtiyaz süresi 50 yıldır. Osmanlı Devleti şirkete 72.000 sterlin garanti etmiştir. Osmanlı Hükümeti, şirkete yatırdıkları 30,6 milyon frank sermaye için yılda % 6 kâr garantisi sağlamak zorundaydı. Ayrıca şirket, hükümete ait topraklardan, maden ve ormanlardan ücretsiz olarak yararlanma hakkına sahipti. Buna karşılık şirket, demiryolunun ilk 70 km'lik bölümünü 4 yıl içerisinde tamamlamayı taahhüt ediyordu. Fakat şirket demiryolunun bu 70 km'lik kısmını taahhüt ettiği gibi 4 yıl içerisinde tamamlayamamış, Osmanlı Hükümeti bu durumda şirketin teminat akçesine el koymak ve şirketin yönetimini devralmak hakkına sahip olmasına rağmen bu hakkını kullanmamıştır. Üstelik şirkete yeni imtiyazlar tanınmıştır.<sup>1401</sup>

İzmir-Aydın arasındaki 133 km'den oluşan demiryolu, 1866 yılında tamamlanabilmiştir.<sup>1402</sup> İzmir-Aydın demiryolunun ilk bölümü Punta (Alsancak) istasyonundan başlayarak Ayasluğ yakınlarında Kozpınar'a ulaşmıştır. Bu hat üzerinde sırasıyla Cumaovası, Develiköy, Kayas, Kuşçuburun-Arıkbaşı-Çıplak, Torbalı, Cellatakhve ve Kozpınar istasyonları açılmıştır. Bu istasyonlardan Cumaovası yerel bir pazaryeri; Develiköy yük ve deve kervanlarının toplanma merkezi; Kuşçuburun ise İzmir'in sebze gereksinimi sağlayan bir yerdi. Kozpınar istasyonu ise çevresinde bulunan civa ve zımpara madenlerinin ihraç edilmek üzere toplandığı yerdi.<sup>1403</sup> İzmir-Aydın demiryolunu teftiş etmekle görevlendirilen Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Riter, 22 Ağustos 1867 tarihinde hazırlamış olduğu raporunda 6 eksik tespit etmiş ve bunların yapılması ile şirketin yükümlü olduğunu belirtmiştir. Riter'in raporuna göre (a.) 6 ile 52. ve 56 ile 59 miller arasındaki hendekler, (b.) 34 ile 37. mil arasındaki toprak döşenmiş yerlerle 36. mildeki köprünün suların en yüksek olduğu dönemlerde korunması için muhafaza rıhtımlarının tamamlanmasına kadar muhafazası, (c.) 51 ile 52. millerdeki toprak düzenlemesi yapılmış olan kısımların ve lağımların 1 Temmuz 1871 tarihine kadar tamiri, (d.) Yerlerine demir veya taştan köprüler inşa olununcaya kadar mevcut olan ahşap köprülerin muhafazası, (e.) Dış tarafı boyasız veya sadece tahta kaplı olan binaların tamiri; (f.) Demiryolu

<sup>1401</sup> Akyıldız, "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", s. 35; Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 11-12; Kurmuş, *age*, s. 101-105.

<sup>1402</sup> BOA BEO AYN d. Nr. 995, s. 12; Kurmuş, *age*, s. 111; Velay, *age*, s. 399; Bu yolda bazı eksiklikler tespit edildiğinden 17 Ekim 1867 tarihinde Mösyö Riter tarafından yazılan raporda bu hususlar belirtilerek tamamlanması istenmiştir. Bkz. BOA T 700/77, 18 Cemaziyelahir 1284/17 Ekim 1867.

<sup>1403</sup> Yapucu, *age*, s. 149.

duraklarındaki binalar ile mağaza, rıhtım ve iskelelerin genişletilmesi gerekmektedir.<sup>1404</sup>

**Tablo 131: İzmir-Aydın demiryolunun 1876 ile 1882 yıllarında açılan hatlarının isimleri ve uzunlukları<sup>1405</sup>**

Mesafesi		İstasyonların İsimleri	Açılış Tarihi
Kilometre	Metre		
2	11,25	Kemer	Temmuz 1876
4	424,75	Paradiso	
7	642,75	Gazi Emir	
7	240,50	Cumaabad (Cuma ovası)	
6	838,25	Develi Köyü	
8	45	Kayas	
6	838,25	Triyanda	
5	229,25	Torbali	
10	860,70	Cellât	
6	838,25	Kozpınar	
11	263	Ayaslug	
8	849,50	Aziziye	
13	274,25	Balatçık	
8	447,25	Değirmencik	
6	33,75	Erbeyli	
6	33,75	Karapınar	
10	6,25	Aydın	Temmuz 1881
10	458,50	Umurlu	
8	447,25	Kavşak	
5	631,50	Çifte kahve	
4	827,25	Sultanhisarı	
5	229,25	Atça	Temmuz 1881
10	458,50	Nazilli	Ağustos 1881
12	67,50	Kuyucak	Temmuz 1882
11	263	Horsümlü	
14	78,50	Ortakçı	
18	501,25	Saray Köyü	
230 km 891 m		<b>TOPLAM</b>	

1856’da verilen bu imtiyazla bölgenin güney ve orta kesimlerini İzmir’e bağlayan İzmir-Aydın demiryolunun inşa faaliyeti sürerken, İngilizler bölgenin kalan kısımlarını birbirine bağlamak için harekete geçtiler. Böylece İngilizlere 4 Temmuz 1863’te İzmir-Kasaba arasında ikinci bir hat inşa etme imtiyazı verilmiştir. Bu imtiyazı Edward Price adında bir İngiliz girişimci aldıktan bir yıl sonra “Srnna-Cassaba Railway Company” adlı şirkete devretmiştir. Bu kumpanya tarafından inşa edilen 93 km’lik hat, 10 Ocak 1866’da tamamlanarak işletmeye açılmıştır.<sup>1406</sup> İzmir-

<sup>1404</sup> BOA T MCM 700/77, 18 Cemaziyelahir 1284/17 Ekim 1867.

<sup>1405</sup> *Mecmu-a-i Umur-ı Nafia*, Nr. 8, s. 233-234.

<sup>1406</sup> Bülent Varlık, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu’da Yayılması*, Ankara 1976, s. 28; Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988, s. 54; Engin, *age*, s. 39; Morawitz, *age*, s. 322.

Kasaba demiryolu, İzmir'den başlayarak, Bornova, oradan da Karşıyaka'ya kadar gelmiştir. İzmir-Bornova hattı 1865'te tamamlanmıştır. Bu demiryolunun bir bağlantısı olarak Manisa-Soma şube hattı imtiyazı ise 1888'de verilmiş, Mayıs 1890'da açılmıştır.<sup>1407</sup> İzmir-Kasaba hattı daha sonra 1894 yılında Fransızlara satılmıştır.<sup>1408</sup>

Yukarıda da bahsedildiği gibi İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatları Batı Anadolu ile İzmir limanı bağlantısını kurmaya yönelik girişimlerdir. O güne kadar zihmedli, pahalı ve uzun süren deve kervanları ile gerçekleştirilen ulaşım, demiryolu ile daha güvenilir, ucuz ve hızlı hale gelmiştir. Bu hatlar Anadolu ekonomisine canlılık getirmiş ve bundan böyle İzmir limanı incir, üzüm, pamuk gibi tarım ürünlerinin ihraç limanı haline dönüşmüştür.<sup>1409</sup>

### 3.2.1.2. Anadolu Demiryolu

Osmanlı Devleti, İstanbul'u Bağdat'a bağlamak istiyordu. Fakat bunun için yeterli sermayesi yoktu. İngiliz ve Fransızlar da kendi sömürgelerine gidecek en kısa yolu, Osmanlı ülkesinde inşa etmek istiyorlardı. Daha önce İngiliz ve Fransız sermayedarların yaptıkları demiryollarında Osmanlı Devleti'nin deyim yerindeyse ağızı yanmıştı. II. Abdülhamid Osmanlı demiryollarındaki Fransız ve İngiliz tekeli kırarak bir imtiyaz vermek düşüncesindeydi. Bu sırada Almanlar da Osmanlı topraklarında imtiyazlar elde etme fırsatı arıyorlardı. Alman sermayesince yapılan Anadolu demiryolları, Haydarpaşa-İzmit-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya hatlarını içeriyordu. Von Pressel 1871'de devlet hesabına 92 km'den oluşan Haydarpaşa-İzmit hattını 2 senede inşa etmişti. Hükümet bu hattı işletemeyince, 1880'de bir İngiliz grubuna satıldı. 1888'de de Alman Alfred Kaulla'ya satıldı.<sup>1410</sup> Osmanlı Hükümeti ile Deutsche Bank hesabına hareket eden Alfred Kaulla arasında yapılan 29 Eylül 1888 tarihli sözleşme ile Almanya, 6.000.000 frank karşılığında daha önce işletmeye açılmış bulunan Haydarpaşa-İzmit hattını satın almış ve hattın

<sup>1407</sup> Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 12-13; Uzuntepe, *agt*, s. 71.

<sup>1408</sup> Karal, *age*, C. VI, s. 466.

<sup>1409</sup> Zafer Toprak, "Demiryolu, Devlet ve Modernite", *Demiryol Tren Çağı*, İstanbul 2003, s. 13.

<sup>1410</sup> H. Bayram Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Ankara 2004, s. 191-198; H. Bayram Soy, "II. Wilhelm, Weltpolitik ve II. Abdülhamid, *Türkler*, C. 13, Ankara 2002, s. 26; Donald Quataert, "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908", *The Business History Review*, Vol. 51, No. 2 Summer, 1977, p. 139; Süleyman Kâfî İrtem, *Şark Meselesi Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi*, (Haz. Osman Selim Kocahanoğlu), İstanbul 1999, s. 59; *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi*, sene 1324, s. 205; Ziya Gürel, "Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk VIII" *Belleten*, C. LII, S. 205, Aralık 1988, s. 1707.

Ankara'ya kadar uzatılma imtiyazını da elde etmiş oluyordu.<sup>1411</sup> Ayrıca şirket, isterse herhangi bir kilometre teminatı olmadan hattın Haydarpaşa'dan Üsküdar'a ve İstanbul'dan Bursa ya da Kütahya'ya kadar iki şube inşa etme imtiyazını da almıştı. 33 maddeden oluşan anlaşma şartlarına göre demiryolunun inşasına mukavelenin imzalanmasından itibaren 9 ay içerisinde başlanılacak ve 4 yıl içerisinde hattın inşası tamamlanmış olacaktı. Hattın inşası sürecinde ve bitiminde denetleyici kurum Nafia Nezareti idi. Nafia Nezareti'nin bu kontrolleri için imtiyaz sahibi Nafia Nezareti'ne yıllık kilometre başına 270 kuruş yatıracaktı. Demiryolu tek hat olarak yapılacak, fakat arazi çift hat olabilecek derecede tayin olunacaktı.<sup>1412</sup>

Süresi 99 yıl olan Anadolu demiryolu imtiyazında Haydarpaşa-İzmit bölümü için kilometre başına 10.300, 486 km'lik İzmit-Ankara bölümü içinse 15.000 frank garanti karşılığı olarak Ankara, İzmit, Kütahya ve Ertuğrul sancaklarının öşürleri gösterilmişti.<sup>1413</sup> Daha sonra demiryolunun inşası için "Anadolu Demiryolu Şirketi" kurulur.<sup>1414</sup>

Aralık 1892'de 485 km'den oluşan hattın döşenmesi bitmiş ve ilk lokomotif Ankara'ya ulaşmıştır.<sup>1415</sup> 3 yıl gibi çok kısa sürede bu demiryolu hattının Eskişehir üzerinden Ankara'ya ulaşması Osmanlı nezdinde Almanların güven kazanmasını sağladı. Avrupa sermayedarlarını, Anadolu'da demiryolu yapmaya iten en önemli neden, hammadde ve pazar gereksinimleri olmuştu. Daha önce Anadolu ve Balkanlarda ya da İmparatorluğun diğer bölgelerinde demiryolu yapan İngiliz, Fransız müteşebbisleri gibi Almanların bu hattın en önemli beklentileri Eskişehir, Konya, Ankara bölgelerinde üretilen hububatı İstanbul'a ve buradan da Avrupa'ya taşınmasını kolaylaştırmaktı. 15 Şubat 1893 tarihinde Nafia Nazırı ile Anadolu Demiryolu Şirketi adına hareket eden Alfred Kaulla tarafından imzalan imtiyaz sözleşmesi ile Almanlar Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri güzergâhının yapım ve

<sup>1411</sup> 11 Mayıs 1871 tarihinde de Üsküdar'dan İzmit ve oradan İzmit-Ankara demiryolu inşası için Mösyo Kolaçovski adında bir müteşebbis Nafia Nezareti'ne imtiyaz talebinde bulunmuş ise de Nafia Meclisi'nde yapılan görüşmede her kilometre için istediği miktar yüksek olduğundan bu imtiyazın reddine karar verilmişti. BOA T 703/75, 21 Safer 1288/12 Mayıs 1871.

<sup>1412</sup> *Umur-ı Nafiaya Aid Mecmua-i Mukavelat, Anadolu Demiryollarına Aid Mukavelat*, Cüz: 4, İstanbul 1329, s. 2-3; Arhangelos Gavriel, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi-i Osmaniyesi İdaresinin İç Yüzü*, C. II, İstanbul 1327, s. 10-13.

<sup>1413</sup> *Anadolu Demiryollarına Aid Mukavelat*, Cüz: 4, s. 6; Gavriel, *age*, C. I, s. 10.

<sup>1414</sup> Şirketin dâhili nizamnamesi için bkz. *Demiryollarına Aid Mukavelat*, Cüz: 4, s. 22-28.

<sup>1415</sup> BOA Y A HUS 267/26, 7 Cemaziyelevvel 1310; İlber Ortaylı, "Haydarpaşa-Bağdat" *Demiryol Tren Çağı*, İstanbul 2003, s. 27; Ufuk Gülsoy, "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 295; Donald Quataert, "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908", *The Business History Review*, Vol. 51, No. 2, Summer, 1977, p. 144-145.



işletme yetkisini aldılar. Osmanlı Hükümeti bu hattı daha da ileri götürmek ve Bağdat'a kadar ulaştırmak arzusunda idi.<sup>1416</sup> Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri demiryolları mukavelesi, yine Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyuma verilen İzmit-Eskişehir-Ankara demiryolu imtiyaz koşullarıyla hemen hemen aynı şartları içermekteydi. Örneğin, İmtiyaz süresi 99 yıl olarak tespit edilmişti ve şirket yapım ve işletme için hem Osmanlı ülkesinden hem de dışarıdan getirilecek her türlü malzeme, lokomotif, vagon, kömür, kereste vb. araç-gereçler her türlü gümrük vergisinden muaf tutulmuştu. Aynı şekilde, demiryolları ve müstemilatı imtiyaz süresince arazi ve sermayesiyle birlikte varidatı üzerinden de vergi dağıtımı yapılmayacaktı. Hatta imtiyaz sahibi tarafından tedavüle çıkarılacak olan hisse senetleri ile âdi tahvilattan dahi hiçbir vergi alınmayacaktı. Bunun dışında şirkete, hat yolunun her iki yanında 20'şer km'lik saha içinde maden arama, taş ve kum ocaklarını işletme, hat yolu üzerindeki mîrî araziyi kullanma ve özel araziyi de istimlak kanunu dâhilinde satın alma yetkisi tanınmıştı. Yine, şirket demiryolunun inşası ve tamiri için gerekli olan keresteleri orman nizamnamesine uygun olarak hat yolunun civarındaki ormanlardan kesebilecekti.<sup>1417</sup>

Buna karşılık şirket tespit edilen süre içinde hat yolunun keşif işlemlerini tamamlayıp haritalarını nezarete teslim etmek zorundaydı. Bunun için demiryollarının 200 km'lik kısımlar halinde harita ve layihalarının hazırlanması ve inşaata başlanması öngörülmüştü. Şirket harita ve layihaların tesliminden itibaren 3 ay içinde ilk 200 km'lik demiryolu inşaatına başlamak zorundaydı. Aksi takdirde kendisine uyarıda bulunulup ek süre verilecek fakat bu süre içinde de inşaata başlamaz ise, imtiyaz sözleşmesi fesh olunmuş sayılacak ve şirketin hiçbir şekilde itiraz hakkı bulunmayacaktır. Aynı şekilde, Osmanlı Devleti de kefalet akçesini geri ödemeyecektir. Ayrıca, nezaret yetkililerinin gerek yapım süresince gerekse inşaatın bitiminden sonra yapılacak devir işlemleri ya da demiryolunun işletmesi esnasında her zaman denetim ve teftiş yetkisi olacaktır. İnşaatın ise 8 senede tamamlanması öngörülmüştü.<sup>1418</sup> Eskişehir-Konya arasındaki 444 kilometrelik demiryolu için kilometre başına verilen 13.800 franklık garanti için Trabzon ve Gümüşhane'nin

<sup>1416</sup> İrtem, *age*, s. 60; İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 1983, s. 96-97; Murat Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları", *Osmanlı*, C.III, Ankara 1999, s. 668.

<sup>1417</sup> *Anadolu Demiryollarına Aid Mukavelat*, Cüz: 4, s. 2

<sup>1418</sup> Bkz. Mukavelenin 2., 3., 4., 5., 6. ve 9. maddeleri *Anadolu Demiryollarına Aid Mukavelat*, Cüz: 4, s. 31-34; Gavriel, *age*, C. II, s. 10.

öşürleri karşılık gösterilmiştir. Ankara-Kayseri hattının kilometre garantisi ise daha sonraki gelişmelere bırakılmıştır.<sup>1419</sup>

Ancak hükümet yetkilileri ile şirket temsilcisi arasında devam eden görüşmelerde km garantisinin belirlenmesi sürecinde anlaşmazlık yaşanmıştır. Ticaret ve Nafia Nazırı Mahmud Celaleddin Paşa ve Dr. Kurt Zander tarafından 15 Mart 1893 tarihinde yapılan son bir görüşmeden sonra şirket, Osmanlı maliyesinin içinde bulunduğu sıkıntıyı da göz önüne alarak km garantisinin 5.000 frankı aşan kısmından vazgeçmeyi kabul etmiştir. Uzunluğu 445 km. 443 m. 25 cm. ve başlangıç noktası, Eskişehir olan bu hattın yapımında Almanlar geçekten çok başarılı olmuşlardır. Hatta inşaat başlamadan önce gerek demiryolunun Kütahya kent merkezinden geçirilmemesi nedeniyle ortaya çıkan, gerekse Vitali ve Holzman arasında yapım şirketi nedeniyle başlayan anlaşmazlık olumlu bir şekilde sonuçlandırılmıştır. Yapım çalışmaları ise; her ne kadar Eylül 1893'te önce Eskişehir'de başlayıp sonra hat yoluna yayılan kolera salgını nedeniyle kısa bir süre ara verilmiş olsa da ilerleyen süreç içinde çok hızlı ve kesintisiz bir şekilde sürdürülmüştür. Nitekim Eskişehir'den Kütahya'ya (Alayunt) kadar olan 77 km'lik hattın resmî kabul işlemleri ve işletmeye açılması Demiryolları Müdürü Hayri Bey'in başkanlığında oluşturulan komisyonun bölgeye ulaşması ve son kontrolleri yapmasından sonra tamamlanmıştır. Aynı şekilde, Kütahya-Afyon arasındaki hat (yaklaşık 59 mil) Ağustos 1894, Afyon'dan Akşehir'e kadar olan hat (yaklaşık 61 mil) ise yıl sonunda tamamlanarak hizmete açılmıştır. Akşehir-Ilgın arasındaki hattın açılışı da, 26 Mayıs 1894 tarihinde yapılmıştır. Hatların tamamının bitirilmesi yani rayların Konya'ya ulaşması ise 29 Temmuz 1896 tarihinde gerçekleşmiş ve bu hattın toplam maliyeti 445.000.000 kuruş olmuştur.<sup>1420</sup>

Almanlara Konya'dan daha ileriye demiryolunu uzatma imtiyazı verilirken, Fransızlara da hem Kasaba demiryolunu Afyon'a uzatma, hem de Suriye'de Şam, Humus ve Halep hattını inşa etme imtiyazı verilmiştir.<sup>1421</sup>

---

<sup>1419</sup> Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik sürecinde Türkiye II-Tanzimattan I. Dünya Savaşına*, (Çev. Babür Kuzucu), İstanbul 1975, s. 967; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 87; İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", s. 319.

<sup>1420</sup> İrtem, *age*, s. 60; Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, s. 97; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 88-90.

<sup>1421</sup> Ayla Efe, "Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı", *OTAM*, S. 18, 2005, s. 107-115.

### 3.2.1.3. Bursa-Mudanya Demiryolu

4 Ağustos 1871 tarihli irade ile Mudanya ile Bursa arasında bir demiryolu inşası kararlaştırılmıştır.<sup>1422</sup> Ancak bu hattın inşasına 1873 yılında başlanılmıştır. Bu demiryolunun inşasının devlet eli ile yapılması uygun bulunmuştur. Masraflarının Bursa emvalinden karşılanması kararlaştırılmıştır.<sup>1423</sup> Demiryolu 1 m açıklığında ve dar hat<sup>1424</sup> olarak döşenecektir.<sup>1425</sup> 1874 yılında hattın geçeceği yerlerin toprak düzenlemesi Bursa'ya kadar tamamlanmıştır.<sup>1426</sup> Fakat malî sıkıntı nedeniyle 40. km'de inşaat durdurulmuştur.<sup>1427</sup> Yarım kalan hattın inşası için 21 Şubat 1891 tarihinde 99 yıl müddetle Mösyö George Nagelmakers'e imtiyaz verilmiştir.<sup>1428</sup> Mukaveleye<sup>1429</sup> göre demiryolu yine dar hat üzerine döşenecek, mevcut âlet ve edevat ile hattın işletilmesi için şirket hazineye 30.000 Osmanlı altını verecektir. 8 Haziran 1891 tarihinde inşaata başlanılmış, güzergâhta bazı değişiklikler yapılmış ve demiryolu 18 Haziran 1892 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır.<sup>1430</sup> Demiryolunun resmî açılışına 16 Haziran 1892 tarihli irade ile Erkan-ı Harbiye'den Ferik Şakir ve Ticaret ve Nafia Nazırı Tevfik Paşa görevlendirilmiştir.<sup>1431</sup> Osmanlı Hükümeti şirkete bu hat için kilometre garantisi vermemiştir.<sup>1432</sup>

<sup>1422</sup> Morawitz, *age*, s. 323.

<sup>1423</sup> BOA BEO A MKT MHM, 28 Safer 1290; BOA BEO A MKT MHM 454/7, 13 Rebiülevvel 1290/11 Mayıs 1873.

<sup>1424</sup> Dar hat demiryolu 1865 yılından sonra oluşturulan demiryollarıdır. Geniş hat 1,44 m genişliğinde olup, masrafı dar hatta göre daha fazladır. Bu yüzden ticari açıdan ikinci derecede olan yerlere 1865 yılından sonra ilk olarak Fransa'da dar hat inşa etme izni verilmiştir. Dar hatlar 1,00 veya 1,10 mtr genişliğinde yapılıyordu. Osmanlı Devleti'nde ilk dar hat Sultan Abdülaziz devrinde 1874 tarihinde Bursa ile Mudanya arasında inşa edilmiştir. Bkz. Mühendis Mehmed İrfan, "İktisadi Demiryollardan Dar Hatlar" *Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası*, Nr. 6, Mart 1326/1910, s. 155-156.

<sup>1425</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi*, sene 1324, s. 202.

<sup>1426</sup> Morawitz, *age*, s. 323.

<sup>1427</sup> Çadırcı, *Tanzimat Dönemi'nde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s. 301.

<sup>1428</sup> BOA MV 62/15, 21 Cemaziyelahir 1308/1 Şubat 1891; *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi*, sene 1324, s. 202; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 2, 15 Muharrem 1309/21 Ağustos 1891, s. 52-53.

<sup>1429</sup> Mukavele ve şartname maddeleri için bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 4, 15 Safer 1309/20 Eylül 1891, s. 110-128.

<sup>1430</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi*, sene 1324, s. 202. Demiryolunun kabul-ı muvakkat işleminin yapılması için demiryolları müdürü Haydar Bey, Meclis-i Nafia azası Binbaşı Sami Bey, fen heyeti mühendislerinden Mösyö Laklar ve demiryolu komiseri Zühdü Efendi'den oluşan bir komisyon oluşturulmuştur. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 17, 20 Şaban 1309/20 Mart 1892, s. 514-515; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 23, 1 Zilhicce 1309/27 Haziran 1892, s. 698-699; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 24, 15 Zilhicce 1309/11 Temmuz 1892, s. 730-731.

<sup>1431</sup> BOA İ DH 1279/100656, 21 Zilkade 1309/17 Haziran 1892.

<sup>1432</sup> Velay, *age*, s. 414.

Hattın toplam uzunluğu 41 km 780 m olup, hat üzerinde 15 demir köprü, 14 kargir köprü, 92 menfez ve 6 istasyon inşa edilmiştir.<sup>1433</sup>

### 3.2.1.4. Bağdat Demiryolu

Haydarpaşa-İzmit-Ankara hattının inşasında başarılı olan ve Haydarpaşa rıhtımı inşa ve işletme imtiyazını elde eden Almanlar, Bağdat demiryolu için harekete geçtiler. Alman İmparatoru II. Wilhelm İstanbul'u ikinci ziyaretinde II. Abdülhamid'den bizzat Bağdat demiryolu inşa imtiyazını istemişti. Padişahın Alman İmparatoru ile görüşmesinin ertesi günü Bağdat demiryolu imtiyazı hakkındaki irade Bab-ı Âli'ye tebliğ olundu.<sup>1434</sup> Ön anlaşma 23 Aralık 1899 tarihinde imzalandı.<sup>1435</sup> II. Abdülhamid'in Bağdat demiryolunu yaptırmak istemesi, daha çok askerî kaygılardan kaynaklanıyordu. Bu hat muhtemel ayaklanmaların bastırılması ve savaş zamanında asker sevkiyatı için çok faydalı olacaktı.<sup>1436</sup>

21 Ocak 1902 tarihinde Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa ile Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Kurt Zander arasında imzalanan anlaşma ile Bağdat demiryolu imtiyazı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmiştir.<sup>1437</sup> Ancak bu anlaşmada bazı eksiklikler bulunması nedeniyle 5 Mart 1903 tarihinde yapılan yeni anlaşma ile değiştirilmiştir.<sup>1438</sup>

Hattın şartları tespit olunurken Hükümetin ne zaman isterse masraflarını ödemek şartı ile hattı satın alma hakkı olduğu hakkında Alman Hükümeti'nden resmî evrak alınması konusu üzerinde hassasiyetle durulmuştur.<sup>1439</sup> Hattın güzergâhını tespit etmek üzere Mösyö Kaulla ile beraber Erkan-ı Harbiye Binbaşısı Fevzi Bey görevlendirilmiştir.<sup>1440</sup>

<sup>1433</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi*, sene 1324, s. 203.

<sup>1434</sup> İrtem, *age*, s. 77-78.

<sup>1435</sup> Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 141; Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 23; Mustafa Malhut, *Meclis-i Mebusan'da İmtiyazlar Sorunu ve Tartışmaları (1908-1914)*, Konya 2011, s. 173.

<sup>1436</sup> Soy, *age*, s. 203-204; Rıfat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*, İstanbul 1982, s. 45.

<sup>1437</sup> V. Necla Geyikdağı, *Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations (1854-1914)*, Newyork 2011, s. 95-96; Yerasimos, *age*, s. 1029; Anlaşma tarihini İlber Ortaylı 16 Ocak 1902 olarak belirtmektedir. Bkz. Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, s. 100.

<sup>1438</sup> Gavriel, *age*, C. II, s. 75-97; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 175; Soy, *age*, s. 166; Tevfik Çavdar, *Milli Mücadelenin Ekonomik Kökenleri*, İstanbul 1974, 90-93; A. Gündüz Ökçün, "Osmanlı Meclis-i Mebusan'ında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. XXV, Nr. 2, Haziran 1970, s. 19.

<sup>1439</sup> İrtem, *age*, s. 79.

<sup>1440</sup> BOA T TŞK 3134/24, tarihsiz.

Almanlar Konya'dan başlayıp, Toros dağlarını aşarak Adana ve Halep yoluyla Irak'a varacak olan güney güzergâhını inşa etme kararı aldılar. Bağdat hattı için Osmanlı Devleti km başına 4.500 frank teminat veriyordu. Ayrıca demiryolu için gerekli olan devlete ait boş arazi parasız olarak şirkete devdilecek, bu arazilerde taş ocakları ve çakıl taşları varsa şirket bunlardan çalışma süresi boyunca yararlanabilecektir. Şirket demiryolu güzergâhının 20 km çevresinde bulunan imtiyazı alınmamış bütün maden ocaklarının işletme imtiyazına sahip olacak, hattın çevresindeki ormanlardan da istediği gibi yararlanabilecekti. Şirket, Bağdat'ta Fırat nehri üzerinde ve Basra Körfezi kıyı şeridi üzerinde tespit edilecek bir mevkiye, gemilerin rıhtıma yanaşması yüklerin boşaltılması ve depolanması için gerekli bütün tesisleri ile birlikte limanlar inşa ve işletme hakkına sahip olacaktır.<sup>1441</sup> İmtiyaz müddeti 99 yıl olarak belirlenmişti. İnşaatin ilk 200 km'lik kısmına ait plan ve projelerin kabulü tarihinden itibaren sekiz senelik bir müddet zarfında tamamlanması gerekiyordu.<sup>1442</sup> Almanlara hattın 200 km'lik Konya-Bulgurlu kısmı için kilometre başına yıllık 11.000 frank teminat akçesi verilmesi de anlaşma maddelerinin arasında yer almıştır. Kilometre garantisinin dışında işletmeye açılan hattın yıllık işletme masrafı için kilometre başına 4.500 frangın Osmanlı Hükümeti tarafından ödenmesi gerekmektedir. Böylece kilometre garantisi ortalama 15.500 franga yükseliyordu.<sup>1443</sup>

1904 yılında Almanlar, hattın Konya-Bulgurlu bölümüne başladılar ve yıl sonundan önce burayı bitirdiler. Fakat inşaatın en zor kısmı olan Toroslar'a gelince inşaat durdu.<sup>1444</sup> Sonunda Osmanlı Devleti Bağdat demiryolu için 1908 yılında yeniden borçlandı.<sup>1445</sup> Böylece Bağdat demiryolu inşaatına maddi kaynak II. ve III. tertip Bağdat demiryolu tahvilleri ile sağlanacaktı.<sup>1446</sup>

Fakat Osmanlı Devleti'nin Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanlara vermesi bölgede çıkarları bulunan İngiliz ve Fransızları rahatsız etti. Fransızlardan çok İngilizler bu demiryolunu engellemeye çalıştılar. Bu demiryolunun İngilliz sermayedarı Fırat ve Dicle Gemicilik şirketine uzun vadede zarar vereceği

<sup>1441</sup> Yerasimos, *age*, s. 1029-1030; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 193; Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Niifuzu*, s. 101.

<sup>1442</sup> Velay, *age*, s. 425; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 194; Hüner Tuncer, *Osmanlı'nın Rumeli'yi Kaybı (1878-1914)*, İstanbul 2010, s. 54.

<sup>1443</sup> Gavriel, *age*, C.II, s. 19.

<sup>1444</sup> Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 196-198; Paul İmbert, *Osmanlı'da Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları*, (Haz. Muammer Sarıkaya), İstanbul 2007, s. 19-53.

<sup>1445</sup> Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 346.

<sup>1446</sup> Önsöy, *Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları*, s. 270-271.

düşünüliyordu. İngiliz Lynch kardeşler, sahibi oldukları şirketle XIX. yüzyılın ortalarından beri Fırat nehrinde buharlı gemi işletmekteydiler. Bağdat-Basra ticareti onların elindeydi. Fakat demiryolunun Bağdat'tan Basra'ya uzanması ve Bağdat demiryolu şirketine Dicle nehrinde taşımacılık yapma imtiyazının verilmesi onların çıkarlarını zedeliyordu.<sup>1447</sup>

İngiltere'nin bölgedeki rahatsızlığı Türkiye ile İngiltere arasında 29 Temmuz 1913, 21 Ekim 1913 ve Haziran 1914'te yapılan antlaşmalarla sağlandı. Bu antlaşmalarla Türkiye'nin Mısır maliyesi üzerindeki veto hakkı, Türk-İran sınır anlaşmazlıkları, petrol alanları, Fırat, Dicle ve Şattularap trafiği, Mezopotamya'nın sulanması ve Kuveyt'in durumu konuları açıklığa kavuştu.<sup>1448</sup>

1913'te Türkiye ile İngiltere arasında imzalanan antlaşma ile İngiltere, Osmanlı sınırları içerisinde yer alan Kuveyt ve Katar'ın Osmanlı sancağı olduğunu kabul ediyor, fakat Osmanlı Hükümeti de buradaki yönetimin işlerine karışmayacağını vaat ediyordu.<sup>1449</sup> Osmanlı Devleti böylece buradaki İngiliz çıkarları ve varlığını resmen tanımış oldu.

Anlaşmanın Bağdat demiryolu ile ilgili hükümleri ise şu şekilde özetlenebilir:

Bağdat demiryolunun son durağı Basra olacaktı ve İngiltere izin verirse hat körfeze kadar uzatılabilecekti. Bağdat Demiryolu Şirketi'nin Direktörler Kuruluna iki İngiliz vatandaşı alınacaktı. Frat ve Dicle ırmakları ile Şattularap üzerinde gemi ve mevnaplarla taşıma tekeli bir İngiliz sermayedar olan Baron Inchcape'in kuracağı Osmanlı İrmak İşletmesi Şirketi'ne verilecekti. Osmanlı Hükümeti'nin % 50 ortak olacağı şirket Mezopotamya'da gemi taşımacılığını düzenleyecekti. Bağdat demiryolu ve Inchcape'in ayrıcalıkları Lynch kardeşlerin haklarına zarar vermeyecekti.<sup>1450</sup>

---

<sup>1447</sup> Soy, *age*, s. 248. İngiltere'nin Almanların faaliyetlerinden duyduğu rahatsızlık ve faaliyetleri için bkz. Mehmet Durdu Burak, "İttihat ve Terakki Partisi'nin Demiryollarını Millileştirme Politikası ve 1917 Tarihli John Robert Pilling'in Şikayeti ve Mahkeme Tutanakları" *G.Ü. Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi*, C. 5, S. 1, 2004, s. 71-89; Mehmet Durdu Burak, "İngiliz J.R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Elegeçirme Mücadelesi" *OTAM*, S. 17, 2005, s. 85-109; Önder Kocatürk, *Balkanlar'dan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişileri (1908-1910)*, İstanbul 2009, s. 211-218; İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, İstanbul 2007, s. 264-267. Lynch şirketinin bu husustaki rahatsızlığı ve çözüm arayışları konusunda Dâhiliye Nezareti'nden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen belge için bkz. BOA DH MKT 1285/19, 30 Receb 1326/28 Ağustos 1908.

<sup>1448</sup> Earle, *age*, s. 235-236.

<sup>1449</sup> J.C. Hurewitz, *Diplomacy in the Near and Middle East a Documentary Record: 1535-1914*, Vol. I, Canada 1956, s. 269-272.

<sup>1450</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 236; Erdem Karaca, "Osmanlı Devleti'nde Birinci Dünya Savaşı Öncesi Şimendiferler (Demiryolları) Meselesi (1913-1914)", *OTAM*, S. 27, Bahar 2010, s. 103.

Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında yapılan bu düzenlemelerden sonra İngiliz-Alman mücadelesi Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde 15 Haziran 1914 tarihinde imzalanan anlaşma ile çözüme kavuştu.<sup>1451</sup> Bu anlaşma ile İngiltere, Bağdat demiryoluna koyduğu engeli kaldırmış, Almanya ise Basra'daki İngiliz hâkimiyetini tanımıştır.<sup>1452</sup> Fakat bu anlaşma savaşın başlaması nedeniyle uygulanma fırsatı bulamamıştır.

Böylece İzmit-Ankara ve Konya'ya uzanan Alman girişimi, Bağdat demiryolları konusunda aynı başarıyı gösterememiştir. 1912'de ancak Konya'dan Karapınar'a 290 km'lik hat inşa edebilmiştir. Hat bundan sonra devam edemedi. Bu sefer güneyde Toprakkale-İskenderun, 453 km'lik Islahiye-Resülân ve 119 km'lik Bağdat-Samarra hatlarının inşası ile Bağdat demiryolları projesi sona ermiş oldu. Böylece Anadolu ile Bağdat arasında birbirinden kopuk ve bağımsız hatlar inşa edilmiş ve istenilen fayda elde edilememiştir.<sup>1453</sup> Ancak yine de Osmanlı döneminde inşa edilen Anadolu ve Bağdat demiryolları ile Türkiye tarımı kabuk değiştirmeye başlamış ve iç pazar güçlenmiştir. Demiryolu güzergâhındaki ekin alanları kısa sürede iç pazarla bütünleşmiştir.<sup>1454</sup> Bu demiryollarını inşa eden Almanların da Osmanlı Devleti üzerindeki nüfuzunun artmasına ve Alman mallarının ülkeye girmesine sebep olmuştur.<sup>1455</sup>

### 3.2.1.5. Adana-Mersin Demiryolu

Başta pamuk olmak üzere Çukurovadaki tarım ürünlerinin limandan taşınma noktası olan Mersin'i, üretim merkezi Adana'ya bağlayacak bir demiryoluna gereksinim duyulmuş, 1863 yılından itibaren, Adana-Mersin demiryolunun yapımı için çeşitli girişimler başlamıştır. Adana vilayeti ile yapılan yazışmalarda ürünün nakliyesinde maliyeti artıran deve kervanlarının yerine Adana-Mersin demiryolunun yapılması gerektiği üzerinde durulmuştur.<sup>1456</sup> Böylece İngilizlere 1883 yılında 67 km

<sup>1451</sup> Soy, *a.g.e.*, s. 253-254; Yerasimos, *age*, s.1103.

<sup>1452</sup> Anlaşmanın maddeleri için bkz. Hurewitz, *age*, Vol. I, s. 281-286.

<sup>1453</sup> Ortaylı, "Haydarpaşa-Bağdat", s. 31.

<sup>1454</sup> Zafer Toprak, "Türkiye Tarımı ve Yapısal Gelişmeler 1900-1950", *Türkiye'de Tarımsal Yapılar (1923-2000)*, (Der. Şevket Pamuk-Zafer Toprak), Ankara 1988, s. 20; Donald Qataert, *Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922*, (Çev. Ayşe Berktaş), İstanbul 2005, s. 185-186.

<sup>1455</sup> Niles Stefan Illich, *German Imperialism In The Ottoman Empire: A Comparative Study*, Texas A&M University Doktora Tezi, ABD, Texas 2007, s. 150.

<sup>1456</sup> Osmanlı Hükümeti'ne 1882 yılında Osmanlı tebasından Mehmet Nahit Bey ile Kostaki Efendi Adana'dan Mersin'e 70 km uzunluğunda bir demiryolu inşa etmek ve 50 yıl müddetle işletme imtiyazı talebinde bulunmuşlar, Nafia Nezareti bu imtiyazın ülke adına faydalı olacağı görüşünü bildirmiştir. Ancak sonradan bu imtiyaz İngilizlere verilmiştir. BOA Y A RES 17/56, 9 Zilhicce 1299/22 Ekim 1882.

uzunluğundaki Adana-Mersin demiryolu hattı imtiyazı verilmiştir. 99 yıllığına verilen hattın inşası 1886 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir. Ancak demiryolu 1900'lü yıllarda el değiştirmiş, hattın mülkiyeti bir süre Anga-Fransız ortaklığının ardından 1908 yılında da Almanlara geçmiştir.<sup>1457</sup>

### 3.2.2. Rumeli'de Yapılan Demiryolları

Osmanlı Devleti, ticareti geliştirmenin yanında daha çok askerî ve siyasi amaçları göz önünde bulundurarak, İstanbul ve Balkanlar ile Avrupa arasında irtibat sağlayacak olan Rumeli demiryollarının yapımını istemekteydi. Osmanlı Devleti'nin Rumeli'de demiryolu yapmak istemesinin bir diğer nedeni bu dönemde Balkanlarda meydana gelen karışıklıklardı. Osmanlı devlet adamları demiryollarının burada meydana gelen isyanların bastırılmasında kolaylık sağlayacağı kanaatindeydiler.<sup>1458</sup> Fakat gerek sermaye gücü, gerekse teknik eleman yetersizliği Osmanlı Devleti'nin böyle bir girişimde bulunmasına engel oluyordu. Böylece Osmanlı Devleti yukarıda da bahsettiğimiz gibi Rumeli'de de yabancı sermayedarlara imtiyazlar vermek suretiyle bu yolların yapımına girişmiştir. Rumeli'de yapılan demiryollarını 4 ana başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar Varna-Ruşçuk, Şark, Selanik-Manastır ve Selanik-İstanbul demiryolları idi.

#### 3.2.2.1. Varna-Ruşçuk Demiryolu

Köstence-Çernovada hattından sonra Karadeniz kıyısındaki Varna limanı ile Tuna üzerindeki Rusçuk şehri arasında bir demiryolu imtiyazı İngilizlere verilmiştir. İngiltere'nin burada demiryolu yapma arzusu, İngiltere'ye yapılacak hububat sevkiyatını daha ucuza getirmek istemesinden kaynaklanmaktaydı. İnşaatı yapacak İngiliz grubu ile 12 Şubat 1859 tarihinde bir mukavele imzalanmıştır. Demiryolu yapımı için Rusjuk and Varna Railway Company adlı şirket kurulmuştur. İmtiyaz müddeti ise 99 yıl olarak belirlenmiştir. 224 km uzunluğundaki Varna-Ruşçuk hattı, inşaatın bitiminden sonra 8 Kasım 1866 tarihinde açılmıştır.<sup>1459</sup> Fakat demiryolunun

---

<sup>1457</sup> Morawitz, *age*, s. 327; Yerasimos, *age*, s. 969; Tülin Selvi Ünlü, "Bir İskele Liman Kentine Doğu Akdeniz'in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin'de Mekânsal Gelişim", *Planlama*, 2009/3-4, s. 10; Mustafa S. Akpolat, "Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 21, S. 1, Ankara 2004, s. 77; Mehmet Ferit, "Buhran ve Bizim Demiryollarımız" *Demiryol Dergisi*, C. 8, S. 85, Mart 1932, İstanbul, s. 26.

<sup>1458</sup> Vahdetin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, C. 14, Ankara 2002, s. 462-464.

<sup>1459</sup> Ali Akyıldız, "Balkanlar'a Osmanlılar'dan Miras Bir Çağdaş Medeniyet Ürünü: Rusçuk-Varna Demiryolu, *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul



inşası esnasında hiçbir mühendis ve komiser tarafından denetlenmediği vilayetten Nafia Nezareti'ne gönderilen tezkireden anlaşılmaktadır. Varna demiryolunun bitiminde Nafia Nezareti tarafından burayı teftişe gönderilen Mösyö Riter, bu yolda 15 madde eksiklik tespit etmiş, bunlar tamamlanmadan demiryolunun açılmasının mümkün olmadığını beyan etmiş ve buraya bir demiryolu komiserinin tayini edilmesini önermiştir.<sup>1460</sup> Bu hat 1873, yılında inşaatı yapan firma tarafından Rumeli Demiryolları kumpanyasına kiraya verilmiştir.<sup>1461</sup> Osmanlı Devleti bu hat için 1874 yılına kadar yıllık 140.000 sterlin ödemiştir. Fakat daha sonra malî sıkıntı nedeni ile bu para Osmanlı Hükümeti tarafından şirkete ödenememiştir. Berlin Antlaşması'nın 10. maddesi uyarınca Varna-Ruşçuk demiryolu Bulgar arazisi dâhilinde kalmıştı. Şirketin alacağı 9.000.000 frankın Bulgaristan Emareti'nce Osmanlı Devleti'nden talep edilmesi üzerine Osmanlı Devleti, demiryolunun bütün hakları ile Bulgaristan Emareti'ne devrolunduğunu ifade etmiştir. Osmanlı Hükümeti vaktinde de bu hattın inşası için şirkete zaten yüklü miktarda para ödemiş olduğunu beyan etmiştir. Böylece hattın borçları Bulgaristan Hükümeti'nin üzerine kalmıştır.<sup>1462</sup> 1888 yılında Hirsch'in şirketi Rumeli demiryolları hattının işletme imtiyazını Rusçuk-Varna Kumpanyasına, daha sonra da bu şirket 44.500.000 frank mukabilinde Bulgar Hükümeti'ne devretmiştir. Bu hat 1888 yılında Türkiye demiryollarının Avrupa demiryollarına bağlanması ile eski önemini kaybetmiştir.<sup>1463</sup>

### 3.2.2.2. Şark Demiryolları

Osmanlı Devleti, Avrupa ile Asya arasında yapılan hatların yetersiz olduğunu düşünmekteydi. Ayrıca bu hatları Avrupa kıtasına bağlamak istiyordu.<sup>1464</sup> Bu anlamda ilk imtiyaz anlaşması 23 Ocak 1857 tarihinde İngiliz parlamenti Labro ile yapılmış, ancak Labro, mukavele şartları gereğince şirketini kuramadığı ve teminat akçesini yatıramadığı için sözleşme feshedilmiştir. Bu girişimin ardından Rumeli demiryolları ile ilgili olarak 1860 ve 1868 yıllarında tekrar imtiyaz sözleşmesi imzalanmışsa da bunlar da sonuçsuz kalmıştır.<sup>1465</sup>

---

2005, s. 80-87(75-106); Mübahat S. Kütükoğlu, "Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri", *150. Yılında Tanzimat*, (Haz. Hakkı Dursun Yıldız), Ankara 1992, 125.

<sup>1460</sup> BOA T 700/1, 15 Şevval 1289/16 Aralık 1872.

<sup>1461</sup> Engin, *age*, s. 40-41.

<sup>1462</sup> BOA Y EE 49/3, 15 Zilhicce 1301/26 Eylül 1884/6 Ekim 1884 ve BOA Y EE 49/32, 5 Zilhicce 1301/26 Eylül 1884.

<sup>1463</sup> Morawitz, *age*, s. 307-308.

<sup>1464</sup> Morawitz, *age*, s. 308.

<sup>1465</sup> Engin, *age*, s. 46-47.

Rumeli demiryolları Dedeğaç-Edirne, Banaluka-Novı, İstanbul-Edirne, Edirne-Sarımbey, Selanik-Mitroviçe ve Tırnova-Yanbolu hatlarını içeriyordu. Balkanlarda bu dönemde karışıklıklar arttığından Osmanlı Devleti'nin buradaki nüfuzu her geçen gün azalmaktaydı.

İstanbul'dan başlayan ve Viyana'da son bulması planlanan demiryolu için 11 Ekim 1869 tarihinde Baron Hirsch ile 99 yıl imtiyaz süresi, 14.000 frank kilometre garantisi gibi hususları da içine alan bir mukavele imzalanarak Nafia Nazırı Davud Paşa tarafından onaylanmıştır. Baron Hirsch, km'si 200.000 franktan 2.000 km demiryolu inşa edecekti.<sup>1466</sup> Osmanlı Devleti yapılan bu imtiyaz anlaşması ile Rumeli demiryollarının inşası için 34.848.001 lira borçlandı. Elde edilen tutarın 10.498.000 lira olduğu istikrazın % 3 faizle geri ödenmesi taahhüt edildi.<sup>1467</sup>

4 Haziran 1870 tarihinde ilk olarak Yedikule-Küçükçekmece hattında inşaat faaliyetleri başlamış, diğer yerlerin inşasına ise ancak 1871 yılında başlanabilmiştir. İlk planda yapımı gerçekleştirilecek hatlar İstanbul-Edirne, Edirne-Sarımbey, Edirne-Dedeğaç, Selanik-Üsküp ve Banaluka-Novı hatları idi. Bu hatların en avantajlı yönü, bu bölgenin coğrafya itibari ile çok elverişli şartlara haiz olmaları idi. Ancak henüz inşasına başlanılmamış olan güzergâh Balkan dağlarını aşacakları için bir hayli engebeli araziden geçmek zorunda idiler.<sup>1468</sup>

Yapımı kolay hatların inşası bitince kalan kısımları yapmaktan kaçınan Hirsch, Osmanlı Devleti ile 18 Mayıs 1872 tarihinde yeni bir mukavele imzalar. Bu mukavele ile Hirsch, imtiyazını Devlete devrederken yeni avantajlar da elde etmiştir. Bu yeni anlaşma ile Sarımbey'den Sofya ve Niş'e, Niş'ten Priştine'ye, Mitroviçe'den Banaluka'ya, Yanbolu'dan Burgaz'a olan hatlar ile Sırbistan sınırına ve Burgaz hattından Varna hattına bir kol uzatılması işini hükümet üstlenmiştir. Bu hatların uzunluğu 1400 km'yi bulmaktaydı. Böylece Baron Hirsch'in inşa etmesi gereken demiryollarının uzunluğu 2000 km'den 1879 km'ye inmiştir. Ayrıca Devlet 3 sene zarfında bu hatların bitirilmesini ve 6 sene içinde de eksikliklerinin tamamlanmasını taahhüt ediyordu. Aksi takdirde karşı tarafa tazminat isteme hakkı doğuyordu.<sup>1469</sup>

<sup>1466</sup> Engin, *age*, s. 58-61; İrtem, *age*, s. 41-42.

<sup>1467</sup> Haydar Kazgan, Toktamış Ateş v.d., *Osmanlı'dan Günümüze Türk Finas Tarihi Kuruluştan Cumhuriyet'e*, C. I, İstanbul 1999, s. 323.

<sup>1468</sup> Engin, *age*, s. 66-73.

<sup>1469</sup> Engin, *age*, s. 99-104.

1873 yılına gelindiğinde Rumeli demiryollarının büyük bir kısmı bitmiştir. Bir kısmında ise sona yaklaşmıştır. Bunlar İstanbul-Edirne (319 km), Edirne-Sarımbey (243 km), Dedeğaç-Edirne (149 km), Tırnova-Yanbolu (105 km), Selanik- Mitroviçe (361 km), Banaluka-Novı (102 km) hatları idi.<sup>1470</sup>

Fakat Devlet, teknik eleman, para sıkıntısı, Balkanlarda meydana gelen karışıklıklar ve Baron Hirsh'in engelleme çabaları gibi çeşitli sebeplerle taahhüt ettiği hatları tamamlayamamış, 1875 yılının ikinci yarısında demiryolu yapımını durdurmak zorunda kalmıştır. Böylece Osmanlı hazinesi boş yere zarara uğratılmıştır. Ayrıca Hirsch tarafından inşa edilen hatlar da teslim alınamayacak kadar kötü inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti tarafından yapılan inceleme neticesinde hazırlanan raporda, hatların gereksiz yere dolaştırılarak Devletin zarara uğratıldığı, bazı köprülerin demir yerine ahşap inşa edildiği ve bu yüzden kısa zamanda köprülerin yıkıldığı, bazı hatların güzergâhlarının şehir merkezlerine uğramadığı belirtilmiştir. Osmanlı Hükümeti ile Baron Hirsch'in tarafsız bir komisyona başvurma konusunda ortak bir karara varmaları üzerine İngiliz Hükümeti'nden teftiş için 3 mühendis istenmiştir. Ekim 1875 tarihinde bu uzmanların hazırladığı rapor neticesinde demiryollarının halihazırdaki durumu ile teslim alınmasının mümkün olmadığı, köprülerin ise demire dönüştürülmesi masraflı olacağından ahşaptan yapılmasının şirketten istenilmesi Bab-ı Âliye tavsiye edilmiştir. İleriki yıllarda demiryolu hatlarında görülen inşa hataları düzeltilmese de, kilometre garantisinden faydalanmak için İstanbul-Edirne hattını 35 km uzatan ve trenlerin hızlı seyretmesine müsaade etmeyecek derecede dolambaçlı olan güzergâh hatalı ve bozuk bir şekilde kalmıştır.<sup>1471</sup> Osmanlı demiryollarının Avrupa demiryolları ile birleştirilmesi için 1882 yılında Viyana'da Türk, Bulgar, Sırp ve Avusturya-Macaristan hükümetlerinin katıldığı "Dörtler Konferansı" adında bir konferans düzenlenmiştir. Konferansta yapılan görüşmeler 9 Mayıs 1883'te bir anlaşma ile neticelenmiştir. Yapılan anlaşma gereğince Osmanlı demiryolu hattı Belova'dan başlayıp Sofya, Niş, Belgrad ve Semlin'den geçen Avusturya-Macaristan demiryolu şebekesine bağlanacaktır. Hattın Niş'ten ayrılan bir kolu da Mitroviçe-Selanik hattına bağlanacaktır. İnşaatlar hızla ilerlerken bir yandan da Osmanlı Hükümeti ile Baron Hirsh arasında hattı kimin işleteceği konusunda anlaşmazlık

---

<sup>1470</sup> Engin, *age*, s. 110.

<sup>1471</sup> Engin, *age*, s. 123-171 ve 177.

çıkması<sup>1472</sup>, Hirsch ile Osmanlı Hükümeti arasındaki bu anlaşmazlık 22 Aralık 1885 tarihinde imzalanan mukavele ile neticelenmiştir. Buna göre işletici kumpanya, Osmanlı Hükümetine bir defaya mahsus olmak üzere 23.000.000 franklık bir avans verecekti. Osmanlı Hükümeti bu istikraza karşılık işletilmekte olan Şark Şimendiferleri hatlarından kendisine düşen hisseyi şirkete devredecektir. İşletici kumpanya, Varna-Ruşçuk hattı hariç bundan sonra işleteceği hatların senelik gayrisafi gelirinin kilometre başına 7.000 frankını kendi hesabına alacak, kalan miktarın % 55'i kumpanyaya, % 45 i ise Osmanlı Hükümeti'ne verilecektir. Fakat Hirsh ile Osmanlı Hükümeti arasında anlaşmazlık sürüp gitmiştir. En sonunda tarafsız hakem kuruluna gidilmiş, 25 Şubat 1889'da kurulun kararı gereğince de Rumeli Demiryolları şirketi Osmanlı Hükümeti'ne 27.500.000 frank ödemeye mahkûm edilmiştir. Böylece Hirsh ile Osmanlı Hükümeti arasında yıllardır sürüp giden sorunlar çözüme kavuşmuştur.<sup>1473</sup> Doğrudan doğruya İstanbul'dan Viyana'ya kadar giden ilk tren 12 Ağustos 1888 tarihinde hareket etmiştir.<sup>1474</sup> Her ne kadar Rumeli demiryolları Osmanlı Hükümeti'nin resmen soyguna uğraması ile neticelenmişse de<sup>1475</sup> Anadolu'nun Avrupa'ya açılmasında önemli rol oynamıştır.

### 3.2.2.3. Selanik-Manastır Demiryolu

Kuzey batıyadoğru uzanarak Manastır'da son bulan demiryolu hattı inşası imtiyazı 28 Ekim 1890 tarihinde Deutsch Bank'a bağlı bir Alman grubu adına hareket eden Alfred Kaulla'ya verilmiştir.<sup>1476</sup> Osmanlı Devleti adına Ticaret ve Nafia Nazırı Rauf Paşa ve Deutsche Bank hesabına Alfred Kaulla tarafından imzalanan anlaşmaya göre 14.300 frank kilometre garantisi verilen Selanik-Manastır demiryolu için hattın geçtiği Selanik ve Manastır sancaklarının öşürleri ayrılmıştır.<sup>1477</sup> Ayrıca anlaşmaya göre hattın gayrisafi geliri 15.000 frangı geçince bu fazlanın % 25'i Osmanlı Hükümeti'ne verilecekti.<sup>1478</sup> 219 km'den oluşan bu hat, 14 Haziran 1894 tarihinde

<sup>1472</sup> Hatta sırf bu sorunun çözülebilmesi için o dönem Nafia Nazırı olan Hasan Fehmi Paşa Adliye Nazırlığı görevine getirilmiştir. Mehmed Nazım, *age*, s. 77.

<sup>1473</sup> Morawitz, *age*, s. 311-314; Engin, *age*, s. 182-197.

<sup>1474</sup> Morawitz, *age*, s.315.

<sup>1475</sup> Ali Rıza, Mehmed Galib, *age*, s. 183-185.

<sup>1476</sup> Morawitz, *age*, s. 318.; Yerasimos, *age*, s. 967.

<sup>1477</sup> Velay, *age*, s. 374; Engin, *age*, s. 207-208; Ayrıca anlaşmanın maddeleri için bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 2, 15 Muharrem 1309/21 Ağustos 1891, s. 378-384; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 13, 1 Receb 1309/31 Ocak 1892, s. 407-416; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 14, 15 Receb 1309/14 Şubat 1892, s. 440-448; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 15, 1 Şaban 1309, s.474-480; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 16, 15 Şaban 1309/15 Mart 1892, s. 505-512.

<sup>1478</sup> Yerasimos, *age*, s. 374.

işletmeye açılmıştır. Hattın işletmesi ise Şark Şimendiferleri Şirketi'ne devredilmiştir. Osmanlı Devleti yine bu hat için kâr etmediği gerekçesi ile yıllık 1.000.000 franklık bir ödeme yapmak zorunda kalmıştır.<sup>1479</sup>

### 3.2.2.3. Selanik-İstanbul Demiryolu

Selanik-İstanbul demiryolu daha çok askerî gayelerle, devletin Doğu Rumeli'deki vilayetlerini İstanbul'a bağlamak amacıyla yapılmak istenmiştir. Böylece İstanbul'dan Selanik'e asker sevketmenin kolaylaşacağı düşünülmüştür. Bu maksatla Ferecik'ten başlamak üzere Gümülcine ve Drama'dan geçmek suretiyle Karasulu istasyonunda Selanik-Mitroviçe demiryolu ile birleşecek olan bu hattın imtiyazı 8 Ekim 1892 tarihinde Fransız Mösyö Baudouy'a verilmiştir.<sup>1480</sup> Bu demiryoluna verilmiş olan 15.500 frank garanti için de Selanik hariç hattın geçtiği yerlerdeki sancakların öşürleri karşılık gösterilmiştir.<sup>1481</sup> Bu hattın inşası için "Selanik-İstanbul İltisak Hattı Osmanlı Demiryolları Şirketi" adı ile bir şirket kurulmuştur. Hattın imtiyaz süresi ise yine 99 yıl olarak belirlenmiştir.<sup>1482</sup> Stratejik amaçlı olarak inşa edildiği için mukavelede askerî istasyonlar, indirme-bindirme iskeleleri yapılması gibi bazı hususlar mukavelede belirtilmişti. Yapım çalışmaları 1 Ekim 1893 tarihinde başalayan ve 510 km'den oluşan hattın inşası 1 Nisan 1896 tarihinde tamamlanmıştır. Sahile paralel giden bu yol deniz nakliyatından etkilendiği için fazla hâsılat getirememiş ve Devlet, yıllık 6.000.000 franklık bir meblağı teminat olarak ödemek zorunda kalmıştır.<sup>1483</sup>

### 3.2.3. Arap Yarımadası'nda Yapılan Demiryolları

#### 3.2.3.1. Yafa-Kudüs Demiryolu

XIX. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, Osmanlı Devleti'nin yoğun nüfuz mücadelelerine sahne olan bölgelerinden biri de Suriye ve çevresidir. Almanların Bağdat demiryolu ile Anadolu üzerinden Basra'ya doğru yayılmaları İngiliz ve Fransızlar için Suriye'nin öneminin artmasına neden olmuştur.<sup>1484</sup>

Aslında Fransa, Suriye'de demiryolu yapım ve işletme imtiyazlarını 1870'lerden itibaren almaya başlamıştı. Yafa-Kudüs arası demiryolu imtiyazı için

<sup>1479</sup> Engin, *age*, s. 207-208; Morawitz, *age*, s. 318; Eldem, *age*, s. 158.

<sup>1480</sup> Engin, *age*, s. 207; Morawitz, *age*, s. 319.

<sup>1481</sup> Velay, *age*, s. 366-369.

<sup>1482</sup> Morawitz, *age*, s. 319; Velay, *age*, s. 366.

<sup>1483</sup> Engin, *age*, s. 207.

<sup>1484</sup> Murat Özyüksel, "Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları (1888-1914)", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1997, S. 10, Temmuz 1997, s. 1.

Fransızların yanında İngilizler de bir hayli istekli olmuşlar, bu imtiyazı almak üzere İngiltere Hükümeti tarafından Lord Dofer, Sir Mozes Montefivori gibi isimler İstanbul'a gönderilmişlerdir. 1862 yılında İngiliz Generali, Mösyö Çizni imtiyaz talebinde bulunmuş ve % 8 kefalet akçesi talebinde bulunmuştur.<sup>1485</sup> Bu demiryolunu inşa etme imtiyazı ilk olarak 1864'te Mösyö Ritpel'e verilmiş, hatta yolun keşifnameleri bile hazırlanmış olmasına rağmen kendisi Osmanlı Devleti'nden %3'lük bir teminat talebinde bulunmuş, Osmanlı Hükümeti ise bunu reddetmiştir. Ardından 1870 yılında Alman Konet Olbert bu yolun imtiyazını istemiş, Meclis-i Nafia'da yapılan görüşmede Osmanlı Devleti herhangi bir teminat ödemeyecekse Mösyö Olbert'e verilmesinde bir sakınca olmadığını belirtmiş ve gereğini Nafia Nezareti'ne havale etmiştir.<sup>1486</sup>

Daha sonra Yafa-Kudüs hattı 1875'te Fransızlara verilmiştir. Fakat Fransız şirketinin bir türlü inşaaat başlayamaması sonucu imtiyazı elinden alınmıştır. 1888'de Osmanlı vatandaşı olan Yusuf Nabun Efendi'ye verilen imtiyaz, 1889'da yine bir Fransız şirkete devredilmiştir. Yusuf Nabun Efendi'ye verilen imtiyazda tahminen 80 km olacağı ifade olunan demiryolunun dar hat şeklinde olacağı belirtilmiştir. Ayrıca bu demiryolu ile beraber Nabun Efendi'ye hattın münasip noktalarından biri Nablus'a diğeri Gazze'ye kadar iki şube daha inşası için ilk 4 yıl yetkili olma imtiyazı verilmiştir. İmtiyaz müddeti 71 yıl olarak belirlenmiştir.<sup>1487</sup>

Meclis-i Nafia'da hazırlanan ve Nafia Nezareti'nden tezkire ile beraber Şura-yı Devlet'e takdim edilen mazbata, mukavele ve şartname layihaları Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nde görüşülmüştür. Bu demiryolunun yapılması hususunda askerî açıdan bir mahzur olup olmadığının anlaşılması için Seraskerlik'in görüşünün alınması istenmiş, Nafia Nezareti ile Seraskerlik arasında yapılan fikir alışverişinde askerlikçe bir mahzuru olmadığı beyan olunmuştur. Bunun üzerine anlaşma maddeleri Şura-yı Devlet'te görüşülmeye başlanmış ve bazı maddelerde değişiklik yapılmıştır. Örneğin mübayaa süresi 30 yıldan 25 yıla indirilmiş, tarihî eserler hakkında gerekli mevzuat anlaşmaya eklenmiş, taşınacak eşyanın korunması ve kontrolü için demiryol binası yakınında ambar ve muayene mahalleri bulundurulması hususları anlaşma şartlarına ilave olunmuştur. Anlaşma maddelerine göre Yusuf Nabun Efendi, iradenin çıkmasından itibaren 1 yıl içerisinde demiryolunun gerekli keşif ve haritalarını

<sup>1485</sup> BOA T 696/33, 22 Zilhicce 1278/20 Haziran 1862.

<sup>1486</sup> BOA T 703/52, 25 Cemaziyelahir 1287/22 Eylül 1870.

<sup>1487</sup> Velay, *age*, s. 407.

hazırlayarak Nafia Nezareti'ne sunacak ve mukavelenamenin imzalanmasından itibaren 18 ay içerisinde de inşaatı başlayacaktır. Nafia Nezareti, inşaatın yolunda gidip gitmediğini, bittiğinde ve kabul olunmazdan evvel inşaatın durumunu, imtiyaz müddetinde ise idare ve işletme muamelelerini ve demiryolunun muhafaza edilip edilmediğini emrindeki komiserler vasıtasıyla kontrol etme yetkisine sahipti. İmtiyaz sahibi, inşaatı başlamak için belirlenen tarihten itibaren imtiyaz müddetinin sonuna kadar yıllık kilometre başına 2,5 lira Nafia Nezareti'ne ödeyecekti. Demiryolu için gerekli devlet arazisinden ve ormanlardan imtiyaz sahibi ücretsiz faydalanabilecekti.<sup>1488</sup> Demiryolu inşasının iradesi 16 Aralık 1888 tarihinde çıkmıştır. Yapımına 1890 yılında başlanılan hat,<sup>1489</sup> 1892'de tamamlanmıştır.<sup>1490</sup> Bu demiryolu daha sonra Gazze ve Nablus'a kadar uzatılmıştır.<sup>1491</sup> Yafa-Kudüs demiryolu kilometre garantisi olmayarak 2.800.000 dolara inşa edilmiştir. Genellikle Hıristiyan hacılar ve turistlerin kullandığı hattın, düzenli işlememesinden şirket ekonomik güçlük içine girmiştir. 1894'te demiryolunun işletilmesine ara verildikten sonra şirket toparlanabilmiş ve kâra geçmeye başlamıştır.<sup>1492</sup>

### 3.2.3.2. Beyrut-Şam-Havran Demiryolu

1858'de Beyrut limanı ile Şam şehri arasında bir araba yolu inşası ve işletilmesi imtiyazı için Fransız Mösyö Perto'i'ye imtiyaz verilmişti. Beyrut limanının inşasıyla birlikte Beyrut ticaretini iç kesimlere ulaştıracak bir demiryolu ile özellikle ticarî malların daha hızlı ve ucuza taşınması ihtiyacı elzemdi. Suriye ile olan ticaretinden önemli kâr sağlayan Fransa, ticarî gelişime katkısı olacak liman, yol gibi vasıtaları elinde bulundurmamak istiyordu. Böylece siyasî nüfuzunu da güçlendirebilecek ve İngiltere'yi geride bırakabilecekti.<sup>1493</sup>

Beyrut'tan başlayarak Şam ve Havran'a oradan da Anadolu'ya bağlanacak bir demiryolu, zaman zaman iç karışıklıklara sahne olan Suriye bölgesine askerî ve siyasî müdahaleyi kolaylaştıracak olması nedeniyle Osmanlı Devleti açısından da önemliydi. Ayrıca bu demiryolu Osmanlı Devleti'nin en önemli limanlarından olan

<sup>1488</sup> BOA İ MMS 102/4299, 10 Safer 1306/16 Ekim 1888.

<sup>1489</sup> Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 33.

<sup>1490</sup> BOA Y A HUS, 265/49, 7 Rebiülevvel 1310/29 Eylül 1892; Velay, *age*, s. 407.

<sup>1491</sup> BOA MV 36/36, 2 Safer 1306 /8 Ekim 1888. Yafa'dan Kudüs'e ve bu hattın uygun noktasından Nablus ve Gazze'ye kadar demiryolu inşasıyla, işletme imtiyazı isteyen Osmanlı tebasından Yusuf Nabun Efendi'nin talebinin bazı mukavele şartlarının tashihiyle kabulü.

<sup>1492</sup> Özyüksel, *agm*, s. 5; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 33; Velay, *age*, s. 407.

<sup>1493</sup> BOA Y PRK TKM 18/11, 14 Zilkade 1307/2 Temmuz 1890. (Fransızların, Beyrut'u bir merkez haline getirmek için Akka - Şam şimendifer hattının Beyrut'dan geçmesine çaba sarfettiklerine dair Provatistovatni Viyestnik adlı Rus Gazetesinde çıkan mektup tercümesi)

Beyrut'un işleklğini arttırarak ithalat ve ihracat bakımından da gelişmeye sebep olacaktı. Yine bölge halkının da hem iç kesimlere gidiş-gelişin kolaylaşması hem de ticaretin gelişmesini sağlayacağı için bu demiryolunun yapılmasını istiyor ve zaman zaman Osmanlı Hükümetinden bu yönde istekte bulunuyorlardı.<sup>1494</sup>

Beyrutlu tüccarlardan olan Hasan Beyhum Efendi, 1891 yılında Beyrut-Şam şose yolu şirketi ile ortak olarak Beyrut-Şam demiryolu imtiyazı talebinde bulunmuştur.<sup>1495</sup> İmtiyaz 29 Haziran 1891 tarihinde imzalanan mukavelename ile Hasan Beyhum Efendi'ye verilmiştir. 25 maddeden oluşan mukaveleye göre hattın imtiyaz süresi 99 yıldır. Hasan Beyhum Efendi mukavelenin imzalanmasından itibaren 1 yıl içerisinde gerekli keşifleri yapmayı, 4 yıl içerisinde ise demiryolunu bitirmeyi taahhüt ediyordu. Demiryolu şirketi için gerekli olan arazi dâhilinde boş devlet arazisi bulunduğu takdirde şirket bu arazileri inşaat bitene kadar ücretsiz kullanabilecektir. İmtiyaz müddeti bittiğinde bu hat Osmanlı Devleti'ne devrolunacaktı. Demiryolunun bir kısmı ya da tamamı Beyrut-Şam araba yolu üzerine inşa edileceğinden araba şirketinin Osmanlı Devleti'nden hiçbir talebi olmaksızın şirketin kalan imtiyaz müddetinin feshi için Hasan Beyhum Efendi, şirketin hissedarlarının muvafakatini alacağını taahhüt etmiştir. Aksi halde bu imtiyaz hükümsüz olacaktır. Hattın işletmeye başlandığı tarihten itibaren imtiyaz müddetinin bitimine kadar demiryolu şirketi, Osmanlı Hükümeti'ne senelik 1.200 lira ödeyecektir.<sup>1496</sup>

Demiryolunun şartnamesi ise 5 fasıl ve 29 maddeden oluşuyordu. Birinci fasılda inşaat, imalat ve âlet-edevat; ikinci fasıl hattın güzel bir şekilde muhafazası ve işletilmesi; üçüncü fasıl imtiyazın feshi ile yolun Osmanlı Hükümeti tarafından satın alınması durumunda uygulanacak hususlar; dördüncü fasıl yolculardan alınacak ücretler ve beşinci fasıl diğer hususlar ile ilgili idi.<sup>1497</sup> Bu şirket, 22 Kasım 1891 tarihinde Şam-Müzeyrib demiryolu hattı inşa ve işletilmesi imtiyazını elinde bulunduran Şam Tramvayı ve Suriye'de Ekonomik Demiryolları Şirketi ile birleşmiştir. Bu iki şirketin birleşmesi ile Beyrut-Şam-Havran Ekonomik Osmanlı

<sup>1494</sup> Züleyha Yavuz, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul 2010, s. 22

<sup>1495</sup> Züleyha Yavuz, *agt*, s. 21.

<sup>1496</sup> *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1311, s. 299-305.

<sup>1497</sup> *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1311, s. 305-318.



Demiryolları Şirketi kuruldu. Böylece Beyrut-Şam, Şam-Havran ve şube hatları da Fransızların eline geçmiş oldu.<sup>1498</sup>

1891 yılında keşif işlemleri yapılan Beyrut-Şam demiryolu hattının inşasına, 1892 yılının Mart ayında vali ve ahalinin katılımıyla yapılan merasimle başlandı. Hattın güzergâhı, Beyrut'tan başlayarak Lübnan ve Anti-Lübnan sıradağlarını aşacak ve nihayet Şam'a ulaşacaktı. 1894 yılında inşaatın 72 km'lik ilk kısmı tamamlanarak Muallaka'ya kadar ulaşıldı. 1895 Haziran'ında inşaatı tamamlanan Beyrut-Şam demiryolu, Şam-Havran hattı üzerinde Beramke durağına bağlandı.<sup>1499</sup> Beyrut-Şam demiryolu hattı, Suriye'nin ithalat ve ihracat ile ekonomik açıdan gelişmesine katkı sağladığı gibi limanı iç kesimlere bağlayan ulaşımı da oldukça kolaylaştırdı. Böylece iç ve dış ticaretin yanında yolcu trafiğinin artmasına da olanak sağladı.

### 3.2.3.3. Trablusşam-Humus Demiryolu

Suriye demiryollarına bir hat ilave edilmesine dair imtiyaz 25 Ekim 1909 tarihli irade gereğince 30 Ekim 1909 tarihinde Fransız Şam-Hama ve Temdidi Demiryolu Şirketi'ne verilmiştir. Sözleşmeye göre 1,435 m genişliğinde olacak olan demiryolu hattını şirket isterse sahile kadar uzatabilecek ve el-Mina adlı yerde büyük teknelere mahsus bir liman inşa edebilecekti. İmtiyazın bitiş tarihi ise Riyak-Hama hattının bitiş tarihi ile aynı olacaktı.<sup>1500</sup> Trablusşam-Humus demiryolu imtiyazı 11 Aralık 1909 tarihinde Beyrut-Şam-Havran ve Riyak-Hama demiryollarını yapan Fransız Şam-Hama ve Temdidi Demiryolu Şirketi'ne verilmiş<sup>1501</sup> ve bu hat 1911 yılında işletmeye açılmıştır.

### 3.2.3.4. Riyak-Hama Demiryolu

Beyrut-Şam demiryolu inşa ve işletme imtiyazını alan şirket, 2 Haziran 1892 tarihinde Şam ve Birecik hattının inşa ve işletme imtiyazını da aldı.<sup>1502</sup> Esasında bu hattın imtiyazı 1890 yılında Yusuf Matran Efendi'ye verilmişti. Yusuf Matran Efendi bu imtiyazını Beyrut-Şam-Havran demiryolu şirketine devretmiştir. Ardından Matran Efendi ile Osmanlı Hükümeti arasında 2 Haziran 1893'te yeni bir anlaşma yapıldı. Bu imzalanan mukavele ile Fırat üzerindeki Telek'e kadar muhtemel temdit hattı ile birlikte Şam'ı Humus-Hama-Halep ve Birecik şehirlerine bağlayan normal hatlı bir

<sup>1498</sup> Velay, *age*, s. 409.

<sup>1499</sup> Yavuz, *agt*, s. 36-40.

<sup>1500</sup> *Düstûr*, 2. Tertip, C. I, s. 814.

<sup>1501</sup> Yerasimos, *age*, s. 966.

<sup>1502</sup> Morawitz, *age*, s. 329.

demiryolu inşa ve işletme imtiyazı 99 sene müddetle Yusuf Matran Efendi'ye verilmiştir. Matran Efendi ise yine bütün haklarını aynı şirkete devretmiştir.<sup>1503</sup> Bu hat Humus, Hama ve Telek şehirlerinden geçecekti ve geniş hat olarak döşenecekti. Toplam 550 km uzunluğunda olması tahmin edilen hattın inşası için şirketten taahhüt senedi alınmıştır. Demiryolu için kilometre başına 12.500 frank garanti karşılığı olarak Lazkiye, Akka, Hama, Havran ve Trablusgarb şehirlerinin öşürleri gösterilmiştir.<sup>1504</sup> Böylece şirket “Beyrut-Şam-Havran ve Birecik Demiryolları Osmanlı Anonim Şirketi” adını almıştır.<sup>1505</sup> Henüz inşaata başlanılmadan Osmanlı Hükümeti ile şirket arasında yeni bir düzenleme yapılmış ve hattın inşasının 5 sene müddetle durdurulmasına karar verilmiştir. Osmanlı Devleti şirkete tazminat olarak yıllık 33.000 lira ödemeyi taahhüt etmiştir.<sup>1506</sup> 5 senenin sonunda şirketin inşaata başlaması gerekiyordu. Fakat teminat olarak gösterilen ve yukarıda isimleri geçen yerlerden paranın ödenemeyeceği ifade olunmuştur.<sup>1507</sup> 28 Mayıs 1900'de mukavelede yeni bir düzenleme yoluna gidilerek Birecik hattının Hama-Riyak arasındaki 192 km'den oluşan kısmının inşası kararlaştırılmıştır. Yapılan düzenlemeye göre kilometre teminatı 12.500 franktan 15.000 franga çıkarılmıştır. Bu hat Bağdat hattına bağlanması durumunda teminat yeniden 12.500 franga düşürülecektir.<sup>1508</sup> Bu hatta tahsis edilen teminata karşılık Şam, Hama, Akka ve Lazkiye sancaklarının aşarları gösterilmişti. Fakat şirket sonunda iflas etmiştir. 22 Nisan 1901'de yeniden kurulan şirket, halen Beyrut-Şam-Havran demiryolunu işletmeye devam ediyordu. Hama-Riyak hattı için gerekli meblağı Osmanlı Bankası temin etmiştir. Buna mukabil Osmanlı Hükümeti tarafından şirkete kilometre garantisi olarak verilen 12.500 frank ve Hama-Riyak hattı için kilometre başına verilecek 2.500 frank da yıllık olarak Osmanlı Bankası'na ödenmiştir. Hama-Riyak hattı anonim bir Fransız şirketi olan “Demiryolları Umumî Rejisi” tarafından yapılacaktı. Olağanüstü durumlar haricinde şirket inşaatı 20 ay içerisinde bitirecekti.<sup>1509</sup> Bu hat 1902 yılında

---

<sup>1503</sup> A. Du Velay, **a.g.e.**, s. 409.

<sup>1504</sup> BOA İ TNF 4/1312/L-03, 26 Şevval 1312/22 Nisan 1895; BOA BEO 644/48273, 29 Zilhicce 1312/20 Haziran 1895; Morawitz'in eserinde bu miktar 12.000 frank olarak belirtilmiştir. Bkz. Morawitz, *age*, s. 329.

<sup>1505</sup> Morawitz, *age*, s. 330.

<sup>1506</sup> BOA BEO 845/63349, 22 Rebiülahir 1314/30 Eylül 1896; BEO 850/63702, 2 Cemaziyevvel 1314/9 Ekim 1896; Morawitz, *age*, s. 330.

<sup>1507</sup> BOA BEO 1346/100904, 19 Rebiülevvel 1317/28 Temmuz 1899.

<sup>1508</sup> BOA BEO 1485/111309, 10 Muharrem 1318/10 Mayıs 1900; BOA BEO 1491/111764, 10 Muharrem 1319/29 Nisan 1901.

<sup>1509</sup> Morawitz, *age*, s. 330

tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Daha sonra bu hat aynı şirket tarafından Hama'dan Halep'e kadar uzatılmış ve bu hat da 1905 yılında işletmeye açılmıştır.<sup>1510</sup>

### 3.2.3.5. Hicaz Demiryolu

Abdülhamid'in yapmaya önem verdiği eserlerden biri Hicaz demiryoludur.<sup>1511</sup> 1 Mayıs 1900'de Padişahın kararı ile<sup>1512</sup> gündeme gelen Hicaz demiryolu ile II. Abdülhamid, bölgedeki Osmanlı nüfuzunun artacağı, haccın kolaylaştırılacağı, bölgede isyan eden gruplara daha rahat müdahale edilebileceği düşüncesindeydi. Hattın inşasına 1 Eylül 1900 tarihinde başlanır. Padişah hattın Hayfa limanına bağlanmasını istiyordu. Fakat Hayfa hattının İngilizler ve Beyrut hattının da Fransızların elinde bulunması nedeniyle Hicaz hattı denize bağlantıdan uzak kalıyordu. Şam'dan Medine ve Mekke'ye kadar uzanacak ve Devlet eliyle gerçekleştirilecek olan bu hattın başlangıç noktası olarak tayin edilen Hayfa demiryolu İngilizlerden 175.000 lira ile satın alınmıştır.<sup>1513</sup> Komisyon-ı Âli idaresindeki Hicaz demiryolunun başlangıç noktası Şam olarak belirlendiğinden, Fransızların işletmesinde olan Şam-Müzeyrib hattının satın alınmasına karar vermiştir. Böylece 120 km. tasarruf edilecektir. Fakat Fransız şirketi, buna karşılık 10.000.000 frank talep etmiştir. Uzlaşma sağlanamayarak Şam-Müzeyrib hattına paralel Şam-Dera hattı inşası gündeme gelmiştir. Fransa Büyükelçiliği'nin de devreye girmesiyle Osmanlı Hükümeti ile şirket arasında yapılmış olan imtiyaz sözleşmesindeki, bölgede başka bir demiryolu inşası yaptırılmayacağı maddesine dayanarak Fransızlar, bu hattın inşasına engel olmaya çalıştılar. Fakat bu madde bölgede demiryolu yapımının yabancı şirketlere verilmeyeceğiyle ilgiliydi ve devletin kendisinin yapması konusunda herhangi bir madde bulunmuyordu. Şam-Dera hattı

<sup>1510</sup> Velay, *age*, s. 411.

<sup>1511</sup> Hicaz demiryolu ile ilgili detaylı olarak çalışmalar yapılmıştır. Bkz. Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*; Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994; Metin Hülagü, *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*, İzmir 2008; Emrah Çetin, "Türk Basınına Göre Hicaz Demiryolu (1900-1918)", *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 99-115; Özyüksel, "Hicaz Demiryolu", *Genel Türk Tarihi*, C. 7, Ankara 2002, s. 699-717; Recep Kürekli, "Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e Açılması ile Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği". *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 245-269. Hicaz demiryolu için kurulan idarenin çalışma prensibi, Hicaz demiryoluna tahsis edilen varidatlar gibi konularda ayrıntılı bilgi için bkz. *Hicaz Demiryolu Layihası*, İstanbul 1324; William L. Ochsenwald, "The Financing of the Hijaz Railroad", *Die Welt des Islams*, New Series, Vol. 14, Issue 1/4, 1973, p. 129-149. II. Abdülhamid'in rüyamı dediği Hicaz demiryolu için daha önce de birçok projeler sunulmuştu. Bkz. Ahmed Fettahoğlu, "Sultan II. Abdülhamid Han'a Sunulan Hicaz Demiryolu Projeleri", *Yedi Kıta*, S. 3, Kasım 2008, s. 12-19.

<sup>1512</sup> Ufuk Gülsoy çalışmasında bu tarihi 2 Mayıs olarak ifade etmiştir. Bkz. Ufuk Gülsoy, *age*, s. 126.

<sup>1513</sup> İrtem, *age*, s. 95; Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, 118-121; Said Paşa, *age*, s. 374-375.

inşası 1903'te tamamlandı.<sup>1514</sup> Bu hat 1905'de Hayfa limanına bağlandı. Bunun üzerine Şam-Müzeyrib hattının gelirlerini olumsuz etkileyeceği iddiasıyla şirket, Osmanlı Hükümeti'nden tazminat talep etti. Osmanlı Hükümeti, 3.400.000 frank tazminat ödemeyi kabul ederek şirkete bir de Şam'dan Halep'e uzanan bir demiryolu imtiyazı da verdi. Bu şekilde Bağdat hattına Hicaz hattı bağlanmış olacaktı. Hicaz demiryolu Şam'dan Mekke'ye kadar 1.800 km uzunluğunda olacaktır. Yapılan hesaplamalara göre km başına 45.000 frank sarfedilecekti. Fakat işe başlanıldığında km başına 64.000 frank masraf yapılacağı anlaşıldı.<sup>1515</sup> Hattın inşası için ilk masraflar Ziraat Bankası'ndan alınan 100.000 liralık kredi ile karşılandı. Hattın inşası için ilerleyen tarihlerde Osmanlı Devleti sınırları içinde ve dışında bağışlar toplanmış ve memur maaşlarından belirli bir miktar kesinti yapılmıştır.<sup>1516</sup>

Hicaz demiryolu, 1908 yılında Medine'ye ulaşmış ve 1 Eylül tarihinden itibaren işletmeye açılmıştır.<sup>1517</sup> Abdülhamid bu hat etrafında ecnebilerin, hatta gayr-i müslimlerin arazi satın almalarını yasakladı. Hicaz hattının bütün işleri İstanbul'da İzzet Holo Paşa'ya verildi.<sup>1518</sup> II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden sonra Suriye ve Filistin'de Hicaz demiryolunun şube hatlarının döşenmesine devam edildi. 1918 yılına kadar toplamda hattın uzunluğu 1.900 km'yi aştı. Meşrutiyetin ilanında hat Medine'ye kadar ilerlemiş oldu. Fakat İngiliz, Fransız ve Mekkeli kabileler tarafından arzu edilmediğinden ve parasızlıktan Medine-Mekke demiryolu hatı yarım kalmıştır.<sup>1519</sup>

Hicaz demiryollarının idaresi Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti'nde idi. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra 18 Şubat 1909'da Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti adı Hicaz Demiryolu Nezareti'ne çevrilerek Saderete bağlanmıştır. Aynı yıl nezaretin adı Hicaz Demiryolu Müdüriye-i Umumîyesi olmuş, 1914'de Hicaz Demiryolu Müdüriyeti Evkaf Nezareti'ne bağlanarak satışı yasaklanmıştır.<sup>1520</sup> I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Evkaf Nezareti'nden alınan idare Harbiye Nezareti'ne bağlanmıştır. Daha sonra 8 Mart 1917 tarihinde Hicaz ve askeri demiryolları birleştirilerek Harbiye Nezareti'ne bağlı Hicaz ve Askerî Demiryolları ve

<sup>1514</sup> Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 122.

<sup>1515</sup> İrtel, *age*, s. 95-106.

<sup>1516</sup> Ufuk Gülsoy, *age*, s. 140; Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 81-99; Ochsenswald, *agm*, p. 130.

<sup>1517</sup> Ufuk Gülsoy, *age*, s. 141; Hülagü, *age*, s. 36-37; Ömer Faruk Gülsoy, "Tarihin Seyrini Değiştiren Raylar Hicaz Demiryolu", *Yedi Kıt*, S. 3, Kasım 2008, s. 10.

<sup>1518</sup> İrtel, *age*, s. 95-106.

<sup>1519</sup> Ufuk Gülsoy, *age*, s. 210-211; Hülagü, *age*, s. 29.

<sup>1520</sup> Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", *Osmanlı*, C. III, Ankara 1999, s. 682.

Limanları Müdüriyet-i Umumîyesi oluşturulmuştur. I. Dünya Savaşı'nın sonunda Osmanlı topraklarının bölüşülmesi tehlikesinden dolayı bir anlamı kalmayan idare lağvedilmiştir. İdarenin elinde bulunan demiryollarının dolayısı ile Hicaz demiryollarının idaresi de Nafia Nezareti'ne geçmiştir.<sup>1521</sup> 10 Ocak 1919'da Medine'nin elden çıkmasıyla Hicaz demiryolu üzerindeki Osmanlı hâkimiyeti sona ermiştir.<sup>1522</sup>

**Tablo 132: Hicaz demiryolunda işletmeye açılan hatlar ve açılış tarihleri<sup>1523</sup>:**

Müzeyrib-Dera	1 Eylül 1901
Dera-Zerka	1 Eylül 1902
Şam-Zerka-Amman	1 Eylül 1903
Amman-Maan	1 Eylül 1904
Maan-Tebük	1906
Tarek-Maadin Salih	1 Eylül 1907
Maadin Salih-Medine	Eylül 1908
Kadem-i Şerif-Şam	1911
Afule-Cenin	1912
Dera-Busra	1913
Hayfa-Akka	1913
Cenin-Siletüzzahr	1913
Siletüzzahr-Sebestiya	1914
Cenin-Nablus	1914

### 3.3. LİMAN VE RIHTIMLAR

XVIII. yüzyıl boyunca buhar makinesinde sağlanan bir dizi gelişme ile, bu makine demiryolu, gemicilik ve madencilik gibi alanlarda da kullanılmaya başlandı. Buharlı gemiler uzun mesafeli deniz ulaşımı ve deniz ticaretini kolaylaştırıcı bir etki yarattı. Osmanlı Devleti'nde buharlı gemicilik 1830'larda başladı. Buharlı gemilerin deniz ticaretini artırıcı etkisi ve sağlanan serbest ticaret anlaşmaları ile Osmanlı liman kentleri gelişmeye başlamıştır. Zamanla gemilerin boyutları büyüdükçe Osmanlı limanlarının yetersizliği ortaya çıkmaya başladı. Çoğu limanda gemiler açıkta demirliyor, yolcu ve mallar kayık ve teknelerle limana taşınıyordu. Uluslararası önemi olan limanlarda koşullar daha çabuk iyileşse de 1875'e kadar İzmir'in ve 1890'a kadar İstanbul'un modern bir limanı yoktu. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Trabzon, Samsun, İzmit, İskenderun, Mersin, İnebolu gibi merkezlerde liman yapımı için araştırmalara başlandı ve İngiliz, Alman ve Fransız sermayedelerle imtiyazlar verildi.<sup>1524</sup>

<sup>1521</sup> BOA MV 250/73, 22 Cemaziyelahir 1337/25 Mart 1919; *Düstûr*, 2. Tertip, C. XI, s. 173.

<sup>1522</sup> Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", s. 682.

<sup>1523</sup> Hülagü, *age*, s. 39; Ufuk Gülsoy, *age*, s. 210-212.

<sup>1524</sup> Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yılları Arasında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara 2005, s. 54-62; Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, İstanbul 2012, s. 107.

Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti kurulana kadar iskelelerin yapımında birinci derecede mimarbaşı sorumluydu. İskele yapmak için önce bostancıbaşı iskelelerin tamire muhtaç olanlarını bildiren bir müfredat defteriyle durumu mimarbaşına bildirir, mimarbaşı bu yerlerin keşfini yapar, ardından da verilen emirle iskeleler yapılır ve masrafı devlet hazinesinden karşılanırdı.<sup>1525</sup> Nafia Nezareti'nin kurulması ile mimarbaşına ait bu işler nezaretin görevleri arasında sayılmıştır.

İnşa olunan kara ve demiryollarından istenilen fayda, denize ulaştıkları yerde limanlar tesis olunmadıkça elde edilemezdi. Bu anlamda Osmanlı Devleti'nin de kara ve deniz ulaşımını birbirini tamamlayan unsurlar olarak gördüğünü 1857 yılında kurulan Meclis-i Meabir'in görev ve sorumluluk alanları tanımlanırken ülkedeki bütün yol, köprü, demiryolu, köprü ve tali yolların inşası ile birlikte "*ticaret limanı kapasitesinde limanlar inşası için gerekli olan havuz, rıhtım ve sed gibi şeylerin yapılması*" yükümlülüğünü bu kuruma vermesinden anlıyoruz.<sup>1526</sup> 1880 tarihli Nafia Nezareti'nin teşkilat nizamnamesinde ise liman ve rıhtımların inşası işi Turuk ve Meabir İdaresi'ne ihale edilmişti.<sup>1527</sup>

Nezaretin 1914 yılında çıkarılan teşkilat kanununda demiryolları ile liman ve rıhtımların bir çatı altında toplanması amacıyla, nezaretin bünyesinde Demiryollar ve Limanlar Genel Müdürlüğü oluşturulmuştur.<sup>1528</sup>

Nafia Nezareti, limanların doğrudan inşası yerine daha çok şirketlere ihale yoluyla yaptırılması yoluna gitmiştir. Bunun için Nafia Nezareti'nin görevi daha çok inşaatın ihalesinden bitimine kadar denetlenmesi, bu hususta gerekli projelerin hazırlanması, yapılacak inşaatların önceliklerinin belirlenmesinden ibaretti.

Osmanlı'da limanlar ya İstanbul'da olduğu gibi tabii ya da Haydarpaşa'da olduğu gibi suni olarak tesis edilmiş korumalı mahaller olup, gemilerin doğrudan karaya yanaşabilmeleri için denizin derin bulunduğu noktalara inşa edilmiş rıhtımları bulunmakta idi. Osmanlı Devleti liman tesisinde malların doğrudan ithalat ve ihracının yapılabilmesi için gemilerin rıhtıma yanaşmaları hususuna önem vermiştir.

<sup>1525</sup> Necdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara 2001, s. 203.

<sup>1526</sup> Meclis-i Meabir için yayınlanan nizamnamenin maddeleri için bkz. BOA İ MMS 13/540, 24 Muharrem 1275/3 Eylül 1858 ve BOA T 3125/2, 7 Rebiülevvel 1275/15 Ekim 1858.

<sup>1527</sup> Nizamnamenin maddeleri için bkz. BOA T TŞK 3125/27, 6 Safer 1297/19 Ocak 1880; BOA T TŞK 3133/3, 24 Muharrem 1297/7 Ocak 1880 (Nizamnamenin 21. Maddesi); *Düstûr*, I. Tertip, C. IV, s. 684.

<sup>1528</sup> BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914 ( Bkz. Nizamnamenin 6. Maddesi); *Düstûr*, 2. Tertip, C. VI, s. 1342.

Bundan başka limanlarda gerekli âlet ve edevatın hazır bulundurulmasına özen gösterirdi.<sup>1529</sup>

Rıhtımlarda gemilerin uzun süre tutulmaları, malların hızlı sevki için gerekli âletlerin hazır bulundurulmaları, son zamanlarda yelkenlinin yerini alan vapur gemiler açısından bir kat daha önem arz ediyordu. Malların kuruluşunun sağlanması için ambar ve südürmeler tesisi, eşyanın hızla limanlara ulaşması için demiryollarının limanlarla olan bağlantısını sağlayacak yolların inşası, gümrük antrepoları tesis edilmesi ve eşyanın antrepolarına teslimini bildiren ilmuhaberlerin hazırlanması, gemilerin temizlenmesi, hasarlarının giderilmesi için gerekli tamiratın yapılabilmesini sağlayacak araç-gereçlerin hazır bulundurulması, gemilerin limanlara giriş-çıkışını engelleyen ve ticareti sekteye uğratan gereksiz kanunların düzeltilmesi ve gerekli yerlere limanlar inşası maddeleri deniz ticareti açısından önemli görülen hususlardı.<sup>1530</sup>

Osmanlı Devleti'nde yabancı şirketlere imtiyaz vermek suretiyle inşa edilen limanlar, İstanbul, Haydarpaşa, İzmir, Selanik<sup>1531</sup>, Beyrut ve Sakız limanlardır. Fakat bu limanlar yukarıda sayılan araç-gereç ve düzenlemelere sahip olmadığından bu eksikliklerin tamamlanması yönünde çalışmalar sürdürülmüştür.

Osmanlı İmparatorluğu'nda liman inşaatlarında ağır basan Fransız sermayesidir.<sup>1532</sup> İzmir limanı 1867'de Marsilyalı M. M. Dussaud kardeşlere verilmiş, liman 1875'te çalışmaya başlamıştır.<sup>1533</sup> Beyrut limanının inşası için 1887'de Yusuf Matran Efendi ile Fransız ortaklarına imtiyaz verilmiş<sup>1534</sup>, 20 Temmuz 1896 sözleşmesi ile Selanik limanının inşası için Fransız milletvekili Eduard Partissal gerekli imtiyazı elde etmiştir.<sup>1535</sup>

---

<sup>1529</sup> BOA T 3126/42.

<sup>1530</sup> Aynı Yer.

<sup>1531</sup> Selanik limanı inşa ve işletme imtiyazı Edmond Bartissol'a verilmiştir. Şirketin imtiyaz müddeti 24 yıldır. Denizin doldurulması ve temizlenmesi hariç inşaatın toplam maliyeti 6.500.000 frankı bulur. Bunun 1.300.000 frankı ise Hazine-i Hassa tarafından karşılanmıştır. Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, s. 166. 1886 yılında Amiral Silvin ve Kaptan Felholn, Selanik limanının inşası hakkında bir layiha hazırlayarak Sultan Abdülhamid'e sunmuşlardı. Bkz. BOA Y EE 12/33 29 Zilhicce 1303/28 Eylül 1886.

<sup>1532</sup> Yerasimos, *age*, s. 964.

<sup>1533</sup> Mübahat Kütükoğlu, "Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri", *150. Yılında Tanzimat*, (Haz. Hakkı Dursun Yıldız), Ankara 1992, s. 127-128; Cihan Özgün, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'in Aydın Sancağı ile Ticari İlişkileri", *2. Ulusal İktisat Kongresi / 20-22 Şubat 2008 / DEÜ İİBF İktisat Bölümü / İzmir-Türkiye*, s. 3.

<sup>1534</sup> Yavuz, *agt*, s. 16.

<sup>1535</sup> Yerasimos, *age*, s. 964.

Fransa'dan sonra Alman sermayesi de Osmanlı Devleti'nde liman inşası işine girişmiştir. 1897 yılında Haydarpaşa rıhtımının Kız Kulesi önlerine kadar uzatılmasına dair hazırlanan bir proje, Nafia Nezareti'nden Meclis-i Vükela'ya sevkolunmuştur. Fakat Serasker Rıza Paşa, bu rıhtımın inşası takdirinde Haydarpaşa Hastanesi ve Selimiye Kışlası için limandan çıkarılacak eşyaya da vergi vermek gerekeceğini ileri sürerek karşı çıkmıştır. Haydarpaşa limanının Alman müteşebbisleri ile rekabet edebilecek yabancıların eline geçmesi, Almanya'nın Anadolu'da planladığı bütün düşüncelerini altüst edebilirdi. Bu amaçla İstanbul'a gelen Alman İmparatoru Wilhelm, Haydarpaşa rıhtımı imtiyazını elde etti.<sup>1536</sup> Böylece 1 Mart 1899 tarihli Padişah fermanı ile Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa ve Kurt Zander arasında 23 Mart 1899 tarihinde bir anlaşma imzalanmıştır.<sup>1537</sup>

Şirket, anlaşmanın imzalanmasından itibaren 1 yıl içerisinde limanın keşif, harita ve layihalarını hazırlayacak, bunların Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından onaylanmasından sonra 6 ay içerisinde de inşaatı başlayacaktır. İmtiyaz müddeti Haydarpaşa-Ankara demiryolunun müddeti ile aynı olacaktır. İmtiyaz müddetinin sonunda Osmanlı Hükümeti inşa edilen liman ile rıhtımlar, doklar, antrepolar, mağazalar ve bütün müştemilatı ile âlet-edevatı teslim alacağı gibi, elde edilen gelire de sahip olacaktır. Bunun dışında Osmanlı Hükümeti'nin ne zaman isterse liman, rıhtım ve diğer müştemilatı satın alma salahiyeti vardı. Fakat şirketin aldığı borçlarından Osmanlı Hükümeti sorumlu tutulamayacaktı. Nafia Nezareti inşaatın gidişatını denetlemekle sorumlu tutulmuş, bunun için gönderilecek fen heyetinin ücreti mukabilinde olmak üzere şirket her yıl Nafia bütçesine 240 Osmanlı lirası yatıracaktır. İnşaatı en iyi malzemeler kullanılacak ve inşaatın sağlam olması için bütün fennî hususlara uyulacaktır.<sup>1538</sup> Liman, 1903 yılında hizmete girmiştir.<sup>1539</sup>

Osmanlı Devleti'nde hazırlanan raporlarda da limanlarda yapılması gerekenlerle ilgili bazı bilgiler verilmiştir. Liman inşası ile ilgili olarak yapılması gerekenlerin bir rapor halinde ele alınması ilk olarak Hasan Fehmi Paşa'nın Nafia Nazırlığı döneminde gerçekleşmiştir. Hasan Fehmi Paşa, hazırlamış olduğu layihada Osmanlı

<sup>1536</sup> İrtem, *age*, s. 76-77.

<sup>1537</sup> Anlaşma maddeleri için bkz. BOA Y PRK TNF 6/30, 20 Zilkade 1316/1 Nisan 1899; *Anadolu Demiryollarına Aid Mukavelat*, Cüz: 4, s. 64-68; Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, C. V, s. 2830-2836. Haydarpaşa Limanı için kurulan şirketin dâhili nizamnamesi için bkz. BOA Y PRK TNF 7/2, 11 Safer 1319/30 Mayıs 1901.

<sup>1538</sup> *Anadolu Demiryollarına Aid Mukavelat*, Cüz: 4, s. 64-67.

<sup>1539</sup> Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (Çev. Erol Özbek), İstanbul 1998, s. 156-158; Baskıcı, *age*, s. 110.



Devleti sınırlarında bulunan limanlarda yapılması gerekenleri sıralamıştır. Buna göre inşa edilmesi gereken limanlar Trabzon, Samsun, Sinop, Yumurtalık, Beyrut ve Yafa limanlarıdır. Hasan Fehmi Paşa bu limanlarda gerekli inşaatların yapılabilmesi için yaklaşık 1.500.000 Osmanlı lirasının sarfının gerektiğini belirtmekteydi.<sup>1540</sup>

Aynı rapora göre Osmanlı Devleti'nde daha küçük çapta bulunan iskele ve barınma limanlarının da inşası gerekmekteydi. Bunlar, Rize, Tirebolu, Giresun, Ordu, Ünye, Terme ve İnebolu limanları idi. Bu limanların inşası için de gerekli miktar yaklaşık 845.000 Osmanlı lirası idi.<sup>1541</sup> Hasan Fehmi Paşa'nın geniş kapsamlı nafia programına benzer bir programı da ikinci olarak 1908 yılında Ticaret ve Nafia Nazırı Noradonkyan Efendi tarafından hazırlanmıştı. Bu programda Osmanlı limanlarına dair bilgiler verildikten sonra hangi limanda ne gibi işler yapılacağı ifade olunmuştur.

**Tablo 133: 1908 Yılında Osmanlı Devleti'nde Birinci Derecede İnşa Edilmesi Gerekli Limanlar ve Tahmini Masrafları**

Trabzon Limanı	350.000 Lira
Mersin Limanı	900.000 Lira
Dedeğaç Limanı	500.000 Lira
Trablusşam Limanı	500.000 Lira
Serendoz Limanı	300.000 Lira
Drac Limanı	400.000 Lira
Bandırma Limanı <sup>1542</sup>	150.000 Lira
<b>Toplam</b>	<b>4.000.000 Lira</b>

Tabloda belirtildiği gibi bu programda limanların inşası için 4.000.000 Osmanlı lirası gerektiği ifade olunduktan sonra Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durum sebebiyle bu limanların inşası için gerekli paranın tedariki mümkün olmayacağından imtiyaz yoluyla yapılması gerektiği belirtilmiştir. Yalnız Dedeğaç limanının özel durumu nedeniyle devlet eliyle inşası aynı raporda önerilmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti 1910, 1911 ve 1913 yıllarında demiryolları ve Konya Ovası Sulama

<sup>1540</sup> BOA YEE 11/5, 26 Cemaziyelahir 1297/5 Haziran 1880. Ayrıca bkz. BOA İ MMS 72/3325, 17 Muharrem 1300/28 Kasım 1882 ve BOA T TŞK 3134/13.

<sup>1541</sup> BOA YEE 11/5, 26 Cemaziyelahir 1297/5 Haziran 1880. Ayrıca bkz. BOA İ MMS 72/3325, 17 Muharrem 1300/28 Kasım 1882 ve BOA T TŞK 3134/13.

<sup>1542</sup> Bandırma'da bir liman inşası için 1887 yılından itibaren 6 yılda inşa edilmek üzere Hüdavendigar vilayetine izin verilmiştir. Vilayet bu izin doğrultusunda bir müteahhide ihale ettiği inşaatın geçen 6 yıl içerisinde bitirilememesi üzerine Hüdavendigar vilayeti müteahhide dava açmış ve bu davaları kazanmıştır. Fakat limanın inşası da bölge için gerekli olduğundan Hüdavendigar vilayeti 1893 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti'nden iznin 4 yıl daha uzatılmasını talep etmiştir. Bu husus Nafia Meclisi'nde görüşülerek uygun bulunmuş ve karar Bab-ı Âli'ye bildirilmiştir. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 85, 1 Recep 1312/29 Aralık 1894, s. 246.

Projesinin yanında limanlar için de çeşitli borçlar almıştır.<sup>1543</sup> Osmanlı Devleti'nin önemli ithalat ve ihracat limanları ile bunların durumu ise aşağıda başlıklar altında ele alınmıştır.

### 3.3.1. İstanbul Limanı

XIX. yy. kadar İstanbul'un sahillerinde rıhtımlar azdı. İskeleler ise ahşap malzemeden yapılmaktaydı. Fakat İstanbul gibi büyük öneme sahip bir şehirde düzenli bir liman ve rıhtımın olmayışı bazı sıkıntılara yol açmaktaydı. XIX. yy'a kadar İstanbul limanlarına gelen gemiler açıklarda demiler, şehre gelen yolcu ve yükleri mavna kayıkları ve teknelerden hamallar vasıtasıyla iskelelere nakledilirdi. Limanların derinlikleri uygun olmadığından doğrudan doğruya gemiden ambara, ambardan gemiye mal aktarmak da mümkün olamamakta ve bu durum bilhassa uluslararası ticareti olumsuz etkilemekteydi. Osmanlı Devleti'nde buharlı gemilerin yaygınlaşması ile liman ihtiyacı daha da artmaya başlamıştır. Bilhassa 1853-1856 Kırım Harbi sırasında Rusya'ya karşı müttefik Fransız ve İngiliz askerî malzemelerinin karaya çıkarılmasında yaşanan zorluklar nedeniyle işe yarar bir liman ile rıhtım inşası düşünülmüş, ancak gerçekleşmemiştir. II. Abdülhamid tahta geçer geçmez İstanbul gibi büyük bir şehre yakışmayan bu soruna el atmıştır. 1879 yılında padişah fermanıyla İstanbul Fenerler İdaresi imtiyaz sahibi olan Fransız asıllı Osmanlı vatandaşı Mişel Paşa (Marius Michel)'ya rıhtım inşa projesi hazırlaması işi verilmiştir. Mişel Paşa, bu ilk teşebbüsünde İstanbul rıhtımını inşa ve işletimini 75 yıllığına almıştır.<sup>1544</sup> Ancak Mişel Paşa başarılı olamamıştır. Zira Haliç dâhilindeki akıntı ile çamurlu zemin yüzünden hiçbir sermaye sahibi ve müteahhit limana yatırım yapma cesaretini gösterememişti.<sup>1545</sup> Nihayet 1880 yılında bir neticeye ulaşmak imkânı bulunmuş ise de imtiyaz mukavelesini uzatmak zarureti meydana gelmiştir. (10 Kasım 1890) 1891 yılında yeniden yapılan mukavele ile imtiyaz müddeti 85 yıla çıkarılmış ve şirketin 18 ay içerisinde teşekkül etmesi, tesislerin 14 sene içinde ikmal edilmesi ve inşaatının da 2 sene içinde başlaması ön görülmüştür.<sup>1546</sup> Nihayet 1892 senesi Nisan ayında Karaköy (Galata) rıhtımının inşasına başlanılmıştır. 1895

<sup>1543</sup> Haydar Kazgan, Toktamış Ateş vd., *Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans Tarihi Kuruluştan Cumhuriyete*, C. I, İstanbul 1999, s. 335.

<sup>1544</sup> İstanbul rıhtımlarının Mişel Paşa'ya verilmesi yapılan mukavele şartnamenin maddeleri için bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 3, 1 Safer 1309/6 Eylül 1891, s. 77-96. İnşaatın gidişatı hakkında bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 8. Sene, Nr. 25, 1 Muharrem 1310/26 Temmuz 1892, s.11; Ayrıca bkz. Y PRK TNF 1/25, 24 Zilhicce 1298/17 Kasım 1881.

<sup>1545</sup> Feridun Emecen, Ekmeleddin İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, C. I, İstanbul 1994, s. 599.

<sup>1546</sup> Anlaşma maddeleri için ayrıca bkz. Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Beledîyye*, C. V, s. 2796-2817.

senesine kadar geçen müddet içinde karşılaşılan zorluklar ve deprem gibi doal afetlere rağmen 1895 senesi bitiminde Karaköy rıhtımlarının 285 m'si ikmal edilmiş, 670 m'lik bir alana blok taşları konmuş ve 500 m'lik bir saha da doldurulmuştur. 1895 senesi Ekim ayında Karaköy köprüsü istikametine uzayan 758 m uzunluktaki rıhtım tamamlanmıştır. İstanbul cihetine 1894 yılında başlayan inşaat muhtelif safhalar geçirdikten sonra 1900 yılında 370 m uzunluğundaki rıhtım tamamlanmıştır. Şirket, 1910 yılında İstanbul ve Karaköy'de iki ve 1928 yılında da bunlara ilaveten üç antrepo inşa etmiştir.<sup>1547</sup>

### 3.3.2. Trabzon Limanı

1830'larda buharlı gemi hatlarının kurulması ile Trabzon limanının da önemi artmaya başlamıştır. 1867'de Trabzon'da 4 olan buharlı gemi temsilciliği, XIX. yy. sonlarında 11'e çıkmıştır. Trabzon ticaretinin iki ayağı bulunmaktaydı. Bunların birincisi Anadolu, ikincisi İran ticareti idi. Karadeniz XIX. yy.başında yabancı gemi trafiğine açılınca Avrupa'nın İran ile eski bağlantısı canlanmaya ve Trabzon limanı önem kazanmaya başlamıştır. Avrupa ürünleri hem Trabzon hinterlandına, hem Anadolu'nun doğu ve güneydoğu taraflarına hem de Tebriz ve Tahran yoluyla İran içlerine ulaşıyordu. Fakat önemine rağmen Trabzon-Erzurum yolu iyileştirilememiş, üstüne bir de Rusya'nın Tiflis-Batum demiryolunu inşa etmeleri ile 1870'lerden itibaren Trabzon limanının önemi azalmaya başlamıştır.<sup>1548</sup> Osmanlı Devleti, Rusya'nın bölge ticaretini ele geçirme çabalarını önceden fark etmiştir. Bunun önüne geçmek ve Trabzon'daki bu ticarî canlılığın sürdürülebilmesi için daha 1846 yılında Trabzon'dan Erzurum'a olan yolun inşası kararı alınmıştır. Bu yolun inşası halkın büyük desteği ile şose olarak ancak 1872 yılında bitirilebilmiş, zamanla yapılan yerlerin bir kısmı bozulmuştur.<sup>1549</sup> Demiryolunun hızlılığının yanında kervanlar, Trabzon-Erzurum arasını 10, Trabzon-Tebriz arasını 35 günde katediyordu. Bu dönemde Trabzon'un iç bölgelerle bağlantısında da sıkıntılar vardı. Bunun yanında Samsun, Giresun, Ordu gibi diğer Karadeniz limanlarının da buharlı gemi şirketlerinin sefer listelerine girmesi ve iç bölgeler için birer ihracat limanı haline gelmeleri de Trabzon limanının önemini azaltan etkenler arasındaydı. Samsun limanı iç kesimlerle olan bağlantının sağlanmasında Trabzon'a göre daha elverişli olduğundan zamanla

<sup>1547</sup> Metin Demirci, *İstanbul Limanları*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul 2011, s. 112-113; Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 86-87.

<sup>1548</sup> Baskıcı, *age*, s. 69-82.

<sup>1549</sup> Konu ile ilgili detaylı bilgi karayollarının inşası bölümünde verilmiştir.

Trabzon limanını geçmiştir.<sup>1550</sup> Bunu Hasan Fehmi Paşa'nın hazırlamış olduğu raporda da görebilmekteyiz.<sup>1551</sup>

Trabzon limanından yapılan yıllık ithalat ve ihracatın toplamı 256.000 ton iken Samsun limanından yapılan ithalat ve ihracat toplamı 310.000 tondur. Bu dönemde Trabzon limanında yapılacak inşaat faaliyetleri için 434.782,60 lira gerekliydi.<sup>1552</sup> 1908 yılında hazırlanan rapora göre ise Trabzon limanında yapılacak işler için 350.000 Osmanlı lirası gerekmektedir.<sup>1553</sup>

### 3.3.3. Samsun Limanı

Samsun limanı XIX. yy.'ın başlarında Trabzon'un gölgesinde bir liman iken yüzyılın ortalarına doğru hızlı bir gelişme kaydetmiş, ilerleyen yıllarda Trabzon limanının öneminin azalması, iç kesimlere olan ticaret hacminin geniş olması gibi sebeplerle ön plana çıkmıştır. Ancak Osmanlı Devleti, Samsun limanına gereken önemi vermemiştir. 1880 yılında Hasan Fehmi Paşa hazırlamış olduğu raporunda burada kuzeydoğu yönünden gelen rüzgârları kesecek bir sed inşası ile limanı dolduran kumların temizlenmesi ve yapılacak işler için yaklaşık 260.869,56 lira gerektiğini belirtse de söz konusu limanda bir şey yapılamamıştır.<sup>1554</sup> 1891'e gelindiğinde Samsun limanı hala bir dalgakıran olmadığı için küçük tonajlı gemiler için bile tehlikeli idi.<sup>1555</sup>

### 3.3.4. İskenderun Limanı

İskenderun, tarihin en eski çağlarından beri bir yerleşim merkezi ve liman kenti olarak faaliyet göstermiştir. İskenderun Körfezi Suriye kıyılarında yılın bütün zamanlarında gemilere güvenli demirleme imkânı sunan tek yerdir. Uzun yüzyıllar çok önemli ticarî işlevler görmüş olan Halep şehrinin de doğal bir limanıdır. XIX. yy başlarında önemini kaybeden liman, yüzyılın sonlarından itibaren tekrar önem kazanmaya başlamış ve ticarî malların sevkiyat potansiyeli içeriye ve dışarıya artmıştır. İngiliz ticareti ve diğer yabancı ithalat ve ihracatın büyük bir kısmı İskenderun'dan yapılmaktadır.<sup>1556</sup> XIX. yy ortalarından itibaren ihracat ve ithalatın

<sup>1550</sup> Baskıcı, *age*, s.

<sup>1551</sup> BOA YEE 11/5, 26 Cemaziyelahir 1297/5 Haziran 1880.

<sup>1552</sup> Dinçer, *agm*, s.155-232.

<sup>1553</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>1554</sup> Dinçer, *agm*, s.155-232.

<sup>1555</sup> Baskıcı, *age*, s. 86-88. Ayrıca XIX. yüzyılda Trabzon limanının ticaret hacmi için bkz. Hüseyin Topuz, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Limanlarından Gerçekleşen Ticaret Hacmi ve Dış Ticaretine Yönelik Bir Analiz (1878-1913)" *Vizyoner Dergisi*, 2009, s. 114-128.

<sup>1556</sup> Baskıcı, *age*, s. 91.

daha iyi gerçekleştirmek ve gemilerin kıyıya yanaşmalarını kolaylaştırmak için, limanın temizlenmesi ve yeni iskeleler kurulması çalışmaları yapılmıştır. XX. yy. başlarında Bağdat demiryolunun önem kazanmasına paralel olarak önemi artan İskenderun limanı, Osmanlı Anadolu'sunda Almanların gerçekleştirdiği demiryollarını Akdeniz'e bağlama girişimlerinde daha da ön plana çıkmıştır.<sup>1557</sup> Zaten Bağdat Demiryolu Şirketi ile yapılan anlaşma gereğince şirketin Bağdat, Basra ve Zübeyr şubesinin bitiş noktasında limanlar tesisi izni vardı. Osmanlı Devleti, İskenderun limanında demirden yapılacak bir iskele için 8.000 lira gerektiği hesabını yapmıştı.<sup>1558</sup>

1911 yılında Bağdat demiryolunun Toprakkale'den itibaren İskenderun'a yani Akdeniz'e bağlaması imtiyazı ile birlikte İskenderun limanının modernleştirilmesi ve yeni tesisler kurulması imtiyazı da Almanlar'a verilmiştir. 10 Haziran 1912'de İskenderun limanı ile Toprakkale-İskenderun şube hattı inşaatına başlanmıştır. Toprakkale-İskenderun demiryolu şube hattı kolaylıkla bitirilip işletmeye açıldı. İmtiyaz verilirken liman inşaatının 1914 yılı sonunda tamamlanması öngörülmekteydi. Ancak I. Dünya Savaşı'nın araya girmesi ile Almanlar, İskenderun'da modern tarzda bir liman inşa edemediler.<sup>1559</sup>

### 3.3.5. Beyrut Limanı

Beyrut limanında yapılması gerekenler, mevcut olan rıhtımın 500-600 m uzatılması ve rıhtımlar ve iskeleler inşasından ibarettir. Hasan Fehmi Paşa yapılacak olan bu işler için 86.956,52 lira masraf tahmin etse de 1872 senesinde yapılan keşifte Beyrut limanı inşası için 260.869,56 lira gerektiği belirtildiğini de ayrıca ifade etmiştir.<sup>1560</sup>

Beyrut'un önemine binanen burada liman inşası zaman zaman gündeme gelmiştir.<sup>1561</sup> Neticede bu limanın inşası için Yusuf Matran Efendi'ye 3 Temmuz 1887 tarihinden itibaren 60 yıl müddetle imtiyaz verilmiştir.<sup>1562</sup> İnşaata başlama tarihi ise 18 Haziran 1889'dur. 31 maddeden oluşan anlaşmaya göre Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi, Beyrut'ta bir liman ile bir rıhtım inşa edecek ve burayı 60 yıl süre ile

<sup>1557</sup> Mehmet Beşirli, "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 11, Konya 2004, s. 191.

<sup>1558</sup> BOA T TŞK 3126/42, tarihsiz.

<sup>1559</sup> Beşirli, agm, s. 186-191.

<sup>1560</sup> BOA YEE 11/5, 26 Cemaziyelahir 1297/5 Haziran 1880.

<sup>1561</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, sene 1302, s. 106-109.

<sup>1562</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 8. Sene, Nr. 25, 1 Muharrem 1310/26 Temmuz 1892, s. 10.

işletecektir. Yusuf Matran Efendi ve Fransız ortakları anlaşmanın imzalanmasından sonra 2,5 yıla kadar inşaata başlamayı, keşif haritalarının kabulünden sonra da 5 yıla kadar liman ve rıhtımın bitirilmesini taahüt ediyordu.<sup>1563</sup> İmtiyaz müddeti daha sonra 99 yıla çıkarılmış ve inşaat 1892 yılında tamamlanmıştır.<sup>1564</sup> İnşaatın tamamlanmasının ardından usulüne uygun olarak Nafia Nezareti Fen Müşavirliği'ne bildirilmiş ve inşaatın mukavele şartlarına uygun inşa edilip edilmediğinin münasip bir komiyonca denetlenmesi hususu Nafia Nezareti'ne bildirilmiştir. Bunun üzerine masrafları inşaat şirketince karşılanmak üzere Nafia Nezareti fen heyeti mühendislerinden ve İstanbul rıhtımı komiseri Serviçen Efendi'nin başkanlığında yine fen heyeti mühendislerinden Mösyö Rive ve Çerkesyan Efendilerden oluşan bir komisyon teşkil edilmiştir. Bu komisyonun kâtipliğine muhasebe kalemi mümeyyizi Ali ve meclis kalemi halifelerinden Asım Beyler tayin edilmiştir.<sup>1565</sup>

### 3.3.6. İnebolu Limanı

İnebolu iskelesi, daha XIX. yy. başlarında donanma için gerekli kerestenin ve İstanbul'un ihtiyacı olan bazı ürünlerin sevkedildiği bir merkezdir.<sup>1566</sup> İnebolu, Karadeniz'in önemli ticaret mevkilerinden biridir. Buraya haftada 4-5 vapur uğramakta olduğu halde yolcular ile ticarî malları karadan vapurlara ve vapurdan karaya çıkarak kayıkların yanaşabileceği bir iskele bulunmamaktadır. Bu yüzden yolcu ve eşya nakline mahsus olan kayıklar karaya çıkartılarak orada yüklendikten sonra denize indirilmekteydi. Bozuk havalarda yolcular ve eşyaları ıslanmadan nakil olunamadığından bu zamanlarda gelebilen vapurlar, yolcularını ve hatta postalarını bile alıp vermeksizin gitmeye mecbur olmakta idiler. İnebolu sahilinde hiç değilse vapurların gelebileceği havalarda yolcuların ve eşya dingillerinin ıslanmaksızın kolaylıkla taşınabilmesi için kayıkların yanaşmasına mahsus bir iskelenin yapılması gerekmektedir. Hatta böyle bir iskele yapılmaz ise büyük emek ve para sarfıyla İnebolu'dan Kastamonu'ya kadar tamamlanan ve daha sonra Çankırı ve Ankara'ya uzatılmasına çalışılan yolun inşasından istenilen fayda elde edilemezdi.

<sup>1563</sup> BOA İ MMS 91/3848, 28 Ramazan 1304/20 Haziran 1887; BOA İ MMS 101/4256, 25 Muharrem 1306/1 Ekim 1888; *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, sene 1311, s. 283-291; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 1, 1 Muharrem 1309/7 Ağustos 1891/7 Ağustos 1891, s. 10.

<sup>1564</sup> Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, s. 114.

<sup>1565</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 85, 1 Recep 1312/29 Aralık 1894, s. 244-245 ve *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 87, 1 Şaban 1312/28 Ocak 1895, s. 270.

<sup>1566</sup> İlber Ortaylı, "19. Yüzyılda Kastamonu Vilâyetindeki Yapısal Değişim Üzerine", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleleler I*, Ankara 2004, s. 105.

Kastamonu şosesi tamamlanıp, Çankırı ve Ankaraya uzatıldıkça ve Kastamonu'dan Tosya ve Taşköprü ile Araç taraflarına yollar açıldıkça İnebolu'nun ticareti canlanmıştı. Daha önce bir köy olan İnebolu, 5.000 nüfusu aşan bir şehir konumuna gelmişti. Bu yolların çevresinde bulunan ve daha önce nakliye araçlarının yokluğundan geri kalmış olan yerlerin ürünleri bu yollar ile sahile kadar ulaştırılabileceğinden İnebolu limanının inşası daha da önem kazanmıştır. Hâlbuki halihazırda İnebolu'ya ticaret için yanaşan gemiler, limanın her tarafı açık olduğundan burada barınmadığından küçük gemiler kullanılmaktaydı. Yeni projeye göre sahilden başlayıp, doğu ve kuzey istikametinde kuzeyden esen rüzgârlara karşı korunaklı ve Karadeniz'de işleyen büyük vapurların barınmasına müsait bir limanın tesis edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu yapılacak liman İnebolu sahilinin doğusunda eskiden başlanmış fakat yarım kalmış, ya da harap olmuş mevcut bir liman rıhtımının yıkıntısı üzerinde inşa olunacaktır.<sup>1567</sup>

Kastamonu vilayetinden gelen talep üzerine inşaat mahalline gönderilen Turuk ve Meabir İdaresi başmühendisi Margosyan Efendi'nin vilayete takdim ettiği rapora göre, rıhtımın yani suyun içinde olan kısmı 97 m ve sudan yukarıda olan kısmı da 89 m uzunluğunda inşa edilmiştir. Rıhtımın 44 m'si inşaatın başlangıç yılı olan 1880 tarihinde ve kalan 53 m'si ondan sonra iki sene zarfında yapılmıştır. İlk sene 116.000 kuruş ve sonraki iki sene için de 152.000 kuruş harcanmıştır. 500 lira kadar ek bir tahsisatla inşaatın daha da hızlanabileceği raporda ifade olunmuştur. Böylece havalar müsait olduğu müddetçe senede 80 m'den 100 m'ye kadar uzatılması mümkün olabileceğinden eski rıhtımın sonuna 18 ay sonunda varılabileceği bu raporda belirtilmiştir. Bunun için yıllık 350.000 kuruş para gerekmektedir.<sup>1568</sup> İnebolu limanının inşası devam etmiş,<sup>1569</sup> ancak bir türlü istenilen şekilde inşa edilememiş, sık sık vilayet, Dâhiliye Nezareti ve Nafia Nezareti arasında bu limanın bir an evvel bitirilmesi için yazışmalar yapılmıştır.<sup>1570</sup> 1911 yılından sonra da Osmanlı Devleti'nin arka arkaya savaşlar yaşaması bu limanın inşasının yapılamamasına neden olmuştur.

<sup>1567</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, sene 1302, s. 71-74.

<sup>1568</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, sene 1302, s. 74-81.

<sup>1569</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 1, 1 Muharrem 1309/7 Ağustos 1891, s. 7.

<sup>1570</sup> BOA İ DH 1119/87479, 28 Cemaziyelevvel 1306/30 Ocak 1889; BOA İ DH 1195/93522, 21 Safer 1308/6 Ekim 1890; BOA BEO 3021/226548, 14 Safer 1325/29 Mart 1907; BOA DH MKT 2846/68, 27 Cemaziyelevvel 1327/16 Haziran 1909; BOA T 1441/14, 21 Zilhicce 1329/23 Kasım 1911; BOA T 1441/16, 23 Zilhicce 1329/25 Kasım 1911; BOA DH İD 6/34, 4 Cemaziyelevvel 1330/21 Nisan 1912.

### 3.3.7. Mersin Limanı

Mersin, 1830'ların başında kurulmuş ve iskelesi olmayan bir köy idi. Hinterlandı ise verimli topraklara sahip Çukurova idi. 1860'lardan sonra bölgedeki bataklıkların kurutulması ile burada tarım gelişmiş, ardından Batı'nın artan pamuk ihtiyacı ve 1866'da Adana-Mersin demiryolunun açılması ile Mersin'in gelişmesi hız kazanmıştır. 1893'te burada 12 ülkenin konsolosu bulunuyordu. Böylece önemli bir liman haline gelen Mersin'e 1909'da 16 buharlı gemi şirketi sefer yapıyordu. Fakat doğal liman imkânlarının geliştirilmemesi ve İskenderun limanının yakınında bulunması Mersin limanının gelişmesini engelleyen nedenlerdi.<sup>1571</sup> Mersin limanında iskeleler bozuk olduğundan, vapurdan boşaltılan eşya karaya indirilemiyordu. İskeleye iyi havalarda dört, kötü havalarda ancak iki mavna yanaşabilmekteydi. İskelelerin darlığı yüzünden tüccarlar mallarını, neredeyse iki katlı bina yüksekliğinde istiflemek zorunda kalıyorlardı. Yanaşacak iskele bulamayan tüccarlar arasında sıra kapma sorunu yaşıyorlardı. Hatta yüklenemeyen mallar mavnalarda ıslanıyor ve bozuluyordu. Fırtınalı havalarda bu zarar daha da artmaktaydı.<sup>1572</sup>

Özellikle kışın kayıklarla mal boşaltmak zor olduğundan 1900'lü yıllardan itibaren burada bir liman inşası gündeme gelmiştir.<sup>1573</sup> 1908'de Bağdat demiryolu şirketinin mühendislerince liman yapımı için bir maliyet incelemesi yapılmış, maliyet yüksek çıkmıştır. Adana, Konya ve Kayseri bölgeleri için Mersin'de bir liman inşasının faydalı olacağı ve buraların ticaretini geliştireceği düşünüldüğünden bu fikirden vazgeçilmemiştir. Ancak bu dönemde Osmanlı Devleti'nin kötü malî durumu ardından da Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile liman inşasına başlanamamıştır.<sup>1574</sup>

### 3.3.8. İzmir Limanı

XVII. yy'ın ikinci yarısında İzmir, bünyesinde barındırdığı birkaç Avrupalı tüccar kolonisinin varlığı ve coğrafi durumunun avantajlı olması sebebiyle ipek ticaretinde bir Pazar şehri olarak önem kazanmaya başlamıştır. Böylece İzmir, Osmanlı Devleti'nden Avrupa'ya yapılan ipek sevkiyatında ve ticaretinde Halep ve Sayda gibi ticaret merkezlerine karşı rakip bir duruma gelmiştir. Bunun yanında

<sup>1571</sup> Selçuk Durak, *1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Mersin Limanı Üzerine Etkileri*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Mersin Üniversitesi SBE, Mersin 2006, s. 72-74.

<sup>1572</sup> Mersin'de iskele inşası ve Tarsus-Mersin yolunun düzenlenmesi için Fransa konsolos vekili 16 Mayıs 1852 tarihinde istekte bulunmuş, fakat bu isteği reddedilmiştir. BOA İ MVL 242/8720, 25 Şevval 1268/12 Ağustos 1852.

<sup>1573</sup> BOA Y PRK ŞD 2/57, 21 Muharrem 1317/1 Haziran 1899.

<sup>1574</sup> Baskıcı, *age*, s.



burada yaşanan İngiliz-Fransız rekabeti de XVII. Ve XVIII. Yy'larda İzmir'in Doğu Akdeniz bölgesinin en önemli bir ticaret merkezi ve limanı pozisyonuna yükselmesinde büyük rol oynamıştır.<sup>1575</sup> 1840'larda yelkenli gemilerin liman trafiğini etkilediği İzmir'de, 1850'den sonra buharlı gemilerin ağırlık kazanmaya başladığı görülmektedir. İzmir'in modern bir limana olan ihtiyacı Aydın demiryolunun açılması ile artmıştır. İzmir-Aydın demiryolunun İzmir'den Aydın dağlarına kadar olan kısmının bitirilmesinden kısa bir süre sonra İzmir gümrüğünden mal kaçırılmasını önlemek için Kışla ile bugün limanın bulunduğu yer olan Tuzlaburnu arasındaki yere düz bir çizgi halinde bir kordon yapılması fikri ortaya atılmıştır. 1862 yılındaki bu düşünce, 1865'te sağlam bir rıhtım inşası şekline dönüşmüştür. Kışla'dan Tuzlaburnuna kadar düz bir hat şeklinde yapılması düşünülen rıhtımın inşasına John Charnaud, George Guarracino ve Alfred Barker adında 3 İngilizin kurduğu şirket talip olmuştur. Rıhtımın bu kumpanyaya yaptırılmasına karar verildikten sonra, 27 Kasım 1867 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti ile kumpanya kurucuları arasında bir mukavele ve buna bağlı şartname maddeleri üzerinde anlaşma sağlanmıştır. 12 maddeden oluşan mukaveleye göre İzmir rıhtımı inşaatı ve kullanılmasının 30 sene müddetle bu 3 İngilizin kuracağı şirkete verildiği beyan olunmuştur. Kumpanya imtiyaz tarihinden itibaren 30, inşaatın bitiminde itibaren 25 yıl sonra rıhtımı hiçbir tamire muhtaç olmayacak şekilde Osmanlı Devleti'ne bırakacaktır. Charnaud, Guarracino ve Barker, 27 Aralık 1867'de imtiyazı alıp İzmir Rıhtımı Anonim Kumpanyası'nı kurmak üzere çalışırken, diğer taraftan inşaatı yapacak uzman bir firma ile anlaşma yaparlar. Bu firma Dusaud kardeşlere aittir. İmtiyaz daha sonra Rıhtım Kumpanyasının malî durmunun bozulması üzerine Marsilyalı Dusaud kardeşlere geçer ve liman inşası 1876'da tamamlanır.<sup>1576</sup> İzmir rıhtımlarının 1891 yılında bir Osmanlı şirketine devri söz konusu olmuş, bu anlamda İngiliz Mösyö Garane adlı bir sermayedar İzmir rıhtımlarına talip olmuştur. Onun

<sup>1575</sup> Necmi Ülker, "XVII. ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", *Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 327-341. İzmir'in XVII. yüzyılda taşıdığı öneme dair ayrıca bkz. Gülgün Üçel-Aybet, *Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)*, İstanbul 2007, s. 574-575.

<sup>1576</sup> Mübahat Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *İ.Ü.E.F. Tarih Dergisi*, S. 32, İstanbul 1979, s. 495-513. İzmir Limanının tarihi süreci hakkında ayrıca bkz. Elena Frangakis-Syrett, "Uluslar arası Önem Taşıyan Bir Akdeniz Limanının Gelişimi: Smyrna (1700-1914)", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, (Der. Marie Carmen Smyrnelis, Çev. Işık Ergüden), İstanbul 2009, s. 27-57.

hazırlamış olduğu mukavele ve şartnameler incelenmek ve Meclis-i Nafia'da görüşülmek üzere Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir.<sup>1577</sup>

#### 3.4. ARAZİNİN SULANMASI ve BATAKLIKLARIN KURUTULMASI

Dünyanın yaklaşık ¾'ünü oluşturan su, insan hayatının vazgeçilmez bir öğesidir. İnsanlar genelde suyun bulunduğu yerlerde yerleşmişler ve suyun bulunduğu toprakların etrafında büyük medeniyetler kurmuşlardır. Osmanlı Devleti de kurulduğu coğrafya itibarıyla üç kıtada denizlerin yanında nehir ve göllerin bol bulunduğu bir İmparatorluktu. Osmanlılar Tuna, Nil, Fırat, Dicle, Sakarya, Kızılırmak, Yeşilirmak, Çoruh, Seyhan, Ceyhan ve Menderes gibi nehirlerde faaliyetlerde bulunmuş, tarımdan ticarete, taşımacılıktan donanmaya kadar bu nehirlerde çeşitli faaliyetlerde bulunmuştur.<sup>1578</sup>

Nafia Nezareti ilk kurulduğu andan itibaren görevleri arasında ziraatin geliştirilmesi için gerekli tedbirlerin alınması hususuna vurgu yapılmıştır. Bu anlamda 1857 tarihli Meclis-i Meabir'in görev ve sorumlulukları arasında sayılan arazinin sulanması ve bataklıkların kurutulması, 1880 yılında çıkarılan Nafia Nezareti'nin teşkiline ve faaliyet alanlarına dair nizamnamede nafia nazırının görevleri arasında sayılmıştır. 1897 yılına kadar bir şekilde karayollarına bağlı olarak yürütülmeye çalışılan bu işler, 1897 yılında Nafia İdaresi'sinin teşkiliyle bu idarenin sorumluluğuna verilmiştir.<sup>1579</sup> Ancak bu idare kurulana kadar, yollar kadar olmasa da Turuk ve Meabir İdaresi, bataklıkların kurutulması ve sulama işleri ile de ilgilenmiş, gerektiğinde bünyesindeki mühendisleri görevlendirerek gerekli incelemelerde ve bu alanda bazı yatırımlarda bulunmuştur. Diğer bir ifade ile bu işlerin mahalli imkânlarla ve vakıflar eli yürütüldüğüne kanaat getirmek güçtür.<sup>1580</sup>

Nafia Nezareti'nin 1914 yılındaki teşkilat kanununda Umur-ı Nafia Müdüriyet-i Umumîsi'ne dönüştürülen Nafia İdaresi, arazinin sulanması, kanal açılması, nehir ve

<sup>1577</sup> BOA MV 63/52, 4 Şaban 1308/15 Mart 1891.

<sup>1578</sup> Ebul Faruk Önal, Osman Doğan, "Sultan Abdülmecid Devrinde Bir Osmanlı Maden Müdürünün Kızılırmak Projesi (1848)", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin, Ahmed Uçar, Osman Doğan), İstanbul 2012, s. 145.

<sup>1579</sup> BOA İ MMS 13/540, 24 Muharrem 1275/3 Eylül 1858; BOA İ TNF 5/1314-L02, 9 Şevval 1314/13 Mart 1897.

<sup>1580</sup> Bu konuda Yücel Mutlu yazmış olduğu eserinde 1880 yılına kadar Nafia Nezareti'nin bünyesindeki Turuk ve Meabir İdaresi'ne verilmiş görevler arasında bulunan bataklıkların kurutulması ve arazinin sulanması ile ilgililenilmediğini ifade etmiş ise de elimizdeki belgeler bunun aksini göstermekte ve Nafia Nezareti'nin bu alanda da son dönemdeki kadar yoğun olmasa da bazı çalışmalar yürüttüğünü göstermektedir. Bunun için bkz. Yücel Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Târihi : 8 Ekim 1848 - 31 Aralık 2004*, Bayındırlık Bakanlığı, Ankara 2005.

göllerde ulaşım, elektrik gibi Turuk ve Meabir İdaresi ile Demiryolları İdaresi'nin görev alanları dışında kalan gerek devletçe ve gerekse de imtiyaz veya ruhsat verilmek suretiyle yapılacak olan bütün bayındırlık işlerinin idare ve işletme muamelelerinin teftişi, mukavele ve haritaları hazırlamak gibi işlerden sorumludur. İdare aynı zamanda Nafia Nezareti tarafından tasdik olunan harita ve layiha gibi çeşitli fen evrakının haliyle veya tadil edildikten sonra gerekli muamelelerini yapmakla yükümlü idi.<sup>1581</sup>

1897 yılında Nafia İdaresi'nin kurulmasıyla daha ciddi anlamda ele alınmaya başlanılan arazi sulama ve bataklık kurutulması ile ilgili bazı kanunî düzenlemeler de yapılmıştır. 9 Nisan 1910 tarihinde çıkarılan “Memalik-i Osmaniye’de Arazi Teybisi ve Sedler Tesisi” kanunu ile arazi sulama ve sedler inşasına dair bazı düzenlemeler yapılmıştır. 7 fasıl ve 42 maddeden oluşan kanunda birinci fasıl bataklıkların kurutulması; ikinci fasıl kurutulması kararlaştırılan bataklıkların bulunduğu arazinin miktarı ve kıymetinin tayini; üçüncü fasıl bataklıkların kurutulması esnasında ve ondan sonra yapılacak işler, arazi sahiplerinin inşaat masraflarına nasıl iştirak edecekleri ve inşaat masrafının fazla çıkması halinde yapılacak muamele; beşinci fasıl yapılan inşaatın korunması; altıncı fasıl komisyonların teşkilatları ve vazifeleri, yedinci fasıl sel taşkınlarını önleyecek sedlerin inşası hakkında idi.<sup>1582</sup> Bataklıkların kurutulması imtiyaz talebinde bulunacaklar için de 16 maddelik örnek bir mukavele hazırlanmıştır.<sup>1583</sup>

Arazinin sulanması işi, ziraat için yeterli miktarda suyun bulunmadığı yerlerde gerekli suyun tedariki; bataklıkların kurutulması ise arazide fazla bulunan suyun kurutulması işlemiydi. Bataklıkların kurutulması yalnız ülkenin imarı ve kalkınması ile alakalı bir konu değildir. Bu konu halkın sağlığını da ilgilendirdiğinden 9 Ekim 1910 tarihinde Meclis-i Tıbbiye-i Mülkiye ve Sıhhiye-i Umumîye başkanlığından bütün vilayetlere gönderilen yazıda vilayetlerin bataklıklarının kurutulması için bir ön çalışma yapılması ve bataklık haritalarının çıkartılması için vilayetlerde sıhhiye müfettişleri, nafia müdürleri ve mühendislerinden oluşan bir meclis teşkil olunması istenmiştir. Fakat burada görevli memurların masraflarının nereden karşılanacağı vilayetlerden sorulmuş ve durum Ticaret ve Nafia Nezareti’ne bildirilmiştir. Ticaret

<sup>1581</sup> BOA İ MMS 189/1332ZA-30, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA MV 237/29, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; BOA T 3128/11, 24 Zilkade 1332/14 Ekim 1914; *Düstür*, 2. Tertip, C.VI, s. 1342-1350.

<sup>1582</sup> BOA T 3127/23, 28 Rebiülevvel 1328/9 Nisan 1910.

<sup>1583</sup> BOA T TŞK 3134/20 ve BOA T TŞK 3134/21.

ve Nafia Nezareti ise nezaretin bütçesinde böyle bir kalem olmadığından bu masrafların müstakil dairelerden ödenmesi gerektiğini belirtmiştir.<sup>1584</sup>

Bataklıkların kurutulması ve kanallar açılması için Nafia Nezareti'ne çeşitli başvurular yapılıyor olsa da yapılan işler korunmadığı ve tamirat ve bakımının yapılmadığından kısa zamanda harap olarak eski hallerini aldıkları görülmekteydi. Yapılan masrafların boşa gitmemesi için bu gibi hususi bayındırlık işlerinin şirketler teşkiliyle meydana getirilmesinin daha iyi olacağı Nafia Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne giden tezkirede ifade olunmuştur. Dâhiliye Nezareti de buna cevaben bu hususta gerekenlerin yapılmasında geri durulmayacağını ifade etmiştir.<sup>1585</sup>

14 Şubat 1914 tarihinde sulama ve bataklık kurutulması işleri için “Ameliyat-ı İskaiye İşletme Kanun-ı Muvakkatı” adı altında geniş kapsamlı bir kanun çıkarılmıştır. 4 fasıl ve 39 maddeden oluşan bu kanunun birinci faslında sulama işlerine ait terimler tanıtılmıştır. İkinci fasıl arazi sulama ve kurutma işleri ile ilgili müteşebbislerin sorumlulukları; üçüncü fasıl açılan arazinin işletilmesi; dördüncü fasıl arazilerin ve sulama tesislerinde yaşanacak sıkıntılarda sorumlulara verilecek cezalarla ilgili idi.<sup>1586</sup>

Osmanlı Devleti'nde kurutulacak ve sulanacak arazilerle ilgili bilgileri, Nafia Nezareti tarafından hazırlanan raporlardan anlamaktayız. Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın 1880 senesinde düzenlemiş olduğu raporda, Osmanlı memleketinde sulanacak veya kurutulacak arazinin miktarı 13.200.000 dönüm olarak açıklanmıştır.

Bunlar:

Sis Ovası	1.100.000
Adana Ovası	2.200.000
Mersin ve Silifke Ovaları	1.100.000
Antalya Körfezi Ovası	2.200.000
Aydın Vilayeti'nde	2.200.000
Bursa Vilayeti'nde	2.200.000

<sup>1584</sup> BOA DH İD 44-1/4, 4 Şevval 1328/9 Ekim 1910.

<sup>1585</sup> BOA DH HMŞ 14/75, 7 Safer 1329/7 Şubat 1911.

<sup>1586</sup> *Düstûr*, 2. Tertip, C. VI, s. 193.

Samsun Sancağı'nda 2.200.000

Anadolu'daki göllerin etrafındaki Ovalar 2.090.000

Bu kadar arazinin sulanması için 104.347,83 Osmanlı lirası gerektiği belirtilmiştir. Fakat bu inşaatlar için ödenmesi gereken tutarın faizinin ödenmesi bile mümkün görülmemiştir.

Bu tarihten sonra sadece Irak'ta Hindiye Kanalı<sup>1587</sup> üzerinde ve Konya Ovası'nda sulama projesi yapılmıştır.<sup>1588</sup> Bu dönemde Selanik vilayetinde Vardar<sup>1589</sup>, Yanya vilayetinde Karaazmık, Aydın vilayetinde Menderes nehirleri<sup>1590</sup> ve Cebel-i Lübnan'da Nehr-i İbrahim<sup>1591</sup> için imtiyazlar verilmiş, ancak bunlar başarıya ulaşamamıştır.<sup>1592</sup>

### 3.4.1. Konya Ovası Sulama Projesi

Tarım bölgesi olan Konya Ovası'nın sulanması ile ilgili proje 1913 yılında gerçekleştirilse de daha önce Osmanlı Devleti'nde bu proje ile ilgilenenler olmuştur. Bu yönde ilk çalışmalar 1819 yılında Karaman Valisi Çelik Mehmet Paşa tarafından başlatılmış<sup>1593</sup>, ardından 1853,<sup>1594</sup> 1861<sup>1595</sup> ve 1866 yılında çeşitli çalışmalar yürütülmüştür.<sup>1596</sup> 1872 yılında Çelik Mehmet Paşa'nın projesini tamamlamak isteyen

<sup>1587</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 9, 1 Cemaziyelevvel 1309/3 Aralık 1891, s. 263-264.

<sup>1588</sup> Charles Issawi, "Middle East Economic Development, 1815-1914: The General and the Specific", *Studies in the Economic History of the Middle East From the Rise of Islam to the Present Day*, London 1970, s. 403-404.

<sup>1589</sup> Selanik vilayetindeki Vardar Nehri'nin temizlenmesi ve çevresindeki arazinin sellerden korunması hakkında 1888 yılında Selanik eşrafından Hamdi Bey ile oğlu Adil Bey'e imtiyaz verilmiştir. Bu yılda gerekli keşfiyat yapılmıştır. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 8. Sene, Nr. 25, 1 Muharrem 1310/26 Temmuz 1892, s 11.

<sup>1590</sup> Aydın vilayetindeki Menderes Nehri'nin Akdeniz ile Aydın ve Sarayköyü arasında bulunan bataklıkların kurutulması, nehir çevresindeki arazinin sulanması için Osmanlı Devleti tebasından Ohannes Samancı Abdullah Efendi ile Mösyö Vantan Drifos adlı kişilere 1889 yılında imtiyaz verilmiştir. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 8. Sene, Nr. 25, 1 Muharrem 1310/26 Temmuz 1892, s 11-12.

<sup>1591</sup> Nehr-i İbrahim için Abdul Ahad Huzera Efendi'ye 1887 yılında imtiyaz verilmiş, mukavelenin 12. maddesi mucibince inşaata başlayabilmesi için kefalet akçesinin önce yarısını, başladıktan sonra kalan yarısını yatırmış, inşaata başladıktan sonra 500 lira kefalet akçesinin yarısı olan 250 lira kendisine iade edilmiştir. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 8, 1 Rebiülahir 1309/4 Kasım 1891, s. 202-203 ve *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 8. Sene, Nr. 25, 1 Muharrem 1310/26 Temmuz 1892, s. 13.

<sup>1592</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>1593</sup> Ömer Faruk Yılmaz, "Konya Ovası Sulama Projesi", *Yedi Kıt*, S. 22, Haziran 2010, s. 18.

<sup>1594</sup> BOA BEO A MKT UM 141/50, 27 Zilkade 1269/1 Eylül 1853.

<sup>1595</sup> BOA BEO A MKT UM 524/29, 8 Cemaziyelahir 1278/11 Aralık 1861; BOA BEO A MKT MVL 146/84, 25 Zilkade 1278/24 Mayıs 1862. Bu tarihte yapılan inceleme neticesinde Konya Ovası'nda sulamanın kolay ve mümkün olabileceği ifade olunmuştur.

<sup>1596</sup> BOA MVL 722/50, 1 Rebiülevvel 1283/14 Temmuz 1866; BOA MVL 729/18, 18 Şaban 1283/26 Aralık 1866.

Vali Hafız Paşa, Suğla Gölü'ne akan Beyşehir Çayı'nın mecrasını değiştirmeyi ve Konya Ovası'na akıtmayı denemişse de başarılı olamamıştır.<sup>1597</sup>

II. Abdülhamid döneminde 1883 yılında yeniden gündeme getirilen Konya Ovası sulama projesi için Mösyö Rani isimli müteşebbise imtiyaz verilmiştir.<sup>1598</sup> İmtiyaz, Beyşehir kazasındaki gölden Seydişehir kazasında bulunan Karaviran Gölü'ne akan suları kanallar vasıtasıyla Karaviran ve Konya ovalarına götürmek ve Karaviran Gölü ile Konya Ovası bataklıklarından bir kısmını kurutmaktan ibaretti. Fakat Rani, imtiyazın şartlarını yerine getirmemiş ve anlaşmanın 16. maddesi hükmüne göre imtiyaz anlaşması Nafia Nezareti tarafından feshedilmiştir.<sup>1599</sup>

1887,<sup>1600</sup> 1889,<sup>1601</sup> 1893<sup>1602</sup> ve 1899<sup>1603</sup> yıllarında bu proje ile ilgili yeniden bazı çalışmalar yapılmıştır. 1896 yılında Ilgın ve Akşehir göllerinin kurutulması için Konya Valisi bir çalışma başlatılmasını istemiş ise bu dönemde Ticaret ve Nafia Nezareti, Beyşehir Gölü'nde bir keşif çalışmasının başlatıldığından öncelikle bu keşif evrakının hazırlanması gerektiğini bildirmiştir.<sup>1604</sup> 1903 yılında yeniden ele alınan proje için, bu dönemde Osmanlı Devleti'nin demiryolları inşasında etkili olmaya başlayan Anadolu Demiryolları Kumpanyası talip olmuştur. Aynı yıllarda İzmit-Ankara, Eskişehir-Konya demiryollarını inşa eden Almanlar, hattı Konya'dan Bağdat'a uzatma imtiyazını da elde etmişlerdi. İşte Almanların Konya'nın sulama projesi ile ilgilenmesi de tesadüfi değildi. Projeye göre yaklaşık 50.000 hektarlık bir arazi sulanabilecek ve tahıl üretimi on misli artış gösterecektir. Böylece Anadolu üreticisinin geliri artacak, demiryollarıyla Anadolu içlerine kadar taşınan Alman mallarının satışı hızlanacaktı. İthalat ve ihracatın artmasıyla da Anadolu Demiryolları Şirketi'nin elde ettiği gelir yükselecekti. Almanya'nın ihtiyacı olan hububatın bir kısmı da Anadolu'dan temin edilebilecekti.<sup>1605</sup> Gerekli etüt çalışmalarını yapan Anadolu Demiryolları Şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasında Kasım 1907'de 19.500.000 frank yani 836.000 Osmanlı lirası keşif bedeli ile sözleşme

<sup>1597</sup> Ömer Faruk Yılmaz, agm, s. 18.

<sup>1598</sup> BOA İ MMS 74/3353, 20 Rebiülevvel 1300/29 Ocak 1883.

<sup>1599</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, sene 1302, s. 15.

<sup>1600</sup> BOA DH MKT 1426/13, 23 Ramazan 1304/15 Haziran 1887.

<sup>1601</sup> BOA DH MKT 1609/111, 24 Receb 1306/26 Mart 1889.

<sup>1602</sup> BOA Y PRK TŞF 3/85, 20 Zilhicce 1310/5 Temmuz 1893.

<sup>1603</sup> BOA ŞD 526/30, 2 Zilkade 1317/4 Mart 1900; BOA Y MTV 211/89, 24 Zilhicce 1318/14 Nisan 1901.

<sup>1604</sup> BOA DH TMİK S 27/4, 9 Cemaziyelvel 1317/15 Eylül 1899.

<sup>1605</sup> Önsöy, *Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları*, s. 277-278.

imzalanmıştır.<sup>1606</sup> Şirket, 6 senede tamamlanacak projenin genel hatlarını Nafia Nezareti'ne sunacak, bitiminde ise yapılmış olan inşaatın kabul-ı muvakkatını yine Nafia Nezareti yapacaktı. Anlaşmanın 12. maddesi gereğince tamamlanan inşaatın miktarı ve masrafı Anadolu Demiryolları Şirketi ile Nafia Nezareti tarafından ortak olarak kararlaştırılacaktır. Eğer tespit edilecek tutar sözleşme bedeli olan 19.500.000 frankı aşarsa fazlası şirkete ait olacaktır. Osmanlı Hükümeti'nin bedelini bizzat ödemesi şartıyla istimlâk edeceği arazinin kıymeti ve inşaatın devamı müddetince ödenecek faizler bu meblağa dâhil değildir. Bu inşaat için Hükümet tarafından akd edilen istikraza yıllık % 5 faiz ödeyecek ve borç 35 yılda ödenecektir. Projenin bitiminde meydana çıkacak yaklaşık 58.000 dönüm arazi mahsulünden alınacak aşar vergisi, bu mahsullerin nakliyesinden hâsıl olacak fayda (bu mahsuller şirketin demiryolu ile taşınacağından nakliye ücreti hazineден ödenen teminat akçesini bir nebze azaltacaktı) ile devlet hazinesine katkı sağlayacaktır. Ayrıca ziraatin miktarı yeterli derecede olmak kaydıyla bu nakliyeden devlet hazinesine yıllık 100.000 Osmanlı lirası menfaat hâsıl olacağı tahmin edilmekteydi.<sup>1607</sup>

1913 yılında tamamlanan bu proje, Osmanlı Devleti'nde modern anlamda inşa edilmiş ilk sulama projesidir. Bu sulama faaliyetinde ana kaynak Beyşehir Gölü'dür. Buradan alınan su üç ana isale hattı,<sup>1608</sup> buna bağlı kanallar ve taksim merkezleri ile 217 km uzaklıktaki Konya Ovası'na ulaştırılmıştır.<sup>1609</sup> 18 Kasım 1913'te tamamlanan sulama tesislerinin masrafı 18.612.957 frank (818.970 Osmanlı lirası) olarak hesaplanmıştır. Bu meblağ Osmanlı Hükümeti tarafından 35 taksitle % 5 faiz ve % 1,1072 anapara verilmek üzere Anadolu Demiryolları Şirketi'ne ödenecektir.<sup>1610</sup> Yıllık taksit miktarı 1.136.730 franktır.<sup>1611</sup> Borca karşılık olarak aşağıdaki gelirler gösterilmiştir.<sup>1612</sup>

1. Kilometre garantisi olarak tahsis edilen ve Düyûn-ı Umumîye İdaresi tarafından toplanan öşür fazlasından 25.000 lira,

<sup>1606</sup> BOA Y PRK HH 38/4, 16 Rebiülevvel 1325/29 Nisan 1907; BOA Y MTV 298/164, 28 Rebiülahir 1325/10 Haziran 1907; Y PRK HH 38/14, 10 Receb 1325/19 Ağustos 1907; Ayrıca Bkz. Akyıldız, "Demiryolları ve Değişme: Batı Anadolu Örneği", s. 47; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 209-210.

<sup>1607</sup> BOA T 3126/42; Ayrıca bkz. Öztel, *age*; İ. Hakkı Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul 1964, s. 106; Sait Açıba, *Osmanlı Devleti'nin Dış Borçlanması (1854-1914)*, Afyon 1995, s. 122.

<sup>1608</sup> Su temininde; kaynaktaki suyu şehir şebekesine ya da su depolarına taşıyan ana hatta verilen addir.

<sup>1609</sup> Ömer Faruk Yılmaz, *agm*, s. 18.

<sup>1610</sup> BOA T 1445/108, 18 Zilhicce 1334/16 Ekim 1916.

<sup>1611</sup> BOA T 1443/16, 5 Muharrem 1335/1 Kasım 1916.

<sup>1612</sup> Önsöy, *Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları*, s. 278; Yeniay, *age*, s. 106.

2. Sulanan arazinin öşür gelirin son beş yılın ortalamasına göre göstereceği artış,
3. Tarıma açılacak arazinin satışından elde edilecek gelirler.

Eğer bu kaynaklardan elde edilen gelirler yıllık taksitleri karşılamazsa, kalan başka kalemlerden temin edilecektir. Nitekim Konya Ovası sulama masrafı için 1914-1915 malî yılından itibaren Nafia Nezareti bütçesine ortalama 3.000.000 kuruş tahsisat ayrılmıştır.<sup>1613</sup>

1915 yılına ait ikinci taksiti ödenmiş, fakat birinci taksit için 1914 senesi bütçesine tahsisat ayrılmadığından bu taksitin ancak bir kısmı ödenebilmiştir. Şirket taksitin kalan 642.767 frankı için Nafia Nezareti'ne bir hesap cetveli ile ihtarname göndermiştir.<sup>1614</sup> İlk taksitin kalanı için Osmanlı Hükümeti 1916 bütçesine bu ilk taksit için de ilave yapmış ve bu yılda ödeme yolunda gittiyse de Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi % 5 faizin üzerine bir de gecikme faizi yani faizin faizini talep etmiş, Hükümet ise bunun mümkün olamayacağını ifade etmiştir.<sup>1615</sup>

Konya Ovası'nın sulanmasından elde edilen gelirin hemen Osmanlı bütçelerine yansıtıldığını görmekteyiz. Örneğin 1916 yılı bütçesinde Konya Ovası sulama geliri 1.000.000, 1917 ve 1918 yıllarında 1.200.000 kuruş olarak kaydedilmiştir.<sup>1616</sup>

#### **3.4.2. Çukurova Arazisinin Sulama ve Bataklığının Kurutulması Projesi**

Mersin'den Sis'e (Kozan) kadar uzanan Çukurova, Akdeniz'in en verimli topraklarına sahiptir. Daha çok tahıl üretimi yapılan topraklarda, 1830'lardan sonra özellikle pamuk üretiminde önemli ölçüde artış meydana gelmeye başlamıştı. Akdeniz Bölgesi'nde yazlar sıcak ve kurak geçtiğinden toprağın gerektiği zamanda ihtiyacı kadar sulanması gerekiyordu. Bunun yanında bu bölgede kış aylarından sora aşırı yağış ve dağlarda eriyen kar sebebiyle de zaman zaman sel baskınları yaşanmaktaydı. Bu yüzden nehirlerin taşmasının önüne geçilmesi gerekmekteydi. Çukurova'nın gördüğü sel baskınlarının yanında arkasından meydana gelen kuraklık da önemli bir

<sup>1613</sup> Bkz. *Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin 1330 Senesi Bütçesi*, Maliye Nezareti, İstanbul 1330, s. 82; *Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin 1333 Senesi Bütçesi*, Maliye Nezareti, İstanbul 1333, s. 126.

<sup>1614</sup> BOA T 1443/16, 5 Muharrem 1335/1 Kasım 1916.

<sup>1615</sup> BOA T 1445/108, 18 Zilhicce 1334/16 Ekim 1916.

<sup>1616</sup> *Osmanlı Mali İstatistikleri*, C. VII, s. 169-175.



sorundu. Özellikle 1886 yılında yaşanan kuraklığın arkasından gelen çekirge istilası neticesinde Adana ve çevresinde büyük kıtlık yaşanmıştır.<sup>1617</sup>

Osmanlı Devleti, tarımdan daha fazla istifade etmek ve halkın selden, kıtlıktan ve kuraklıktan kurtulmasını sağlamak için Çukurova bölgesinde birçok çalışma yapmıştır. Özellikle XIX. yy'ın ortalarından sonra birçok yerli ve yabancı mühendis Çukurova'da araştırmalar yapmış, haritalar hazırlayıp raporlar düzenlemişlerdir. Buraya özel mühendisler de görevlendirilmiştir. 1871 yılında Adana 2. mühendisi Yusuf Efendi, 1892'de mühendis Minas Efendi, 1908'de Nafia Nezareti heyet-i fenniye azasından Mösyö Rafoni ve Ali Rıza Efendiler nehirlerde çalışmalar yapmak üzere bölgeye gelmişlerdir.<sup>1618</sup> Aynı zamanda burada göllerin temizlenmesi ve nehirlerin ulaşımına açılması için de çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Bu dönemde bu işler Turuk ve Meabir İdaresi'nin sorumluluğunda olduğundan 1873 yılının Kasım ayında Seyhan nehrinin ulaşımına açılması için gerekli incelemeleri yapmak üzere 14.445 kuruş maaş ile Nafia Nezareti fen memuru Mösyö Galan, Adana'ya gönderilmiş, 1874 Mart'ına kadar burada kalmıştır.<sup>1619</sup> Mösyö Galan 11 Şubat 1875 tarihinde Adana Tekfur Gölü'nün temizlenmesine dair bir rapor ve bir de harita düzenlemiştir.<sup>1620</sup>

18 Temmuz 1878 tarihinde Mösyö Ernst Doles adında bir müteşebbis imtiyaz talebinde bulunmuştur. Mösyö Doles'in imtiyazı ise 3 ana maddede toplanmıştır. Bunlardan birincisi Adana Ovası'ndaki bataklık araziden 60.000 hektarlık mahallin kurutulmasıyla 350.000 hektar mahallin sulanması; ikincisi Tarsus, Seyhan ve Ceyhan nehirlerinde setler yapıp, bu nehirlerin Tarsus, Adana ve Sis taraflarına geçip denize ulaşınca kadar ulaşımına müsait hale getirilmesi; üçüncüsü Ayaz Körfezinde Yumurtalık'ta bir liman inşası şeklindedir. Mösyö Doles bu inşaatların 23.000.000 franka mukabil 1.000.000 Mecidi altını ile yapılabileceğini ifade etmiştir. Mösyö Doles yapacağı inşaatın karşılığında Osmanlı Hükümeti'nden bir takım taleplerde de bulunmuştur. Bunlardan birincisi tahminen 100.000 hektara varan kurutulan veya kurutulmamış araziden sulanan mahaller hududuna kadar olan boş devlet arazisinin kendisine verilmesi; ikincisi yapılan inşaat neticesinde sulanacak arazinin sahiplerinden sulama parası almaktı. Ayrıca İstanbul, İzmir, Yafa veya diğer Osmanlı

<sup>1617</sup> Osman Doğan, Ebul Faruk Önal, "Çukurova'ya Bereket Getiren Projeler", *Yedi Kıta*, S. 33, Mayıs 2011, s. 18-23.

<sup>1618</sup> Osman Doğan, Ebul Faruk Önal, agm, s. 24.

<sup>1619</sup> BOA DH SAİD d. Nr. 1, s. 128.

<sup>1620</sup> Osman Doğan, Ebul Faruk Önal, agm, s. 24.

limanlarından alınan vergi gibi Yumurtalık limanından vergi tahsili hakkının kendisine verilmesi idi. Ancak bu şartlarla bu imtiyaz kendisine verilmemiştir.<sup>1621</sup>

Çukurova'da Seyhan nehrinin taşıp ovayı ve şehri basarak büyük zararlara sebep olması üzerine nehrin dar ve iki taraflı tepe olan yerlerine setler yapılarak sular tutulmuş ve kanallar vasıtasıyla da ovalara su aktılmıştır. Bununla alakalı dikkat çeken çalışmalardan biri de 1892 yılında Adana Valisi Şakir Paşa'nın teşebbüsleriyle yapılan selden zararı önleyecek ve nehrin suyundan istifade edilecek şekilde yapılan kanallardır. Şakir Paşa'nın bu girişimlerine İstanbul'dan olumlu yanıt gelmiş<sup>1622</sup> ve Nafia mühendislerinden Minas Efendi Adana'ya gönderilmiştir. Yapılan çalışmalar neticesinde Adana'ya bir saat mesafede nehrin mecrasının iki tepe arasında daraldığı yerde set çekilerek suyun geniş bir cetvele alınmasına karar verilmiştir. 1893'te 1.100.000 dönümlük Çukurova arazisinin temizlenip sulanması imtiyazının kendilerine ihalesi hakkında mühendis Schneider ve Emlak ve Maden imtiyazı memurlarından Rahitmi, bir dilekçe vermişler ve harita hazırlamışlardı. Bunun yanında yine bölgede sulama projeleri ile ilgili 1899 ve 1902 yılında imtiyaz teklifleri olmuştur.<sup>1623</sup>

Bunların dışında Adana'da bataklıkların kurutulması ile ilgili bazı müteşebbislere imtiyazlar verilmiştir. 12 Ocak 1883 tarihinde bu anlamda Mösyö İspiraki'ye (Spiraki Assaniz) imtiyaz verilmiş, İspiraki işe 12 ay içinde başlaması gerekirken taahhüdünü yerine getirmemiştir. İspiraki işin önemine karşılık zamanın az olduğunu ileri sürerek imtiyaz müddetinin 18 ay daha uzatılması için başvuruda bulunmuştur. Durum Nafia Nezareti'ne havale edilmiş ve 18 ay daha uzatma kararı alınmıştır. İspiraki tarafından 250.000 frank sermayeli bir şirket kurulmuş, yapılacak inşaatın projeleri çıkartılmış ve Nafia Nezareti'ne sunulmuştur. Fakat İspiraki bu dönemde meydana gelen mali sıkıntılar nedeniyle şirketi fesh etmiş ve işe başlayamamıştır. Daha sonra yeniden şirket kuran İspiraki, 14 Ağustos 1885 tarihinde bu kez 24 ay uzatma talebinde bulunmuştur. İspiraki'nin diğer isteği ise imtiyazının dörde bölünmesi şeklinde idi. Bunları da şu şekilde sıralamıştır:

<sup>1621</sup> BOA ŞD 2891/47, 2 Receb 1295/2 Temmuz 1878.

<sup>1622</sup> Seyhan nehrinin kenarında yapılacak inşaat için amele-i mükellefe kullanılması ve gerekli inşaat izni için bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 9. Sene, Nr. 56, 15 Rebiülahir 1311/26 Ekim 1893, s. 174 ve *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 73, 1 Muharrem 1312/5 Temmuz 1894, s. 8.

<sup>1623</sup> Osman Doğan, Ebul Faruk Önal, agm, s. 26-27.

a. Mersin'den başlayarak Tarsus ve Adana'dan geçerek Misis'e kadar olan yol ile Akdeniz arasındaki Adana Ovası bataklıklarının kurutularak ziraate müsait hale getirilmesi;

b. Bu yolun aşağısında Sis Ovası'nda Gediz, Seyhan ve Ceyhan nehirlerinde kanallar inşasıyla Tarsus, Adana, Sis ve deniz arasında vapurlar işletilmesi;

c. Yumurtalık'taki Ayaz körfezinde bir liman ile rıhtım, dok ve havuzların inşası;

d. Yumurtalık, Adana ve Sis arasında at veya buharlı tramvay işletilmek üzere bir demiryolunun uzatılmasıdır.

Bunlar kabul olunduğu takdirde hemen inşaata başlayacağını, teminatını yerine getirmediği takdirde Osmanlı Bankası'na yatırmış olduğu teminattan vazgeçeceğini bildirmiştir.<sup>1624</sup>

1908 yılında hazırlanan rapora göre Çukurova'da bazı bataklıkların kurutulmasından başka, sulama ve setler inşası işlerinin de yapılması gereklidir. Hasan Fehmi Paşa'nın raporunda olduğu gibi, bu raporda da Sis Ovası'nda 1.100.000 ve Adana Ovası'nda 2.200.000 yani toplam 3.300.000 dönüm arazinin imar ve ıslaha muhtaç olduğu belirtilmiştir. Bunun için de yaklaşık 2.000.000 Osmanlı lirasına ihtiyaç vardır.<sup>1625</sup> 1909 yılında Adana Ovası'nın irva ve iskası (sulama ve suya kandırma) için imtiyaz ihalesi duyurulmuş,<sup>1626</sup> 1913 yılında Bağdat Demiryolu Şirketi Adana Ovası'nın sulanması üzerine dev bir proje hazırlamış ve Osmanlı Devleti'nden bu anlamda imtiyaz elde etmeyi başarmıştır. Bu proje gerçekleştirildiği takdirde 500.000 hektarlık bir bölge pamuk üretimine elverişli bir hale getirilecekti. Fakat I. Dünya Savaşı'nın başlaması, projenin uygulanma şansını ortadan kaldırmıştır.<sup>1627</sup> Böylece Alman sermayesinin, ileride Konya ve Adana ovalarını Almanya'nın pamuk ve tahıl ihtiyacını karşılayan bölgeler yapmak ve bu bölgeleri hammadde kaynağı olarak Alman sanayisinin nüfuz bölgelerine katmak amacındaydı. Ancak I. Dünya Savaşı'nın meydana gelmesi bütün bu planları engelleyecektir.<sup>1628</sup>

<sup>1624</sup> BOA Y PRK AZJ 10/61, 3 Zilkade 1302/14 Ağustos 1885; BOA İ DH 894/71112, 29 Zilkade 1300/1 Ekim 1883; BOA İ DH 961/76016, 2 Zilhicce 1302/12 Eylül 1885.

<sup>1625</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

<sup>1626</sup> BOA MV 132/94, 14 Ramazan 1327/29 Eylül 1909.

<sup>1627</sup> Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, s. 210-212.

<sup>1628</sup> Bayram Nazır, *Şehbender Raporlarına Göre I. Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Ticareti*, İstanbul 2010, s. 32.

### 3.4.3. el-Cezire Kıtasında Uygulanacak Umur-ı Nafia Programı

Mezopotamya bölgesinde Fırat ve Dicle nehirlerinin aktığı yerlere vaktiyle bazı sedler inşa edilmiş ve kanallar açılmış olmasına rağmen bunlar zamanla bozulmuş ve bölgede tarım yapılan arazinin sulanmasında sıkıntılar yaşanmıştır. Bunların düzenlenmesi için bazı çalışmalar yapılsa da istenilen sonuç elde edilememiştir. 84.000 lira sarfıyla meydana getirilen Hindiye Seddi zamanla yıkılmıştır. Eylül 1905’de Fransa’dan Mösyö Fraderik isimli bir mühendis getirilerek Hindiye Seddi’nin tamiri için bölgeye gönderilmiş, 7 ay burada bulunmuşsa da kendisi makine mühendisi olduğundan bir fayda elde edilememiştir. 1906 yılında Bağdat vilayetinde Hindiye Seddi’nin tamiri ve Fırat nehrinin temizlenmesi için incelemeler yapmak ve inşaata başlanmak üzere Mösyö Şoşo ile Osmanlı Devleti arasında mukavele yapılmış, bu anlaşma gereğince de Fransa’dan mühendis Mösyö Lui 6.000 frank harcırah ve aylık 2.000 frank maaşla getirilmiştir. Mösyö Lui bölgeye gitmiş, önceki keşiflere binaen tahmini 126.500 liranın yıllık 20.000 lira tahsisiyle Osmanlı Bankası’ndan borç alınarak 100.000 liranın tedarik edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>1629</sup> 1908 yılında Ticaret ve Nafia Nazırı Noradonkyan Efendi tarafından hazırlanan bayındırlık programının bir kısmı ayrı bir başlık altında el-Cezire kıtası yani Mezopotamya bölgesinin yeniden canlandırılmasına ayrılmıştır. Böyle bir projenin ayrı bir şekilde ele alınması Nafia Nazırının bu bölgeye verdiği önemi göstermektedir. Amaç buranın sulama projeleri ile canlandırılarak bir tahıl ambarı haline dönüşmesini sağlamaktır. Bunun için Mısır’da yaptığı sulama projeleri ile ünlenen William Willcocks’a başvurulmuştur.<sup>1630</sup>

Program açıklanırken o dönemde Elcezire’nin durumu şöyle açıklanmıştır: “Bugün Elcezire, çamurlu araziden, geniş çöller içinde meralardan ve bataklıklardan oluşmaktadır.”

El-Cezire’de sulama yapılacak ve ziraate açılacak arazinin miktarı 2.800.000 hektar civarındadır.

-Diyale ve Edhan nehirleri vasıtasıyla sulanacak arazi	300.000 hektar
-Dicle nehri vasıtasıyla sulanacak arazi	1.100.000 hektar
-Fırat nehri vasıtasıyla sulanacak arazi	1.200.000 hektar

<sup>1629</sup> BOA DH MKT 880/34, 3 Cemaziyelahir 1322/15 Ağustos 1904.

<sup>1630</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

-Şattularap vasıtasıyla sulanacak arazi 200.000 hektardır.

Wilcock, raporunda arazinin toprak tahlinin sonuçlarını, Fırat ve Dicle nehirlerinde su akımının aylara göre dağılımını ve bölge ile ilgili olarak yağmur durumu hakkında bilgiler vermiştir. Buna göre bölge, 1889, 1899 ve 1910 yıllarında yağmur yağmazken, 1893, 1895, 1897 ve 1900 yılları az yağmurlu geçmiş, 1890 ve 1894 yıllarında ise kış mevsiminde yeterli yağmur yağmıştır. Raporda 12 proje önerilmektedir. Bu projeler 8 yılda 2.800.000 hektar sulama alanının 1.285.000 hektarını sulayacaktır.

**Birinci Proje:** Fırat nehriyle Müseyrib ve Semave arasındaki havalinin sulanmasına dair:

Fırat nehri, Müseyrib’de doğal akışını terk ederek Hindiye Kanalı’nda akmaktadır. Nehrin Hindiye Kanalı başlangıcı ile Semave arasındaki 240 km uzunluğundaki mahalde bulunan bahçeler, ekili araziler ve hurmalıklarla Hille ve Divaniye şehirleri suyun azalmasından dolayı yok olma tehlikesi ile karşı karşıyadır. Bu sorunu çözmek için Müseyrib yakınlarındaki mevcut kanalların terk edilerek Müseyrib’in yukarısında Hille ve Divaniye’de yeni kanallar yapılacaktır. Bunun için yaklaşık 1.500.000 sterlin harcanması gerekmektedir. Bu proje ile eski Babil şehrinde 500.000 hektar arazi sulanacaktır. Bu projenin getirisinin ise 250.000 sterlin olacağı tahmin edilmektedir. Ancak bu inşaata bir türlü başlanılamaması nedeniyle Divaniye susuz kalmaya devam etmiştir. Devlet ilk etapta inşaata başlanması için 30.000 liranın sarfına izin verdiği gibi, Willcocks’un gerekli gördüğü 312.000 liranın 140.000 lirası 1909 yılı bütçesine dâhil edilmiştir.<sup>1631</sup>

**İkinci Proje:** Dicle’de gemi nakliyatının geliştirilmesi.

**Üçüncü Proje:** Fırat ve Dicle nehirlerinin takviyesi

**Dördüncü Proje:** Bağdat’ın batısındaki arazinin sulanması

Burası çöl halinde bulunduğundan 25.000 sterlin harcanarak, 10.000 hektar arazi sulanacak ve böylece yıllık 20.000 sterlin gelir elde edilebilecektir.

**Beşinci Proje:** Bağdat’ın doğusundaki arazinin sulanması

Bu araziler Dicle’nin suları azaldığında çöl, yükseldiğinde ise bataklık olmaktadır. Bu alanlarda kurutma ve sulama için kanallar açılır, Dicle nehri üzerinde

<sup>1631</sup> MMZC, İ: 49, 17 Şubat 1325/2 Mart 1910, C. 1, s. 574.

tulumbalar tesis edilirse 40.000 sterlin sarfıyla 5.000 hektar arazi sulanabilecektir. Bu projenin hayata geçirilmesinden sonra devletin kasasına yıllık 5.000 sterlin girecektir. 4. ve 5. projeler Bağdat şehrinin imarına ve halkının refahının artmasına katkı sağlayacaktır.<sup>1632</sup>

**Altıncı Proje:** Basra'nın güneyindeki arazinin sulanması

Basra Kanalı'nın yeniden açılması ile 10.000 hektarlık bir arazinin sulanabileceğinden bahsedilmektedir. 20.000 sterlin harcanması gereken projenin getirisinin yıllık 3.000 sterlin olacağı tahmin edilmektedir.

**Yedinci Proje:** Bağdat'ın güneydoğusundaki arazinin sulanması

Tk-1 Kısra civarındaki 50.000 hektar arazinin sulanması için 7.500 sterlin gerekmektedir. Bu projeden devletin kasasına 100.000 sterlin gireceği tahmin edilmektedir.

**Sekizinci Proje:** Bağdat ve Müseyrib arasındaki arazinin sulanması

Bağdat ve Dicle arasındaki 250.000 hektarlık arazinin sulanması, Fırat nehrinin Felluce yakınlarında inşa olunacak bir seddin açılarak 5 adet büyük set vasıtasıyla akıtılan sular sayesinde olacaktır. Bunun için 2.000.000 sterlin sarfı gerekmekte ve neticesinden yıllık 250.000 sterlin gelir beklenmektedir.

**Dokuzuncu Proje:** Basra'nın sulanmasıdır.

Harun Reşid zamanında Şattularap suyunu Fethülbasra'ya kadar uzanan kanallar 20 km uzunluğunda iken bu tarihlerde 4 km'ye kadar düşmüştür. Yeniden bu bölgede su mecraları tesisiyle birçok arazinin ziraate açılması mümkündür. 50.000 hektar arazinin sulanması için 200.000 sterlin harcanırsa yıllık tahminen devletin kasasına 15.000 sterlinin gireceği tahmin edilmektedir.

**Onuncu Proje:** Kurna bataklıklarının kurutulması

Kurna civarında 2.000.000 hektardan fazla tarıma açılacak arazi mevcuttur. Bu arazinin keşfi için 4.000 sterlin gerekmektedir. Daha sonra 20.000 hektar bir

<sup>1632</sup> Dicle Nehri'nin taşmasına karşılık Osmanlı Devleti burada bazı sed inşaları yapmıştır. Bunlardan biri 1893 yılında yapılmıştır. Bunun için burada görevli mühendis ve memurların yevmiye ve harcırahı için 92.635 kuruş sarfedilmiştir. Ayrıca Serdan, Mimar Hacı Davud, Yuvalı ve Çeldaya isimli sedlerinin inşası için de mahallinden yetmeyen para üzerine Nafia Nezareti 89.966 kuruş tahsis etmiştir. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 90, 15 Ramazan 1312/12 Mart 1895, s. 321-322.

arazinin tarıma müsait getirilmesinden ibaret olan projenin başlatılması için 75.000 sterlin gerekmektedir. Bunun sonucunda yıllık 10.000 sterlin gelir beklenmektedir.

**Onbirinci Proje:** Bağdat'ın kuzeybatısında bulunan arazinin sulanması

Eski Decail Kanalı'nın yenilenmesiyle 90.000 hektar arazinin sulanması sağlanacaktır. 1.250.000 sterlin sarfıyla gerçekleştirilecek projenin yıllık gelirinin 90.000 sterlin olması beklenmektedir.

**Onikinci Proje:** Atik Hayy Kanalının Yeniden İnşası

Dicle nehrinin Kutulamare karşısında bulunan Eski Hayy Kanalı, dört halife devrinde geçtiği yerleri hububat ambarı haline getirmiştir. Bu kanalın yeniden eski haline getirilmesi için 1.500.000 sterlin gerekmekte ve projenin sonunda 300.000 hektar arazinin sulanmasıyla yıllık 250.000 sterlin gelir beklenmektedir.

Bunlardan 1, 2, 3, 4, 5 ve 6. projeler (A) grubunda değerlendirilerek 6 ay içerisinde başlanması gerektiği raporda belirtilmiştir.<sup>1633</sup> Nitekim 1910-1911 malî yılı Ticaret ve Nafia Nezareti bütçesinde el-Cezire'de yapılacak sulama ve bataklık kurutma işlemleri için 18.000.000 kuruş tahsisat ayrılmıştır.<sup>1634</sup>

Divaniye Mebusu Mehmet Şevket Paşa'nın, Divaniye'nin bir yıl daha susuz kalmaması için gelecek yıl neler yapılacağı konusunda bilgi almak üzere Meclis-i Mebusan'da Ticaret ve Nafia Nazırı Hallacyan Efendi'ye soru yöneltmesi üzerine Nafia Nazırı muavini buranın durmu hakkında detaylı bilgi vermiştir.<sup>1635</sup>

Nafia Nazır muavini Hulusi Bey, Fırat Nehrinin bundan 30 sene evvel Hindiye, Hille, Divaniye cihetlerinden akarken zamanla nehirlerin bakımı yapılmadığından mecrasının değişerek Hindiye tarafından akmaya başladığını, bugün Divaniye'nin alt tarafından yani Küfe tarafından aktığını belirtmiştir. Hille mecrasına su gitmediğinden Divaniye sancağının da susuz kaldığını, bundan 20-25 sene evvel oralarda keşfiyat icra edildiğini belirtmiştir. Hulusi Efendi, Hindiye mevkiine bir set yapılması kararlaştırıldığını ve o seddin yapılarak Divaniye cihetine su akıtıldığını ifade

<sup>1633</sup> Noradonkyan Efendi tarafından sunulan 1908 tarihli bu nafia programı Osmanlı arşivinde BOA T 3126/42'de olduğu gibi aynı zamanda "Ticaret ve Nafia Nezareti'nden 1 Kanun-ı Evvel Sene 1324 tarihinde Makam-ı Sami-i Sadaretpenahi'ye Yazılan Tezkirenin Sureti, Ticaret ve Nafia Nezareti" adıyla basılmıştır. Bu programın el-Cezire'de yapılacak arazi sulanması ve bataklıkların kurutulması ile ilgili olan kısmı Sir William Willcocks tarafından hazırlanmış ve Umur-ı Nafiaya Dair Layiha adıyla basılmıştır. Bkz. William Willcocks, *Umur-ı Nafiaya Dair Layiha*, Ticaret ve Nafia Nezareti, İstanbul 1908.

<sup>1634</sup> Bkz. *Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin 1326 Senesi Bütçesi*, Maliye Nezareti, İstanbul 1326, s. 118.

<sup>1635</sup> MMZC, İ: 49, 17 Şubat 1325/2 Mart 1910, C. 1, s. 574.

etmiştir. Nazır muavini yapılan seddin, suyun süratini kestiğinden zamanla buranın tortularla dolduğunu ifade etmiştir. Ayrıca suların çok olduğu zamanlarda araziye sel basmaması için yapılan seddin orta yerinde 20 m arzında açık bırakılan mecranın üzerine set gelince zeminin çürüklüğü hasebiyle yavaş yavaş seddin çöktüğünü ve bu suretle Hille mecrasının da yine susuz kaldığını detayları ile anlatmıştır. Bu seddin tamiri için 1902 yılında Fransa'dan Şoşo isiminde bir mühendis getirilerek keşif yaptırıldığını ifade eden nazır muavini, en sonunda Sir Willcocks'un projesinin uygun bulunarak kabul edildiğini ve bu şekilde inşaata başlanıldığını ifade etmiştir. Nazır muavini, 1909 senesi zarfında el-Cezire kıtasında sarf olunan paranın, memur maaşları için 8.082 lira, harcırah ve çeşitli masraflar için 3.882 lira, inşaat masrafı için 65.561 lira -ki bu meyanda Saklavya seddinin tamirine 5.000 lira, Hindiyeye seddinin tamirine 29.000 lira ve Hindiyeye mecrasının kurutulmasına 9.500 lira harcadığını söylemiştir. Toplamda 1909 yılında 43.500 liranın burada harcadığını ifade eden Nazır muavini toplam 4.400.000 liraya mal olacak inşaat için Willcocks'un 1909 senesi için 160.000 lira istediğini belirtmiştir. Bu 160.000 liranın 8.316 lirası keşif memurlarına, 10.500 lirasının inşaat memurlarına, 3.504 lirasının harcırah olarak verileceğini, yapılacak inşaat için de 137.680 lira sarf edileceğini ifade etmiştir. Bu para Saklavya ve Hindiyeye setlerine aittir. Böylece yeniden Hindiyeye'de bir set inşa edilecektir. Nazır muavini, 1911 yılında ise kalan inşaatlar için ihaleye çıkılacağını belirtmiştir. Bunun üzerine mecliste uzun tartışmalar yapılmış, ancak bir sonuca varılamamıştır.<sup>1636</sup> Hindiyeye setlerinin inşası için 1912 yılına kadar 380.000 lira harcanmış olmasına rağmen henüz bir netice elde edilememiş ve ihaleye çıkıldığında şirketler mukavele şartlarını sağlayamadığından iş askıda kalmıştır. 1914 yılında 500.000 lira sarfedilerek Hindiyeye seddinin inşası tamamlanmıştır.<sup>1637</sup> Ancak Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması nedeniyle el-Cezire kıtasının sulanması işi yarım kalmıştır.

#### **3.4.4. Osmanlı Devleti'nde Diğer Arazi Sulama ve Bataklık Kurutulması Çalışmaları**

Daha önce 1/3'lük bir kısmına Tarsuslu Hoca Hanna tarafından kurutulma işlemi yapılan Tarsus ile Mersin arasındaki sazlık ve bataklık, kalan kısımların kurutulması için Hoca Agob tarafından imtiyaz istenilmiştir. Meclis-i Meabir tarafından yapılan incelemede, kurutulma sonrası yaklaşık 60.000 dönümlük bir arazi

<sup>1636</sup> MMZC, İ: 72, 31 Mart 1326/3 Nisan 1910, C. 2, s. 98-105.

<sup>1637</sup> MMZC, İ: 42, 16 Temmuz 1328/29 Temmuz 1912, C. 2, s. 521; MMZC, İ: 38, 6 Temmuz 1330/19 Temmuz 1914, C. 3, s. 445.



ortaya çıkacağı tespit edilmiş ve daha önce burada bataklık kurutma işlemi yapan Hanna'nın kalan kısmı yapmaya muktedir olduğu düşünüldüğünden 1868 yılında Tarsus ile Mersin iskelesi arasındaki bataklıkların kurutulma imtiyazı verilmesine karar verilmiştir.<sup>1638</sup>

İzmir şehriyle Marmaris kasabası civarında bulunan Çakalburnu bataklığının ve Marmaris civarındaki diğer bataklıkların kurutulması için İzmir şehri tarik bedeli nakdisinin 2 yıllık hâsılatının Çakalburnu bataklığının kurutulmasına harcanması için mahalline gerekli izin verilmiştir.<sup>1639</sup>

İşkodra vilayetindeki Drin ve Kır nehirlerinin taşması neticesinde meydana gelen zararların önlenmesi, mecralarının düzenlenip değiştirilmesi ve nehrin ulaşımına müsait hale getirilmesi için gerekli inşaatları yapmak üzere ihaleye verilmesi hususunda izin istenilmiş ve durum Ticaret ve Nafia Nezareti'ne havale edilmiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti, Drin ve Boyana nehirlerinde inceleme yapılması hususunu gerekli yerlere bildirmiştir. Fakat bu iş için bir talibin çıkmamasından dolayı Osmanlı İstanbul Rıhtım ve Antrepolar Şirketi mühendisi tarafından yapılan keşif üzerine Nafia Heyet-i Fenniyesi tarafından verilen mütalaada daha dikkatli bir keşif yaptırılması gerektiği belirtilmiştir. Burada hemen inşaata başlanılabilmesi ve gerekli keşfin yapılabilmesi için tarik bedelatından yıllık 10.000 liranın tahsisıyla mühendislerin gönderileceği vilayete bildirilmiştir.<sup>1640</sup> İşkodra halkının yardımı, Nafia bütçesinden tahsis olunan para ve İşkodra ileri gelenlerinden oluşan komisyonun gayreti ile inşaat bir müteahhide ihale edilmiştir. Bu inşaatın bir kısmı 1888 yılında tamamlanmıştır.<sup>1641</sup>

Fırat nehrinin Basra'da meydana getirdiği bataklıkların kurutulması pojesine yönelik olarak fen müşaviri Mösyö Galan teftiş yapmak üzere bölgeye gönderilmiş, kendisi burada yaptığı incelemelere dair bir rapor hazırlamıştır. Bu bataklıkların kurutulması masraflarının da nafia bütçesinden ödenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>1642</sup>

<sup>1638</sup> BOA İ MVL 582/26133, 11 Şaban 1284/8 Aralık 1867.

<sup>1639</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 73, 1 Muharrem 1312/5 Temmuz 1894, s. 8-9.

<sup>1640</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 92, 15 Şevval 1312/11 Nisan 1895, s. 346-347.

<sup>1641</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, Nr. 1, sene 1302, s. 7 ve BOA Y PRK TNF 2/38, 22 Cemaziyevvel 1306/24 Ocak 1884.

<sup>1642</sup> BOA DH MKT 1670/54, 3 Rebiülevvel 1307/28 Ekim 1889 ve BOA DH MKT 1730/73, 22 Şevval 1307/11 Haziran 1890.

İznik Gölü'nde bir kanal açılması suretiyle pek çok yerin sudan ve bataklıktan kurtulacağı düşüncesi ile 1863 yılında Mösyö Riter ile mühendis Hayri Bey 700'şer kuruş harcırahla bölgede incelemelerde bulunmak üzere gönderilmiştir.<sup>1643</sup>

Selanik vilayetinde Karaazmık ve Vardar nehirlerinde kanal açılması, set inşası, Yenice Gölü'nün kurutulması işlemleri yapılmıştır. Bu inşaatlar 560.000 Osmanlı lirası karşılığında imtiyaz olarak verilmiştir. Bunun 125.000 lirası 200.000 dönüm arazinin sulanması için harcanmıştır. Bu proje tamamlanmadığından yarım kalmıştır. Bu inşaat için 1908 yılında Fransalı bir şirket talip olmuştur.

Selanik vilayetinde Tahbanos Gölü ile Karasu bataklıklarının kurutulması için Sirozlu Tahir Bey'e imtiyaz verilmiş, kendisine ait dükkânın borçlarını bile ödeyemediği ortaya çıkınca kendisinin imtiyaz teminatı olarak Osmanlı Bankası'na yatırdığı 250 lirasına el konularak imtiyaz feshedilmiştir.<sup>1644</sup>

Selanik vilayetinde Drama sancağında Pravişte Gölü ile çevresindeki bataklıkların kurutulması için Basralı Zehirzade Ahmed Bey, imtiyaz talebinde bulunmuş, imtiyaz talebi Turuk ve Meabir Müdürü Arslan Bey hazır bulunduğu Tanzimat Dairesi'nde görüşülmüştür. Ticaret ve Nafia Nazırı ile Ahmed Bey arasında imzalanan 14 maddelik anlaşma gereğince imtiyaz, Ahmed Bey'e 30 sene müddetle verilmiştir.<sup>1645</sup> Ancak Ahmed Bey 18 ay içerisinde inşaata başlaması gerekmesine rağmen malî buhran sebebiyle başlayamamış ve imtiyazın uzatılması için Ticaret ve Nafia Nezareti'ne başvuruda bulunmuştur. Başvurusu kabul olunmuş ve 1892 yılında inşaata başlayabilmesi için Ahmed Bey'e 1 yıl daha mühlet verilmiştir.<sup>1646</sup>

Selanik vilayetinde Toyran ve Harcan göllerinin kurutulması için 1882 yılında 99 sene müddetle İbrahim ve Vasilaki Beyler ile arkadaşlarına imtiyaz verilmiştir.<sup>1647</sup>

24 Mayıs 1895 tarihinde İzmit sancağına bağlı Hendek ve Akyazı nahiyeleri ortasında bulunan Çatalköprü ve Hendek gölü bataklıklarının kurutulması ziraate

<sup>1643</sup> BOA BEO A MKT MHM 280/55, 1 Cemaziyevvel 1280/14 Ekim 1863.

<sup>1644</sup> BOA İ MMS 108/4643, 8 Rebiülahir 1307/2 Aralık 1889.

<sup>1645</sup> BOA İ MMS 114/4870, 2 Zilkade 1307/20 Haziran 1890

<sup>1646</sup> BOA İ TNF 1/1310M-03, 28 Muharrem 1310/22 Ağustos 1892.

<sup>1647</sup> BOA Y A HUS 172/34, 5 Safer 1300/16 Aralık 1882.

elverişli bir arazi elde edilmesi amacıyla bir imtiyazın verilmesi yönünde İzmit sancağına gerekli yazı Nafia Nezareti'nden gönderilmiştir.<sup>1648</sup>

Mamuratülaziz vilayetinde Uluabad Ovası'nın sulanması için gerekli incelemeleri yapmak üzere 1909 yılında bir fen heyetinin bölgeye gönderilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>1649</sup>

1910 yılında Muş Ovası'nın sulanması için 350 lira bedel ile mühendis Uncuyan Bitlis vilayetine gönderilmiştir.

Biga sancağında Kumkale bataklığının kurutulması için daha önceden kısmen yapılan çalışmanın genişletilmesi ve kalan kısmının kurutulması hem halkın sağlığının korunması hem de meydana gelecek araziye muhacir iskânı için Meriç heyet-i keşfiyesi birinci şube reisi mühendis Hüseyin Rıfkı Efendi, Emin Hüsnü ve Asaf Efendilerden oluşan bir fen heyeti 30 Mart 1913 tarihinde bölgeye gönderilmiştir.<sup>1650</sup>

Hüdavendigâr vilayeti ile Karesi sancağı dâhilinde bulunan Susurluk, Kirmastı, Karadere ve Hanife dereleri kış mevsiminde taştıkları için birçok bataklıklar meydana getirmekte ve halkın sağlığını tehdit etmektedir. Burada meydana gelen bataklıkların kurutulması ile hem halkın sağlığı sağlanacak hem de meydana gelecek olan yaklaşık 250.000 dönümlük arazi ile Hazineye katkıda bulunacaktır. Böylece bu mevkiilerin keşif işlemlerini yapmak üzere 22 Nisan 1914 tarihinde Sakarya ve Gökçeviran nehirleri ve Kumkale bataklığı keşif memurlarından oluşan bir heyet teşkil olunmuştur.

1908 yılında hazırlanan nafia programına göre vilayetlerde yapılması gereken arazi sulama ve bataklık krutumaya işleri şunlardır:

Aydın vilayetinde 2.500.000 dönümden fazla arazi sulanmaya muhtaçtır. Bu vilayette öncelikli olarak Menderes nehrinin Sarayköy'den denize kadar 170 km uzunluğunda ve 8 km genişliğinde uzanan 1.400.000 dönüme varan Aydın Ovası'nın sulanması gerekmektedir. Bununla ilgili olarak Aydın vilayetinde Ameliyat-ı Miyahiye Heyet-i Fenniyesi kurulmuştur. Kolderesi-Gediz çayı kanalı açılması, Bergama'da Bakırçay Ovası'nın sulanması çalışmaları yürütülmüştür.<sup>1651</sup> Aydın

<sup>1648</sup> BOA Y PRK BŞK 41/45, 25 Zilkade 1312/20 Mayıs 1895.

<sup>1649</sup> BOA BEO 3492/261889, 24 Muharrem 1327/15 Şubat 1909.

<sup>1650</sup> BOA T NFİ 1442/8, 21 Rebiülâhîr 1331/30 Mart 1913.

<sup>1651</sup> BOA T 1445/109, 18 Zilhicce 1334/16 Ekim 1916; BOA T 1445/111, 19 Zilhicce 1334/17 Ekim 1916.

vilayetinde 1884 yılında Büyük Menderes Ovası'nda bulunan bataklıkların kurutulması ve ovada yapılan üretim faaliyetlerinin artmasına yönelik olarak Menderes nehri üzerinde yapılacak çalışmalarla bu akarsuyun taşımacılık yapılabilir bir hale getirilmesi için bir proje sunulmuştur. Bu anlamda Başkilerci Osman Efendi'ye 99 yıllığına bir imtiyaz verilmiştir. Osman Efendi, 1.000 liralık kefalet akçesini Osmanlı Bankası'na yatırmış, Nafia Nezareti'nin yaptığı incelemeler neticesinde bu projeyi gerçekleştirmek için gerekli araç-gereçleri tedarik edebileceği anlaşılmıştır. Bunun üzerine Osman Efendi ile Nafia Nezareti arasında 35 maddelik bir mukavele ve 28 maddelik bir şartname imzalanmıştır. Fakat Osmanlı Devleti, Menderes nehrinin ıslahı ve nehir üzerinde ulaşımın sağlanması işinden vazgeçmiştir. Zira Gediz nehrinin birikintilerinin İzmir limanını doldurması nedeniyle limanın ortadan kalkacağına anlaşılmıştır üzerine bu nehrin akışını değiştirmek üzere bir kanal açılması faaliyetlerine başlanılmış, bu yüzden de Menderes nehri üzerinde ulaşımın sağlanması projesinden de vazgeçilmiştir.<sup>1652</sup>

Nafia Nezareti tarafından hazırlanan raporda Halep vilayetinde İskenderun bataklıklarının kurutulması,<sup>1653</sup> Kütük suyunun mecrasının tanzimi, Kilis ve Ayıntab ovalarının sulanması gerekli görülmüştür.

Aynı rapora göre Suriye vilayetinde Hama ve Humus ovalarının sulanması gerekmektedir. Ayrıca Beyrut vilayetinde Katriye bataklığının kurutulması, Kudüs sancağında Yafa ovalarının Uca nehri suları vasıtasıyla sulanması ve bu nehrin etrafındaki bataklıkların kurutulması gerektiği belirtilmiştir.

---

<sup>1652</sup> Bülent Çelik, "Gerçekleşmemiş Bir Yol Hikayesi: 19. Yüzyıl'ın Son Çeyreğinde Menderes Nehri'nin Ulaşımına Açılması Projesi", *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XXVI, S. 38, 2005, s. 114 ve 127.

<sup>1653</sup> Halep vilayetinden Sadarete giden yazıda İskenderun kasabasının önü deniz, arkası dağ olup, bu dağın eteğinden çıkan kaynaktaki akarsuyun önü daha önce açılarak denize dökülmesi sağlanmış ise de zamanla akarsuyun önü kum ve toprakla kapanarak su akacak yer bulamadığından akarsuyun iki tarafında gün geçtikçe bataklık oluştuğu ifade olunmuştur. 10-15 bin kuruş harcanarak bu bataklığın kurutulması ve akarsuyun önünün açılarak denize dökülmesi mümkün olabilecektir. Bu mahalde deniz olması hasebiyle her türlü mahsul yetiştirilmeye müsait bir yerin halkının böyle bir durumda bırakılmaması, İskenderun kasabası her ne kadar 20 hane ve birkaç konsolos evinden ibaret ise de imar faaliyetlerinin yürütülmesiyle buranın gelişeceği düşünüldüğünden bu bataklığın kurutulması irade buyrulduğu takdirde bağlı olduğu Adana Vilayeti Valisi'ne veya Halep Vilayeti Valisi'ne bilgi verilmesi istenmiştir. Bunun üzerine İskenderun ile Halep arasındaki yolun dolaşılması ile bu bataklıkların kurutulması için gerekli tetkiklerin yapılması Meclis-i Valâ-yı Ahkâm-ı Adliye'de yapılan görüşmeler neticesinde münasip görülmüştür. BOA BEO A MKT 76/26, 24 Şevval 1263/5 Ekim 1847. Yapılan inceleme neticesinde İskenderun iskelesi civarındaki bataklıkların kurutulması için 16.000 kuruş lazım geleceği, mevsim nedeniyle izin alınmadan işe başlanıldığı bildirilmiştir. BOA BEO A AMD 34/16, 13 Zilhicce 1263/22 Kasım 1847. Bundan sonra da İskenderun'da bulunan bataklıklar için zaman zaman teşebbüslerde bulunulmuştur. Bkz. BOA ŞD 2215/65, 8 Cemaziyevvel 1299/28 Mart 1882; BOA DH MKT 2659/5, 21 Şevval 1326/16 Kasım 1908.

Raporda Osmanlı Devleti'nin bu işleri nasıl yapacağı ile ilgili çözüm önerileri sunulmuş ve Avrupa, Mısır ve Hindistan'da yapılan örnekler, son olarak da Konya Ovası'nın sulanması projesi tecrübesine dayanarak yabancı şirketlere imtiyaz vermenin en mantıklı fikir olduğu ileri sürülmüştür. Osmanlı Devleti'nin bu kadar işi kendi bütçesiyle yapması imkânsızdı. Bu imtiyazların verilmesi hususunda gerekli şartların belirlenmesi için çalışmaların yapılması gerektiği belirtilmiştir.<sup>1654</sup>

Osmanlı Devleti'nin biraz geç olmakla beraber yol ve köprü inşasının yanında arazi sulanması, bataklıkların kurutulması, arazinin tarıma açılması gibi bayındırlık işlerine de önem verdiği, hatta savaş döneminde bile bu işlerin yürütülmesine gayret gösterdiği görülmektedir.

---

<sup>1654</sup> BOA T 3126/42, tarihsiz.

## SONUÇ

Temelleri XIX. yy. başlarında atılan ve Tanzimat Dönemi'nde en üst noktasına ulaşan reform hareketlerinin, Osmanlı Devleti'nin yeniden yapılanmasında oldukça önemli bir yeri vardır. Söz konusu dönemde maliyeden idarî yapıya kadar pek çok alanda yeni düzenlemeler yapılmıştır. Bu yeni düzenlemeler arasında ülkenin kalkınmasına dair ele alınması gereken konular da yer almıştır. Ülkenin kalkınmasındaki etkenler bir tarım ülkesi olan Osmanlı'da yeni tarım tekniklerinin uygulanması ile beraber ulaşımın geliştirilmesi olarak görülmüştür. Bu cümleden olarak başlangıçta ülkede ziraat, sanat ve ticaretin geliştirilmesine yönelik çalışmalarda bulunmak üzere Umur-ı Nafia Meclisi kurulmuş, bu mecliste kendisine verilen işlere uygun görüşmeler yapılarak kararlar alınmıştır. Ardından bu işlerin yürütülmesinde gerekli kaynağı sağlamak üzere oluşturulan Nafia Hazinesi'nin kurulması da atılan önemli adımlardandır. Ancak bu işlerin organizasyonunun hâlâ tek bir elde toplanamaması işlerin aksamasındaki önemli sebeplerdendi. Bu yüzden Nafia Nezareti'nin ilk kuruluşu kısa sürse de ülkede yol yapımının ve fenne dair işlerin öneminin anlaşılması bakımından önemlidir. Böylece Osmanlı Devleti'nde tarik-i sultaniye denilen ve önemli ticaret merkezlerine ulaşan yolların yapılması için çalışmalar başlatılmış, bunun için Avrupa'dan mühendisler getirilmiş, Avrupa'da yeni yeni gelişmeye başlayan demiryolları da Osmanlı coğrafyasında inşa olunmaya başlanmıştır.

Her ne kadar Nafia Nezareti uzun bir süre başka nezaretlerin özellikle de Ticaret Nezareti'nin idaresi altında faaliyetlerini yürütse de kesintisiz olarak bayındırlık işlerini yürüten bir idare olarak 1848 yılından sonra hep var olmuştur.

Nafia Nezareti'nin bu ilk kuruluşunun ardından bayındırlık alanında, özellikle yolların yapımı ile ilgili olarak çalışmalar hız kazanmıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde yol fenninden anlayan yeterli derecede mühendisler olmadığından yurtdışından mühendisler getirilmiştir. Bu mühendislerin en büyük faydası, Osmanlı Devleti'nde bayındırlık işlerinin Avrupa'da olduğu gibi sistematik bir biçimde yürütülmeye başlanmasına katkıda bulunmaları olmuştur. Özellikle uzun bir müddet Turuk ve Meabir Müdürü olarak çalışan Mösyö Riter döneminde, Turuk ve Meabir Nizamnamesi'nin hazırlanmasıyla tüm Osmanlı ülkesinde yolların nasıl yapılacağı, kimlerin görev alacağı gibi konular açıklığa kavuşturulmuştur.

Osmanlı Devleti'nin diğer birimlerinde olduğu gibi Nafia Nezareti'nde de idari yapı ilk kurulduğu haliyle kalmamıştır. Nafia Nezareti ilk kurulduğunda kısıtlı bir kadro ile çalışmalara başlamış ise de zaman içerisinde yenilenerek ihtiyaçlarına göre geliştirilmiştir. Yeni gelişmeler göz önünde bulundurularak Nafia Nezareti'ne bağlı idarî birimler de oluşturulmuştur. Örneğin Osmanlı Devleti'nde demiryollarının çoğalması ile önceleri Turuk ve Meabir İdaresi'ne bağlı olarak yürütülen demiryolları ile ilgili işler için sonradan bir Demiryolları İdaresi kurulmuştur. Aynı şekilde ülkede arazi sulanması, bataklıkların kurutulmasının öneminin anlaşılması ve bu çeşit işlerin yoğunluk kazanması ile bir Nafia İdaresi kurulmuş ve ilgili işler bu kuruluşun sorumluluğuna verilmiştir.

Nafia Nezareti, ilk kurulduğunda nezaretin yapacağı işler ülkede ziraat ve sanayinin gelişmesini sağlamak, ülkenin gelişmesine katkıda bulunacak çalışmaları yürütmek ve bu konuda gerekli tedbirleri almak olarak belirlenmişti. Bu şekilde nezarete geniş bir sorumluluk alanı tanınmıştır. Her ne kadar birçok çalışmanın yürütülmesine çalışılmış olsa da nezarete bu kadar geniş sorumluluk alanları tanınması, başlangıçta hiçbir şey yapılamamasına neden olmuştur. Ancak bu konuda uzman elemanlar ülkeye getirildikçe ve batıdaki ilerlemeler takip edildikçe bayındırlık ile ilgili işlerin nasıl yürütüleceğine dair bir fikir oluşmuştur.

Nezaretin görev alanları ve teşkilat yapısı ile ilgili olarak zaman zaman yeni düzenlemeler yapılarak nizamnameler hazırlanmıştır. 1870 tarihli nizamnameye göre Nafia Nezareti turuk ve meabir (yollar ve köprüler), demiryolu idareleri gibi bayındırlık işleri ile doğrudan alakalı birimlerin yanında maden, posta ve telgraf idarelerini de bünyesinde barındırmaktadır. Daha önce nezaretin görev alanları içerisinde yer alan ziraat ve çiftçiliğin geliştirilmesi, ormanların ıslahı, İstanbul'un kaldırımları, İstanbul'un su sorununa çözüm aranılması gibi yer alan maddeler zaman içerisinde başka nezaretlere ya da İstanbul Belediyesi'ne devredilmiştir. Bu dönemde nezaretin idaresinde Meclis-i Nafia ismiyle bir danışma meclisi olup başkanlığı müsteşar tarafından yürütülmüştür.

Nafia Nezareti'nin kurulduğu yıl olan 1848 yılından kaldırıldığı 1922 yılına gelinceye kadar Osmanlı Devleti'ndeki değişim ve dönüşüm doğal olarak nezarete de yansımıştır. Belirtilen yıllar arasında Osmanlı Devleti'nin yaşamış olduğu I. Meşrutiyet, II. Meşrutiyet ve bürokratikleşme sürecinin etkilerini açık bir şekilde Nafia Nezareti'nde de görebilmekteyiz.

1876 Kanun-ı Esasi'nin ardından II. Abdülhamid'in devletin organlarında yeniden bir teşkilatlanma yapmaya başlamasıyla, 1880 yılında Nafia Nezareti için de yeni bir nizamname hazırlanmıştır. 1880 tarihli nizamnameye göre Nafia Nezareti'ne bağlı olan idareler turuk ve meabir ile demiryolu müdürlükleridir. Bu arada nezaretin hukuk işlerini yürütmek üzere Hukuk Müşavirliği ve fennî işlerle ilgilenmek üzere Fen Müşavirliği ihdas olunmuştur. Nezaretin sorumluluk alanları ise şose yol, demiryolu, köprü inşası ile bunların korunması, göl ve bataklıkların temizlenmesi, nehir ve göllerin ulaşımına açılması, limanların inşa ve tamiri olarak belirlenmiştir. Turuk ve Meabir İdaresi, karayollarının yanında göl ve bataklıkların temizlenmesi, nehir ve göllerin ulaşımına açılması ve limanların inşa ve tamiri ile de ilgilenecektir. Nezaretin son teşkilat kanunu olan 1914 tarihli nizamnameye göre ise Nafia Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti, Demiryol ve Limanlar Müdüriyet-i Umumîsi, Turuk ve Meabir Müdüriyet-i Umumîyesi, Umur-ı Nafia Müdüriyet-i Umumîyesi, Muhasebe Müdüriyeti, Hukuk Müşavirliği, Memurîn Müdüriyeti (Memurîn, Levazım), Evrak Müdüriyeti ve Tercüme Müdüriyeti'nden oluşmaktadır. Böylece kurulduğu 1848 yılından 1914 yılına gelene kadar nezaretin yapısı bir şekilde değiştirilmiş ve daha teknik bir yapıya kavuşturulmuştur.

Nafia Nezareti, yapmakla yükümlü olduğu işlerle ilgili olarak çeşitli düzenlemeler yapmış, nizamnameler hazırlamıştır. Nafia Nezareti'nin bu konudaki en büyük çalışması 1869 ve 1889 tarihlerinde çıkarmış olduğu Turuk ve Meabir Nizamnameleridir. Bu nizamnamelerle Osmanlı Devleti'nde yol yapımı kanunlarla düzenlenmiş olup, gelişme göstermiştir. Nafia Nezareti'nin yolların yapımı ile ilgili sorumluluğu, yolların keşfi, haritalarının çizimi ve buna göre fennî hususların icrasından ibarettir. Devlet yollarının dışında kalan vilayet, sancak ve kaza yollarının inşası vilayetlerin hususî bütçesinden karşılanırdı. Bunun dışında bazı önemli yolların inşası için Osmanlı Devleti, imtiyaz suretiyle karayolu da inşa ettirmiştir. Bunlardan en önemlisi İzmit-Ankara ve Beyrut-Şam yollarıdır. Devletin kendi imkânları ile inşa ettiği en büyük yol ise Erzurum-Trabzon yolu olarak bilinmektedir.

Karayollarının dışında nezaretin diğer sorumluluk alanları olan demiryolları, liman, rıhtım inşası, arazi sulanması ve bataklıkların kurutulması ile ilgili olarak da birçok çalışma yapılmıştır. Demiryolları, Hicaz demiryollarının haricinde yabancı müteşebbislere imtiyazlar verilerek yaptırılmıştır. Osmanlı Devleti'nde liman inşası, arazi sulanması ve bataklık kurutulması işleri de demiryollarında olduğu gibi daha



çok yabancılara imtiyazlar verilmek suretiyle gerçekleştirilmiştir. Nafia Nezareti, demiryolları ve liman inşası ile arazi sulanması ve bataklıkların kurutulması ile ilgili olarak imtiyazların ne suretle kimlere verileceği konusunda düzenlemeler yapmış, verilen imtiyazların takibini memurları vasıtasıyla yürütmüştür. Nafia Nezareti, kurulmadan önce çoğunlukla savaş zamanında yürütülen yol, köprü inşası gibi faaliyetler XVII. yy'a kadar olan dönemden farklı olarak bir standardizasyona kavuşturularak sürekli yapılan rutin işler haline gelmiştir.

Nafia Nezareti'nin kurulmasının ardından Osmanlı Devleti'nde karayolu inşasında modern teknikler kullanılmaya başlanmış, birçok yeniliklere adım atılmıştır. Osmanlı Devleti, bu dönemde karayolu inşasını yalnız askerî açıdan değil, ticarî ve siyasî açıdan da gerekli görmüş ve bu yönde ciddi adımlar atılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti sahip olduğu geniş toprakların aksine bu topraklarda yatırım yapacak yeterli sermayeye sahip olmadığı gibi bu işleri yürütecek yeterli teknik elemana da sahip değildi. Hâlbuki Fransa 1836 yılında köy yollarını dahi düzene sokmuş, bu yolların düzenlenmesi ve korunması için gerekli kanunları yürürlüğe koymuştu. Bu sayede yolların inşasından da elde edilecek faydalardan yararlanmaya başlamıştır. Fransa'nın bu dönemde teknik eleman sıkıntısı da yoktu. 1836 yılında Fransa'da 200 başmühendis, 700 de mühendis bulunmaktaydı. Hâlbuki 1871-1872 yılında Osmanlı Devleti'nde 14 başmühendis, 4 mühendis ve 35 mühendis muavini bulunmaktaydı. Osmanlı Devleti henüz bu işlere yeni adım atmış ve bu konuda gelişmeye çalışmaktayken Avrupa bu anlamda çok mesafe kaydetmişti.

Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu mühendislerin yetiştirilmesi için sivil mühendislik okulunun açılması hem ülkede bayındırlık işlerinin gelişmesi hem de bu anlamda eğitilmiş bir kadronun yetişmesi açısından önemlidir. Zira Osmanlı Devleti'nin yıkılmasının ardından kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde bu işlerin nasıl yürütüleceği ile ilgili bir sıkıntı çekilmemiş, hem yolların yapımı hem de nezaretin teşkilat kanunlarının olması bir kolaylık sağlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı'nın bakıyesi üzerine kurulduğunu biliyoruz. Bu yüzden Cumhuriyetin ilk elitistleri Osmanlı mekteperinde yetişmişlerdir.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Kaynakları

#### A-Başbakanlık Osmanlı Arşivi

##### 1-Bab-1 Âli Evrak Odası Belgeleri (BEO)

Bab-1 Âli Evrak Odası Ayniyat Defterleri (BEO AYN d.)

Sadaret Amedi kalemî Evrakı (BEO A AMD)

Sadaret Divan Kalemî (BEO A DVN)

Sadaret Mektubî Kalemî (BEO A MKT)

Sadaret Mektubî Kalemî, Mühimme (BEO A MKT MHM)

Sadaret Mektubî Kalemî, Meclis-i Valâ (BEO A MKT MVL)

Sadaret Mektubî Kalemî, Nezaret ve Devair (BEO A MKT NZD)

Sadaret Mektubî Kalemî, Umum Vilayet Yazışmalarına Ait Belgeler (BEO A MKT  
UM)

Sadaret Teşrifat Kalemî ( BEO A TŞF)

##### 2-Bab-1 Âli Evrak Odası Defterleri

Ayniyat Defterleri (BEO AYN d.)

Buyruldu Defterleri (BEO A DVNSBUY İLM d. )

Nizamat Defterleri (BEO A d.)

##### 3-Cevdet Tasnifi (C)

Hariciye (C HR)

İktisat (C İKT)

Maliye (C ML)

Nafia (C NF)

##### 4-Dâhiliye Nezareti

İdari Kısım Belgeleri (DH İD)

Muhaberat-ı Umumîye İdaresi Belgeleri (DH MUI)  
Mektubî Kalemî Evrakı (DH MKT)  
Müteferrik Evrak (DH MB HPS M)  
Sicil-i Ahval İdare-i Umumî Defterleri (DH SAİD d.)  
Siyasi Kısım Belgeleri (DH SYS)  
Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Belgeleri (DH UMVM)

### **5-Hariciye Nezareti**

Londra Sefareti (HR SFR 3)  
Tercüme Odası (HR TO)

### **6-Hatt-ı Humayun Tasnifi (HH)**

### **7-İradeler**

Dâhiliye (İ DH)  
Dosya Usulü İradeler (İ DUIT)  
Hususi İradeler (İ HUS)  
Girid (İ MTZ GR)  
Hariciye (İ HR)  
Meclis-i Mahsus ( İ MMS)  
Meclis-i Valâ (İ MVL)  
Mesail-i Mühimme (İ MSM)  
Şura-yı Devlet (İ ŞD)

### **8-Maarif Nezareti**

Mektubî Kalemî Evrakı (MF MKT)

### **9-Maliye Masarifat Defterleri (ML MSF)**

### **10-Meclis-i Valâ Riyaseti Belgeleri (MVL)**

### **11-Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)**

### **12-Şura-yı Devlet Belgeleri (ŞD)**

### **13-Yıldız Arşivi**

Esas Evrakı (Y EE)

Name-i Humayunlar Evrakı (Y PRK NMH)

Mütenevvi Maruzat (Y MTV)

Perakende Evrakı Arzuhal ve Jurnalleri (Y PRK AZJ)

Perakende Evrakı Dâhiliye Nezareti Maruzatı Evrakı (Y PRK DH)

Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabeti (Y PRK BŞK)

Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği ( Y PRK TKM)

Perakende Evrakı Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Dairesi (Y PRK MYD)

Resmi Maruzat Evrakı ( Y A RES)

Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y A HUS)

Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı (Y PRK TNF)

**14-Ticaret Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretleri Evrakı (T)**

**15-Ticaret Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretleri Defterleri (T d.)**

**16-Zabtiye Nezareti Belgeleri (ZB)**

**B-Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi**

MMZC, İ: 7, 17 Mayıs 1330, C. 1.

MMZC, İ: 38, 6 Temmuz 1330, C. 3.

MMZC, İ: 49, 5 Mart 1333, C. 1.

MMZC, İ: 58, 27 Şubat 1334, C. 1.

### **Salnameler**

**A-Devlet Salnameleri**

**Osmanlı Devlet Salnameleri Sene:** 1267, 1272, 1281, 1282, 1283, 1284, 1285, 1286, 1287, 1288, 1289, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1295, 1296, 1299, 1300, 1301, 1303,1304, 1305, 1307, 1309, 1313, 1318, 1323, 1328.

**Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi Sene:** 1925-1926.

## **B-Vilayet Salnameleri**

*Adana Vilayeti Salnamesi*, Sene 1309,1319.

*Ankara Vilayetine Mahsus Salname*, Sene 1318, 1320.

*Bosna vilayeti Salnamesi*, Sene 1290.

*Edirne Vilayeti Salnamesi*, Sene 1287, s. 36.

*Edirne Vilayeti Salnamesi*, Sene 1305, 1306, 1307, 1309, 1314,

*Edirne Vilayeti Salnamesi*, Sene 1306, 1309.

*Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi*, Sene 1324

*İşkodra Vilayeti Salnamesi*, Sene 1312.

*Manastır Vilayeti Salnamesi*, Sene 1288, 1305,1308, 1311, 1314.

*Salname-i Vilayet-i Aydın*, Defa 25, Sene 1326.

*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, Sene, 1311.

*Selanik Vilayeti Salnamesi*, Sene 1303, 1325.

*Sivas Vilayeti Salnamesi*, Defa 12, Sene 1302.

*Tuna vilayeti Salnamesi*, Sene 1289, 1290, 1291.

*Yanya Vilayeti Salnamesi*, Sene 1308, 1311.

## **Düstûrlar**

*Düstûr*, I. Tertip, C. II, İstanbul 1289.

*Düstûr*, I. Tertip, C. IV, İstanbul 1299.

*Düstûr*, I. Tertip, Zeyl, C. IV, İstanbul 1300.

*Düstûr*, 2. Tertib, C. I, İstanbul 1329.

*Düstûr*, 2. Tertip, C. III, İstanbul 1330.

*Düstûr*, 2. Tertip, C. IV, İstanbul 1331.

*Düstûr*, 2. Tertip, C. V, İstanbul 1332.

*Düstûr*, 2 Tertip, C. VI, İstanbul 1334.

*Düstûr*, 2. Tertip, C. 11, İstanbul 1928.

*Düstûr*, 2. Tertip, C. 12, İstanbul 1927.

### **Gazeteler**

*Kastamonu Gazetesi*, Nr. 782, 8 Nisan 1889.

*Sivas*, Nr. 188, 16 Zilkade 1301.

*Takvim-i Ticaret*, Nr. 6, 23 Şevval 1282.

*Takvim-i Vekayi*, Nr. 170, 13 Cemaziyelahir 1254.

*Takvim-i Vekayi*, Nr. 167, 14 Rebiülahir 1254.

*Takvim-i Vekayi*, Nr. 176, 21 Zilkade 1254.

*Takvim-i Vekayi*, Nr. 703, 19 Muharrem 1280.

*Takvim-i Vekayi*, Nr. 943,12 Zilkade 1284.

*Tanin*, Nr. 151, 2 Kanun-ı Evvel 1334.

*Tasvir-i Efkâr*, S. 106/1, 16 Muharrem 1280.

*Tasvir-i Efkâr*, S. 282/1, 22 Şevval 1281.

*Tasvir-i Efkâr*, S. 398/1, 8 Safer 1283.

*Tasvir-i Efkâr*, S. 589/1, 7 Safer 1285.

*Tasvir-i Efkâr*, S. 595/2, 19 Safer 1285.

*Vakit*, Birinci Sene, Nr. 50, 19 Cemaziyelahir 1292.

### **Dergiler**

*Mecmua-i Umur-ı Nafia*, Sene 1302.

*Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası*, Nr. 6, Mart 1326.

*Servet-i Fünun*, 30 Nisan 1341.

*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 4. Sene, Nr. 2, 1 Nisan 1303.

*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 4. Sene, Nr. 4, 1 Haziran 1303.

*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 1, 1 Muharrem 1309.

*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 2, 15 Muharrem 1309.

*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 3, 1 Safer 1309.

*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 4, 15 Safer 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 7, 1 Rebiülahir 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 8, 15 Rebiülahir 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 9, 1 Cemaziyelevvel 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 13, 1 Receb 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 14,15 Receb 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 15, 1 Şaban 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 16, 15 Şaban 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 17, 30 Şaban 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 23, 1 Zilhicce 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 7. Sene, Nr. 24, 15 Zilhicce 1309.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 8. Sene, Nr. 25, 1 Muharrem 1310.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 8. Sene, Nr. 25, 1 Muharrem 1310.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 9. Sene, Nr. 55, 1 Rebiülahir 1311.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 9. Sene, Nr. 56, 15 Rebiülahir 1311.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 9. Sene, Nr. 72, 15 Zilhicce 1311.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 73, 1 Muharrem 1312.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 84, 15 Cemaziyelahir 1312.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 85, 1 Recep 1312.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 87, 1 Şaban 1312.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 90, 15 Ramazan 1312.  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 10. Sene, Nr. 92, 15 Şevval 1312.

### **Kaynak Eserler ve İncelemeler**

*1917 Yılı Osmanlı Bütçesi*, Ankara 2003.

Abdurrahman Şeref, (2012). *Tarih Musahabeleri*, İstanbul.

Abdurrahman Şeref, (1315). *Tarih-i Devlet-i Osmaniye*, C. I, İstanbul.

- Açba, Sait, (1995). *Osmanlı Devleti'nin Dış Borçlanması (1854-1914)*, Afyon.
- Afyoncu, Erhan, (1999). "XVI. Yüzyılda Hassa Mimarları", *Prof.Dr. İsmail Aka Armağanı*, İzmir, s. 207-216.
- \_\_\_\_\_, (1999). "Tanzimat Öncesi Osmanlı İmparatorluğu'nda Bürokrasi", *Türkiye Günlüğü*, S. 58, s. 182-190.
- Afyoncu, Fatma, (2001). *XVII. Yüzyılda Hassa Mimarları Ocağı*, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (2002). "XVII. Yüzyılda Hassa Mimarları Ocağı", *Türkler*, C. 12, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 103-110.
- Ahmed Lûtfî Efendi, (1999). *Vak'anüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, 6-7-8, (Çev. Yücel Demirel), İstanbul.
- Ahmed Saib, (2006). *Sultan II. Abdülhamid ve Saltanatının İlk Yılları*, (Haz. Adem Kara), İstanbul.
- Ahmed Şerif, (1999). *Anadolu'da Tanîn*, (Haz. Mehmet Çetin Börekçi), C.I, Ankara.
- Akar, Şevket Kamil, (1998). *1876-1908 Yılları Bütçelerine Göre II. Abdülhamid Dönemi Maliyesi*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (1999). "Osmanlı Maliyesinde Bütçe Uygulaması", *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 565-570.
- Akar, Şevket Kamil, Hüseyin Al, (2003). *Osmanlı Dırç Borçları ve Gözetim Komisyonları 1854-1856*, İstanbul.
- Akarlı, Engin D., (1992). "Economic Policy and Budgets in Ottoman Turkey, 1876-1909", *Middle Eastern Studies*, Vol. 28, Nr. 3, p. 443-476.
- Akçura, Yusuf, (2010). *Osmanlı Devletinin Dağılma Devri (XVIII ve XIX. Asırlarda)*, Ankara.
- Akın, Rıdvan, (2008). *TBMM Devleti (1920-1923) Birinci Meclis Döneminde Devlet Erkleri ve İdare*, İstanbul.



- Akpınar, Mahmut, (2010). *Bir Tanzimat Bürokrati ve Diplomati Olarak Aleksandır Karatodori Paşa (1833-1906)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi SBE, Konya.
- Akpolat, Mustafa S., (2004). “Tanzimat Sonrası Osmanlı Mimarlığından Bir Kesit: Adana-Mersin Demiryolu İstasyon Binaları”, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 21, S. 1, , s. 77-93.
- \_\_\_\_\_, (2007). “Tanzimat Sonrasında Sivas’taki İmar Etkinlikleri ve Taşhan”, *Osmanlılar Döneminde Sivas Sempozyumu Bildirileri*, C. III, Sivas, s. 1-11.
- Akyıldız, Ali, (1987). *İzmir-Aydın Demiryolu*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (1993). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (2000). “Osmanlı Merkez ve Taşra Teşkilâtlarının Yeniden Yapılanma Süreci, (1836-1856)”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 3, s.57-92.
- \_\_\_\_\_, (2001). *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (2005). “Osmanlı Anadolu’sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)”, *Anka’nın Sonbaharı Osmanlı’da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul, s. 15-39.
- \_\_\_\_\_, (2005). “Balkanlar’a Osmanlılar’dan Miras Bir Çağdaş Medeniyet Ürünü: Rusçuk-Varna Demiryolu”, *Anka’nın Sonbaharı Osmanlı’da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul, s. 75-106.
- \_\_\_\_\_, (2005). “Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği” *Anka’nın Sonbaharı Osmanlı’da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul, s. 59-74.
- \_\_\_\_\_, (2005). “Demiryolları ve Değişme: Batı Anadolu Örneği”, *Anka’nın Sonbaharı Osmanlı’da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul, s. 41-58.
- \_\_\_\_\_, (2006). *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (2007). “Yakınçağ Osmanlı İdari Tarihi Çalışmaları Üzerine Bir Değerlendirme”, *Dünden Bugüne Osmanlı Araştırmaları Tespitler*,

- Problemler, Teklifler*, (Ed. Ali Akyıldız, Ş. Tufan Buzpınar, Mustafa Sinanoğlu), İstanbul, s. 55-61.
- Akyılmaz, Sevgi Gül, (1990). *Reis-Ül Küttâb ve Osmanlı Hâriciye Nezâretinin Doğuşu*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi SBE, Konya.
- Ali Rıza, Mehmed Galib, (2002). *Onüçüncü Asr-ı Hicride Osmanlı Devlet Ricalî Ya Da Sonun Başlangıcı*, (Haz. Turan M. Türkmenoğlu), İstanbul.
- Ali Tevfik, (1308). *Memalik-i Osmaniyenin Coğrafyası*, C. III, İstanbul.
- Alkan, Mustafa, (2006). “Tanzimattan Sonra Vakıfların İdaresinde Yeniden Yapılanmaya Dair Bir Örnek: Adana Evkaf Müdürlüğü” *OTAM*, S. 19, s. 13-31.
- Alkan, Nilüfer, (2006/2). “15. ve 16. Yüzyıllarda İnan İpek Yolu’nda Kervanlar”, *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl: 7, S. 11, s. 141-157.
- Altunan, Sema, (2002). “Osmanlı Devleti’nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler”, *Türkler*, C.10, Ankara, s. 913-917.
- \_\_\_\_\_, (2006). “XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul-Edirne Arasındaki Menziller Ve Bazı Menzilkeş Köyler”, *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 25, S. 39, s. 75-99.
- \_\_\_\_\_, (2005). XVIII. yy’da Silistre Eyaletinde Haberleşme Ağı: Rumel, Sağ Kol Menzilleri”, *OTAM*, S. 18, s. 2-20.
- Anastasiadou, Meropi, (2001). *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik*, İstanbul.
- Anbar, Adem, (Temmuz 2009). “Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914”, *Maliye Finans Yazıları*, S. 84, , s. 17-37.
- Arıkan, Hakkı, (1956). *1295 Tarihli İstimlâk Kararnamesi ve Tatbikatı*, Ankara.
- Armağan, A. Latif, (2000). “XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü’l-Hacc)”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, S. 20, s. 73-103.
- Aslan, Seyfettin, Abdullah Yılmaz, (2001). “Tanzimat Döneminde Osmanlı Bürokratik Yapı ve Düşüncesinin Değişimi”, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C. 2, S.1, s. 287-297.

- Aslan, Adnan, (2008). “Mehmed Kadri Paşa”, *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. II, İstanbul, s. 146-147.
- Ataç, Adnan, (2004). “19. Yüzyılda Türkiye’de Cerrahinin Gelişimi Ve Op. Dr. Cemil Topuzlu Paşa” *OTAM*, S. 16, s. 65-76.
- Atakan, Rauf, (1984). *Müşir Gazi Ahmed Muhtar Paşa*, Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Atasagun, Yusuf Saim, (1939). *Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası 1888-1939*, İstanbul.
- Aydın, M. Bedizel, (2008). “İsmail Paşa”, *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. 1, İstanbul, s. 677-678.
- Aygün, Necmettin, (2009). “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”, *Karadeniz Araştırmaları*, C. 6, S. 23, s. 41-76.
- Ayışığı, Metin, (1994). “Son Osmanlı Hükümeti İle Ankara Hükümeti Arasındaki Münasebetler II (21 Ekim 1920-4 Kasım 1922)”, *Toplumsal Tarih*, S. 7, C. 2, s. 18-23.
- Barut, Mustafa, (1984), *Halil Rifat Paşa’nın Sivas Valiliği (1882-1885)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi SBE, Ankara.
- Baskıcı, Mehmet Murat, (2005). *1800-1914 Yılları Arasında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Ankara.
- Bayat, Ali Haydar, (1999). *Osmanlı Devleti’nde Hekimbaşılık Kurumu ve Hekimbaşılar*, Ankara.
- Bayrak, M. Orhan, (1979). *İstanbul’da Gömülü Meşhur Adamlar (1453-1978)*, İstanbul.
- Bayraktar, Kaya, (2002). “Osmanlı Bankasının Kuruluşu” *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C. 3, S. 2, s. 71-88.
- Beşe, Kâmil Hakkı, (1943). *Memurlar Hakkında Muhakeme Usulleri*, Ankara.
- Beşirli, Mehmet, (2004). “Haydarpaşa Liman Şirketi’ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 11, s. 179-203.

- Bilim, Cahit, (2002). *Türkiye’de Çağdaş Eğitim Tarihi (1734-1876)*, Eskişehir.
- Birinci, Ali, (1997). “Ali Münif Bey’in Hatıraları ve Tarihte Usulsüzlük” *Türk Yurdu*, S. 114, s. 19-20.
- \_\_\_\_\_, (2008). “Ahmed Ferit Tek”, *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C.II, İstanbul, s. 613-614.
- \_\_\_\_\_, (2008). “Ali Münif Yeğenağa”, *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, C. II, İstanbul, s. 673-674.
- Biol, Nurettin, (1999). *Halil Rıfat Paşa Dönemi ve İcraatları (1827-1901)*, (Yayınlanmış Doktora Tezi), İnönü Üniversitesi, Malatya.
- \_\_\_\_\_, (2003). “Halil Rıfat Paşa” *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 27, Nr: 2, s. 267-288.
- Bolat, Gökhan, (March 2013)“İngiltere Savunma Bakanlığı Kayıtlarına Göre I. Dünya Savaşı Sırasında Osmanlı Devleti Ve İran Arasındaki Ulaşım Yolları”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, Vol. 6/3, p. 1067-1107.
- Bozkurt, Rıza, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966.
- Böcüzâde Süleyman Sâmî, (2011). *Üç Devirde Gördüklerim, Hakâyikü’l-Beyan fî Eşkâli’l-Ezmân yahut “Ne Derekeye İnmiştik Ne Dereceye Çıktık”*, (Haz. Hasan Babacan, Servet Avşar), TTK, Ankara.
- Bölükbaşı, Ö. Faruk, (2005). *Tezyid-i Varidat ve Tenkih-i Masarifat II. Abdülhamid Döneminde Mali İdare*, İstanbul.
- Burak, Mehmet Durdu, (2004). “İttihat ve Terakki Partisi’nin Demiryollarını Millîleştirme Politikası ve 1917 Tarihli John Robert Pilling’in Şikayeti ve Mahkeme Tutanakları” *G.Ü. Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi*, C. 5, S. 1, s. 71-89.
- \_\_\_\_\_, (2005). “İngiliz J.R. Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Elegeçirme Mücadelesi” *OTAM*, S. 17, s. 85-109.
- Burnaby, Fred, (2005). *At Sırtında Anadolu*, (Çev. Fatma Taşkent), İstanbul.
- Bursalı Mehmet Tahir Bey, (1975). *Osmanlı Müellifleri*, C. III, (Haz. İsmail Özen), İstanbul.

- Bülbül, Zekeriya, (2009). *Osmanlı Müesseseleri ve Medeniyeti Tarihi*, Ankara.
- Can, Selman, (2002). *Osmanlı Mimarlık Teşkilatının XIX. Yüzyıldaki Değişim Süreci ve Eserleri İle Mimar Seyyid Abdülhalim Efendi*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İ.Ü. SBE, İstanbul.
- Cevdet Paşa, *Tezahir*, (1986). 40-Tetimme, Haz. Cavid Baysun, Ankara.
- Çadırcı, Musa, (1985). “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Ülke Yönetimi”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 2, İstanbul, s. 219-220.
- \_\_\_\_\_, (1987). “Tanzimat’ın İlânı Sıralarında Türkiye’de Yönetim (1826-1839)”, *Bellekten*, C. LII, S. 201, s. 1215-1240.
- \_\_\_\_\_, (1988). “Tanzimat Döneminde Türkiye’de Yönetim (1839-1856)”, *Bellekten*, C. LII, s. 1153-1161.
- \_\_\_\_\_, (1991). “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, s. 153-167.
- \_\_\_\_\_, (1997). *Tanzimat Dönemi’nde Anadolu Kentleri’nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (2002). “Yenileşme Sürecinde Osmanlı Ordusu”, *Genel Türk Tarihi*, C. 7, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Ali Birinci), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 515-527.
- \_\_\_\_\_, (2007). *Tanzimat Sürecinde Türkiye-Ülke Yönetimi*, (Der. Tülay Ercoşkun), Ankara.
- Çakır, Coşkun, (2000). “Tanzimat Döneminde Ticaret Alanında Yapılan Bir Kurumsal Düzenleme Örneği Olarak Ticaret Nezareti”, *İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 50, S. 1-4, s. 141-155.
- Çark, Y.G., (1953). *Osmanlı Devleti Hizmetinde Ermeniler*, İstanbul.
- Çavdar, Tevfik, (1974). *Milli Mücadelenin Ekonomik Kökenleri*, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (2001). *Milli Mücadeleye Başlarken Sayılarla Durum ve Genel Görünüm I*, İstanbul.
- Çeçen, Kâzım, (1984). *İstanbul’da Osmanlı Devrindeki Su Tesisleri*, İstanbul.

- Çelik, Bülent, (2005). “Gerçekleşmemiş Bir Yol Hikayesi: 19. Yüzyıl’ın Son Çeyreğinde Menderes Nehri’nin Ulaşımına Açılması Projesi”, *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XXIV, S. 38, s. 113-130.
- Çelik, Mehmet, (2010). *Balkanlar’da Tanzimat: Midhat Paşa’nın Tuna Vilayeti Valiliği (1864-1868)*, İstanbul.
- Çetin, A. Atilla, (2011). *Sultan İkinci Abdülhamid Han Devlet ve Memleket Görüşlerim*, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (2005). “Sicill-i Ahvâl Defterleri ve Dosyaları Hakkında Bir Araştırma” *T.C. Basbakanlık Vakıflar Genel Müdürlüğü, Vakıflar Dergisi*, C. XXIX, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, s. 87-105.
- Çetin, Cemal, (2001). “Osmanlı Devleti’nde Ulaşım Ve İletişimin Örgütlenmesi”, *Tarihin Peşinde-Uluslararası Tarih Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 5, s. 17-38.
- \_\_\_\_\_, (2008). “XVII. Yüzyıl Çorum Menzilhâneleri”, *Uluslararası Osmanlı’dan Cumhuriyete Çorum Sempozyumu*, (Haz. Mehmed Mahmut Söylemez, Mesut Okumuş, İrfan Yiğit), C. III, Çorum, s. 1573-1595.
- \_\_\_\_\_, (2013 ). “Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihî Süreci”, *Tarihe Adanmış Bir Ömür Prof. Dr. Nejat Göyünç’e Armağan*, (Ed. Hasan Bahar, Mustafa Toker, M. Ali Hacıgökmen, h. Gül Küçükbezci), Konya, s. 443-465.
- Çetin, Emrah, (2010). “ Türk Basımına Göre Hicaz Demiryolu (1900-1918)”, *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, s. 99-115.
- \_\_\_\_\_, (2013). “Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, *A.Ü.D.T.C.F. Dergisi*, 53/2, s. 145-163.
- \_\_\_\_\_, (Summer 2013). “Tanzimat’tan II. Meşrutiyet’e Hüdâvendigâr Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları”, *Turkish Studies*, Vol. 8/7, p. 65-81.
- Çınar, Hüseyin, (1999). “Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri” *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 627-637.

- (1334). *Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Vilayat Yolları Haritasıdır (Memaliki Osmaniye'nin Taksimatı Mülkiyesi ve Yollarını Gösterir Harita)*, İstanbul.
- Demirci, Metin, (2011). *İstanbul Limanları*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İ.Ü. SBE, İstanbul.
- Derman, M. Uğur, (1975). "Osmanlı Devri Şehir ve Menzil Yollarında İstirahat ve İbadet Yerleri (Namazgâhlar)", *Atatürk Konferansları 5*, s. 281-298.
- (1326). *Devlet-i Osmaniye'nin 1326 Senesine Mahsus Bütçesi*, Maliye Nezareti, İstanbul.
- (1330). *Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin 1330 Senesi Bütçesi*, Maliye Nezareti, İstanbul.
- (1333). *Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin 1333 Senesi Bütçesi*, Maliye Nezareti, İstanbul.
- Dikmen, Nedim, ((2005). "Osmanlı Dış Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları", *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C. 19, S. 2, s. 137-159.
- Dinçer, Celal, (1971). "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha" *Belgeler*, C. V-VIII, S. 9-12, s. 153-176.
- Doğan, Osman, Ebul Faruk Önal, (2011). "Çukurova'ya Bereket Getiren Projeler", *Yedi Kıta*, S. 33, s. 16-31.
- Doğan, Recai, (1998). "Osmanlı Eğitim Kurumları ve Eğitimde İlk Yenileşme Hareketlerinin Batılılaşma Açısından Tahlili", *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, C. 37, s. 407-442.
- Dosay, Melek, (1996). "İbrahim Edhem Paşa" *OTAM*, S. 7, s. 113-117.
- Dönmez, E. Emine Naza, (2003). "Anadolu Selçuklu Ticaret Yollarının Tanıkları: Kervansaraylar ve Köprüler (Harita Üzerinde Bir Deneme)", *Osmanlı Öncesi ile Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemlerinde Esnaf ve Ekomomi Semineri*, İstanbul, s. 127-134.
- Durak, Selçuk, (2006). *1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Mersin Limanı Üzerine Etkileri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mersin Üniversitesi SBE, Mersin.

- Duymaz, A. Şevki, (2003). *II. Abdülhamid Dönemi İmar Faaliyetleri (Türkiye Örnekleri)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi SBE, Isparta.
- Duysak, Cabir, (2012). “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin, Ahmed Uçar, Osman Doğan), İstanbul, s. 37-48.
- Dündar, Abdulkadir, (2002). “XVI. Yüzyıl Bazı Osmanlı Mimarları”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, C. 43, S. 1, s. 231-262.
- Düzcü, Levent, (2009). “Osmanlı Bahriye Teşkilâtında Reform Çabaları” (1876-1922), *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi*, C. 3, S. 5, s. 1-20.
- Earle, Edward Mead, (2003). *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, (Çev. K. Yargıcı, N. Uğurlu), İstanbul.
- Efe, Ayla, (2005). “Almanya’ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı”, *OTAM*, S. 18, s. 107-115.
- Ekinci, İlhan, (2007). *Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, İstanbul.
- Eldem, Vedat, (1970). *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara.
- Emecen, Feridun, Ekmeleddin İhsanoğlu, (1994). *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, C. I, (Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul.
- Engin, Vahdettin, (1993). *Rumeli Demiryolları*, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (2002). “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”, *Türkler*, C. 14, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 462-469.
- Eraslan, Cezmi, Kenan Olgun, (2006). *Osmanlı Devleti’nde Meşrutiyet ve Parlamento*, İstanbul.
- Erdemir, Halil, (2002). “Batılılaşma Sürecinde Fransa Etkisi”, *Türkler*, C. 14, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 641-646.
- Ergin, Osman Nuri, (1977). *Türkiye Maarif Tarihi*, C. 1-2, 3-4, İstanbul.



- \_\_\_\_\_, (1995). *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, C.I, II, III, IV, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (2007). *İstanbul Şehreminleri (Büyükşehir Belediye Başkanları) 1855-1928*, (Haz. Ahmed Nezih Galitekin), İstanbul.
- Ersoy, Hamit, (1999). “Hariciye Nezraetinin Kuruluşu”, *Osmanlı*, C. VI, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 264-270.
- Ertaş, Mehmet Yaşar, (1999). “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, *Osmanlı*, C. VI, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 590-597.
- Ertuğ, Necdet, (2001). *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara.
- Eryılmaz, Bilal, (2010). *Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme*, İstanbul.
- Falay, Nihat, (1989). *Maliye Tarihi*, İstanbul.
- Fettahoğlu, Ahmed, (2008). “Sultan II. Abdülhamîd Han’a Sunulan Hicaz Demiryolu Projeleri”, *Yedi Kıta*, S. 3, s. 12-19.
- Findley, Carter V., (1972). “The Foundation Of The Ottoman Foreign Ministry” *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 3, Nr. 4, p. 388-416.
- \_\_\_\_\_, (1994). *Osmanlı Devletinde Bürokratik Reform Bâbiâlî*, (Çev. Latif Boyacı-İzzet Akyol), İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (1996). *Kalemiyeden Mülkiyeye Osmanlı Memurlarının Toplumsal Tarihi*, (Çev. Gül Çağalı Güven), İstanbul.
- Frangakis, Elena, Syrett, (2009). “Uluslar arası Önem Taşıyan Bir Akdeniz Limanının Gelişimi: Smyrna (1700-1914)”, *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, (Der. Marie Carmen Smyrnelis, Çev. Işık Ergüden), İstanbul, s. 27-57.
- Gavriel, Arhangelos, (1327). *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İç Yüzü*, C. II, İstanbul.
- Geyikdağı, V. Necla, (2011). *Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations (1854-1914)*, Newyork.
- Gökbilgin, Tayyib, (1967). “Tanzimat Hareketinin Osmanlı Müesseselerine ve Teşkilâtına Etkileri”, *Bellekten*, C. XXXI, S. 121, s. 93-111.

- Gökmen, Ertan, (2007). "II. Abdülhamid Dönemi Maden İmtiyazları (1878-1899)", *Bellekten*, C. L XXI, S. 262, s. 969-997.
- Gövsa, Alaaddin, (1933). *Meşhur Adamlar*, C. I, II, III, IV, İstanbul.
- Gül, Abdulkadir, (2011). "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme". *History Studies*, Vol. 3/1, s. 113-129.
- Güler, A. Sinan, (2006). "18. ve 19. Yüzyıllarda Osmanlı Mimarının Toplumsal Konumu", *Papers of VIIIth International Congress on the Economic and Social History of Turkey*, (Ed. Nurcan Abacı), Morrisville, s. 61-71.
- Güler, Yusuf, (2007). *Ankara Vilayeti'nde İdari Yapının, Yöredeki Sosyo-Ekonomik Yapıya Olan Etkileri (1880-1919)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE, Samsun.
- Gülsoy, Ufuk, (1994). *Hicaz Demiryolu*, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (1999). "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 678-684.
- \_\_\_\_\_, (2012). "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin, Ahmed Uçar, Osman Doğan), İstanbul, s. 287-309.
- Gülsoy, Ömer Faruk, (2008). "Tarihin Seyrini Değiştiren Raylar Hicaz Demiryolu", *Yedi Kıtı*, S. 3, s. 4-10.
- Gültepe, Necati, (2009). *Mührin Gücü İlk Türk İslam Devletlerinde ve Osmanlılarda Bürokrasi*, İstanbul.
- Gündüz, Ökçün, A., (1970). "Osmanlı Meclis-i Mebusan'ında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. XXV, Nr. 2, s. 15-56.
- Güneş, İhsan, (1988). "Ali Rıza Paşa Hükümeti Programı ve Meclis-i Mebusandaki Yankıları", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 1, s. 13-27.
- \_\_\_\_\_, (1995). *Türk Parlamento Tarihi*, C. I, II, Eskişehir.
- Güran, Tefik, (1988). *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı Üzerine Araştırmalar*, İstanbul.

- \_\_\_\_\_, (1989). *Tanzimat Döneminde Osmanlı Maliyesi: Bütçeler ve Hazine Hesapları (1841-1861)*, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (1992). “Zirai Politika ve Ziraatte Gelişmeler 1839-1876”, *150. Yılında Tanzimat*, T.T.K., Ankara, s. 219-233.
- \_\_\_\_\_, (1999). “Tarım Politikası (1839-1913)”, *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 305-311.
- \_\_\_\_\_, (2006). “Tanzimat Döneminde Tarım Politikası”, *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, (Ed. Halil İnalçık-Mehmet Seyitdanlıoğlu), Ankara, s. 481-489.
- Gürel, Ziya, (1988). “Kurtuluş Savaşı’nda Demiryolculuk VIII” *Belleten*, C. LII, S. 205, s. 1707-1714.
- Gürsel, Seyfettin, (1999). “Osmanlı Dış Borçları”, *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 389-399.
- Güven, H. Sami, (1982). *Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara.
- Halis, İsa, (2005). *Tanzimat Dönemi Eğitim Sistemi ve Yeniden Yapılanma Çabaları*, Konya.
- Hayta, Necdet, Uğur Ünal, (2003). “Mühendishâne-i Berrî-i Hümayûn’un Kuruluşu ve İlk Yılları (1795-1807)”, *60. Yılında İlim ve Fikir Adamı Prof. Dr. Kâzım Yaşar Koprıman’a Armağan*, (Haz. E. Semih Yalçın), Ankara, s. 388-395.
- Heper, Metin, (1974). *Bürokratik Yönetim Geleneği: Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyetinde Gelişme ve Niteliği*, Ankara.
- Heywood, C.J., (1976-1977). Some Turkish Archival Sources For The History Of The Menzilhane Network During The Eighteenth Century (Notes And Documents On The Ottoman Ulak, I), *Boğaziçi Üniversitesi Dergisi*, Vol. 4-5, s. 39-55.
- Hinz, Walter, (2010). *İslam’da Ölçü Sistemleri*, (Çev. Acar Sevim), İstanbul.
- (1324). *Hicaz Demiryolu Layihası*, İstanbul.
- Hurewitz, J.C., (1956). *Diplomacy in the Near and Middle East a Documentary Record: 1535-1914*, Vol. I, Canada.

- Hut, Davut, (2012). “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin, Ahmed Uçar, Osman Doğan), İstanbul, s. 107-144.
- Hülagü, Metin, (2008). *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*, İzmir.
- Hürmen, F. Rezan, (1993). *Bir Devlet Adamının Mehmet Tevfik Beyin (Biren) 2. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke Devri Hatıraları 1-2*, İstanbul.
- Illich, Niles Stefan, (2007). *German Imperialism In The Ottoman Empire: A Comparative Study*, Texas A&M University Doktora Tezi, ABD, Texas.
- Issawi, Charles, (1970). “Middle East Economic Development, 1815-1914: The General and the Specific”, *Studies in the Economic History of the Middle East From the Rise of İslam to the Present Day*, Ed. M. A. Cook, London, s. 395-411.
- İbrahim Hilmi, (1323). *Devlet-i Aliyye-i Osmaniye’nin Ahval-i Coğrafiye ve İstatistikiyesi*, İstanbul.
- (1327). *İhsaiyat-i Maliye, Sene 1325*, İstanbul.
- (1327). *İhsaiyat-ı Maliye, Varidat ve Masarifat-ı Umumîyeyi Muhtevidir 1325*, Maliye Nezareti, İstanbul.
- (1329). *İhsaiyat-ı Maliye, Varidat ve Masarifat-ı Umumîyeyi Muhtevidir 1326*, Maliye Nezareti, İstanbul.
- (2000). *İhsaiyyat-ı Maliye (Maliye İstatistikleri) (1885-1909)*, Maliye Bakanlığı Yay., Ankara.
- İlter, Fügen, (1979). *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Ankara.
- İmbert, Paul, (2007). *Osmanlı’da Yenilenme ve Türkiye’nin Sorunları*, (Haz. Muammer Sarıkaya), İstanbul.
- İnal, İbnülemin Mahmud Kemal, Hüseyin Hüsameddin, (1335). *Evkaf-ı Hümayûn Nezâreti’nin Tarihçe-i Teşkilâtı ve Nuzzârın Terâcim-i Ahvâli*, İstanbul.
- İnal, İbnülemin Mahmud Kemal, (1955). *Osmanlı Devrinde Son Sadrazamlar*, C. I, II, III, İstanbul.

- İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*, Çev. Ruşen Sezer, İstanbul 2006.
- İrtem, Süleyman Kânî, (1999). *Şark Meselesi Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi*, (Haz. Osman Selim Kocahanoğlu), İstanbul.
- (1993). *İslam Ansiklopedisi*, C. III., İstanbul.
- Karaca, Erdem, (Bahar 2010). "Osmanlı Devleti'nde Birinci Dünya Savaşı Öncesi Şimendiferler (Demiryolları) Meselesi (1913 – 1914)", *OTAM*, S. 27, s. 89-105.
- Kâhya, Esin, ((1988). "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten*, LII, S. 202, s. 209-218.
- Kaleli, Hüseyin, (2003). "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 9, s. 21-40.
- Karaarslan, Mehmet, (2005). "Tanzimat ve Şurayı Devlet" *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 54, S. 3, s. 341-363.
- Karakoç, Ercan, (Bahar 2010). "Osmanlı Hariciyesinde Bir Ermeni Nazır: Gabriyel Noradunkyan Efendi", *Uluslararası İlişkiler*, C. 7, S. 25, s. 157-177.
- Karakoç, Sarkis, (2006). *Külliyat-ı Kavanin*, (Haz. Mehmet Akif Aydın v.d.), C. I, II, Ankara.
- Karal, E. Ziya, (1995). *Osmanlı Tarihi*, C. VI, VIII, Ankara.
- Karpat, Kemal, Robert W. Zens, (2002). "I. Meşrutiyet Dönemi ve II. Abdülhamid'in Saltanatı (1876-1909)", *Türkler*, C. 12, (Çev. Nasuh Uslu), (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 873-888.
- Kaştan, Yüksel, (2004). "Yerel Yönetimlerde "Devlet Yatırımı" Kavramının Tarihi Gelişimi", *Kastamonu Eğitim Dergisi*, C. 12, S. 2, s. 523-540.
- Kayam, Saime Suna, Ertuğrul Tokdemir, (2011). "Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Kara Ulaşımı 1853-1918", *Prof Dr. Haydar Kazgan'a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadi Panoraması*, TTK, Ankara, s. 113-137.
- Kaynak, Muhteşem, (1984). "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir bakış", *Yapıt*, S. 5, s. 66-85.

- Kaynar, Reşat, (1985). *Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat*, T.T.K, Ankara.
- Kazasker Mehmed Halid, (1952). *Sefinetü'l-Vüzera*, (Yay. İsmet Parmaksızoğlu), İstanbul.
- Kazgan, Haydar, (1995). *Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali*, İstanbul.
- Kazgan, Haydar, Sami Önal, (1999). *İstanbul'da Suyun Tarihi, İstanbul'un Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri*, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (2005). "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul'un Altyapı ve Su Sorunları", *İslâm Geleneğinden Günümüze Şehir Hayatı ve Yerel Yönetimler*, C. I, (Ed. Vecdi Akyüz), İstanbul, s. 427-432.
- Kazgan, Haydar, Toktamış Ateş v.d., (1999). *Osmanlı'dan Günümüze Türk Finas Tarihi Kuruluştan Cumhuriyet'e*, C. I, Creative Yayıncılık, İstanbul.
- Kennedy, Paul, (2002). *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri (16. Yüzyıldan Günümüze Ekonomik Değişim ve Askeri Çatışmalar)*, (Çev. Birtane Karanakçı), İstanbul.
- Keskin, Özkan, (2005). *Orman ve Ma'âdin Nezâreti'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul.
- Keskinkılıç, Erdoğan, (2003). "Yenileşme Dönemi Osmanlı Bütçeleri Üzerine Genel Bir Bakış" *OTAM*, S. 14, s. 319-345.
- \_\_\_\_\_, (2002). "Düÿûn-ı Umûmiye İdaresi", *Türkler*, C. 14, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 371-380.
- Kılıç, Selda, (2000). "Tanzimat Sonrası Osmanlı Vilayet Bütçeleri", *A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XX, S. 31, s. 193-207.
- \_\_\_\_\_, (2002). "1855 Bütçe Nizamnamesi ve Uygulanması", *Türkler*, C. 14, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 359-363.
- Kienitz, Friedrich Karl, (1965). *Eski Türk Köprüleri: Anadolu ve Güneydoğu Avrupa'da Selçuk ve Osmanlı Kültürünün Şaheserleri*, (Çev. A. Avni Baydar), Ankara.

- Kocatürk, Önder, (2009). *Balkanlar'dan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)*, İstanbul.
- Koç, Bekir, (1999). "Osmanlı Devleti'ndeki Orman ve Koruların Tasarruf Yöntemleri ve İdarelerine İlişkin Bir Araştırma", *OTAM*, S. 10, s. 39-158.
- \_\_\_\_\_, (2005). "1870 Orman Nizamnamesi 'nin Osmanlı Ormancılığına Katkısı Üzerine Bazı Notlar", *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 24, S. 37, s. 231-257.
- Koçak, Faruk Nafiz, (2008) " 20. Yüzyılda Alanya", *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu*, C. II, Antalya, s. 741-774.
- Kodaman, Bayram, (2002). "II. Meşrutiyet Dönemi (1908-1914)", *Genel Türk Tarihi*, C. 7, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Ali Birinci), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 333-380.
- Koloğlu, Orhan, (2002). "Ulaşım ve Haberleşme", *Osmanlı Uygarlığı*, (Haz. Halil İnalçık), Ankara, s. 443-456.
- Kuneralp, Sinan, (1999). *Son Dönem Osmanlı Erkan ve Ricali (1839-1922) Prosopografik Rehber*, İstanbul.
- Kuran, Ercumend, (1970). "Kucuk Said Pasa (1840-1914) as a Turkish Modernist", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, Nr. 2, p. 124-132.
- Kurmuş, Orhan, (2008). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul.
- Küçükkalay, Mesud, Numan Elibol, (2004). "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 4, S. 1, s. 29-54.
- Kürekli, Recep, (2010). "Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e Açılması ile Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği". *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, s. 245-269.
- Kütükoğlu, Mübahat S., (1979). "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *İ.Ü.E.F. Tarih Dergisi*, S. 32, s. 495-558.
- \_\_\_\_\_, (1992). "Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri", *150. Yılında Tanzimat*, (Haz. Hakkı Dursun Yıldız), Ankara, s. 91-138.

- Lauzan, Stephan, (2009). *Osmanlı'nın Bozgun Yılları-Hastanın Başucunda Kırk Gün Kırk Gece*, (Haz. Seyfettin Ünlü), İstanbul.
- Lewis, Bernard, (2000). *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, (Çev. Metin Kıratlı), Ankara.
- Lybyer, Albert Howe, (1987). "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", *E.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. III, s. 147-157.
- Mahmud Cevad İbn-i Şeyh Nafi, (1338). *Maarif-i Umumîye Nezareti Tarihçe-i Teşkilat ve İcraat*, İstanbul.
- Majer, Hans Georg, (1981). "17. Yüzyılın Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları", *Osmanlı Araştırmaları*, C. II, s. 185-194.
- Malhut, Mustafa, (2011). *Meclis-i Mebusan'da İmtiyazlar Sorunu ve Tartışmaları (1908-1914)*, Konya.
- Mantran, Robert, (1987). "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Ticaretin Değişmesi", *E.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. III, s. 159-175.
- \_\_\_\_\_, (2004). *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi II: 19. Yüzyılın Başlarından Yıkılışa*, (Çev. Server Tanilli), İstanbul.
- Martal, Abdullah, (1988). "XVI. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Su-Yolculuk", *Bellekten*, C. LII, S. 205, s. 1585-1639.
- \_\_\_\_\_, (1999). "Osmanlı Sanayileşme Çabaları (XIX. Yüzyıl)", *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay. Ankara, s. 279-284.
- Mehmed Nâzım, (2011). *Mekteb-i Hukuk Günlerim*, (Haz. Ali Adem Yörük), TTK, Ankara.
- Mehmed Süreyya, (1308). *Sicill-i Osmanî*, C. IV, İstanbul.
- Mehmet Ferit, (1932). "Buhran ve Bizim Demiryollarımız" *Demiryol Dergisi*, C. 8, S. 85, s. 7-36.
- Mehmet Refik, (1333). *Beyrut Vilayeti*, C. I, Beyrut.
- Mehmet Varinli, (1964). *Halil Rifat Paşa*, Sivas.



- (1327). *Memalik-i Osmaniye’de Turuk ve Meabir İnşaat ve Tamiratının Sur-ı İcraiye ve İkmaline Dair Esbab-ı Mucibe Layihası*, İstanbul.
- Mercan, Mehmet, (2004). “Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa’nın Eğitim ve İmar Faaliyetleri”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 23, Erzurum s. 195-214
- \_\_\_\_\_, (2007). “II. Abdülhamid Dönemine Ait Bir Jurnal Örneği: Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa Hakkında Bir İhbârname”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 17, S. 2, s. 341-369.
- Miroğlu, İsmet, (1997). “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, *İ. Ü. Tarih Enstitüsü Dergisi*, S. XV, s. 241-252.
- Morawitz, Charles, (1978). *Türkiye Maliyesi*, Ankara.
- Moreau, Odile, (2010). *Reformlar Çağında Osmanlı İmparatorluğu Askeri “Yeni Düzen”in İnsanları ve Fikirleri: 1826-1914*, (Çev. Işık Ergüden), İstanbul.
- Mutaf, Abdülmecit, (1997). *Salnâmelerde Karesi Sancağı (1847-1922)*, Manisa.
- \_\_\_\_\_, (2010). “Tanzimat Döneminde Osmanlı Maden İşletmeciliği Prosüdüğü”, *History Studies*, Vol. 2/2, s. 293-303.
- Mutlu, Cengiz, (2007). *Birinci Dünya Savaşı’nda Amele Taburları (1914-1918)*, İstanbul.
- Mutlu, Yücel, (2005). *Bayındırlık Bakanlığı Târîhi : 8 Ekim 1848 - 31 Aralık 2004*, Bayındırlık Bakanlığı, Ankara.
- Müderrişoğlu, Alptekin, (1961). *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, Ankara.
- Mühendis Mehmed İrfan, (1326). “İktisadi Demiryollardan Dar Hatlar” *Osmanlı Mühendis ve Mimar Cemiyeti Mecmuası*, Nr. 6, s. 155-156.
- Müller Wolfgang, Wiener, (1998), *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, (Çev. Erol Özbek), İstanbul.
- (1870). *Nafia Nezaretinin Suret-i Teşkil ve Vezaifine Dair Nizamname*, (Osmanlıca-Fransızca), Agop Matasyon Basımevi, İstanbul.
- Nazır, Bayram, (2010). *Şehbender Raporlarına Göre I. Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Ticareti*, İstanbul.

- Nebioğlu, Osman, (1986). *Bir İmparatorluğun öküşü ve Kapitülasyonlar*, Ankara.
- Noviev, A. D., (1979). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleştirilmesi*, Ankara.
- Ochsenwald, William L., (1973). "The Financing of the Hijaz Railroad", *Die Welt des Islams*, New Series, Vol. 14, Issue 1/4, p. 129-149.
- Okumuş, Ejder, (2002). "II. Mahmud Dönemi Yenileşme abaları", *Türkler*, C. 14, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal iek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 647-655.
- Olgun, Kenan, (2008). *1908-1912 Osmanlı Meclis-i Mebusanı'nın Faaliyetleri ve Demaokrasi Tarihimizdeki Yeri*, Ankara.
- Orhonlu, Cengiz, (1972). "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler" *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I*, s. 93-138.
- \_\_\_\_\_, (1967). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilâtı*, İstanbul.
- Ortak, Şaban, (2008). " Büyük Savaşın ( I. Dünya Savaşı) Eişiginde Antalya", *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu*, C. I, Antalya, s. 90-117.
- Ortaylı, İlber, (1983). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (2000). *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (2003). "Haydarpaşa-Bağdat" *Demiryol Tren ağı*, Yapı Kredi Yay., İstanbul, s. 24-31.
- \_\_\_\_\_, (2004). "19. Yüzyılda Kastamonu Vilâyetindeki Yapısal Değişim Üzerine", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleleler I*, Ankara, s. 105-108.
- \_\_\_\_\_, (2004). "Midhat Paşa'nın Vilâyet Yönetimindeki Kadroları ve Politikası", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleleler I*, Ankara, s. 241-246.

- \_\_\_\_\_, (2004). “19. Yüzyıl Ankara’sına Demiryolunun Gelişi ve Bölgedeki Üretim Eylemlerinin Değişimi”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Ankara, s. 109-120.
- \_\_\_\_\_, (2010). *Türkiye Teşkilât ve İdare Tarihi*, Ankara.
- (1997). *Osmanlı Devleti’nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, Tarihi İstatistikler Dizisi, C. V*, (Haz. Tefik Güran), Ankara.
- (2003). *Osmanlı Mali İstatistikleri Bütçeler 1841-1918, Tarihi İstatistikler Dizisi, C. VII*, (Haz. Tefik Güran), Ankara.
- Öğreten, Ahmed, (2007). “Ereğli Kömür Havzasında Bahriye Nezareti Döneminde Madenler ve Madenciler (1865-1908)”, *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, C. 3, S. 5*, s. 139-178.
- Önal, Ebul Faruk, (2011). “Buharlı Silindir Yollarda”, *Yedi Kıta, S. 35*, s. 26-29.
- Önal, Ebul Faruk, Osman Doğan, (2012). “Sultan Abdülmecîd Devrinde Bir Osmanlı Maden Müdürünün Kızılırmak Projesi (1848)”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin, Ahmed Uçar, Osman Doğan), İstanbul, s. 145-153.
- Öner, Erdoğan, (2001). *Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet Döneminde Malî İdare*, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (2008). *İstanbul Şehremâneti (Belediyesi)’nin Kuruluşu ve 1917 Yılı Bütçesi*, Ankara.
- Önsoy, Rıfat, (1982). *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (1988). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (1999). *Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları (1854-1914)*, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (1999). “Muharrem Kararnâmesi ve Düyûn-ı Umumîye İdaresi”, *Osmanlı, C. III*, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 400-414.
- Özdemir, Biltekin, (2010). *Osmanlı Devleti Dış Borçları, 1854-1954 Döneminde Yüzyıl Süren Boyunduruk, 1854-1914 Borçlanmaları Galata Bankerleri ve*

*Osmanlı Bankası Düyun-u Umumîye İdaresi Türkiye Cumhuriyeti'nin Kabul Ettiği Osmanlı Devlet Borçları*, Ankara.

Özdemir, Hüseyin, (2001). *Osmanlı Devletinde Bürokrasi*, İstanbul.

Özden, Sezgin, Furkan Ekici, (20-22 Mayıs 2010). “Orman Mühendisliği Mesleğinin Dünü, Bugünü ve Geleceği” *III. Ulusal Karadeniz Ormancılık Kongresi*, C. I, s. 17-23.

Özel, Sabahattin, Işıl Çakan Hacıbrahimoğlu, (2010). *Osmanlı'dan Milli Mücadele'ye Seçilmiş Mülakatlar*, İstanbul.

Özergin, M. Kemal, (1965). “Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları”, *Tarih Dergisi*, S. 20, s. 141-170.

\_\_\_\_\_, (1959). *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İ.Ü. SBE, İstanbul.

Özgün, Cihan, (20-22 Şubat 2008), “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'in Aydın Sancağı ile Ticari İlişkileri”, 2. *Ulusal İktisat Kongresi*, DEÜ İİBF İktisat Bölümü /İzmir–Türkiye, s. 1-20.

Öznel, Muharrem, (2009). *II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Maliyesi*, İstanbul.

Öztuna, Yılmaz, (2008). *II. Abdülhamid Zamanı ve Şahsiyeti*, İstanbul.

Özüçetin, Yaşar, Sıddık Yıldız, (2008). “14 Şubat 1909 Hükümet Krizi Öncesinde: “İngiliz Gözüyle Osmalı Hükümeti ve Meclis-i Mebusan”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 1/2, s. 372-382.

Özyüksel, Murat, (1988). *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul.

\_\_\_\_\_, (1997). “Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları (1888-1914)”, *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, S. 10, s. 1-38.

\_\_\_\_\_, (1999). “Anadolu ve Bağdat Demiryolları”, *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 663-677.

\_\_\_\_\_, *Hicaz Demiryolu*, (2000). Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

\_\_\_\_\_, (2002). “Hicaz Demiryolu”, *Genel Türk Tarihi*, C. 7, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Ali Birinci), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 699-717.

Pakalın, Mehmed Zeki, (1939). *Tanzimat Maliye Nazırları*, C. II, İstanbul.

- \_\_\_\_\_, (1942). *Son Sadrazamlar ve Başvekiller*, C. I, II, III, IV, İstanbul.
- \_\_\_\_\_, (1978). *Maliye Teşkilatı Tarihi (1442-1930)*, C. III, IV, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (1993). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. III, İstanbul.
- Pamuk, Şevket, (1978). “Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854-1914)”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Özel Sayı, s. 131-159.
- Pamukciyan, Kevork, (2003). *Biyografileriyle Ermeniler*, İstanbul.
- Parlatır, İsmail, (2006). *Omanlı Türkçesi Sözlüğü*, Ankara.
- Qataert, Donald, (1977). “Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908”, *The Business History Review*, Vol. 51, Nr. 2, p. 139-160.
- \_\_\_\_\_, (1987). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, (Çev. Sabri Tekay), Ankara.
- \_\_\_\_\_, (2005). *Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922*, (Çev. Ayşe Berktaş), İstanbul.
- Sak, İzzet, Cemal Çetin, (2004). “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller Ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, s. 179-221.
- Sanal, Recep, (1998). “Tarihi Gelişimi İçerisinde Türk Anayasalarında Genel Yönetimin Taşra Örgütüne İlişkin Düzenlemeler ve Yönetim Deseniindeki Değişmeler”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, C. 6, S. 22, s. 173-200.
- Saraç, Tahsin, (1972). *Franızca-Türkçe Büyük Sözlük*, C. II, TDK, Ankara.
- Sarıyıldız, Gülden, (2004). *Sicill-i Ahvâl Komisyonu'nun Kuruluşu ve İşlevi (1879-1909)*, İstanbul.
- Satan, Ali, (2012). “Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi”, *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin, Ahmed Uçar, Osman Doğan), İstanbul, s. 309-340.

- Saydam, Abdullah, (2002). “Tanzimat Devri Reformları”, *Türkler*, C. 12, (Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 782-804.
- \_\_\_\_\_, (2002). “Tanzimat’ın Memurları” *Türkler*, C. 13, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 668-677.
- Sayın, Abdurrahman Vefik, (1999). *Tekâlif Kavaidi (Osmanlı Vergi Sistemi)*, Ankara.
- Sevim, Sezai, (2004/2). “Ermeni Derbenti (Hüdavendigâr ve Sultanönü Sancakları Arasındaki Ulaşımında)”, *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl: 5, S. 7, s. 61-69.
- Sevin, Veli, (1989). “Urartulara Ait Dünyanın En Eski Karayolu”, *Anadolu Araştırmaları*, C. XI, s. 47-56.
- Seyitdanlıoğlu, Mehmet, (1992). “Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri”, *OTAM*, S. 3, s. 323-332.
- \_\_\_\_\_, (1999). *Tanzimat Devrinde Meclis-i Valâ (1838-1868)*, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (1999). “Divan-ı Hümâyun’dan Meclis-i Meb’usan’a Osmanlı İmparatorluğu’nda Yasama”, *Osmanlı*, C. VI, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 17-23.
- \_\_\_\_\_, (2002). “Yenileşme Dönemi Osmanlı Devlet Teşkilâtı”, *Genel Türk Tarihi*, C. 7, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Ali Birinci), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 488-514.
- \_\_\_\_\_, (2009). “Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)”, *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 28, S. 46, s. 53-69.
- Shaw Stanford J., -Ezel Kural Shaw, (1994). *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, C. II, İstanbul.
- Shaw, Stanford J., (1978). “Ottoman Expenditures and Budgets in the Late Nineteenth and Early Twentieth Centuries”, *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 9, Nr. 3, s. 373-378.
- Soy, H. Bayram, (2004). *Almanya’nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Ankara.

- \_\_\_\_\_, (2002). “II. Wilhelm, Weltpolitik ve II. Abdülhamid, *Türkler*, C. 13, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 25-39.
- Sykes, Mark, (2000). *Dâriü'l-İslâm*, (Terc. Yılmaz Tezkan), Ankara.
- Şaşmaz, Musa, (2005). “Niğde ve Çevresinde Kıtık (1887-1892)”, *Niğde Tarihi Üzerine*, (Ed. Musa Şaşmaz), İstanbul, s. 181-209.
- \_\_\_\_\_, (2014). *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914*, C. I-III, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Şeker, Murat, (2007). “Osmanlı Devletinde Mali Bunalım ve İlk Dış Borçlanma”, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C. 8, S. 2, s. 115-134.
- Şemseddin Sami, (1317). *Kâmûs-ı Türkî*, İstanbul.
- Şen, Leyla, (2003). *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Ankara.
- Şener, Abdüllatif, (1999). “Tanzimat ve Meşrutiyet’te İktisadî ve Malî Politikalar”, *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 548-564.
- Şentürk, M. Hüdei, (2002). “Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış”, *Genel Türk Tarihi*, C. 7, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Ali Birinci), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 669-697.
- Şenyurt, Oya, (2011). *Osmanlı Mimarlık Örgütlenmesinde Değişim ve Dönüşüm*, İstanbul.
- Şimşir, Bilal, (2006). *Ankara...Ankara... Bir Başkentin Doğuşu*, Ankara.
- (2007). *T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Anılarla Karayolları Tarihi*, Ankara.
- Tabakoğlu, Ahmed, (1985). *Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi*, İstanbul.
- Taeshner, Franz, (2010). *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, (Terc. Nilüfer Epeçeli, Ed. Yücel Öztürk), C. I, İstanbul.
- Tahsin Paşa, (1990). *Sultan Abdülhamid Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları*, İstanbul.
- Talay, Aydın, (2007). *Eserleri ve Hizmetleriyle Sultan II. Abdülhamid*, İstanbul.

- Taneri, Kemal Zülfü, (1963). *Türk Matematikçilerinden Gazi Ahmed Muhtar Paşa Hayatı ve Eserleri*, Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Tek, Ahmed Ferit , (2009). “İdare-yi Umumîye-yi Vilayet ve İdare-yi Hususiye-yi Vilayet Kanunları”, (Transkripsiyon: Yenal Ünal), *Tarih Okulu Dergisi*, S. IV, s. 77-101.
- Tekdemir, Aziz, (2011). “Tanzimat Dönemi Osmnalı Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, s. 121-144.
- \_\_\_\_\_, (2010), *Ticaret Nezareti (1839-1876)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tekeli İlhan, Selim İlkin, (1994). “Mustafa Celaledin Bey’in “Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mukaleme” Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *XI. Türk Tarih Kongresi*, Ankara, s. 1469-1492.
- \_\_\_\_\_, (2004). “Mustafa Celaledin Bey’in “Bir Eyaletin Islah ve İmarı Hakkında Mukaleme” Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler”, *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, C. III, İstanbul, s. 63-122.
- \_\_\_\_\_, (2004). “1908 Tarihli “Umur-ı Nafia Programı”nın Anlamı Üzerine”, *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul, s. 175-215.
- \_\_\_\_\_, (2004). “1908 Tarihli “Umur-ı Nafia Programı”nın Anlamı Üzerine”, *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul.
- Tekeli, İlhan, (2006). “19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü”, *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, (Ed. Halil İnalıcık-Mehmet Seyitdanlıoğlu), Ankara, s. 363-374.
- Tektaş, Nazım, (2002). *Sadrâzamlar*, İstanbul.
- Terzi, Arzu T., (2000). *Hazine-i Hassa Nezâreti*, TTK, Ankara.
- Texier, Charles, (2002). *Küçük Asya; Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, (Çev. Ali Suat, Ak. Kâzım Yaşar Koprıman, Sad. Musa Yıldız), C. I, Ankara.



- Tızlak, Fahrettin, (1999). “Ma’adin-i Hümayûn Emanetinin Osmanlı İdari Düzenindeki Yeri (1775-1867)”, *XII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C.3, Ankara, s. 925-940.
- \_\_\_\_\_, (1999). Fahrettin Tızlak, “Osmanlı Devleti’nde Madencilik”, *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 312-321.
- (1908), *Ticaret ve Nafia Nezareti’nden 1 Kanun-ı Evvel Sene 1324 Tarihinde Makam-ı Sami-i Sadaretpenahiye Yazılan Tezkerenin Sureti*, Ticaret ve Nafia Nezareti, İstanbul.
- Toprak, Zafer, (2003). “Demiryolu, Devlet ve Modernite”, *Demiryol Tren Çağı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s. 10-23.
- \_\_\_\_\_, (1988). “Türkiye Tarımı ve Yapısal Gelişmeler 1900-1950”, *Türkiye’de Tarımsal Yapılar (1923-2000)*, (Der. Şevket Pamuk-Zafer Toprak), Yurt Yayınları, Ankara, s. 19-35.
- Topuz, Hüseyin, (2009). “XIX. Yüzyılda Osmanlı Limanlarından Gerçekleşen Ticaret Hacmi ve Dış Ticaretine Yönelik Bir Analiz (1878–1913)”, *Vizyoner Dergisi*, s. 114-128.
- Tozlu, Selâhattin, (1997). *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi, SBE, Erzurum.
- \_\_\_\_\_, (1999). “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 644-662.
- \_\_\_\_\_, (2002). “Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)”, *Anadolu’da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*, Bildiriler, 21 Mayıs 2001, İstanbul, s. 179-199.
- \_\_\_\_\_, (2002). “Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)”, *Türkler*, C. 14, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 481-492.
- (2008). *Trabzon Vilayeti Salnamesi*, C. 19, Sene 1901, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon.
- Tunalı, Ayten Can, (2009). “Fehmi Paşa”, *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 28, S. 46, s. 71-86.

- Tuncel, Lütfi, (1987). *Sivas Valisi Halil Rifat Paşa ve Tenbihnameleri*, Ankara.
- Tuncer, Hüner, (2010). *Osmanlı'nın Rumeli'yi Kaybı (1878-1914)*, İstanbul.
- Tunçer, Orhan C., (1981). "Bitlis-Van Karayolu ve Üzerindeki Hanlar", *İ.Ü. Sanat Tarihi Yıllığı*, S. IX-X, s. 317-341.
- Tural, Erkan, (2009). *Son Dönem Osmanlı Bürokrasisi, II. Meşrutiyet Dönemi'nde Bürokratlar, İttihatçılar ve Parlamenterler*, Ankara.
- \_\_\_\_\_, (2009). "Osmanlı Posta Bürokrasisi 1908-1914", *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 28, S. 46, s. 205-230.
- Turan, Şerafettin, (1964), "Osmanlı Teşkilâtında Hassa Mimarları" *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. I, S. I, Ankara, s. 157-202.
- (1938). *Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış*, İstanbul 1938.
- Tütengil, Cavid Orhan, (1961). *İçtimaî ve İktisadî Bakımdan Türkiyenin Karayolları*, İstanbul.
- Uçarol, Rifat, (1976). *Gazi Ahmed Muhtar Paşa Bir Osmanlı Paşası ve Dönemi*, İstanbul.
- Uluçay, Çağatay, Enver Kartekin, (1958). *Yüksek Mühendis Okulu: Yüksek Mühendis ve Yüksek Mimar Yetiştiren Müesseselerin Tarihi*, İstanbul.
- (1329). *Umur-ı Nafiaya Aid Mecmua-i Mukavelat, Anadolu Demiryollarına Aid Mukavelat*, Cüz: 4, İstanbul.
- Uzuntepe, Gülçin, (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba(Turgutlu) (1856-1897)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi SBE, Eskişehir.
- Üçel Gülgün, Aybet, (2007). *Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)*, İstanbul.
- Ülker, Necmi, (1991). "XVII. Ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", *Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul, s. 327-341.
- Ünal, Bünyamin, (1993). *Açıklamalı İl Özel İdaresi Mevzuatı*, İstanbul.
- Ünal, Yenal, (2009). *Ahmed Ferit Tek*, İstanbul.

- \_\_\_\_\_, (2008). “Ahmed Ferit Tek’in Hayatı ve Siyasi Faaliyetleri”, *Tarih Okulu Dergisi*, S. I, s. 19-47.
- Ünlü, Tülin Selvi, (2009), “Bir İskele Liman Kentine Doğu Akdeniz’in Önemli Bir Limanı Olarak On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Mersin’de Mekânsal Gelişim”, *Planlama*, C. 3-4, s. 5-26.
- Varlık, Bülent, (1976). *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu’da Yayılması*, Ankara.
- Velay, A. Du, (1978). *Türkiye Maliye Tarihi*, Ankara.
- Weiker, Walter F., (1968). “The Ottoman Bureaucracy: Modernization and Reform”, *Administrative Science Quarterly*, Vol. 13, Nr. 3, Special Issue on Organizations and Social Development, p. 451-470.
- Willcocks, William, (1908). *Umur-ı Nafiaya Dair Layiha*, Ticaret ve Nafia Nezareti, İstanbul.
- Yalçın, Durmuş, vd., (2009). *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi*, C.I, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara.
- Yaman, Ahmed Emin, (1999). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Sadr-ı Âzamlık (1876-1922)*, Ankara.
- Yalman, Ahmed Emin, (1970). *Gördüklerim ve Geçirdiklerim (1918-1922)*, C. II, İstanbul, s. 124-125.
- Yapucu, Olcay Pullukçuoğlu, (2007). *Modernleşme Sürecinde Bir Sancak Aydın*, İstanbul.
- Yapucu, Olcay Pullukçuoğlu, Cihan Özgün, (Aralık 2011). Batı Anadolu’nun Yol Ağı Araştırmaları- III İzmir’in Ardalanında Kervan Yolları, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXVI, S. 2, s. 527-549.
- Yaramış, Ahmed, (2002). “Yeniçeri Ocağı’nın Kaldırılması ve Yerine Asâkir-i Mansûre-i Muhammediye’nin Kurulması, *Türkler*, C. 12, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 697-702.
- Yavuz, Züleyha, (2010). *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul.

- Yazıcı, Nesimi, (1992). “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *OTAM*, S. 3, s. 333-377.
- \_\_\_\_\_, (1999). “Tanzimat Döneminde Ekonomi Basını: “Takvim-i Ticaret”, *AÜİFD*, C. 39, s. 55-68.
- \_\_\_\_\_, (1992). “Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu”, *150. Yılında Tanzimat*, (Yay. Hakkı Dursun Yıldız), Ankara, s. 139-209.
- \_\_\_\_\_, (1999). “Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu”, *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay. Ankara, s. 619-626.
- Yeniay, İ. Hakkı, (1964). *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul.
- Yerasimos, Stefanos, (1975). *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye II-Tanzimattan I. Dünya Savaşına*, (Çev. Babür Kuzucu), İstanbul.
- Yerlikaya, İlhan, (2002). “Osmanlı Hariciye Nezareti’nin Kurulması”, *Türkler*, C. 13, (Ed. Hasan Celâl Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 678-682.
- Yetkin, Bilgen, (2010). *Millî Türk Fırkası’nın Sesi İfham Gazetesi’nin Mütareke Dönemine Bakışı (1919-1920)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi SBE, Konya.
- Yıldırım, İsmail, (2001). “Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 11, S. 2, s. 313-326.
- \_\_\_\_\_, (2002). “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 12, S.1, s. 311-324.
- Yıldırım, Mehmet Ali, (2008). “Osmanlı’da İlk Çağdaş Zirai Eğitim Kurumu: Ziraat Mektebi (1847-1851)”, *OTAM*, S. 24, s. 223-240.
- Yıldız, Hakan, (2006). *Haydi Osmanlı Seferi!, Prut Seferi’nde Lojistik ve Organizasyon*, İstanbul.
- Yılmaz, Binhan Elif, (2002). “Osmanlı İmparatorluğu’nu Dış Borçlanmaya İten Nedenler ve İlk Dış Borç”, *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi*, C. 4, s. 186-198.
- Yılmaz, Ömer Faruk, (2010). “Konya Ovası Sulama Projesi”, *Yedi Kıta*, S. 22, s. 16-27.

- Yılmaz, Özgür, (2009). “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Sosyal Araştırmalar*, C. 2, S. 7, s. 359-382.
- Yolaç, Mustafa, (1992). “Ali Akyıldız’la Demiryolu’ndan Hisse Senetlerine...”, *Toplumsal Tarih*, S. 99, C. 17, s. 58-61.
- Yolalıcı, M. Emin, (1999). “XIX. Yüzyıl ve Sonrası Osmanlı Devleti’nde Eğitim ve Öğretim Kurumları”, *Osmanlı*, C. V., (Ed. Güler Eren), Yeni Türkiye Yay., Ankara, s. 281-296.
- Yurdakul, İlhami, (2010). *Aziz Şehre Leziz Su (Dersaadet İstanbul Su Şirketi 1873 - 1933)*, İstanbul.





Ek 3: Dokuz Kısım İnşaat Şirketi Tarafından Hazırlanan Ve Nafia Nezareti'nce Onaylanan Projelerin Bir Tablosu (BOA DH İD 44-2/10)

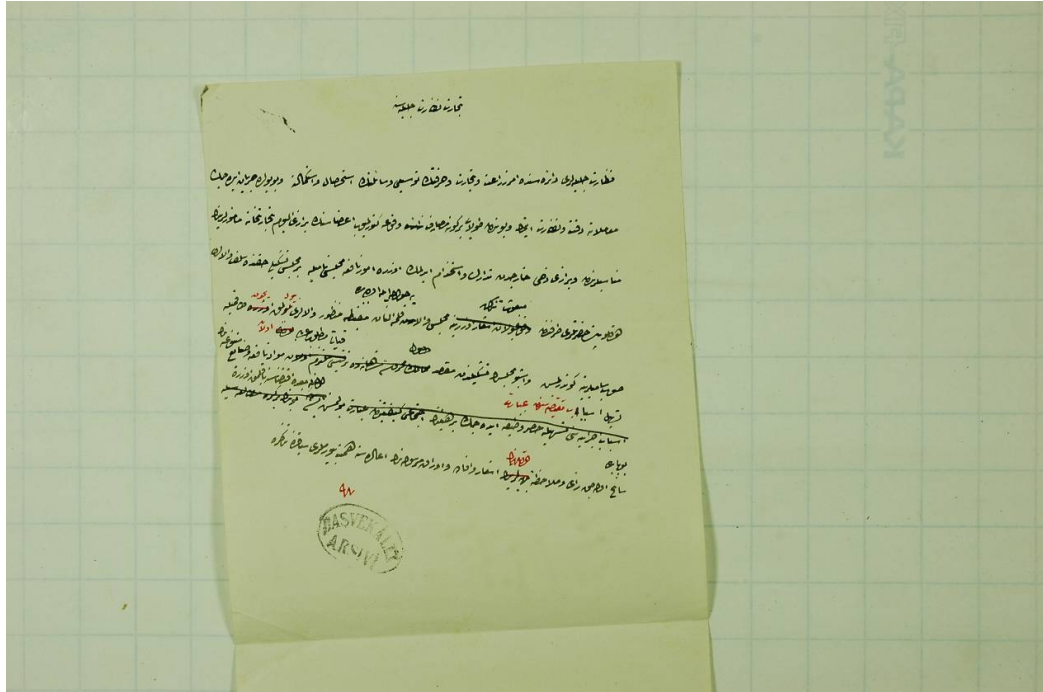
مقتضی قسم شرکت انشائیہ طرفہ دریلوہ نظام تعمیرہ ایدیدہ برزہ

7/2

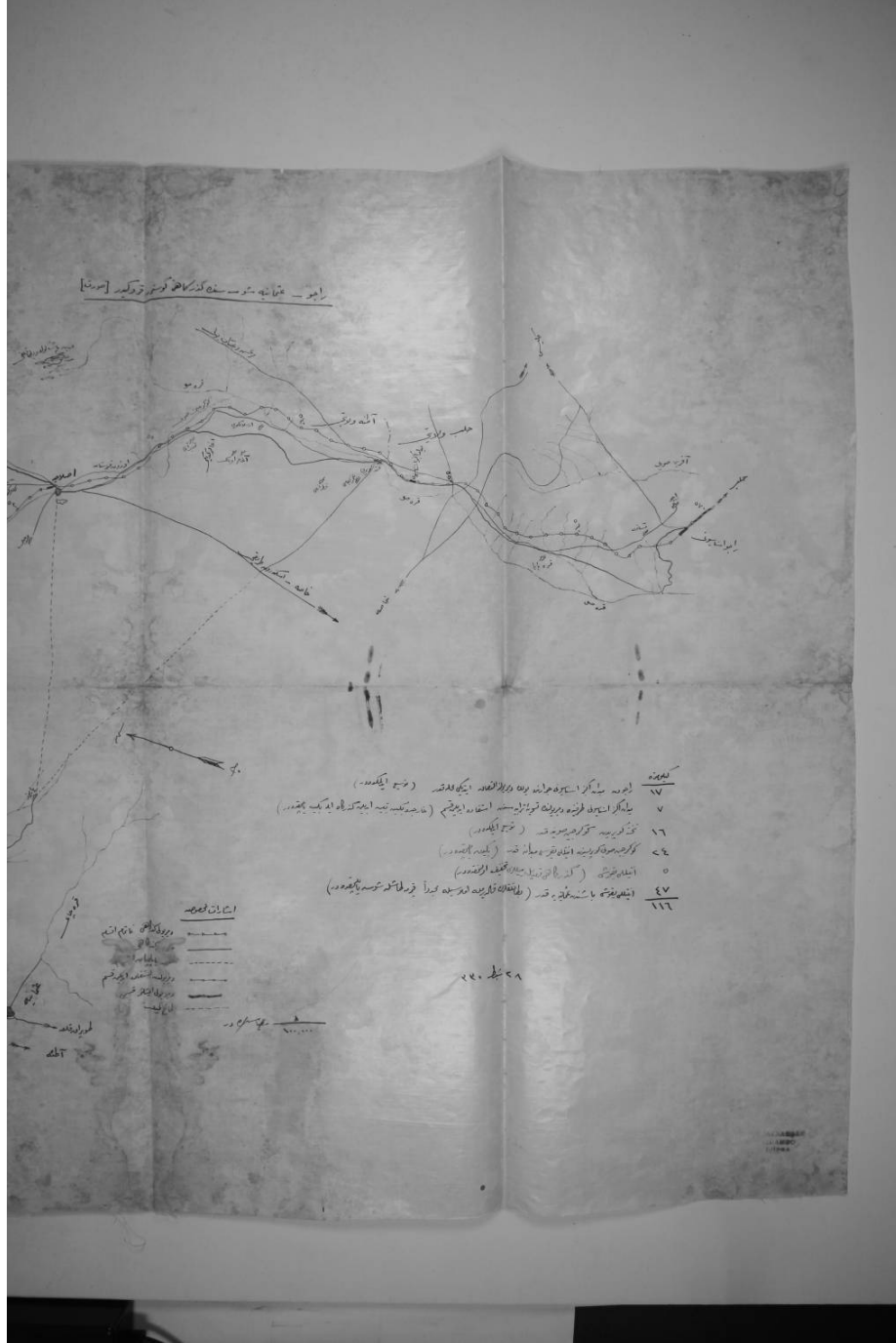
اسم	پرگزہ برزہ	انشائیہ نوع	کیلومتر مربع	شرکتہ فقہ نہ تودیل نامی	نمبر فی لایف
صیدہ پاشا ارضوم	(۴)	تعمیرہ	۱۶۰ الی ۱۶۶	۴۷ برزہ	۴
استانبول برزہ	(۱)	۰	۰ الی ۰	۴۱ برزہ	۵
مطعمہ پاشا ارضی	(۱)	۰	۰ الی ۰	۵۴ + ۱۹۵ برزہ	۶
مطعمہ پاشا ارضی	(۱)	۰	۰ الی ۰	۴۰ + ۷۵ برزہ	۷
مطعمہ پاشا ارضی	(۱)	تعمیرہ	۰	۵۱ برزہ	۸
۰	۰	تعمیرہ	۰	۵۲ برزہ	۹
جلسہ پندرہ	(۱)	تعمیرہ	۰ الی ۰	۵۰ + ۰ برزہ	۱۰
برون صفا بون ارضوم	(۱)	کلی	۰ الی ۰	۲۷ + ۲۷ برزہ	۱۱
ارضوم	(۱)	تعمیرہ	۰ الی ۰	۱۰ + ۰ برزہ	۱۲
ارضوم	(۲)	۰	۰ الی ۰	۹۲ + ۸۰ برزہ	۱۳
ارضوم	(۴)	۰	۰ الی ۰	۹۰ + ۱۹۵ برزہ	۱۴



Ek 4: Umur-ı Nafia Meclisi'nin İkinci Kez Kurulmasına Dair (BOA A MKT MHM 383/22)

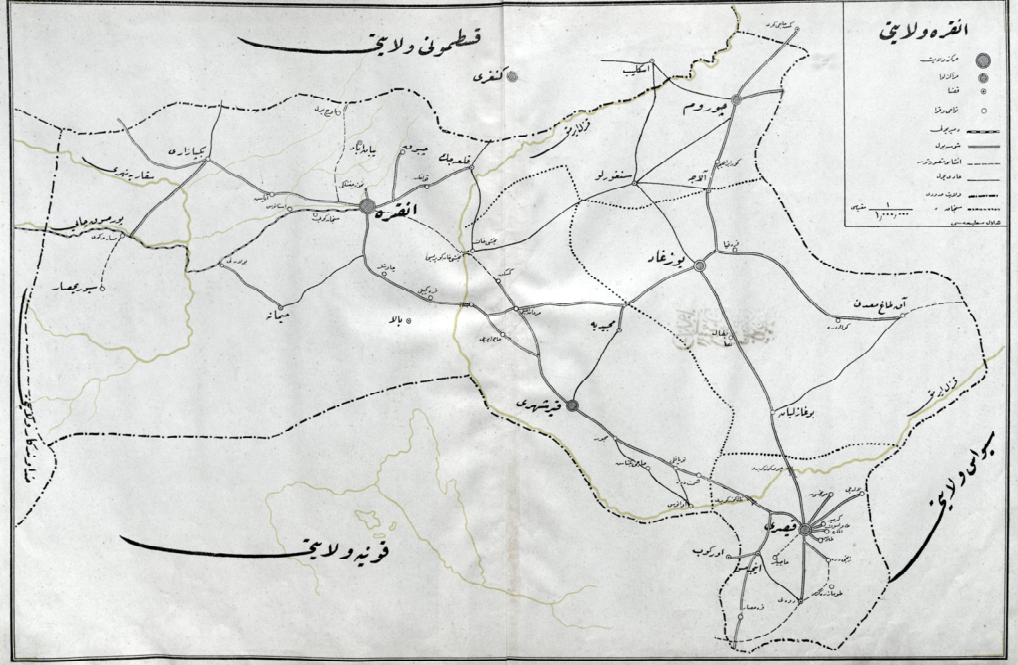


Ek 5:Raco Islahiye Şose Yolunun Güzergâhını Gösterir Harita (BOA DH UMVM 33/43)

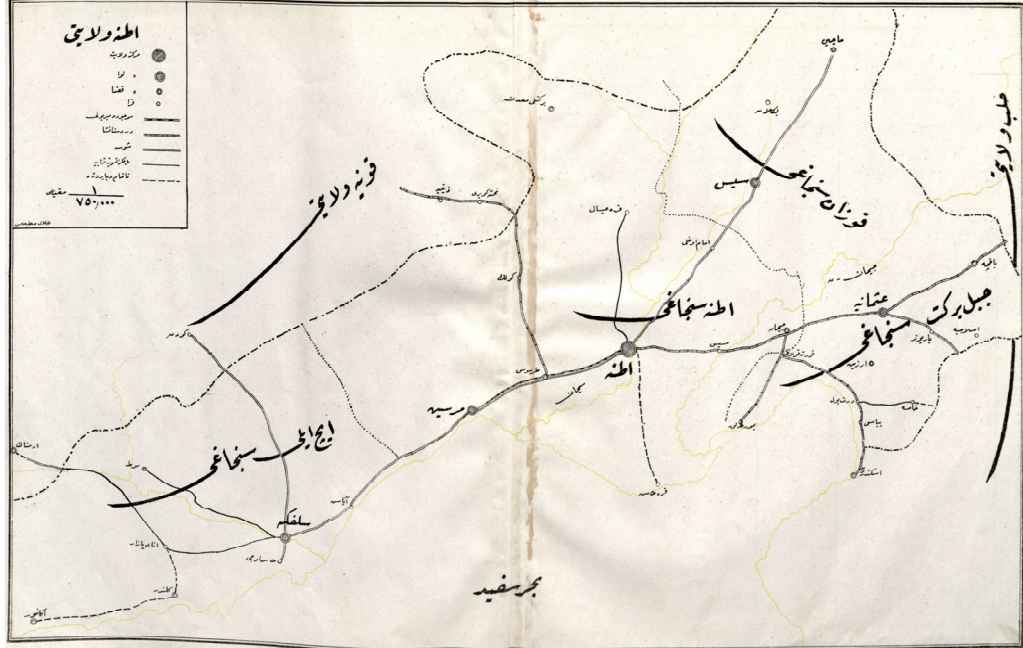




Ek 6: Ankara Vilayeti Yol Haritası

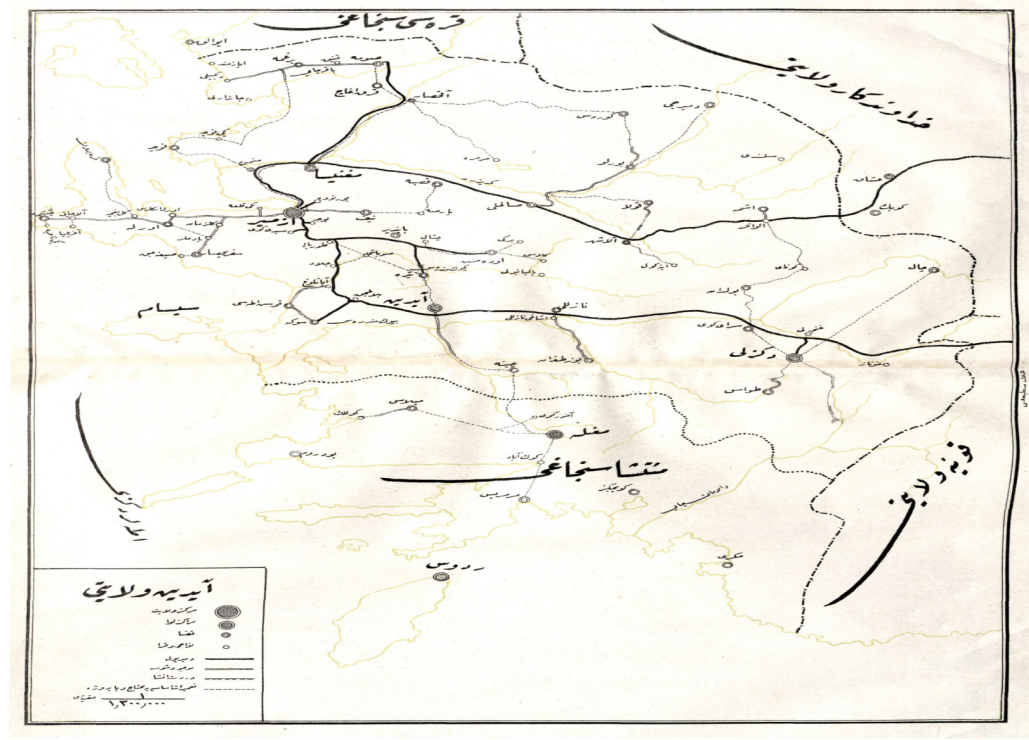


Ek 7: Adana Vilayeti Yol Haritası





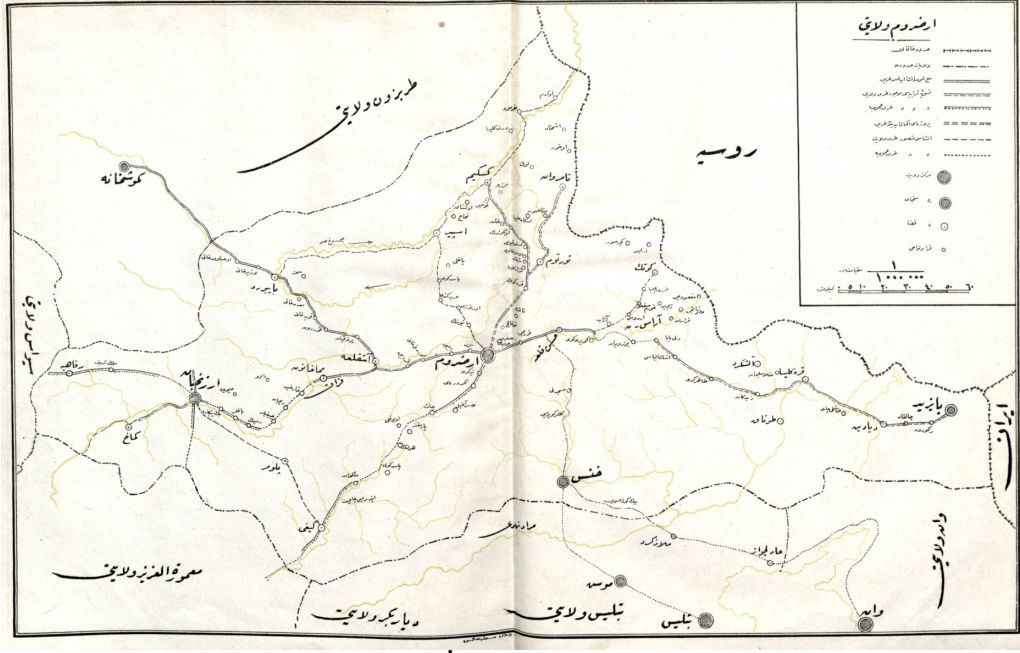
Ek 8: Aydın Vilayeti Yol Haritası



Ek 9: Edirne Vilayeti Yol Haritası



Ek 10: Erzurum Vilayeti Yol Haritası



Ek 11: Nafia Nezareti'nin 1886 Yılından İtibaren Bulunduğu Binanın Görüntüsü





**Ek 12: Osmanlı Dönemindeki bir Yolun Fotoğrafı (Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü Dün, Bugün, Yarın, www.kgm.gov.tr)**



**Ek 13: 1907 Yılında Hayvan İle Çekilen Taşıtla Yolculuğun Bir Fotoğrafı (Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü Dün, Bugün, Yarın, www.kgm.gov.tr)**









## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

**Adı ve Soyadı:** Şenay ATAM  
**Doğum Yeri ve Tarihi:** Ankara1979  
**Medeni Hali:** Evli  
**İletişim Bilgileri:** e mail: [skara\\_79@hotmail.com](mailto:skara_79@hotmail.com)  
Tel: (GSM) 05052429971

### EĞİTİM

**Lise** (1993-1996)Yernimahalle Endüstri Meslek Lisesi  
**Üniversite** (1997-2001) Niğde Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü  
**Y. Lisans** (2001-2005) Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü  
**Yakınçağ Tarihi ABD**  
**Doktora** (2006-2015) Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü  
**Yakınçağ Tarihi ABD**

### YABANCI DİL

İngilizce: 76.250

### YAYINLARI

#### Makaleler

1. Gülin ÖZTÜRK, **Şenay ATAM**, "Temettuat Defterlerine Göre 19. Yüzyılın Ortalarında Priştine", **Türklük Bilimi Araştırmaları**, S.30, Niğde, Güz 2001, s. 283-310.
2. **Şenay ATAM**, "Sicill-i Ahval Defterlerine Göre Nevşehir Doğumlu Mmeurların Sosyo-Kültürel Durumları (1879-1909)", **I. Uluslar arası Nevşehir Tarih ve Kültür Sempozyumu Bildirileri**, 16-19 Kasım 2001, Ed. Adem Öger, Ankara 2012, s. 359-398.
3. **Şenay ATAM**, "Osmanlı Devleti'nde Bir Yol Çıkması: İzmit-Ankara Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", **Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S. 3(1), s. 119-138.
4. **Şenay ATAM**, "Osmanlı Devleti'nde Muhtarlık Teşkilatının Kurulması: Niğde Merkez Sancağı ve Bor Kazası Örneği", **Zeitschrift für die Welt der Türken**, Vol. 5, No. 1, 2013, s. 291-310.
5. **Şenay ATAM**, "1834 Yılında Tokat'ta Mahalle Yapılanması ve Muhtarlık Teşkilatının Kurulması", **The Journal of Academic Social Science Studies**, Volume 6 Issue 2, February 2013, p. 73-90.
6. **Şenay ATAM**, "Osmanlı Bürokrasisinde Niğde Doğumlu Memurlar (Sicill-i Ahval Defterlerine Göre)", **Prof. Dr. Mustafa Keskin Armağanı Türk Tarih ve Kültürü Araştırmaları**, Ed. Prof. Dr. Remzi Kılıç, İstanbul 2014, s. 547-605.