T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

SULTAN II. ABDÜLHAMİT DEVRİ (1876-1908) OSMANLI DEVLETİ'NDE BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN Prof. Dr. İbrahim YILMAZÇELİK

HAZIRLAYAN Sevim ERDEM

2010

T.C.

FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

SULTAN II. ABDÜLHAMİT DEVRİ (1876-1908) OSMANLI DEVLETİ'NDE BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN — HAZIRLAYAN

Prof. Dr. İbrahim YILMAZÇELİK — Sevim ERDEM

Jürimiz, …./…./2010 tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonunda bu doktora tezini oy birliği / oy çokluğu ile başarılı saymıştır.

Jüri Üyeleri:

1.

2.

3.

4.

5.

F. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun …./…./2010 tarih ve …….sayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

Prof. Dr. Erdal AÇIKSES

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ÖZET

DOKTORA TEZİ

SULTAN II. ABDÜLHAMİT DEVRİ (1876-1908)

OSMANLI DEVLETİ'NDE BAYINDIRLIK FAALİYETLERİ

Sevim ERDEM

Fırat Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Yakınçağ Anabilim Dalı

ELAZIĞ – 2010, Sayfa: XXXV+546

XIX. Yüzyıl sonunda Osmanlı ekonomisinin çöktüğü ifade edilse de, Osmanlı tebaasının yaşam standardı diğer Avrupa ülkeleri ile aynı düzey olmuş ve Avrupa'daki gelişmeleri aynı hızda ve oranda takip edebilmiştir. Köklü bir devlet olma, hammadde bakımından zenginlik, devletlerin kendi ekonomilerinin gelişiminde Osmanlı coğrafyasının nüfus kapasitesinin, tüketen grubu temsil etmesi, pek çok sermayedarın Osmanlı ülkesinde farklı amaçlarla da olsa yatırım yapmaları, Osmanlı halkının diğer ülke halklarından geri kalmamalarını sağlamıştır.

Bir toplumun sosyo-ekonomik kalkınmasında bayındırlık yapılarının yani kara-deniz ulaşımı, haberleşme, sulama, zirai ıslah, fabrika ve kent hizmetlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması önemlidir. Zirai, ticari, sanayi ve kentleşme alanında yapılan kamu hizmetleri sayesinde, kapalı bulunan alanlar arasında, kültürel, bilimsel ve işgücü hareketliliği görülür. Bu hareketliliğe bağlı olarak Sultan II. Abdülhamit devri bayındırlık yapısı da önemli değişikliklere uğramıştır. Yeni hizmet alanları yeni vergileri, yapıları, işletmeleri ve ekonomik kavramları gündeme getirirken, toplumsal yapı büyük oranda değişime uğramakta ve bilet-tarife-abonelik gibi kavramları yaygınlaştırmaktadır.

Bayındırlıktaki iyileştirme ve yaygınlaştırmaya bağlı olarak ticaret, ziraat ve sanayi alanındaki sektörsel gelişmenin hangi yönde olduğunu görebilmek mümkün olmuştur. Köylü ve Kentli için değişen pek çok şey vardır. Köylü daha fazla üretmeyi ve daha fazla kazanmayı, Kentli ise daha modern yaşamayı ve şehirleşmeyi öğrendi. Kırsal ve şehirsel kesimin kent hizmetlerine olan gereksinimi doğrultusunda hizmet türleri çeşitlendi ve artış gösterdi.

Anahtar Kelimeler: II. Abdülhamit, Osmanlı Devleti, Bayındırlık, Karayolu Ulaşımı, Raylı Ulaşım, Vapur, Aydınlatma, Zirai ıslah, Fabrika, Kent Hizmetleri…

ABSTRACT

POSTGRADUATE THESIS

THE OTTOMAN EMPIRE'S ACTIVITIES OF PROSPERITY

DURING THE PERIOD OF SULTAN ABDULHAMIT II (1876-1908)

Sevim ERDEM

Fırat Unıversity

Sociel Sciences Instıtute

Modern Time Discipline

ELAZIĞ-2010, Page: XXXV+ 546

At the end of 19 th century, although Ottoman economy is stated to collapse, life standard of Ottoman Public became the same level with the other European countries and they could followe the developments in Europe with the same rate and speed. Being an old state, richness as regards of raw material, the population capacity of Ottoman geography presenting the consume group in the development of states economy most of inventors had done investment even if they had different aims in the Ottoman Country provided Ottoman community not to became under developed from the other communities.

In the social and economical development of a community; building of prosperity, in other world, land-sea transport, communication, watering, agricultural reform, factory and developing and becoming common place of city services are very important. Thanks to being done public services in the area of agriculture, commence, industry and urbanization, between the closed areas; cultural, scientific and workfore movements are seen. In depends of these movements; in Second Abdülhamid age, prosperity structure caused important changes. These new service areas caused new taxes, buildings, establishment and economical concepts; the social structure underwent changes in big rates and the concepts of ticket-timetable-ubscription became common.

In depend of betterment and generalization in the prosperity, ıt could be possible to see the sectoral development in the area of agriculture and industry in which direction: There were a lot of changed things for villager and city-dweller. Villager learnt to produce more and earn more, City-dweller learnt to live more modern and urbanize. In direction of the requirement of city services both rural and city section, service kinds became different and showed increase.

Key Words: Second Abdülhamid, Ottoman Empire, Prosperity, Motorway Transport, Raiiway Transport, Ship, Enlightment, Agricultural Reform, Factory, City Services…

ÖNSÖZ

Gerileme devri ile beraber Osmanlı Devleti bir siyasal değişim içine girmiştir. Lale devri ile başlayan Tanzimat ve Meşrutiyet döneminde devam eden bu değişimi bazı yazarlar ıslahat ve reform projelerinin Osmanlı Devleti'nin sonunu getirdiğini vurgularken bazı yazarlar ise taklitçilik dönemi olarak ifade etmektedir. Her ne şekilde vurgulanırsa vurgulansın XIX. ve XX. yüzyıl Osmanlı halkının bu değişime ihtiyacı vardır ve bu değişim öyle bir şey ki, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ve Mustafa Kemal ATATÜRK dönemi siyasal yapısının da zeminini hazırlamıştır.

Ülkenin geçirdiği siyasal değişim kadar bayındırlık alanında da değişim söz konusu olmuştur. Nitekim Sultan II. Abdülhamid'in saltanatı devrinde bu değişimi görebilmek mümkündür. Osmanlı tebaasının ihtiyaçlarına cevap verilmeye çalışılması, yenileşmenin halk, sermayedar ve devlet bazında yapılması ve sunulan hizmetlerde bölgesel ayrımların olmayışı Sultan II. Abdülhamid dönemi bayındırlık hizmetlerinin dikkat çekici unsurları arasında yer almaktadır.

Esas itibariyle Sultan Hamid'in hükümdarlık devrinin günümüze yakın olması ve döneminde yaşanan hadiselerin bugünün Türkiye'sine ve Balkanları'na dahi etki etmesi ve günümüzdeki pek çok müessesenin temellerinin Sultan II. Abdülhamid'in saltanatı yıllarında atılması, bu dönemin bayındırlık hizmetlerinin ele alınmasını zorunlu hale getirmektedir.

Kısacası bu Doktora Tezi'nde Sultan Hamid devri bayındırlık yapılarına sadece bakmakla kalmayıp görmeye çalıştık. Bilindiği gibi her etrafına bakınanlar etrafındaki şayan-ı müşahede şeyleri göremezler. Her görende bunları başkalarına tarif edemez.

Bayındırlık alanında yapılan çalışmamız II. Abdülhamid dönemine ilişkin mevcut malzemenin tamamını içermemektedir. Yine de çalışmamız Hamidi dönemi nafıa hizmetleri hakkında önemli bilgiler vermekte ve yeni araştırmalara zemin hazırlamaktadır.

Çalışma konusunun tespit edilmesinden, planlanması ve kaleme alınması aşamalarında değerli yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. İbrahim YILMAZÇELİK'e teşekkürlerimi arzederim. Ayrıca çalışma süresince fikirlerine başvurduğum Prof. Dr. Mustafa ÖZTÜRK'e ve Prof. Dr. Ahmet AKSIN'a ve diğer tüm değerli hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Sevim ERDEM

ELAZIĞ-2010

KISALTMALAR

a. g. b.	**:** Adı geçen belge
a. g. e.	**:** Adı geçen eser
a. g. m.	**:** Adı geçen makale
a. g. t.	**:** Adı geçen tez
A.Ü.D.T.C.F.	**:** Ankara Üniversitesi Dil-Tarih Coğrafya Fakültesi
A. Ü. S. B. F.	**:** Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi
B.	**:** Nisan
BOA.	**:** Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	**:** Cemaziyel-ahir
CA (Ca.)	**:** Cemaziyel-evvel
cm	: Santimetre
DH.	: Dahiliye Nezareti Evrakı
DH. MKT.	**:** Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi
E. Tas. No.	**:** Evrak Tasnif Numarası
İ. HUS.	**:** İrade Hususi
İ. TNF.	**:** İrade Ticaret Nafıa
İ. ZB.	: İrade Zabtiye
Km	: Kilometre
L.	**:** Şevval
m	: Metre
m²	**:** Metre kare
m³	**:** Metre küp
M.	**:** Muharrem
M. V.	**:** Meclis-i Vükelâ Mazbataları
N.	**:** Ramazan
R.	**:** Rebiül-ahir
RA (Ra.)	**:** Rebiül-evvel
S.	**:** Safer
s.	**:** Sayfa
Ş.	**:** Şaban
T.	**:** Ticaret Defteri

T. NFM. **:** Ticaret-Nafıa-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri

T. OMZ. VRK. **:** Ticaret ve Orman ve Meadin Nezaretleri

TTK. **:** Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi

Y. EE. **:** Yıldız Esas Evrakı

Y. MTV. **:** Yıldız Tasnifi Mütenevvi Maruzat Evrakı

Y. PRK. DH. **:** Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Dâhiliye Nezareti Maruzatı

Y. PRK. TNF. **:** Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafıa Nezareti Maruzatı

Y. PRK. UM. **:** Yıldız Tasnifi Perakende Umum Vilayetler Tahriratı

Y. PRK. ZB. **:** Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı

ZA(Za.) **:** Zilhicce

İÇİNDEKİLER

ONAY SAYFASI ..... **I**

ÖZET ..... **II**

ABSTRACT ..... **III**

ÖNSÖZ ..... **IIV**

KISALTMALAR ..... **V**

İÇİNDEKİLER ..... **VII**

KONU VE KAYNAKLAR ..... **XXVI**

GİRİŞ **1**

SULTAN II. ABDÜLHAMİD DEVRİ KAMU HİZMETİ VE KAMU DÜZENİ ANLAYIŞI **1**

BİRİNCİ BÖLÜM

NAFIA TEŞKİLATININ KURULUŞ-GELİŞMESİ VE İŞLEYİŞİ

I. NAFIA NEZARETİNE (TİCARET VE NAFIA NEZARETİNE) BAĞLI BİRİMLER **18**

1. Nafıa Meclisi veya Ticaret ve Nafıa Meclisi (Meclis-i Nafıa, Meclis-i Nafıa ve Ticaret) 18

2. Tekaüd Dairesi 21

3. Hukuk Müşavirliği 21

4. Fen Heyeti-Komisyonu 23

5-Fen Müşavirliği 24

6- Umur-u Nafıa Komisyonu 24

7- İntihab-ı Memurin-i Nafıa Komisyonu-Mülga Meclis-i İnşaat 26

8- Nafıa Dairesi 27

II. NEZARETE BAĞLI GÖREVLİLER **27**

1-Ser-Mühendis 27

2-Seyyar Müfettiş-Ser-Müfettiş 27

3-Komiserler....28
4-Bekçiler....29
5-Nafıa Kâtipleri....29
6-Mühendisler....29
7-Peykur....31
8-Fen Memurları....31
9-Nafıa Müdürleri....32
III. NAFIA NEZARETİ'NİN DİĞER DEVLET KURUMLARI İLE İLİŞKİSİ ...32
1. Şura-yı Devlet....32
2. Divan-ı Hümayun Kalemi....35
3. Dâhiliye Nezareti....35
4. Orman-Meadin ve Ziraat Nezareti....35
5. Maliye Nezareti....36
6. Jandarma Teşkilatı....36
7. Zaptiye Teşkilatı....36
8. Tophane-i Amire....37
9. Rüsumat Dairesi....37
10. Ticaret ve Ziraat Nezareti....38
11. Belediyeler....39
IV. NAFIA HİZMETLERİNİN İŞLEYİŞİNİ SAĞLAYAN DİĞER UNSURLAR40
1. Nafıa Hizmetlerinde Memur İstihdamı ve Türkçe Lisan Sorunu....40
2. Harita ve İstimlâk Kanunu....41
V. NAFIA BÜTÇESİ VE HAZİNE-İ HASSA....45
1.Nafıa Bütçesi....45
2. Nafıa Hizmetlerinde Hazine-i Hassa....55
VI. NAFIA HİZMETLERİNDE İMTİYAZ VE YABANCI SERMAYE....57

İKİNCİ BÖLÜM
KARAYOLU ULAŞIMI, İDARİ YAPISI VE GÜZERGÂHLAR

I. YOL ALT YAPISI 66
1. Menfez Özellikleri ve Çeşitleri 66
2. Kemerli Menfezler (Basık Kemerli-Tam Kemerli) 68
3. Kapaklı Menfez 69
4. Kuru Menfez 70
5. Dolma (Dolgu-İmla)-Yarma Şev 70
6. Kasis (Duvarlı-Duvarsız) 73
7. İstinad Duvarı (Kuru-Harçlı) 74
8. Hendek Yapıları 76
9. Pere Yapıları 77
10. Anroşman 78
II.YOL ÜSTÜ YAPILARI VE İMALAT-I SANAİYE 79
1. Kaldırım Yapıları ve Çeşitleri 80
2. Korkuluk İnşası 81
3. Banketli Yapılar 82
4. Kilometre Direği (Taşı) 83
III. YOLALTI VE YOLÜSTÜ YAPILARDA KULLANILAN TEMEL MALZEME VE ALETLER 84
IV. TURUK VE MEABİR TEŞKİLATI 86
1. Turuk ve meabir teşkilatı ile ilgili nizamnameler 86
2. Amele-i mükellefe hakkındaki kanuni düzenlemeler 90
a. Ecnebilerden Yol Bedeli Tahsili 94
b. Adalarda Turuk Bedeli Uygulaması 94
c. Turuk Bedeli'nin Kullanım Alanları Yasağı 95
d. Yol Bedelinde Cezai İşlemler 96
3.Yol İşlerinde Görevli Personel 98

a. Muhtarlar....98
b. Seyyar Memurlar....98
c. Çavuş-Anbar Memuru ve Kâtipler....99
V. OSMANLI ASYASI VİLAYETİ YOLLARI....100
1. Hüdavendigar Vilayeti Yolları....100
2. İzmid Mutasarrıflığı Yolları....111
3. İstanbul ve Çevresi Yolları....113
4. Aydın Vilayeti Yolları....116
5. Kastamonu Vilayeti Yolları....123
6. Trabzon Vilayeti Yolları....132
7. Samsun Vilayeti Yolları....137
8. Sivas Vilayeti Yolları....139
9. Konya Vilayeti Yolları....140
10. Adana Vilayeti Güzergâhları....146
11. Diyarbekir Vilayeti Güzergâhları....149
12. Van Vilayeti Yolları....152
13. Bitlis Vilayeti Yolları....153
14. Erzurum Vilayeti Yolları....154
15. Ankara Vilayeti Yolları....**155**
16. Haleb Vilayeti Yolları....**159**
17. Suriye Vilayeti Yolları....160
18.Musul Vilayeti Yolları....163
19.Bağdad Vilayeti Yolları....163
20. Beyrut Vilayeti Yolları....164
21. Mamuretü'l- Aziz Vilayeti Yolları....168
22. Hakkâri Vilayeti Yolları....169
VI. OSMANLI AVRUPASI YOLLARI....169
1. Yanya Vilayeti Yolları....170
2. İşkodra Vilayeti Yolları....174

3. Kosova Vilayeti Yolları 176
4. Manastır Vilayeti Yolları 178
5. Selanik Vilayeti Yolları....181
6. Edirne Vilayeti....184
VII. CEZAYİR BAHR-İ SEFİD YOLLARI 187

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
KENTİÇİ VE KENTLERARASI SUYOLLARINDA KÖPRÜ VE SED YAPILARI

I. OSMANLI COĞRAFYASINDA KÖPRÜ İNŞA VE TAMİRİ....188
1. Köprü Çeşitleri 190
2. Köprü Teknikleri....191
3. Köprülerde Kullanılan Temel Malzemeler 193
a. Osmanlı Devleti'nin Asya Kıtası'nda İnşa ve Tamir Edilen Köprü Yapıları..194
aa.Hüdavendigar Vilayeti-İzmid Mutasarrıflığı ve Karesi Vilayeti Köprüleri....194
1. Gökdere Köprüsü (Nilüfer Çayı) 194
2. Balıkesir-Bandırma Yolu Köprüleri....195
3. Karahisar-Kütahya Yolu Köprüleri....195
4. Hamidiyye Köprüsü 195
5. Ova Çayı Köprüsü....195
6. Karasu Boğazı Köprüleri....195
7. İnegöl-Domaniç Yolu Köprüleri....196
8. Sekiz Değirmenler Köprüsü (Karasu Nehri) 196
9. Balıkesir-Edremid Yolu Köprüleri....197
10. Havran Çayı Köprüsü (Ahşap-Tarihi Köprü) 197
11. Ulu (Ölü) Köprüsü....198
12. Balıkesir-Soma Yolu Köprüsü....198
13. Karasu ve Yeniköy Köprüleri 198
14. Adapazarı-Çatalköprü Yolu ve Sakarya Nehri 199

15. Hisar Köprüsü 199
16. Gemlik-Yenişehir Yolu Köprüleri 199
17. Kemtari Çayı Köprüsü.....199
18. Kurbağalı Dere Köprüsü.....199
19. Samanlı Dere Köprüsü.....200
ab. Kastamonu Vilayeti Köprüleri 200
1. Kastamonu-İnebolu Yolu Köprüsü 200
2. Devrez Köprüsü 201
3. Karacaviran Köprüsü.....201
4. Şeker ve Kuyucak Köprüleri.....201
5. Kangırı-Ankara Yolu (II. Kısım 9. 377-15. 379. metre) 201
6. Kapalı Köprüsü 201
7. Milan Çayı Köprüsü 202
8. Bolu-Zagfranbolu Yolu Köprüsü 202
9. Bolu-Mudurnu-Gerede Yolu Köprüleri.....202
10. Araç Nehri Köprüsü 203
ac. Trabzon Vilayeti Köprüleri 203
1. Elekçi Irmağı Köprüsü 203
2. Kızılırmak Köprüsü.....203
3. Bafra-Alaçam Yolu Köprüleri 203
aç. Ankara Vilayeti Köprüleri.....204
1. Şehrsuyu Geçidi Köprüsü 204
2. Cisr-i Cesim Köprüsü.....204
3. Kızılırmak Nehri Köprüsü 204
4. Yayla Köprüsü 204
5. Sakarya Nehri Demir Köprü 205
6. Porsak Nehri Köprüleri.....205
7. Gökbüze Köprüsü.....206
ad. Sivas Vilayeti Köprüleri 206

1. Sultanhanı ve Tatlı Köprüleri.....206
2. Pünkah Karyesi-Fırat Nehri Köprüsü.....206
ae.Van ve Bitlis Vilayeti Köprüleri.....206
1 Malazgird Köprüsü.....206
2. Van-Şatak Yolu Köprüleri.....207
af. Erzurum Vilayeti Köprüleri.....207
1. Fırat Nehri-Kagir Köprü.....207
ag. Aydın Vilayeti Köprüleri.....207
1. Bakırçayı Köprüsü.....207
2. Büyük Karadere Köprüsü-Sakaboğan Köprüsü.....207
3. Kafesli Köprü.....208
4. Çamlıçay Köprüsü.....208
5. Ödemiş-Bergi Yolu Köprüleri.....208
6. Tire-Torbalı-Seydiköy Yolu Köprüleri.....208
ağ. Der-Saadet Köprüleri.....209
1. Karaköy Köprüsü.....209
2. Beyoğlu-Tatavle Demir Köprü.....209
3. Çatalca Mutasarrıflığı Köprüleri.....209
ah. Adana Vilayeti Köprüleri.....209
1. Karaisalu Köprüsü.....209
2. Seyhan Köprüsü.....210
3. Yaman Köprüsü.....210
4. Keloğlu Köprüsü.....210
5. Adana-Tarsus-Mersin Yolu Köprüleri.....211
6. Helke Köprüsü.....211
7. Payas-İskenderun Yolu Köprüleri.....211
8. Kuruçay Köprüsü.....211
aı. Konya Vilayeti Köprüleri.....212
1 Niğde-Mersin, Niğde-Kayseri, Niğde-Bor, Niğde-Nevşehir Yolu

Köprüleri....212
2. Receb Deresi Köprüsü....213
3. Aksu Köprüsü....213
4. Karahayta Köprüsü....214
5. Arbesun Köprüsü (Kızılırmak Nehri)....214
6. Karasu Köprüsü....214
ai. Bağdad Vilayeti....215
1. Ane (Anh) Kazası-Kagir Köprü....215
2. Fırat Nehri-Kapaklı Köprü İnşası....215
aj. Kudüs Mutasarrıflığı Köprüleri....216
1. Kudüs-Nablus Yolu Demir Köprü....216
ak. Suriye Vilayeti Köprüleri....216
al. Beyrut Vilayeti Köprüleri....216
1. Akka-Hayfa Yolu....216
am. Diyarbakır Vilayeti Köprüleri....216
1. Maden-Palu yolu....216
an. Mamuretül Aziz Vilayeti Köprü....216
1. Murad Nehri Köprüsü....216
ao. Haleb Vilayeti Köprüleri....217
1. Dedepaşa Köprüsü....217
2. Secaris-Kilis Yolu Köpürleri....217
3. Kilis-Ayıntab Yolu Köprüleri....217
4. Hamidiyye Köprüsü....218
b. Osmanlı Devleti'nin Balkan Yarımadası'nda İnşa ve Tamir Edilen Köprüleri....218
ba. Edirne Vilayeti Köprüleri....218
1. Çorlu Deresi Demir Köprü....218
2. Söğüdlü-Mavruz Deresi Demir Köprüleri....219
3. Edirne-Cisr-i Mustafa Paşa Yolu....219
4. Tırnova Kazası Köprüleri....219

5. Gümülcine-Mestanlı Yolu Köprüleri 219
6. Hamidiyye Köprüsü (Karasu Nehri) 220
7. Gazi Mihal Köprüsü 221
8. Cisr-i Kebir (Ergene Nehri-Tarihi Köprü-Taş).....221
9. Arda Nehri Köprüsü 222
10. Konak Değirmeni Köprüsü.....222
11. Ergene Köprüsü.....222
12. Kulaklıoğlu Köprüsü 222
13. Meriç Köprüsü 223
14. Çavuş Dere Köprüsü.....223
bb. Şark-ı Rumeli Vilayeti Köprüleri.....223
bc. Yanya Vilayeti Köprüleri.....224
1. Topluca Köprüsü.....224
bç. Kosova Vilayeti Köprüleri.....224
1. Kosova-Gosina.....224
2. Köprülü-Perlepe Yolu Köprüleri 224
3. Peregalince Köprüsü.....225
4. Lakoviç Köprüsü.....225
bd. Manastır Vilayeti Köprüleri.....225
1. Manastır-Alasonya-Milano Güzergahı Köprüleri.....225
2. Perlepe-Köprülü Yolu (15. km) 225
3. Perisad Deresi Köprüsü 225
4. Manastır-Yanya Yolu Köprüleri 226
5. Küttam-Selinçe-Ağalı ve Barodak Dereleri Köprüleri.....226
6. Manastır-Graçkova Yolu Köprüleri 226
7. Fort Deresi Köprüleri 226
8. İnce Karasu Nehri Köprüsü 227
9. Gosaviçe Deresi Köprüsü 227
10. Küstüm Nehri Köprüsü.....227

11. Hace-i Bala Köprüsü 227
be. Selanik Vilayeti Köprüleri 227
1. Cuma-ı Bala Demir Köprü.....227
2. Siroz-Karasula.....228
3. Ahmet Paşa Deresi Köprüsü 228
4. Langaza Köprüsü 228
5. Nerepevtamu Köprüsü.....228
6. Vardar Nehri-Demir Köprü 229
7. Karasu Köprüsü.....229
8. Yenice Gölü ve Kara Arnak Nehri Köprüleri 229
bf. İşkodra Vilayeti Köprüleri.....229
1. Mortepiz Deresi Köprüsün 229
II. SEDLERİN İNŞASI 229
1. Sakarya Nehri Seddi 230
2. Havran Çayı Seddi 230
3. Bandırma Limanı Seddi 230
4. Değirmendere Seddi.....230
5. İskece Kasabası Seddi 231
6. Hindiye Seddi 231
7. Seyhan Nehri Sed İnşası.....232
8. Tunca Nehri Kanal-Sed İnşası.....232
9. Menfiz Deresi Seddi 233
10. Derin ve Boyana Nehirleri Seddi.....233
11. Kenaniye Seddi Tamiri.....233

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

RAYLI ULAŞIM ALANINDAKİ NAFIA HİZMETLERİ

I. DEMİRYOLU ULAŞIMINDAKİ BAYINDIRLIK HİZMETLERİ 233
1. Demiryolları İdari Yapısı Ve İşleyişi 241
a. Demiryolları İdaresinde Yer Alan Başlıca Birimler ve Görevlileri.....245

aa. Tetkik ve Tarife Birimi 245
ab. Komiserlik....245
ac. Kondüktör....247
aç. Fen Komisyonu....247
b. Demiryolu Yapıları ve Ücret Tarifesi 247
2. Demiryolu Hatları....251
a. Osmanlı Avrupa Kıtası Demiryolu Hatları....251
aa. Rumeli Demiryolları Hatları 251
ab. İltisak Hatları (Rumeli Demiryolları Hutut-u İltisakıyyesi İnşaat Şirketi) 253
ac. Selanik-Manastır Hattı 257
aç. Selanik-Der-Saadet İltisak Hattı....258
ad. Babaeski-Gelibolu ve Karaağaç-İskece Hattı 261
ae. Serfiçe Hattı....261
af. İstanbul ve Çevresi 261
b. Osmanlı Asya-yı Coğrafyasında Yer Alan Demiryolu Hatları 262
ba. Haydarpaşa-İzmid Demiryolu Hattı 262
bb. Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Hattı....266
bc. Anadolu Osmanlı Demiryolu 268
bç. Aydın ve Kasaba Demiryolu Hatları (İzmir ve Kasaba Demiryolu Temdid-i Osmanlı Şirketi) 273
bd. Antalya-Konya Demiryolu....277
be. Karadeniz'den İç Kısımlara Doğru Demiryolu Hattı 278
bf. Samsun-Sivas Demiryolu Hattı 279
bg. Süveyde-Haleb 279
bğ. Antakya-Süveyde (Dar Demiryolu Hattı)....279
bh. İskenderun-Haleb-Birecik Hattı 280
bı. Bağdat-Kerbela Hattı....281
bi. Yafa ve Yafa-Kudüs-ü Şerif Demiryolu Hattı....281
bj. Birecik Osmanlı Demiryolu Şirketi....283

bk. Mudanya-Bursa Demiryolu Hattı....287
bl. Konya-Bağdat-Basra Demiryolu Hattı....287
bm. Hamidiyye Hicaz Demiryolu Hattı....288
bn. Fırat-Dicle Demiryolu Hattı....289
bo. Şarkî Anadolu Demiryolları....291
c. Yapılması Teklif Edilen Demiryolu Projeleri....295
ca. Konya-Bağdat-Basra Körfezi ve İskenderun-Bağdat-Basra Körfezi)....295
cb. İzmid-Mudanya-Bağdad-Basra Hattı (Geçersiz)....297
cc. Trabzon-İran Hududu Demiryolu....297
cç. Üsküdar-Şarkışla-Diyarbekir-Bağdad-Basra ve Şubeleri Demiryolu Hattı...297
II. ŞEHİRİÇİ ULAŞIMINDA TRAMVAY VE METRO ULAŞIMI....300
1. Şam-ı Şerif Tramvay Hattı (Bargir-Buhar-Elektrik Gücü)....303
2. Bursa-Mudanya Tramvay Hattı....306
3. Balıkesir-Bandırma Buharlı Tramvay Hattı....307
4. Bursa Tramvay Hattı (Elektrikli)....309
5. Adapazarı-Ankara Demiryolu Tramvay Hattı....310
6. Selanik Buharlı-Elektrikli Tramvay Hattı....310
7. Selanik Buharlı Tramvay Hattı....315
8. Beyrut-Şam Tramvay Hattı (Buharlı)....315
9. Beyrut Tramvay Hattı (Elektrik)....316
10. Cebel-i Lübnan Tramvay Hattı (Buharlı)....317
11. Sakız Adası Tramvay Hattı....318
12. Erbaa'dan Alibey Köye Tramvay....319
13. Der-Saadet Tramvay Hattı (Bargir)....319
14. Bağdad Tramvay Hattı (Necef-Kufe Tramvay Şirketi)....323
15. Edirne Tramvay Hattı....326
16. Bartın Tramvay Hattı....326
17. Mersin Tramvay Hattı....327
18. Haleb Tramvay Hattı....327

19. Haleb Şehri Elektrikli Tramvay Hattı 328
III. GALATA TÜNELİ (BEYOĞLU-GALATA).....331

BEŞİNCİ BÖLÜM
SULTAN II. ABDÜLHAMİD DEVRİNDE İÇSULARDA VE DENİZLERİMİZDE ULAŞIM VE BAYINDIRLIK YAPILARI

I. DENİZ-NEHİR VE GÖLLERDE ULAŞIM.....337
1. İzmir-Karşıyaka Vapur Ulaşımı (İzmir-Hamidiyye Vapur Şirketi).....340
2. Sakarya Nehri'nde Ulaşım 342
3. Menderes Nehri'nde Yolcu ve Eşya Nakli.....342
4. Dicle Vadisi'nden Musul'a-Basra'dan Meskene'ye Ulaşım.....343
5. Asi Nehri'nde Ulaşım 344
6. Beğşehir Irmağı'nda Ulaşım.....344
7. Yenice Gölü-Kara Arnak Nehri Vapur Ulaşımı 345
8. Vardar Nehri Vapur Ulaşımı 346
9. Kalamas Nehri Ulaşımı 347
10. Karasu Nehri Vapur Ulaşımı 347
11. Seyhan-Ceyhan Nehirleri Vapur Ulaşımı 347
10. Ohri Gölü Vapur Ulaşımı (Manastır Vilayeti) 348
12. Van Gölü Vapur Ulaşımı.....349
13. Fevaid-i Osmaniyye'den Aziziye Kumpanyası'na 351
14. İdare-i Mahsusa Vapurları.....352
15. Selanik Körfezi ve Kesendire Körfezi Vapur Ulaşımı (Selanik Osmanlı Şirket-i Bahriye).....354
16. Kızılırmak-Yeşilırmak Nehirlerinde Ulaşım.....354
17. Şirket-i Hayriye Vapur Ulaşımı.....356
18. Mudanya ve Çevresinde Vapur Ulaşımı 359
19. İznik Gölü Vapur Ulaşımı 360
20. Hüdavendigar Vilayeti Dere-Göl ve Nehirlerinde Ulaşım.....360

II. LİMAN-İSKELE-RIHTIM VE DİĞER YAPILARIN İNŞASI 363
1. Heybeliada-Çam Limanı Gemi Tamir Atölyesi 366
2. Bingazi Limanı Seddi.....366
3. İzmir Rıhtım Şirketi 367
4. Haydarpaşa Rıhtım-Liman ve Müştemilatı 371
5. Cidde Tersanesi, Liman ve Rıhtımı 374
6. Ponta İskelesi-Aydın 375
7. Sakız Liman ve Rıhtımı 376
8. İskenderun-Basra Körfezi/Limandan Limana Ulaşım 378
9. Tekfurdağı İskelesi (İthalat-İhracat Limanı) 380
11. Bozcaada Liman ve Rıhtımı 382
12. Midilli Adası-Saferi Limanı 383
13. Limni Adası-Rum Yalı Rıhtım ve İskelesi.....383
14. Yumurtalık Limanı-Adana 383
15. Mersin Rıhtım ve Liman İnşası 385
16. Süveyde Muhafaza Limanı.....385
17. Selanik Körfezi Rıhtım ve Liman İnşası 386
18. Vardar Nehri Rıhtım İnşası 387
19. Trabzon Liman ve Rıhtımı 387
20. Yemen-Hudeyde İskelesi 388
21. Yafa Limanı-Beyrut 388
22. Trablusgarb Limanı'nın Büyütülmesi 389
23. Sisam Adası Rıhtımı 391
24. Zonguldak-Kozlu Limanı 391
25. İnebolu İskele-Liman ve Rıhtımı.....393
26. Silivri Liman ve Rıhtımı-Çatalca Mutasarrıflığı 395
27. Beyrut Liman ve Rıhtım.....395
28. Der-saadet Rıhtımı 401
29. Edremid-Akçay İskelesi 406

30. Bandırma'da İskele, Rıhtım ve Liman İnşası 407
31. Ana İskelesi 407

ALTINCI BÖLÜM

SU İŞLERİ VE ZİRAİ ALANDA YÜRÜTÜLEN NAFIA ÇALIŞMALARI

I. İÇME SUYU VE ARAZİ SULAMASI 408
1. İstanbul-Kâğıthane Kaynak Suyu 412
2. Büyükada Şebeke Suyu (Artezyen Kuyuları Şirketi) 413
3. Hicaz Vilayeti-Cidde İçme Suyu 415
4. Selanik-Kavala Şebeke Suyu 415
5. Selanik Vilayeti Arazi Sulaması ve İçme Suyu 417
6. Selanik-Vardar Nehri Şebeke Suyu 418
7. Hüdavendigar Karınca Suyu 419
8. Hüdavendigar Vilayeti Arazi Sulaması 419
9. Ankara Şebeke Suyu 420
10. Kayseri-Arazi İsalesi 421
11. Malatya-Tokma (Tohma) Nehri Suyu 423
12. Aydın Vilayeti Arazi Sulaması 423
13. İzmir Arazi Sulaması 424
14. İzmir Şebeke Suyu 425
15. Konya -Karaviran Ovası Arazi Sulama Tesisi 426
16. Konya Vilayeti Musluk Suyu 430
17. Çukurova Sulama Şebekesi 431
18. Kudüs-ü Şerif İçme Suyu 432
19. Beyrut Vilayeti Şebeke Suyu 433
20. Beyrut Arazi Sulaması 435
21. Yafa-El-Avce Nehri İçme ve Arazi Sulaması 435
22. Cebel-i Lübnan Arazi İskası 437
23. Şat Suyu-Basra Nehri 437

24. Kasımiyye Nehri Suyu....437
25. Der-saadet-Terkos Şebeke Suyu....437
26. Der-saadet-Beyoğlu Suyu (İhsandere Bendi)....440
II. NEHİR-GÖL VE BATAKLIK ALANLARIN KURUTULMASI....443
1. Kurutulan Bataklık Alanları....450
a. Cebel-i Bereket (Adana) Sancağı-Amid Gölü Kurutulması....450
b. Selanik Vilayeti-Drama Sancağı Praveşte Bataklığı'nın Kurutulması....451
c. Yenice Gölü-Kara Arnak Nehri Bataklık Alanı (Selanik)....453
ç. Tobran-Harcan ve Amatuh Bataklık Alanları Kurutulması....453
d. Tahyanus Gölü ve Karasu Nehri Bataklığı (Siroz Sancağı)....455
e. Selanik-Vidin Bataklık Sahasının Kurutulması....456
f. Selanik-Rodine Kazası Bataklık Mecrası....457
g. Selanik-Beyaz Kale Bataklık Alanının Kurutulması....457
ğ. Adana Sancağı Bataklığının Kurutulması....457
h. Yanya Vilayeti Korindos Nahiyesi Bataklığı....459
ı. Lapeste Bataklığı (Yanya Vilayeti)....460
i. Konya Ovası ve Karaviran Gölü Bataklık Alanı....461
j. Hüdavendigar Vilayeti Bataklığı....462
k. İznik Gölü Bataklığı....463
l. Adapazarı Sancağı Bataklık Alanı Islah Çalışması....463
m. Haleb-İskenderun Bataklık Alanı....464
n. İzmir-Çakalbirun (Çakalburnu Bataklık Alanı)....465
o. İzmir-Yenikale Bataklığı....465
ö. Midilli Adası Bataklığı....465
2. Nehir ve Göllerin Temizlenmesi....466
a. Gediz Nehri'nin Temizlenmesi....466
b. Boyana ve Derin Nehirleri'nin Temizlenmesi (İşkodra)....467
c. Kır nehri Temizlenmesi....467
ç. Tunca, Arda ve Meriç Nehirlerinin Temizlenmesi....468

d. Menderes Nehri'nin ıslahı 469
e. Vardar (Yenice Gölü) Nehri'nin Islahı 469
f. Eğridir Gölü'nün Temizlenmesi 469
g. Kalamas Nehrinin Islahı 469

YEDİNCİ BÖLÜM

BAYINDIRLIK ALANINDAKİ FİNANSAL KURUMLAR, FABRİKALAR VE KENTLEŞMEDEKİ DİĞER HİZMET ALANLARI

I. FİNANSAL KURUMLAR.....470
1. Menafi Sandığı 470
2. Mal Sandığı 470
3. İane.....471
4. Bankalar 472
a. Der-saadet Bankası 473
b. Deutche Banka 474
c. Osmanlı Bankası.....474
ç. Avusturya-Macaristan ve Memalik-i Mahrusa Bankası 475
d. Midilli Bankası.....476
e. Osmanlı Ziraat Bankası (Özel).....476
f. Selanik Bankası.....477
g. Sakız/Arkenaj Bankası 477
ğ. İtibar-ı Umumi-i Osmaniye Bankası 477
h. Nafıa Bankası.....478
i. Ziraat Bankası 478
5. Şirketler 480
a. Osmanlı Şirketi.....481
b. Osmanlı İmparatorluğu Umumi Şirketi.....481
6. Düyun-u Umumiye 481
7. Vilayet İdareleri-Belediyeler 482

8. Şehr Emaneti 483
II. SANAYİLEŞME VE FABRİKALAŞMA FAALİYETLERİ 484
1. Sanayi İdaresi 489
2. Ticaret Odaları veya Ticaret-Ziraat ve Sanayi Odaları Teşkili 489
a. Der-saadet Ticaret Odası (CHambre De Commerce De Constantinople) 490
b. Der-saadet Ziraat Odası, Der-sadet-Ticaret-Ziraat ve Sanayi Odası.....491
3. Sergiler 491
a. Numune-hane-i Osmani Sergisi 492
b. Chicago Sergisi 492
4. Sultan II. Abdülhamid Devrinde Osmanlı Topraklarında İşleyen Fabrikalar.....492
a. Aydınlatma Fabrikaları 493
b. Gaz Depoları İşletmeleri.....495
c. Yağ ve Zeytinyağı Fabrikaları.....496
ç. Gıda İşletmeleri 497
d. Dokuma Fabrikaları.....499
e. Diğer Fabrikalar 502
III. KENTLEŞMEDEKİ DİĞER HİZMET ALANLARI 504
1. Telgraf Ve Telefon Hatları 504
a.Telgraf Teknolojisi 504
aa. Osmanlı devletinde telgraf hattı 505
ab. Elektrikli Telgraf 506
ac. Astern Telgraf Kumpanyası 506
aç. Demiryolu Şirketleri Tarafından Döşenen Teller.....506
ad. Sakız-Çeşme hattı 507
ae. Bellova-Vakarel Telgraf Hattı.....507
af. Cidde'den Mekke'ye Telgraf Hattı 507
b. Telefon Hatları 508
ba. Der-saadet-Terkos Hattı.....508
bb. Tarabya-Beyoğlu Telefon Hattı 508

2. Posta Hizmetleri.....508
a. Şehiriçi Posta İşletmeleri 509
b. Yabancı Postalar.....510
3. Havagazı-Elektrik Vasıtasıyla Aydınlatma 510
a. Fenerler İmtiyazı 511
b. Beyrut-Şam Havagazı.....512
c. Beyrut Havagazı Şirketi.....513
ç. Beyrut Elektrikli Aydınlatma.....514
d. Der-saadet Havagazı Tenviri 514
e. Der-Saadet ve Civarının Elektrikle Aydınlatılması.....514
g. Paris Elektrik Şirketi.....514
ğ. Edirne-Şam Aydınlatması.....515
h. Selanik Şehri'nin Havagazı İle Aydınlatılması.....515
hı. Üsküdar-Kadıköy Havagazı Şirketi 515
hi. İzmir Havagazı İle Aydınlatma.....516
hj. İzmir Elektrikle Aydınlatma 516
hk. Şam-ı Şerif'in Aydınlatılması (Elektrik gücü).....517
hl. Midilli Adası ve Sakız Adası'nın Havagazı İle Aydınlatılması.....518
SONUÇ.....519
BİBLİYOGRAFYA 528
ÖZGEÇMİŞ.....544
EKLER.....546

KONU VE KAYNAKLAR

Abdülhamid döneminin kronolojik tarihi, İmparatorluğun Rusya'ya karşı uğradığı mağlubiyet sonrasından itibaren 1880'li yılların başına kadar uzanan dönemin yeniden yapılanma ve toparlanma dönemi olduğunu gösterir. Saltanatının altın çağına bu yıllardan sonra başlayacak ta ki 1900'lü yıllara kadar da devam edecektir. Ancak bir zaman sonra Makedonya sorunu, Abdülhamid'e yönelik suikast girişimleri, Jön Türk Hareketi ve Kışlalarda ve halk arasında giderek yükselen memnuniyetsizlikler Abdülhamid devrinin sonunu getirecektir.

Abdülhamid'in tarihsel imajı pek olumlu değildir. Tahta çıktığı andan itibaren birçok karalama kampanyalarına hedef olmuştur. Abdülhamid halk için Ulu Hakan mıdır? İttihat-Terakki için Yıldız'ın Baykuşu mudur? Etnik tartışmalar için Kızıl Sultan mıdır? Fransızlar için Pinti Abdül müdür? Bütün bu lakapların cevabı, bu dönemin kaynaklarının iyi tetkik ve tahlil edilmesiyle ortaya çıkacaktır.

Neden Sultan II. Abdülhamid devri bayındırlığı? Abdülhamid'i seçmedeki ölçüt nedir?

Bu dönem bayındırlık konusunun ele alınma nedeni Tanzimat-Meşrutiyet ve Cumhuriyet devirlerindeki bayındırlığın yükselişini ve düşüşünü gözler önüne sermektir. Tanzimat ile başlayan kentleşme, kalkınma ve ilerleme anlayışı Sultan Hamid devri yöneticilerinin bu fikirleri uygulamaya geçirdikleri dönemdir. Padişah II. Abdülhamid sonrası başlayan ardı arkası kesilmeyen savaşlar dönemi (Trablusgarb, I-II. Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı) Abdülhamid devrinde yapılmış olan yol, aydınlatma, haberleşme, sanayileşme, fabrikalaşma, okullaşma, sağlık, zirai ve diğer pek çok alandaki hizmetlerin durduğu, hatta durmakla kalmayıp gerilediği bir dönem ve Yeni Türkiye Devleti'nin sil baştan başlaması işte bunu ortaya koymak için bu dönemin işlenmesi gerekmektedir.

Esas itibariyle Sultan Hamid'in hükümdarlık devrinin günümüze yakın olması ve döneminde yaşanan hadiselerin bugünün Türkiye'sine dahi etki etmesi ve günümüzdeki pek çok müessesenin temellerinin Sultan II. Abdülhamid'in saltanat yıllarında atılması bu dönemin önemini ortaya koymaktadır.

Bayındırlık konusunun seçilmesinin bir diğer nedeni Osmanlı coğrafyasında pek çok ilklerin yaşandığı ve yaygınlaştığı devirdir. Bu dönemin seçilmesiyle kentsel

eylemlerdeki, insanlardaki değişimler, devlet otoriter yapısındaki farklılıklar ve kurumsal farklılıkları ortaya koyabileceğimiz umut ediyoruz.

Bu çalışmada amaç, Türkiye Cumhuriyeti Devleti öncesi, yaşanan savaşlar olmasaydı, alınacak bayındırlık mirasının ne kadar büyük olduğunu gözler önüne sermektir. Kısacası, İklimsel faktörler, savaşlar, devletin içinde bulunduğu durum, işletmelerin, yapıların ve tesislerin devamlılığını sağlamasına ve büyümesine engel teşkil etmiştir.

KAYNAKLAR

Abdülhamid devri araştırmaları son yıllarda bir hayli artış göstermiştir. Ancak hiçbir çalışma baştan sona değildir. Coğrafyanın geniş ve iktidar süresinin uzun olması bir bütün olarak almada güçlüğe yol açmaktadır. Bu duruma çözüm olarak araştırmacılar kurumları tek tek ele alıp değerlendirmektedir.

Yazılı dokümanın fazla olduğu bu dönemde nasıl ve nereden başlamak sorusunu ortaya çıkarmaktadır. Çok sayıda iç ve dış siyasi olayla karşılaşılması, eski dost ve düşmanların yerini yeni dost ve düşmanlara bırakması, bu devri bir bütün olarak çıkarma güçlüğünü daha da artırmaktadır. Sultan II. Abdülhamid devrine ait eserler genelde siyasi tarih ve monografi üzerinedir. Oysaki Abdülhamid devri bayındırlığı, kentleşmesi, klasik tekniklerden modern tekniklere geçiş ve uygulamaya konulmasının çıkış noktasıdır.

Sultan II. Abdülhamid devri bayındırlık alanındaki hizmetlerin ortaya konulabilmesi ve analizi için kullanılacak kaynakları birkaç başlık halinde ele alabiliriz. İlk olarak Arşiv Kaynakları yer almaktadır. Ülkemiz sınırları içerisinde Osmanlı Devleti'ne ait arşiv kaynakları **Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde** (İstanbul) yer almaktadır. Tezimizde yer alan arşiv malzemeleri de buradan temin edilmiştir.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Sultan II. Abdülhamid devri bayındırlık konularına ait koleksiyonlar araştırılırken ilk olarak Nafıa Nezareti ve Ticaret ve Nafıa Nezareti'ni içeren dosya ve defterler tespit edilmiştir. Bu tespite göre Ticaret Defterleri ile Ticaret-Nafıa ve Ziraat dosyaları ilk odaklanılan dokümanlar olmuştur. Ticaret Defterleri ile Ticaret-Nafıa-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri dosyaları birbirinin tamamlayıcısı konumundadır. Çalışmamızda yer alan başlıca defter ve dosyalar şunlardır:

T. 2303 (Ticaret Defteri, Kodu T.)

1886-1893 Yıllarına ait Muhasebe'nin İlmuhaberleri'nin kayıt defteridir.

Evrak kaydı 18 Mart 302-13 Teşrin-i evvel 1309 (30 Mart 1886-25 Ekim 1893) tarihlerini içermektedir. Kayıt altına alınan başlıca birimler arasında Meclis-i Nafıa, Nafıa-ı Muhasebe, Muhasebe-i Ticaret ve Nafıa, Ticaret-Ziraat-Orman ve Meadin Nezareti, Teşrifat-ı Divan-ı Hümayun ve Sicil-i Ahval Müdüriyetleri yer almaktadır.

Defter, özellikle kurumlarda yapılan tayin, terfi, maaşlar ile görev birimleri hakkında bir fikir sahibi olmaya yardımcı olabilecek bir arşiv kaynağıdır.

T. 171 (Ticaret Defteri, Kodu T.)

H. 301-307 (1885-1891) senelerine ait Nafıa Meclisi'ne verilen "Kayıtları Zabt-ı Ceride" kararlarının kaydiyesine mahsus defterdir.

Defterin ilk sayfasında Fihrist bulunmaktadır. Defterin konu başlıkları: Demiryolu hatları, vapur, liman, tramvay, su, Turuk ve Meabir, havagazı, imtiyaz ve müteferrikadan oluşmaktadır.

Kayıtlar ay ve yıl esasına göre tutulmuş, ancak gün belirtilmemiştir. Her yıla ait kayıt sayfası numaralandırması 1 ile başlamakta ve 7, 8 ve 9'a kadar devam etmektedir.

T. 172 (Ticaret Defteri, Kodu T.)

"H. 10 Şevval 1313 (25 Mart 1896) ve 29 Kanun-u Sani 1315 (10 Şubat 1900) Tarihli Tezkere-i Samiye Sureti"dir.

Nafıa Nezareti Meclis Kalemi'ne gelen evraklar yer almaktadır. Belgenin türü, içeriği, gittiği ilgili birimler ve mülahazaları içermektedir. Defterde sayfa numarası verilmeyip her bir belgeye sayı verilmiştir. Birbiri ile bağlantılı olan sayılara atıflarda bulunulmuştur. Örneğin 4/56'ya rabtedilmiştir. Bu şekilde konu bütünlüğü sağlanabilmektedir.

Konuları arasında; aydınlatma, demiryolu, sanayi idaresi, fabrika, yol, köprü, banka ve bayındırlığı ilgilendiren diğer konuları içermektedir.

T. 173 (Ticaret Defteri, Kodu T.)

"H. 311-312 (1893/1894-1894/1895) Senesi Tezkere Defteri"dir.

İlk sayfada Fransızca yazılı Demiryolu Hatlarının bulunduğu sayfa numaralarını içeren bir Fihrist yer almaktadır. Fihrist defterin içindeki tüm kayıtların başlıklarını içermemektedir.

Tezkerelerin ait olduğu birimler: Bab-ı Meşihat, Şura-yı Devlet, Hariciye Nezareti, Dahiliye Nezareti, Maliye, Orman-Meadin ve Ziraat Nezareti, Nafıa Nezareti ve diğer nezaretlerin kayıtlarını içermektedir.

Kayıtlar tekrardan konu başlıklarına göre ayrıntılı olarak yazılmıştır. Kayıt tarihi ilk olarak 8 Mart 310 (20 Mart 1894) olarak verilmiştir. Her dairede tarih yeniden başlatılmaktadır.

T. 181, 4/ 1296 (1880/1881) ve T. 182, 5/1297 (1881/1882) (Ticaret Defteri, Kodu T.)

Nafıa Nezareti'ne bağlı olan Meclis-i Nafıa Kalemi tarafından kayıt altına alınan evraklardır. Defterde belgeler artarda yazılmıştır. Her bir belgeden sonra üyelerinin imzası yer almaktadır. Defterin iç kısmında gün, ay ve yıl belirtilmemiştir.

Konuları; bataklık, su, şirket, yol, maden, demiryolu, liman, iskele, rıhtım, köprü ve bayındırlık ile ilgili diğer konuları ihtiva etmektedir.

T. 188, 9/1306 (1890/1891) (Ticaret Defteri, Kodu T.)

Nezaret-i Umur-u Ticaret ve Nafıa'nın, Meclis'ine gelen evrakların yazıldığı ve kararların yer aldığı defterlerdir. Her bir sayfada yeni bir belge ile başlamaktadır. Defterde nafıa, ticaret ve sanayi ait bilgiler yer almaktadır.

T. 193, 13/1310 (1894/1895) (Ticaret Defteri, Kodu T.)

30 Ağustos 310-12 Kanun-u sani 310 (11 Eylül 1894-30 Ocak 1895) tarihleri arasında Umur-u Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne hitaben yazılan evrakları içermektedir. Her bir sayfada yeni bir belge ile başlanılmaktadır. Bazı sayfalarda belgeler 3-4 sayfa devam etmektedir. Belgelerin her birinin altında Nezaretin İdari birimlerinin üyelerinin imzası bulunmaktadır.

Defter konu bakımından, tramvay, bataklık, fabrika, sanayi, ticaret, nezarete ait harcamalar, aydınlatma ve diğer konuları içermektedir.

T. 201, (Ticaret Defteri, Kodu T.)

H. 19 Zilhicce 321-18 Receb 1321 (10 Ekim 1903-7 Mart 1904), tarihleri arasındaki Nezaret-i Umur-u Ticaret ve Nafıa'ya gelen evrakların kayıtlarının kayıtları ve kararları yer almaktadır. İçerik açısından diğer Ticaret defterleri ile benzerlik göstermektedir.

TİCARET-NAFIA-ZİRAAT-ORMAN-MEADİN NEZARETLERİ DOSYASI (Kodu:T.)

Ticaret, Nafıa, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretlerine Aid evrak ve defterler katalogudur. Meclis ve Komisyonlara ait olan Nafıa Meclisi'ne giden kayıtların tutulduğu dosyalardır.

Tezimizde kullanılan başlıca T. Dosyaları:

T. NFM. 716:
Başlangıç tarihi: H. 1297 R. 12 (24 Mart 1880)
Bitiş tarihi: H. 1298 B. 27 (14 Haziran 1882)
Gömlek sayısı: 99

T. NFM. 718:
Başlangıç tarihi: H. 1299 L. 9 (24 Ağustos 1882)
Bitiş tarihi: H. 1300 Z. 29 (31 Ekim 1883)
Gömlek sayısı: 74

T. NFM. 720:
Başlangıç tarihi: H.1302 C. 9 (26 Mart 1885)
Bitiş tarihi: H. 1304 M. 22 (21 Ekim 1886)
Gömlek sayısı: 104

T. NFM. 721:
Başlangıç tarihi: H.1304 M. 23 (22 Ekim 1886)
Bitiş tarihi: H. 1305 (1887/1888)
Gömlek sayısı:75

T. NFM. 722:
Başlangıç tarihi: H. 1306 Ca. 6 (4 Ocak 1889)
Bitiş tarihi: H. 1310 Ş. 17 (6 Mart 1893)
Gömlek sayısı:44.

Bu dosyalar Nafıa Nezareti veya Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne gelen evrakların Meclis-i Nafıa'da (Umur-u Ticaret ve Nafıa Meclisi) kayıtlarının tutulduğu dosyalardır. Nezarete ait bütün konularla ilgili evraklar bulunmaktadır. Dosyalar içindeki çürük evraklar hariç tamamı tarafımızdan temin edilmiştir.

Bu dosyalar haricinde birde T.OMZ.VRK adlı bir Ticaret-Orman ve Meadin Nezaretine ait dosya bulunmaktadır. Dosya T. Dosyaları arasından çıkmıştır. Sultan II. Abdülhamid devrinde nezaretlerin görev alanları değiştikçe kodlamalarda da değişiklikler olmuştur. Nitekim çalışmamızda yer alan T.OMZ.VRK 532/5 nolu dosya buna örnektir.

İRADE TİCARET VE NAFIA (Kodu: İ. TNF.)

1310 sonrası İrade Ticaret ve Nafıa Dosyalarını içermektedir. Çeşitli konularda yazılmıştır. Padişahın iradesi yer almaktadır.

Bu İradelerden hariç olarak İrade Hususi, İrade Zabtiyye, İrade Dahiliye ve diğerlerini ihtiva etmektedir.

İMTİYAZ DEFTERLERİ (Kodu: İ. D.)

Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yapılan çalışma esnasında Sultan II. Abdülhamid Devri bayındırlık konularını ihtiva eden en önemli kaynaklardan biri İmtiyaz Defterleri'dir. Bu döneme ait toplam 3 imtiyaz defteri tespit edilmiştir. Defterlerin başlangıç tarihi padişahın cülusundan kısa bir süre önceye dayanmaktadır. Defterler Osmanlı Devletinde Padişah II. Abdülhamid devrinde verilen imtiyazları içermektedir. İmtiyaz konuları arasında; bataklık, demiryolu, tramvay, fabrika, maden, telgraf, sulama, ulaşım, aydınlatma ve diğer alanlarda verilen imtiyazların kayıtlarının tutulduğu defterlerdir.

İmtiyaz Defteri 1, H. 5 Şaban 86-23 Ca 304 (10 Kasım 1869-17 Şubat 1887) tarihleri arasındaki imtiyazları içermektedir.

İmtiyaz Defteri 2, H. Gurre Şaban 299-25 Şaban 311 (18 Haziran 1882-3 Mart 894) tarihleri arasında yer alan imtiyaz kayıtlarını ihtiva etmektedir.

İmtiyaz Defteri 3 ise, H. 1 Ramazan 311-Rebiül-ahir 327 (8 Mart 1894-Nisan/Mayıs 1909) tarihleri arasındaki imtiyaz kayıtları yer almaktadır.

Çalışmanın bütün bölümlerinde bu defterlerden istifade edilmiştir.

Yıldız Sarayı Arşivi

Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde nafıa hizmetleri ile ilgi bir diğer kaynağımız Yıldız Arşivi koleksiyonundan tespit edilenlerdir. Yıldız Arşivi dokümanları 1876 yılından itibaren başlamaktadır. Çalışmamızda bu arşive ait defter ve dosyalar yer almakta olup başlıcaları şunlardır:

Y. E. E. 795 (Yıldız Esas Evrakı, Kodu Y. E. E.)

Yıldız Esas Evrakı 795,

Nafıa Defteri,

Tarih: H. 1295 (1878)'tir.

Defterin içeriğindeki başlıca konular: Demiryolu, Su, Rıhtım, Maden Nizamnamesi, Turuk ve Meabir, Fabrika ve Banka konuları yer almaktadır.

Kayıtlar gün, ay, yıl esasına göre tutulmuştur.

Y. E. E. 796, (139/5)

97 NAFIA

1879/1880 Yıllarına ait Yol, köprü, dalyan, bataklık, su, demiryolu, liman ve aydınlatma konularına ait belgeler bulunmaktadır.

Y. EE. 94 (Kodu: Yıldız Defterleri)

Defterin başlangıç tarihi ve bitiş tarihi: H. 1299 M. 25-1299 Za. 25 (17 Aralık 1881-8 Ekim 1882) olup, içerdiği konular arasında kaime, vapur ulaşımı, ticaret, liman, iskele ve rıhtım konuları yer almaktadır. Küçük boyutlu bir defterdir.

Y. EE. 329 (Kodu: Yıldız Defterleri)

1299 (1883) Senesi Mart ayı başından Şubat ayı sonuna kadar ki 1 yıllık süre zarfında ülkemize giren ve çıkan zirai ve sanayiye ait malların miktarları, cinsi ve hangi devletlerden alındığını gösterir bir İstatistik Defteridir.

Y. EE. 93 (Nafıa)

H. 1296 Ra 13-1296 Ca. 8 (7 Mart 1829-30 Nisan 1879)

Demiryolu, orman, aydınlatma, maden, su, liman, rıhtım gibi konuları içeren küçük boyutlu bir defterdir.

Y. EE. 302 (Kodu: Yıldız Defterleri)

Tarih: H.1316 Za. 4 (16 Mart 1899)

1896, 1897 ve 1898 yıllarına ait devlet hazinesi bütçesi, karşılaştırmalı olarak verilmiştir. Fazla ve noksanlar rakamlarla ifade edilmiştir. Defterin ilk yarısı bütçenin rakamlarla ifade edildiği kısımdır. İkinci yarısında her kalem ayrı ayrı açıklanmıştır.

Yıldız Arşivi'ndeki diğer önemli kaynaklarımız arasında dosyalar gelmektedir. Bu dosyalardan bazıları ise şunlardır: Y. PRK. AZJ., Y. MTV., Y. PRK. DH, Y. PRK. UM., Y. PRK. ZB., Y.EE, Y.PRK. TNF ve diğer dosyalar yer almaktadır.

Başbakanlık Osmanlı Arşivinde yer alan defter ve dosyalar haricinde çalışmanın içeriğindeki bir diğer önemli kaynak ise Sultan II. Abdülhamid devrinde Ticaret ve Nafıa Nezareti'nin çalışmalarını yakından ilgilendiren Mecmualar'dır. Osmanlı Devleti'ne ait olan Süreli Yayınlar'ın büyük bir kısmını **Beyazıt Devlet Kütüphanesi** (İstanbul) bünyesinde barındırmaktadır. Elimizdeki Mecmualarda bu kütüphaneden temin edilmiştir. Sultan II. Abdülhamid devrini ve tezimizin konusu ile birebir alakalı olan iki Mecmua'ya yer verilmiştir. Bunlardan biri **Mecmua-ı Umur-u Nafıa** diğeri ise **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası'**dır.

Mecmua-ı Umur-u Nafıa: 21 Ekim 1884 yılında çıkan ilk sayısının Mukaddimesi'nde derginin niçin ve neye hizmet edeceği açıkça belirtilmiştir. Buna göre Mecmua, nafıaya ait konuları içermekte olup, politika havadislerine yer vermeyeceğini ifade etmiştir. Dergi, ayda 1 defa Ebuzziya Matbaası tarafından basılmakta ve düzenli olarak Eylül-Ekim 1885 yılına kadar 12 sayı halinde çıkmıştır. Derginin 12 ila 19 sayıları arası mevcut değildir.

Nisan-Mayıs 1886 yılına gelindiğinde derginin basımını Mihran Mabaası üstlenmiş ve yine ayda 1 defa yaynlanaran 24. sayıya kadar basımını devam ettirmiştir.

Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası: Beyazıt Devlet Kütüphanesi'nde yapılan katalog çalışması sırasında bu derginin künyesi ayrı olarak tutulmuştur. Ancak dergi muhteva bakımından Mecmua-ı Umur-u Nafıa'nın devamı niteliğindedir.

Derginin ilk sayısı 13 Mart 1887 yılında ayda 1 defa olarak basılmaya başlamıştır. Birkaç sayı çıktıktan sonra dergi yayın hayatına ara vermiş ve 7 Ağustos 1891 yılında ayda 2 defa olmak üzere yeniden basımına başlamıştır. Dergi ilk sayısının mukaddimesinde 1890/1891 Mali yılından beridir derginin yayınlanmadığını ve bundan sonra 15 günde bir yayınlanacağını belirtmiştir.

1891'den sonra dergi 25 Mayıs 1906 yılına kadar aksaksız olarak yayınlanacaktır.

Bu dergiler tezimizde bilhassa yol ve köprü konusunda kullanılmıştır.

Sultan II. Abdülhamid devrine ait bir diğer kaynaklarımız arasında Nizamname ve Layıhalar yer almaktadır. **Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi**'nde (Ankara) yapılan çalışma sırasında elde edilen Nizamname ve Layihaların başlıcaları şunlardır:

Nafı'a Nezâretinin Suret-i Teşkîl ve Vezâ'ifine Dâ'ir Nizâmnâmedir, (Osmanlıca-Fransızca), İstanbul-1286.

Bâ-İrade-i Seniyye Nafı'a Nezâretinde Teşekkül Eden Komisyon Tarafından Takdîm Kılınan Mazbâta, Fî Sene 1300.

Şarkî Anadolu Temüryolları Hakkında Meclis-i Mebusân-ı Nafı'a Encümenince Tanzîm Olunan Esbâb-ı Mucîbe ve Madde-i Kanuniye Layihaları, İstanbul-Matbaa-ı Amire-1327.

Meclis-i Mebusân Nafı'a Encümeninde Ta'dil Edilen Teşvik-i Sanayi Kanunu Layihasıdır, İstanbul-Matbaa-ı Amire-1326.

Osmanlı Devleti'nin son dönemine ait önemli kaynaklar arasında Salnameler yer almaktadır. Ancak literatür taraması sırasında Nafıa Nezareti veya Ticaret ve Nafıa Nezareti başlıklı bir salname tespit edilememiştir. Diğer kurum ve vilayetlere ait salnameler ise kapsamı fazlasıyla aşacağından kullanılmamıştır.

Çalışmadaki diğer kaynaklar ise, XIX. ve XX. yüzyıl kaynakları arasında yaygın olan ve Sultan II. Abdülhamid devrinde yazılı hale gelen seyahatnameler, hatıratlar ve vakanüvis tarihleridir. Bu dönemi ihtiva eden Osmanlıca eserlerin bir kısmı yazarlarımız tarafından günümüz Türkçesi'ne çevrilmiştir. Başlıca Osmanlıca eserler şunlardır: "Ali Cevad, *Memalik-i Osmaniyye'nin Tarih ve Coğrafya Lugatı,* Ahmed Saib Bey, *Tarih-i Meşrutiyet ve Şark Mesele-i Hâzırası*, Ahmed Saib, *Abdülhamid'in Saltanatının İlk Günleri: Abdülhamid'in Evail-i Saltanatı*, Ahmet Lütfi Efendi, *Lütfi Tarihi*, Abdurrahman Şeref, *Tarih Muhasebeleri*, Abdurrahman Şeref, *Osmanlı Devleti Tarihi*, Ahmet Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, Kamil Paşa *Tarih-i Siyasi-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye*, Mahmud Celalettin Paşa, *Mir'at-ı Hakikat*, Nuri Bey, *Abdülhamid'in Hayatı Siyasiyye ve Hususiyyesi*, Osman Nuri (Zabıt); *Abdülhamid-i Sani ve Devr-i Saltanatı,* Paruvie, *Türkiye'nin Can Damar Devlet-i Aliyyenin Borçları*, Rasim Ahmet, *Resimli ve Haritalı Osmanlı Tarihi*"', Ahmed Hamdi; *Bulgar Tarihi,* Trabzon-1306, (Yayınlayan: Münir Aktepe), İstanbul-1984. Ali Fuat; *1293-1294 Osmanlı-Rus Seferi,* İstanbul-1326.

Dönemi ihtiva eden harita, plan ve krokiler de çalışmanın muhteviyatında yer almaktadır. Çeşitli Tetkik Eserler ve Tezler çalışmanın kapsamına dahil edilmiştir. Özellikle şehir tarihleri "İbrahim Yılmazçelik'in "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır 1790-1840 (Fizikî, İdarî ve Sosyo-Ekonomik Yapı)", Rıfat Özdemir'in "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Ankara (Fizikî, Demografik, İdarî ve Sosyo-Ekonomik Yapısı) 1785-1840", Haleb, Suriye, Bağdad ve diğer vilayetlere ait çeşitli eserler çalışmanın çerçevesinin oluşumunda etkili olmuştur.

Çalışmada yer alan belgelerin tamamı tarafımızca transkripsiyon edilmiştir. Ancak yapılan birebir çevirilerde amaç aynısını aktarmak olmayıp benzer nitelikteki belgelerin bir araya getirilerek harmanlaması yapılmıştır. Belgelerin yoruma açık hale getirilmesi için çalışılmıştır. Tezimizde dikkat edilen bir diğer unsur ise dönemine sadık kalınmasıdır. Bilhassa yer isimlerinde değişikliğe gidilmeyerek metinlerde geçen şekilleriyle verilmesine özen gösterilmiştir. Hicri ve Rumi tarihleri Miladi tarihe

çevirme sırasında Hicri tarihler için (H.) kısaltması kullanılırken, Rumi tarihi Miladi'ye çevirirken herhangibir kısaltma kullanılmamıştır.

GİRİŞ

SULTAN II. ABDÜLHAMİD DEVRİ KAMU HİZMETİ VE KAMU DÜZENİ ANLAYIŞI

Abdülhamid'in 33 yıllık saltanatı döneminde[1] kurduğu otoriter sistemle, despotizmi benimsediği İslami fikirlerle Panislamizmin ve devletçi yenilikçi yönleriyle de Osmanlı Devleti'nin sembolü haline gelmiştir.

Abdülhamid'in iç ve dış politikasının dayandığı temel birkaç ilke vardır:

1) Komşu devletlerle dostça geçinme ve tarafsızlığı ele alan bir dış politika,

2) İktisadi alt yapının gelişmesi ile ülkenin üretim ve vergi potansiyelini artırma ve dış borçları belli bir düzene koyma,

3) Müslüman tebaanın eğitim yoluyla desteğinin kazanılıp devleti daha yaygın bir toplumsal temele oturtma çabası,

4) Güven duyulan, hızlı işleyen, adaletli bir güvenlik sistemi oluşturarak kamusal hizmetleri yaygınlaştıran ve devlet otoritesini pekiştiren bir yönetim düzenidir[2].

Abdülhamid'in dış politikası Tanzimat dönemine son vermiştir. Tanzimatçı reformcuların geleneksel destekçisi olan İngiltere ve Fransa Osmanlı üzerindeki etkisini yitirmeye başladı. Fransa, Avrupa'da gittikçe gerilerken, İngiltere ise ülkesinde giderek artan Türk düşmanlığı ve Doğu Akdeniz üzerinde bazı emelleri olması sebebiyle Osmanlılarca ihtiyatla karşılanıyordu[3].

Sultan Abdülhamid'in dış politika hedefi; Osmanlı Devletinin toprak bütünlüğü ve menfaatlerini korumaya yöneliktir. Devletin gücü ile hedefleri arasındaki dengeyi korumanın idrakinde olup, statükocu ve barışçı bir politikayı izlemeyi tercih etmiştir. Bununla birlikte Abdülhamid çok yönlü bir siyasi tavır sergilemiştir. Denge politikası,

---

[1] Şehzade Abdülhamid, 21 Eylül 1842 (15 Şaban 1258) Çarşamba günü sabaha karşı Çırağan Sarayı'nda dünyaya gelmiştir. Annesi Tir-i Müjgan Kadın Efendi'dir. Doğumu dönemin Şairlerinin şiirlerinde yer almıştır. Bursa'da sürgün bulunan Akif Paşa der ki:

"Çıkar balâ-yı çerha Akifa tarîh-i Milâdî
Gelüb Sultan Hamid etti münevver cümle afakı

Şair Talip ise:

"Kıldı tevellüd müjde kim şehzâdemiz Abdülhamid
Fer verdi geldi aleme şehzâdemiz Abdülhamid" tarihleri düşülmüştür. Mustafa Müftüoğlu; **Tarihin Hükmü Her Yönüyle Sultan II. Abdülhamid,** Çile Yayınları, İstanbul-1985, s. 9-11.

[2] Engin Akarlı; "II. Abdülhamit Hayatı ve İktidarı. " **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 4, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s. 257.

[3] Mithat Baydur; "Osmanlı-Alman İlişkilerinde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Yeri", **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 2, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s. 345.

tarafsızlık, bağımsızlık politikası, ihtilaflardan ve dostluklardan yararlanma, barışçı ve tavizci yerine göre tehdit politikası benimsemiştir[4]. Dış olayları ve diplomatik gelişmeleri yakından izlemek üzere sarayda kendine göre bir bilgi merkezi kurmaya başladı. Önemli konular ve belgeleri burada topladı, dış politikayı tekeline alması onun iç siyasi gücünün de temel kaynaklarından birini oluşturdu.

Abdülhamid, İngiltere'den uzak durmuş, onu karşısına almamaya çalışmıştır. İngiltere Paris Antlaşması hükümlerine rağmen 93 Harbi'nde Osmanlı toprak bütünlüğünden yana tavır almamış, 1878'de Berlin'de toplanacak kongrede destek olma karşılığında Osmanlı Devleti'nden Kıbrıs'ı kendisine terk etmesini istemiştir. Abdülhamid anlaşmayı onaylayan fermanı çıkardı. Onaylamayı yaparken ***"Hukuk-u şahaneme asla halel gelmemek şartıyla"*** şeklinde bir kayıt düşürerek Kıbrıs'ın dolaylıda olsa Osmanlı'ya bağlı kalmasını sağlamaya çalışmıştır[5]. Berlin Kongresi'nde Ermeniler lehine Doğu Anadolu'da reformlar istemiş, 1876 Bulgar İsyanı'nı desteklemiş ve Osmanlı'dan koparılan ve koparılacak her toprak parçası için "***yükten kurtuldunuz***" şeklindeki sözlerle Osmanlı toprak bütünlüğüne ihanet etmiştir. Osmanlı Devleti İngiltere'yi baş düşman olarak görmüş ve Osmanlı Devleti'nin varlığına yönelmiş en büyük tehlike olarak değerlendirmiştir.

Abdülhamid-Rusya; Rusya Berlin-Ayestafanos Antlaşmaları'nda İngiltere ve Almanya'nın desteğini alamadığı için kırgın olmuş Ermenileri ve Bulgarları İngiltere'ye kaptırmış, statükoyu kurmaya çalışmıştır. Rus siyasetindeki bu değişmeyi Abdülhamid görerek Rusya'nın ana siyasetini unutmadan Çarla dostluk ilişkilerine girmiştir. Rusya'nın dostluğunu sağlamaya çalışmıştır.

Abdülhamid-Yunanistan; Yunanistan'ın yayılmacı, militarist bir anlayışta olmasına rağmen Yunanistan ile iyi geçinmeye çalışılmıştır.

Abdülhamid-Bulgaristan; Bulgaristan Emareti'nin siyasi baskılar sonucu Emaretten ve Bilâd-ı Eyaletten göç etmek isteyenler olmuştur. Yapılan göçler Osmanlı coğrafyasında yeni sorunları beraberinde getirmektedir[6].

---

[4] Bayram Kodaman; "Abdülhamit Hakkında Bazı Düşünceler", **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 2, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s. 275-278. Bakınız: A. Tekin Kutlu; **II. Abdülhamid Kızıl Sultan Mı, Ulu Hakan Mı?,** İstanbul-2007. Alpay Kabacalı; **Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e İmparatorluk ve Nesnel Tarihin Prizmasında Abdülhamid,** Creative Yayıncılık, İstanbul-2005, s. 40-97. İbnülemin Mahmud Kemal İnal; **Son Sadrazamlar,** Cilt III., İstanbul-1982, s. 1285.

[5] Vahdettin Engin; **II. Abdülhamit ve Dış Politika,** Yeditepe Yayınevi, İstanbul-2005, s. 22.

[6] Bulgaristan'dan ve Bilad-ı Eyaletten toplu olarak gerçekleşecek göçler ülkede yeni ailelerin bir nüfuz alanı oluşturmasına neden olabilmektedir. Bu nedenle devlet bir ayan yada eşraf önderliğinde yapılan

Abdülhamid-Almanya; "ehven-i şer" bir müttefik olarak görmüştür[7].

Abdülhamid-Balkanlar; Hamid devrinde bu coğrafya için duyulan endişenin boyutu oldukça büyüktür. Avrupa'nın dayattığı reform projeleri burada milliyetçi isteklerin gelişmesini sağladığı gibi batının Osmanlı iç işlerine karışmasını da tetiklemiş beraberinde Müslüman muhalefetinde yükselmesine neden olmuştur[8]. Sultan Hamid'in iç politikada merkeziyetçi tavır takınmasının nedeni başta Rus ihtirası ile Avrupa devletlerinin ülke coğrafyasına uzanan elleri ve Tanzimat'tan bu yana inkılapları hazırlayan zihniyetin sürüklediği tehlikeleri görmüş olmasıdır[9].

Abdülhamid-Avusturya, Almanya'nın Avrupa'da ortaya çıkışı ile dengeler alt-üst olmuştur. Birde buna Rusya'nın Balkanlar üzerindeki etkisini giderek artırması Avusturya'nın kendini koruma altına almasını gerektiğini düşündürecektir. Avusturya, Berlin Antlaşması'nda dizginlenen Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti ile ilişkilerini yakın tutmak ve Balkanlardaki etkinliğinin devamı için demiryolu yapımına önem verecek ve Osmanlı Rumeli hatlarının Avusturya Demiryolları ile bileştirilmesi için Viyana'da Kongre düzenleyecektir[10].

II. Abdülhamid devrinde büyük güçler, Osmanlı Devleti'ni parçalama çabalarının bir başka aracı olarak Ermenileri kullanmışlardır[11]. Doğu Anadolu'da faaliyetlerde bulunan Ermeniler seslerini duyurabilmek amacıyla İstanbul'da da çeşitli

---

toplu göçlere aynı mevkilerde yerleşme imkanı tanımamaktadır. Rumeli Ayanlığı gibi bir ayanlığın Anadolu'da çıkışına izin verilmemiştir. Devlet bu şekilde yapılacak başvuruları dikkate almayacağını kesin olarak belirtmiştir. **Başbakanlık Osmanlı Arşivi** (**BOA.) Yıldız Tasnifi Mütenevvi Maruzat (Y.MTV.) Evrak Bölümü, Dosya No:256,** H. 7 Zilhicce 321/11 Şubat 319 (24 Şubat 1904).

[7] Bayram Kodaman; "**a.g.m.** ", s. 279.

[8] Gül Tokay; **Makedonya Sorunu, Jön Türk İhtilalinin Kökenleri (1903-1908),** Afa Yayıncılık, İstanbul-1995, s. 25.

[9] Mustafa Öztürk; "Osmanlı Devletinden Günümüze Balkanlar", **Genelkurmay ATASE-Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri,** Sayı:18, İstanbul-2003, s. 28-32. Bakınız: Ziya Kazıcı; **Sultan II. Abdülhamid ve Dönemi Osmanlı Devleti,** Kayıhan Yayın, İstanbul-2009, s. 72. Ahmed Hamdi; **Bulgar Tarihi,** Yayınlayan: Münir Aktepe, İstanbul-1984. Ali Fuat; **1293-1294 Osmanlı-Rus Seferi,** İstanbul-1326.

[10] **BOA. Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.) 796, (139/5) 97 NAFIA,** H. 5 S. 97 (18 Ocak 1880), s. 20. Viyana'da yapılan Kongreye göre, Berlin Antlaşması'nın 21. maddesine uygun olarak Osmanlı Devleti'nin Şark-ı Rumeli'de demiryolları üzerindeki yetki ve hukuku geçerli olup, eskisi gibi Komiserler tayininde bulunacağı gibi hatların hâsılat cetvellerini de düzenli olarak Osmanlı Devleti'ne sunulmasına devam edilecektir. **BOA. Ticaret-Nafıa-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri (T. NFM.)716/40,** H. 1297 B. 1 (9 Haziran 1880).

[11] Osmanlı Devleti'nin içişlerine müdahale edebilmek amacıyla Amerika Sefareti diğer Sefaretler gibi Der-saadet Limanı'na Osmanlı Devleti'nden izin almak suretiyle bir gemi yanaştırmışlardır. Bu vapur neye ve kime hizmet etmekteydi. Ermenilerin Sultan II. Abdülhamid döneminde yaptığı taşkınlıklar dış dünyanın dikkatini çekme gayretleri sonuç vermiştir. Amerika Hükümeti, Ermenileri koruma konusunda daha ileriye giderek bir layiha hazırlayıp Hariciye Nezareti'ne sunmuşlardır. **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafıa Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.) 4/38,** H. 1313 Ş. 14 (30 Ocak 1896). Mehmet Hocaoğlu; **Abdülhamit Han ve Muhtıraları (Belgeler),** İstanbul-1989, s.10-11, 52-53.

eylemlere kalkışacaklardır. Kumkapı Ermeni Patrikhanesi'nin basılması, Babıali yürüyüşü, Osmanlı Bankası işgali, Yıldız Suikasti ve diğer olaylar…

Sultan Hamid devrinde hiç toprak kaybı olmadığı şeklindeki görüş doğru değildir. Her ne kadar savaşın çıkışından sorumlu değilse de 93 Harbi sonrasındaki Balkanlar ve Doğu Anadolu'daki toprak kaybı onun padişahlığı döneminde olmuştur[12]. Ayrıca Tunus'un Fransızlar, Mısır'ın İngilizler tarafından işgal edilmesi, Kıbrıs'ın İngiltere'ye, Doğu Rumeli'nin Bulgaristan'a bırakılması II. Abdülhamid zamanında gerçekleşmiştir.

Sultan Abdülhamid İç ve Dışta Panislamizm politikayı izlemiştir. Ancak böyle bir politika takip etmesinin pek çok nedeni vardı.

İslam dünyası XVII. yüzyıldan itibaren genel bir durgunluk devrine girmiş fakat XVII. yüzyıldan sonra İslam'ın bu hareketsizliğine son vermek için bazı din bilginleri ortaya çıkmış ve kurtuluşu İslam Birliğini sağlamakta bulmuşlardır. Bunlardan biri de Abdülhamid'in etkisi altında kaldığı Cemaladdin Afgani'dir. Afgani; liberal fikirli olup liberalizm ve demokrasiyi savunuyordu. Batı emperyalizmine ve materyalizme karşı idi. 1892 tarihinde Abdülhamid tarafından İstanbul'a davet edilmiş ve uzun yıllar burada kalmıştır. Ayrıca Mısırlı Muhammed Abduh ve Hintli Seyid Ahmet Han modern İslamcılar olarak görülür. İngiltere'de Osmanlı'yı yok etmek düşüncesi olmadıkça halifelik gücünden yararlanmasını ve hatta İslamcı bir politika izlemesini tavsiye etmiştir. Osmanlı Devleti'nin nüfus yapısı da bu duruma etki etmiştir. 93 Harbi sonrası kaybedilen yerlerde arta kalanlarda Müslüman nüfus çoğunlukta kalmıştır. Böylece İslam "Müslümanların; siyasi kültürel ve dini ortak bağı durumuna gelmiştir"[13].

İslam dünyasının büyük bir kısmının Avrupa'nın sömürgesi altında olması bu devletlerin umutlarını bağımsız olan ve halife olan Osmanlı'ya çevirmişler, umut beklemişlerdir[14]. Sultan gerçekçi bir yönetici idi. İslam âlemini birleştirmek kurtarmak

---

[12] Osmanlı Devleti'nin 93 Harbi'nde Rusya Devleti'ne karşı Kafkaslar ve Balkanlar istikametinde büyük bir yenilgi alması sonrasında Berlin Antlaşması imzalanmıştır. Bu Antlaşma'nın her maddesi Osmanlı Devleti'ni yıkıcı, tahrip edici ve müdahaleyi sağlayıcı niteliktedir.

Nitekim Antlaşma'nın 61. Maddesi'nde Anadolu'da vilayetlerin bazılarında ıslahat yapılmasını istemektedir. Devletimiz elbette ki üzerine düşen görevi yerine getirecektir. Fakat bütün bunlara rağmen Düvel-i Sülüs (İngiltere-Fransa-Rusya) müdahalede ısrarcı olacak ve 1895'te hazırladıkları layihayı Osmanlı Devleti'ne takdim edeceklerdir. **BOA. Y. EE. 3/54, E. Tas. No: 1-56/15-21,** 11 Mayıs 1895. Belgenin üzerinde herhangi bir tarih bulunmamakla birlikte metinde geçen tarihe yer verilmiştir.

[13] Bayram Kodaman; "**a.g.m.** ", s. 281-282. Bakınız: Cezmi Eraslan; "II. Abdülhamit ve Osmanlı Devleti'nin İslam Birliği Siyaseti", **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 2, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s. 373-380. Ziya Kazıcı; **a.g.e.,** s. 85-86.

[14] Bayram Kodaman; "**a.g.m.** ", s. 278-282. Engin Akarlı;"**a.g.m.** ", s. 259-260.

gibi hayalperest emeller beslemedi. Osmanlı Devleti kendi kurtuluşunu herşeyin üstünde tuttu. İslamiyeti ise devletin iç saygınlığını artırmak açısından hayati toplumsal bir bağ saydı. Ama İslam dünyasının tepkileri konusunda özellikle İngiltere'nin taşıdığı endişeyi diplomatik bir koz olarak kullanmaktan da geri kalmadı[15].

Abdülhamid, kurulu düzene destek vermeye hazır bazı tarikatleri de kullandı. Tarikatler 1880-1908 yılları arasında büyük bir canlanma gösterdi. Abdülhamid nüfuzlu taşra ailelerinin ve büyük aşiret önderlerini desteğini de kazanmaya çalıştı.

Abdülhamid döneminde izlenen İslamcı politikanın etkisiz kaldığını düşünmek yanlıştır. Libya, Suriye, Irak ve Arnavutluk'un bağımsızlık önderleri Abdülhamid döneminde açılan okulların mezunları ve yine onun zamanında desteklenen ayan eşraf takımı ile tarikat mensuplarıdır.

Kurtuluş savaşımızın Abdülhamid'in onca önem verdiği Doğu Anadolu'da başlaması bir rastlantı değildir. Ayrıca Türkiye dâhil halen geçerli olan "millet" kavramı da Abdülhamid zamanında pekiştirilmeye çalışılan "geleneksel", "ümmet", "toplum" anlayışının devamıdır.

Sultan inançlı bir kişi idi. Dini içtimai bir bağ olarak değerlendirmekte ve siyasi birlik kurma aracı olarak kullanmaktan geri kalmamıştır. Böyle olunca ona muhalefet edenlerde dini alet olarak kullandı. Din bir kavga konusu haline geldi.

Milliyetçilik akımını önlemeye çalışmış bilhassa Müslüman olan (Arnavut, Arap, Boşnak, Pomak... vs.) ancak Türk olmayanların ayrılmasına taraftar olmamıştır.

II. Abdülhamid döneminde Tanzimat'a karşı Müslümanlıktan doğan bir reaksiyon başladı ve padişahında temsil ettiği İslamî-anânevî bir şuur gösterdi. II. Abdülhamid seleflerinin teknoloji sahasında getirdiklerini uygulamakla beraber İslami değerler üzerinde ısrarla durarak kültürel batılılaşmayı iptal etmeye gayret etti. Liberal siyasi, ıslahatçı görünüşünü terk ederek müstebit bir hükümdar olarak varlığını sürdürdü[16].

Sultan Abdülhamid iktisaden güçlü olmayan bir devletin yaşama şansının sınırlı olduğunu biliyordu. Yönetimi altındaki insanların desteğine sahip olmayan bir devletinde yok olmaya mahkûm olduğuna inanıyordu. Bu desteği sağlamak için Abdülhamid Müslüman tebaaya yöneldi. Eldeki sınırlı olanakların, hala devlete sadık

---

[15] Hee Soo Lee; "II. Abdülhamid ve Doğu Asya'daki Pan-İslamist Siyaseti", **Osmanlı Ansiklopedisi,** Cilt 2, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s. 367.
[16] Engin Akarlı; "**a.g.m.** ", s. 259-260.

olduklarına inandığı Müslüman tebaa yararına kullanmaya çalıştı. Düzenli bir biçimde Anadolu, Suriye ve bir ölçüde de Irak ve Arabistan'ı ve hatta Libya'yı içeren vilayetlere öncelik verdi. En deneyimli yöneticiler buraya gönderildi. Altyapı ve eğitim yatırımları da öncelikle buraya verildi. II. Abdülhamid zamanında payitahtın kuvveti artmış, ayrıca Tanzimat devrinin birçok programlarının daha yaygın bir şekilde tatbik edildiği de görülmüştür.

1890'lardan itibaren devlet içindeki toprakları "yeniden kazanma" ve "devlete bağlılık" dönemi başlamış. Hamidiye Alayları, Aşiret Mektebleri, Kavimler Okulu açmıştır.

Abdülhamid 93 Harbi sonrası Balkanlardaki topraklarını kaybedince Anadolu ve Arap bölgelerine çeşitli ayrıcalıklar tanıma ve stratejiler geliştirilmiş, Anadolu ve Suriye kıtası toprakları güçlendirilmeye çalışılmış bunda da bu bölgelerin dışa açılımı etkili olmuştur[17].

Sultan iç politikada kuvvetler arası dengeyi temin etmeye çalışmış. Mesela reformcularla-reform aleyhtarlarını[18] dengelemek için Tanzimat çizgisinde reformlar ihtiyacı olduğunu kabul ediyor, hatta eğitim alanında uyguluyor. Bunun yanında panislamist fikirlere de yer veriyor. Yine Müslüman ve Hrıstiyanların isteklerini dengelemeye çalışmış Tanzimat'la birlikte Müslümanlar aleyhine bir dengesizlik ortaya çıkmıştı. Reformu istiyordu, yükselmek ve çağdaşlaşmak için batı medeniyetinden faydalanmanın zaruretini inkar etmemiş yenilik ve değişiklikleri yaparken devlet kontrolünde yapılmasına özen göstermiştir.

1876'ya kadar Osmanlı Devleti'nde iki aydın tipi vardır: Biri Osmanlı meselelerine Avrupa gözüyle bakıyor, kendi kültürüne yabancılaşmış "aydın-bürokrat" tipi, ikincisi merkeziyetçi, İslamcı, padişahçı tutumlarıyla dikkati çeken "muhafazakâr-aydın" grubu idi. II. Abdülhamid bu iki grup arasında hassas bir denge meydana getiriyordu. 1890'dan itibaren üçüncü bir grubun ortaya çıkmasıyla (İttihat-Terakki) dengeler bozulmuştur.

Abdülhamid ve merkeziyetçilik; 1876 Kanun-i Esasi ve Meclis-i Mebusan tecrübeleri, Berlin Antlaşması İkinci Abdülhamid'i merkeziyetçilik fikrine yaklaştırdı.

---

[17] Donald Quartaer; "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Editör: Halil İnalcık-Donald Quataert, Cilt 2, Eren Yayıncılık, İstanbul-2002, s. 887-890.

[18] Sultan Hamid'in saltanatı sürecinde üç kişinin önemli etkisi görülür. Tophane Müşiri Damad Mahmud, Dâhiliye Nazırı Cevdet Paşa ve Serasker Redif Paşa'dır. **Ahmed Saib; Abdülhamid'in Saltanatının İlk Günleri: Abdülhamid'in Evail-i Saltanatı,** Sadeleştiren: Ruhi Turfan, İstanbul 1983, s. 67.

Merkezi otorite zayıfladığında devletin gücü ve kudreti zayıflıyor, imparatorlukta isyanlar, parçalanmalar başlıyordu. Merkeziyetçilik Abdülhamid için bir gaye değil, İslam birliği ve reformları için bir vasıta olmuştur[19].

1876-1909 Yıllarındaki iç ve dış politikalar bu çerçevede seyrini takip ederken gerek içerde ve gerekse dışarıda devletin refah ve gelişmişlik düzeyini ortaya koyacak kamu anlayışı bu dönemde nasıl ve ne şekilde gelişmiştir. Kamu hizmeti ve Kamu düzeni kavramlarını açıklayarak bir perspektiv oluşturulmaya çalışlacaktır.

KAMU HİZMETİ

Kamu, bir ülkede yaşayan insanların bütünü, halkın tümü demektir. Kamu hizmeti ise; devlet ve diğer kamu tüzel kişiler tarafından veya bunların gözetim ve denetimleri altında genel ve kolektif ihtiyaçları karşılamak ve kamu yararını sağlamak için yürütülen, kamuya sunulmuş sürekli ve düzgün faaliyetlerdir.

Osmanlı Devleti'nde kamu hizmetleri kim veya kimler tarafından yerine getirilmektedir. Osmanlı Devleti'nde kamu hizmetlerinin yerine getirilmesinde iki yol görmekteyiz: Biri vakıflar, diğeri şehir hizmetleri ve bayındırlık hizmetlerinin görülmesinde uygulanan bağışıklık (Muafiyet) sistemidir, yani o yerler halkının vergiden muaf tutulması da bir başka yol olarak karşımıza çıkmaktadır[20].

Osmanlı yönetim anlayışına göre devletin görevi adaleti sağlamak, tebaanın can ve mal emniyetini temin etmek ve insanlara dilediği gibi inanma ve kendini geliştirme fırsatı vermekten ibarettir. Bunların dışında kalan ve bir toplumun gelişmişlik ve refah düzeyini gösteren eğitim, kültür, sağlık ve sosyal hizmet faaliyetlerini gerçekleştirmek görevi, sivil toplum kuruluşlarına bırakılmıştır. Sivil insiyatif tarafından gerçekleştirilen ve Osmanlı döneminden günümüze intikal eden imaretler, hastaneler, köprüler, çeşmeler, medreseler ve camiler kim veya kimler tarafından yapılmaktaydı. İnsanları vakıf kurmaya iten güç neydi[21]?

Toplum ve devlet hayatımızın her alanında kendini bu kadar ağırlıklı hissettiren vakıf müessesesi bu derece geniş hizmet ve faaliyet alanlarında başarıya ulaştıran unsur neydi? Ülkeler ve milletler arası münasebetlerde, sosyal sürtüşmelerin, hatta sıcak

---

[19] Bayram Kodaman; **İkinci Abdülhamit Devri Doğu Anadolu Politikası**, Ankara-1989, s. 23-25.
[20] Nazif Öztürk; "Sosyal Siyaset Açısından Osmanlı Dönemi Vakıfları", **Osmanlı Ansiklopedisi**, Yeni Türkiye Yayınları, Cilt 5, Ankara-1999, s. 34. İbrahim Yılmazçelik; "Osmanlı Devletinde Vakıfların Yeri ve Önemi", **Türk Dünyası Dergisi**, Ankara-1997, s. 23.
[21] Turgut Tan; ". Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları", **A. Ü. S. B. F. Dergisi**, Cilt XXII, Mart-1967, s. 285.

çatışmaların sebebi olan fert bazında "canın yongası" olarak nitelendirilen taşınır ve taşınmaz mallar ekonomik değer ve haklar, vakıfa bağışlanıyor ve kamunun hizmetine sunuluyordu[22].

Vakıflar zirai işletmecilikten, imalat sanayi, ticaret merkezleri, konut sektörü ve istihdam konularında da belirli bir paya sahiptir. Vakıflar iktisadi hayatın canlı tutulması için, ulaşımın emniyet altına alınmasında aktif rol oynamıştır, yol güzergâhında inşa edilen kervansaraylar, şehir merkezlerinde bulunan borsa gibi çalışan hanlar, çarşılar, lokantalar vakıf eliyle işletilmektedir.

Vakıflar tarafından görülen sosyal hizmetler bir yana; kamu hizmetlerinde köprü, yol gibi bayındırlık işlerinde askeri ve ticari nedenler ağır basıyor, kamu yararına önem pek verilmiyordu[23]. Osmanlı ekonomisinde vakfın payı; XVII. yüzyılda % 15. 97', XVIII. yüzyılda % 26. 80, XIX. yüzyılda ise % 15.77 oranında idi.

Osmanlı Devleti'nin bu son döneminde ülke hizmetlerinde istihdam edilen personelin % 8. 23'ü vakıf sektöründe çalışmaktadır. Ancak devletin som dönemlerine ait verilen bu istatistiksi rakamlar göstermektedir ki vakıflar Osmanlı döneminde serbest ekonomi kurallarına ve yerinden yönetim esaslarına göre faaliyet gösteren, toplum ve devlet hayatımızda belirgin bir potansiyele sahip bir güç olarak karşımıza çıkar. Bugün modern devletin yada sosyal devletin yapması gereken pek çok alanda vakıf müessesesini görmek mümkündür. Bu sayede eğitim, sağlık, sosyal güvenlik, bayındırlık, ulaşım ve güzel sanatlar gibi, bir toplumun insani hasletlerini geliştirerek, onu başarıya ulaştıracak birçok müessesesin kurucusu ve işleticisi olmuştur[24].

Tanzimat'tan önce belediye işleri idareleri ve belediye hizmetleri devletin asıl örgüt ve çalışma alanı dışında kalıyordu.

Açık ve net olarak belirtmek gerekirse Osmanlı Devleti Tanzimat öncesinde daha ziyade askeri ve ticari gayelerde devletin kamu hizmetlerinde rol alırken diğer alanlardaki kamu hizmetlerini vakıflar ve diğer kurumlar aracılığıyla gerçekleştirmiş. Sanayi öncesi toplumların genel özelliği olarak devlet kamu hizmetlerini halk eliyle yürütmüş yılda birkaç defa uygulanan angaryalarla insanlar yol, köprü gibi kendileri için zorunlu olan hizmetleri yapmıştır. Devlet kamu hizmetini yaptırırken izlediği bir diğer yolda vergi muafiyeti sağlamaktır. Bu muafiyet ile yol köprü, temizlik ve daha

[22] Nazif Öztürk; "**a.g.m.** ", s. 37.
[23] Turgut Tan; "**a.g.m.** ", s. 293.
[24] Nazif Öztürk; "**a.g.m.** ", 37-38.

pek çok hizmeti yerine getirtmiştir Devlet ülke güvenliğini sağlamada birinci rolü oynamıştır[25].

Kamu hizmetleri imtiyaza verilirken, kamuya hizmet anlayışı yanında bundan daha etken olarak diplomatik ve mali zorlamaların etkili olduğu, askeri ihtiyaçların giderilmesi dışında hiçbir zaman faydalılık unsurunu rol oynamadığı da savunulmuştur.

Bu iddialara rağmen Osmanlı neden imtiyaz veriyordu. İşte bu soruya en güzel cevap Sultan II. Abdülhamid'in Nafıa Nazırları'ndan Hasan Fehmi Efendi'nin sunduğu layiha açıklık getirmektedir[26]. Layiha'da durumu Sadrazama şu şekilde bildirir:

"Hükümet demiryolu, yollar, nehirlerin düzenlenmesi, kurutmak gibi bayındırlık işlerinde gereken enerjiyi gösteremedi. Bu şekilde ülkenin geniş enerji kaynakları işlenmemiş kaldı. Oysa birçok hükümetler elverişsizde olsa milli zenginliklerini işlediler, değerlendirdiler. Sularımız endüstriye ve ulaşıma enerji kaynağı olarak hizmet edecekleri yerde faydasız denize akıyorlar. Limanlarımız günden güne kumla doluyor. Çok az rıhtım, mağaza ve ticarete elverişli şeyler var. Şehirlerin kapılarına kadar uzanan bataklıkları kurutmak düşünülmüyor. Mahalli endüstrinin, yerli sanatkârların, mali kaynakların azlığından yer altında madenlerimizde ve ormanlarımızda yatan fevkalade hazineleri değerlendirme işini yabancı mühendis ve kapitalistlere vermek zorunludur[27]."

Osmanlı Devleti ilk önceleri yerli ticaret çevrelerine borçlanmıştır. Ancak zamanla masraflar artmış ve dış ülkelere borçlanmaya başlamıştır. 1854'te önce savaş giderlerini karşılamak amacıyla borç alınmış, sonra memur maaşlarını ödemek için bile borç almaya başlamışızdır. Borçlanma artarak devam etmiş, 1877'de Osmanlı Devleti iflas ettiğini açıklar ve 1881'de Duyun-u Umûmiyye Dairesi kurularak Avrupa Osmanlı üzerinde mali denetim sağlamış, hatta sadece gelirlerin toplanması ile ilgilenmemiş, borçların garanti edilmesi için gerektiğinde kaynaklara el koymuş ve imtiyaz elde etmiştir.

---

[25] Turgut Tan; "**a.g.m.** ", s. 293.
[26] Turgut Tan; "**a.g.m.** ", s. 293, 295.
[27] Celal Dinçer; "Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Lâyiha", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi,** Cilt X/7, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara-1978, s. 157.; Hayri Mutluçağ; "Yakın Tarihimizde İlk Sosyal, İktisadi ve Teknik Kalkınma Planı", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi,** Cilt IX/6, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara-1971, s. 11. Not: Bu her iki makalede aynı layihayı ele almaktadır. 1880 yılında Sultan II. Abdülhamit döneminin Nafia Nazırları'ndan olan Hasan Fehmi Efendi'nin Sadrazam'a sunduğu bu layiha her iki yazar tarafından da ele alınmış. Celal Dinçer makalesinde birebir transkripsiyon yaparken, Hayri Mutluçağ sadeleştirerek makaleyi derginin aynı cilt fakat farklı sayılarında karayolu, demiryolu, liman ve iskeleler şeklinde başlıklar yaparak okurlara sunmuşlardır.

İmtiyazlı şirketlerin birçoklarında yönetimde söz sahibi olanlar aynı zamanda Düyûn-u Umumiye İdaresinde de görevli olmaları dikkat çekicidir. 1881'de Düyûn-u Umûmiyye'nin kuruluşu ile yabancı sermayenin girişi daha sistemli bir hale gelmiş ve pazarlık gücüde artmıştır.

Osmanlı Devleti birçok bakımdan yabancı sermaye için çekici oluyordu. Devletin yol, liman vb. ulaşım ve kamu hizmetleri alanında yatırıma ihtiyacı vardı. Yapılacak yatırımlar Avrupa endüstrisi için gerekli ilkel maddelerin çıkarılıp götürülmesini sağlayacağı gibi, üretim fazlasını devletin iç pazarlarında satma imkânının olması, ayrıca Osmanlı işgücünün son derece ucuz olması da etkilidir. Ayrıca Avrupa gerekli malzemeyi gümrük harcamaları gerekmeden ülkesinden rahatlıkla getirebiliyordu. Osmanlı Devleti şirketlere karşı son derece uyumlu kalmış, zamanında yerine gelmeyen taahhütler için devlet müsadere (el koyma) hakkına sahip olmasına karşın müdahale etmemiş, ek süreler tanımıştı.

Düyûn-u Umûmiyye yabancı sermayeye güven sağlamış. Bu idare Osmanlı Bankası, Deutsche Bank ile işbirliği ve dayanışma içinde olmuştur[28].

1880 yılına kadar Avrupa Osmanlı topraklarında çok az yatırım yaptı. İngiltere'nin demiryolu inşaatını finanse etmesiyle yatırımlar 1860-1880 yılları arasında yükseldi. Fransa 1893'ten sonra yatırımlarını % 80'ini imparatorlukta yaptı. Alman mali yatırımı 1884-1914 arasında % 1'den % 27'ye yükseldi. Yatırımların en büyük kısmı dış ticaretle meşgul olan işletmelerdi. Demiryolları için yapılan yatırımlar yabancı sermayenin 2/3'ünü teşkil ediyordu. %10 kamu servislerine limanlara vakıf edilmişti[29].

Maliyenin iflasından sonra ülkenin doğal zenginliklerini tekelci imtiyazlar halinde yabancılara verilmesi süreci hızlandı. 1883'te tütün, 1896'da Ereğli Kömürleri, 1887'de Boraks Madenleri, 1893'te Manganez imtiyazı, İngiliz, Fransız ve yabancı sermayeli kuruluşlara verildi. Maden üretiminin yarıdan fazlası yabancı şirketlerin elinde idi[30].

Yabancı yatırımlarda devletlerin durumu; en fazla yatırım yapılmış alan demiryoludur, bunu banka ve belediye hizmetleri izlemektedir. En fazla yatırıma sahip olan ülke bazı kaynaklarda Fransa gösterilirken bazı kaynaklarda Almanya'dır. Osmanlı

---

[28] D. C. Blaisdell; **Düyûn-ı Umûmiyye,** Türkçesi: Ali İhsan Dalgıç, Nesnel Yayınları, İstanbul-2008. s.257-58.
[29] Donald Quarter; "**a.g.m.** ", s. 898.
[30] İlber Ortaylı; **Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu,** Kaynak Yayınları, İstanbul-2004, s. 34-35. Rıfat Önsoy; **Osmanlı-Alman İlişkileri (1876-1914),** Ankara 1987, s. 28.

Devleti tarihi içerisinde yer alırsak Fransa, Sultan Abdülhamit dönemi olarak değerlendirirsek Almanya'yı alabiliriz. Üçüncü sırada İngiltere bilhassa bankacılık sektörü, Belçika belediye Amerika ise ticarete yönelmiştir.

KAMU DÜZENİ

Kamu düzeni, toplu halde yaşayışın gerektirdiği temel şartlardan meydana gelir. Şüphesiz kamu düzeni kavramının muhtevası da toplumsal inanış ve ihtiyaçlara göre zaman ve yer bakımından değişiklikler gösterir. Ancak genel anlamda kamu düzeni şu unsurlardan meydana gelmektedir:

a)Sağlık, toplumun hastalıklardan ve hastalık tehlikelerini uzak tutulması için, sağlık kurallarının uygulanmasını sağlar. İçecek ve yiyeceklerin denetlenmesi, salgın hastalıklara karşı aşı yapılması, karantina gibi tedbirler alınması ve yapılacak binaların sağlık koşullarına uygun olması mecburiyeti hep sağlık konusuna giren işlerdir,

b)Güvenlik, toplu halde yaşayışın bir sonucu olarak, kişiler ve mallarına zarar veren veya verebilecek durum veya gelişmelerin ortadan kaldırılması,

c) Sükûn, toplumda düzensizliğin, karışıklığın ve gürültünün yokluğudur.

Herşeyden önce XIX. yüzyılda sosyal refah uygulamaları, siyasi iktidarın meşrutiyeti açısından bir gereklilik haline dönüşmüştür ve yığınları hesaba katmak zorunda olan bir siyaset tarzı yerleşmeye başlar[31]. Son dönem Osmanlı refah sistemide, modern devletin oluşumu olarak değerlendirilmekte, devlet sosyal hayat ve halk yaşamında daha fazla yer almaktadır.

Osmanlı tarihçileri vakıfların ve özellikle saray mensupları tarafından yapılan büyük külliyelerin Osmanlı Devletinde anakronik olarak refah devlet olduğunu belirtirler. Bazı tarihçiler ise vakıfları, Sivil Toplum Örgütleri olarak değerlendirmektedir.

Ancak XIX yüzyıla geldiğimizde vakıflar sosyal yardım işleyişini önemli ölçüde yitirmişlerdir. Osmanlı padişahları daha az ilgi göstermişlerdir. XIX. ve XX yüzyıl Osmanlı padişahlarını az sayıda vakıf kurmuşlardır. II. Mahmut16, I. Abdülmecid 3, II. Abdülhamid 2 ve V. Mehmed Reşat 6 vakıf kurmuştur. II. Abdülhamid ve son dönem Osmanlı yönetiminde vakıfların çok fazla etkili olmadığı görülmektedir[32].

---

[31] Nadir Özbek; **Osmanlı İmparatorluğunda Sosyal Devlet, Siyaset, İktidar ve Meşruiyet (1876-1914),** İletişim Yayınları, İstanbul-2004, s. 28.

[32] Nazif Öztürk; **Türk Yenileşme Tarihi Çerçevesinden Vakıf Müessesesi,** Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara-1995, s. 35. Nadir Özbek; "Osmanlıdan Günümüze Türkiye'de Sosyal Devlet", **Toplum ve Bilim**, S. 92, İstanbul-2002, s. 8.

Sultan Abdülhamid'in kamu düzeni, modern sosyal kurumların yanında, padişahın atiye ve ihsanlarından oluşan hayli yaygın bir hediye sistemi ve törenler şeklinde icra edilen hayır faaliyetlerini bir bileşkesinden oluşmaktadır. Bu dönemde sosyal refah alanında devletin ve gönüllü girişimlerin ağırlığı eş güdümlü olarak artırılmış ve bu süreç içinde devlet ve toplum, kamu ve özel ayrımları belirginliğini kaybetmiştir.

Abdülhamid dönemi hayır sistemi, ilk bakışta geleneksel uygulamaları çağrıştırabilir (Örneğin: fakirlere sadaka dağıtmak, yoksullara yakacak, odun, kömür dağıtmak...vs.). Ancak Abdülhamid'i diğerlerinden ayıran unsur söz konusu geleneksel biçimlerin modern devlet anlayışıyla yoğrulması (Örneğin:fakir çocukların sünneti artık herhangi bir yerde değil Abdülhamid devri sağlık kurumlarında meydana getirilmektedir.). Ayrıca bunların basın yolu ile halka duyurulması da söz konusudur.

Devlet yoksullara, zaruret sahibi olanlara, muhtacinlere, felâketzede ve acezelere; bu gibi kimseler için Osmanlı tebaasından olsun olmasın devletin belirli bir fon ayırdığını görmekteyiz. Bununla devlet hâkimiyet alanını genişletir. Devlet bunlara yapacağı yardım ile tarımsal üretimin sürekliliğini güvence altına almakta ayrıca kentlere yönelik göç olgusunun oluşumuna da engel olmaktadır.

Bunun haricinde devlet, Osmanlı hükümranlığının dış tehdidi altında bulunduğu coğrafyalarda da bölge nüfusunun devlete bağlılığını sağlamak için "Girid-i Muhtacin-i İslamiyyesi", "Trablusgarb muhtacini" gibi kesimlere yardımda bulunduğunu görmekteyiz.

1897 Yunan Harbi yeni bir gündem oluşturmuş ve "evlad-ı şüheda ve malûl guzât-ı asâkir-i şâhâne" yani şehit aileleri, sakat ve yaralı askerleri ve gaziler ön plana çıkmış basın-yayın aracılığıylada proto milliyetçilik oluşturulmaya çalışılmıştır[33].

XIX. yüzyıl başlarından itibaren askeriye, mülkiye ve ilmiyye sınıfları için emeklilik ve buna bağlı olarak dul ve yetim maaşları sistemi şekillenmeye başlamıştır. Osmanlı Devletinde yoksulluğun sınırı bunlardır. Meşruiyet dışında kalanlar ise serseriler, çalışmaya gücü yettiği halde çalışmayanlar ve fuhuş yapanlar oluşturur. Osmanlı Devleti XIX. yüzyılda bu gayr-i meşru kesimi denetim altına almaya çalışmış büyük şehirleri; sürgün, izam ve mürûr tezkeresi yoluyla gayr-i meşrû kesimlerden arındırmaya çalışmıştır.

---

[33] İbrahim Yılmazçelik-Ahmet Aksın; **Tarihi Gerçeklerle Osmanlı-Yunan Harbi,** İstanbul-2007, s. 340-365. Nadir Özbek; **a.g.e.,** s. 35.

Devlet, bir yandan yardım bir yandan da kontrol ve ıslah yolu ile sosyal devlet politikalarını şekillendirmiştir[34].

Abdülhamid dönemi devlet iktidarı kişileştirilmiş ve bürokratik olmayan bir biçimde sunulmuş, diğer yandan da padişahın Yıldız Sarayında kurmuş olduğu iktidara meşrutiyet sağlamak amacı güdülmüştür. Özellikle 1890'lı yıllarda meşrutiyetçi muhalefetin örgütsel bir nitelik kazanmasıyla beraber, hayır ve sosyal yardım faaliyetlerini temel alan bir siyaset tarzına daha fazla ağır verilmeye çalışılmış, Padişah popüler ve paternalist bir figür olarak sunulmuş ve bu yolla yoksul halk ile padişah arasında bir yakınlık hissi oluşturulmaya çalışılmıştır.

Osmanlı Devleti 1908 yılına kadar Cuma Selamlığı sırasında doğrudan padişaha arzuhal verme geleneğini sürdürmüştür. Yine Abdülhamid devri saray teşkilatı içerisinde yer alan Maruzat-ı Rikabiye İdaresi bu arzuhallerin toplanması, tek tek cevaplanması ile meşgul olmuştur.

Kent yoksullarına yönelik kamusal söylem ve politikalardaki değişimler, Osmanlı'da modern devlet oluşumunu göstergesidir. Nüfus ile nüfusun üretken kapasitesiyle, nüfusu oluşturan bireylerin refah ve mutluluğu ile yaşam koşullarının iyileştirilmesi ile ilgilenmek modern devletin en temel nitelikleri arasındadır. Yoksullar, dilenciler, serseriler, şüpheli şahıslarlar ilgilenmek ve bu kesimlere yönelik özel birtakım politikalar geliştirilip, onları düzenli bir şekilde izleme kayıtları tutmak ve bu işsiz güçsüz insanları ıslah etmek modern devlet yönetim tarzının belirleyici özellikleri arasındadır[35].

XIX. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti birçok sorunla boğuşmaktadır. 1870'li yıllarda devlet yeni sorunlarla karşı karşıya gelmiştir. 1873 bunalımı, Osmanlı maliyesini olumsuz etkilemiş ve 1876 sonrasında Osmanlı, borçlarını ödeyemez olmuştur. 93 Harbi ile verimli topraklar kaybedilmiş büyük göç dalgaları oluşmuş ve Osmanlı maliyesi üzerine önemli bir yük binmiştir. Yaşanan göçler kentsel mekânlara önemli yığılmalara yol açmıştır[36].

Dilenciler kentsel mekânlarda çirkin bir görüntü olarak değerlendirilmiştir.

XIX. yüzyıl Almanyası'nda olduğu gibi Osmanlı Devleti de hayır işlerini halka bir gösteri biçiminde sunmuştur. Ancak Abdülhamid biraz daha farklılık yapmış, halk

---

[34] Nadir Özbek; **a.g.e.,** s. 37.
[35] Nadir Özbek; **a.g.e.,** s. 63.
[36] Enver Ziya Karal; **Osmanlı Tarihi,** Cilt. 6, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara- 2001, s. 280.

ile kendi arasına aracı bırakmamış, her türlü yardım faaliyetine kendi damgasını vurmuştur. Ülkenin her yerindeki yardım faaliyetlerini oluşturduğu yardım komiteleriyle kendi denetimi altına almaya çalışmış, bu yolla yoksul ve muhtaçların yegâne koruyucusu imajını almıştır.

Padişahım Çok Yaşa! II. Abdülhamid dönemiyle birlikte bu ifadeyi taşıyan levhalar kamu binalarına ve padişahın hayratı olarak sunulan sosyal hizmet kurumlarına asılır olmuştur[37]**.**

[37] Nadir Özbek; **a.g.e.,** s. 72. Selim Deringil; **İktidarın Sembolleri ve İdeoloji, II. Abdülhamid Dönemi (1876-1909),** Çeviren: Gül Çağalı Güven, İstanbul-2002, s. 33.

BİRİNCİ BÖLÜM

NAFIA TEŞKİLATININ KURULUŞ-GELİŞMESİ VE İŞLEYİŞİ

Bayındırlık işlerinin geleneksel Saray Teşkilatından çıkartılıp devlet mekanizması konumuna geçirilmesi için ilk girişimler Tanzimat öncesi II. Mahmut döneminde başlatılmıştır. Hassa Mimar Ocağı, eskiden beri Şehreminliği'ne bağlıydı. Bayındırlık işlerini yürütmekte olan Mimar Ocağı, sarayları, camileri hayır işlerini veya kamu yapılarını inşa etmek ve onarmakla sorumlu iken, Şehreminliği de bunun finansmanı ile yükümlüydü[1].

1831'de Şehreminliği ve Mimarbaşılık birleşerek Ebniye-i Hassa Müdürlüğü kuruldu. 1849'da Umur-u Ticaret ve Nafıa Nezareti kurulunca müdürlük buraya bağlandı ve merkezi yönetimin bir dairesi oldu[2].

Günümüzdeki İmar Hukuku'nun temellerini oluşturan ve kentlerimizin biçimini belirleyen birçok kural, yasa ve yönetmelik Tanzimat düzenlemeleri içinde getirilmiştir. Yayınlanan nizamnamelerle yapım işleri kurallara bağlanmış, yasallık ve süreklilik sağlanmıştır[3].

Ebniye-i Hassa Müdürlüğü ile resmi binaların ve sarayların bakımı sağlanmış, ancak kentsel hizmetlerin karşılanması uzun zaman almıştır. 1836'larda bir bölümü Evkaf Nezareti tarafından yürütülen belediye hizmetlerinde ciddi girişimler XIX. yüzyılın ortalarına doğru başlamıştır. 1853'te ilk defa batılı anlamda bir belediye

---

[1] İlhan Tekeli; "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt III., İletişim Yayınları, İstanbul-1985, s.878-887. Şerafettin Turan; "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", **A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi,** I/1, Ankara-1963, s.178.

[2] Sevgi Aktüre; "Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt III., İletişim Yayınları, İstanbul-1985, s.891-903.

[3] Gülhane Hatt-ı Hümayun'nun İlanından sonra reformlarda tam anlamıyla başarı sağlayamayınca Sultan Abdülmecit, 1845'te Meclis-i Vala'da yaptığı geleneksel konuşması sonucunda geniş kapsamlı ıslahat için önce eyaletlerin gerçek durumlarının bilinmesi amacıyla halkın temsilcilerinin görüşlerine başvurulması kararlaştırıldı. Bunun içinde her eyaletin biri Müslüman diğeri gayr-i Müslim iki temsilcinin İstanbul'a çağrılmasına karar verildi. Temsilcilerle yapılan görüş sonucunda her vilayette Meclis-i İmariye adıyla geçici bir imar meclisleri gönderilmesini ve bunlardan alınacak bilgiler doğrultusunda peyderpey uygulamaya geçilecektir. Bazı batılı tarihçiler bu toplantı hakkında değişik görüşler ileri sürmüşlerdir. Bunlar delegelerin kendilerini İstanbul'a gönderenlere karşı suçlu duruma düşmekten korktukları için şaşkına döndüklerini ve fazla bir şey söylemekten çekindiklerini bu yeni ve alışılmamış durum karşısında delegelerin susmayı tercih ettikleri belirtiliyordu. Bakınız: Enver Ziya Karal; **Osmanlı Tarihi,** Cilt VI, Ankara-2001, s.255. Afife Batur; "Batılılaşma Döneminde Osmanlı Mimarlığı", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt III, İletişim Yayınları, İstanbul-1985, s.1038-1054. Ahmet Lütfi Efendi; **Tarih-i Lütfi,** Cilt 9, İstanbul-1328. Mümtaz Yaman; "Osmanlı İmparatorluğu'nun Mülki İdaresinde Avrupalılaşma Hakkında Bir Kalem Denemesi", **İdare Mecmuası,** Cilt II, İstanbul-1940, s. 110-111. İlber Ortaylı; ORTAYLI, İlber; **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880),** Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara-2000, s.170.

kurulmasına karar verilir. Altıncı Daire diye anılan "Galata ve Beyoğlu Numune Dairesi" bir pilot proje olarak 1857'de resmi bir bildiri ile kentin güzel, temiz ve düzenli tutulması amacıyla kurulur[4].

13 Haziran 1854'te belediyenin yetki ve görevleri Meclis-i Vala'da çıkarılan bir nizamname ile düzenlenir. Başlıca görevleri; zorunlu ihtiyaç maddelerinin kolaylıkla sağlanması, bulunması, narh tespit ve kontrolü, yol, kaldırım yapım ve onarımı, şehrin temizlik işlerinin yürütülmesi, çarşı, pazar ve esnaf kontrolü ve diğer beledi görevler yer almaktaydı[5].

Tanzimat Devri içerisinde Umur-u Nafıa ve Ticaret Nezareti olarak kurulan bu teşkilatın görev alanı bazen küçültülmüştür. Hatta ilga dahi edilerek görevleri Ticaret veya Ziraat Nezareti adı altında yürütülmüştür. Nitekim Sultan II. Abdülhamid devrinin ilk yıllarında sadece Nafıa Nezareti olarak karşımıza çıkacak olan bu teşkilat ilerleyen yıllarda Ticaret ve Nafıa Nezareti olarak yerini alacaktır. Sultan II. Abdülhamid tahtan indirileceği zamana kadar da Ticaret ve Nafıa Nezareti olarak dönemini kapatacaktır.

1870 yılında Nafıa Nezareti'nin kuruluş ve vazifesine dair nizamname yayınlandı. Bu nizamnameye göre Nafıa Nezareti dört idari birimden oluşmaktadır. Turuk ve Meabir İdaresi, Demiryolları İdaresi, Maadin İdaresi, Posta ve Telgraf İdareleri'dir[6]. Sultan Abdülaziz'in tahtan indirilmesi ile yeni bir dönem başlamıştır. Buna bağlı olarak nezaretin yapısı da değişmiştir.

Devlet, uzun zamandır ıslahat cümlesi içerisinde orman ve madenlerin işletilmesi, liman ve bataklıkların kurutulması, nehir yollarının belirlenmesi, turuk ve meabirin tanzimi, sanayinin gelişimi, servet sağlayacak ve ahalice memleketin gelişimine vesile olacak her türlü imkânların sağlanmasını istemektedir.

Sultan Hamid, servetin sağlanması için kısa zamanda kurumların kendilerine ait kanun ve nizamnamelerini düzenleyerek imtiyaz teşebbüslerinin gelmesine engel olacak uygulamaların kaldırılması için gerekli çalışmalara başlanılmasını emretmiştir. Devlet bu alanda birtakım fedakârlıklar göstermeye hazırdır, teşvik için, teşebbüsleri artırmak için elinden gelen kolaylığı sağlayacaktır. Bu kolaylığın sağlandığının kanıtı ise,

---

[4] İlber Ortaylı;**…Mahalli İdareleri,** s. 170.
[5] İlber Ortaylı; **…Mahalli İdareleri,** s. 117.
[6] Posta ve Telgraf İdaresi, 1871'de Posta ve Telgraf Nezareti adı altında yeni bir Nezaretin oluşturulmasıyla Nafıa Nezareti bünyesinden ayrılmıştır. Mustafa Kaçar; "Osmanlı Telgraf İşletmesi", **Çağını Yakalayan Osmanlı,** İstanbul-1997, s.46.

yayınlanan kanun ve nizamnamelerle ortaya konulacak, böylece yerli ve ecnebi sermayedaran tarafından rağbetler artacaktır[7].

Böylece Nafıa Nezareti'nin kuruluş esasını içeren 31 maddelik Dâhili Nizamname düzenlenerek kuruluşu ilan edilmiştir. Ancak nizamnamesi layiha şeklinde hazırlanmasına rağmen kararname olarak değerlendirilmiştir. Hazırlanan nizamname Nezaretin vazife ve faaliyet alanlarını içermektedir[8].

Nezaretin üyeleri; bir bakan önderliğinde müsteşar, mektupçu, muhasebeci ile (yol, maden ve demiryolları işlerinden anlayan) bir başmühendis ve fabrikalar işlerine vakıf bir memurdan müteşekkildir. Bu üyeler Bab-ı Ali tarafından tayin edilirler.

Bakanlık bünyesinde birde meclis bulunmaktadır. Bu meclisin üyeleri de, ilgili daire müdürleri ve başmühendis ve fabrika memurundan ibarettir. Nafıa nezareti kendiişlerini yürütmek amacıyla kendisine bağlı olarak bir Hendese-i Mülkiye Mektebi ile Kondüktör Mektebi açacaktır. Bu mekteplerin eğitim-öğretimleri ile öğrencilerin staj görmelerini sağlamak nezaretin görevidir. Bu mektebin açılışı Sultan II. Abdülhamid devrinde gerçekleşerek, Sivil mühendis ihtiyacı büyük oranda karşılanmıştır. Aynı zamanda Mekteb-i Mülkiye-i Şahane'den mezun olanlardan da muhasebeci, kâtip ve idari işlerden anlayan personel ihtiyacını temin etmektedir.

Nafıa Nezareti'nin görevleri ise, nafıa çalışanları için gerekli maaş ve harcırahları bütçesini Maliye Nezareti'ne sunduğu gibi nezarete bağlı olarak çalışan dairelerin hazırlayacağı bütçeleri de Bab-ı Ali'ye sunarak onaylanması durumunda gerekli uygulamaları yerine getirir. İkinci bir görevi vilayetlerden nafıa memurları hakkında gelecek şikâyetleri değerlendirmeye alarak ilgili Hukuk Müşavirliği'nce tahkikatı yaptırılır. İmal edilen, tahsisatı belirlenen işlerin uygunluğunu araştırır. Yapılan yol, köprü, telgraf hattı, fabrikaların etkin hale gelmesine karar vermek için mühendisler görevlendirir. Bab-ı Ali tarafından hazırlanan kanun ve nizamları uygular, ayrıca imtiyaz başvurularını değerlendirerek Padişah'a sunulmasında sakıncalı olmayanları sunar. Nezaret her yıl kendisine bağlı olarak çalışan dairelerin hazırlayacakları masraf cetvelleri ve raporlarını da Bab-ı Ali'ye sunmaktadır[9].

---

[7] **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.) Ticaret-Nafıa-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri (T. NFM.) 716/21,** H. 1297 Ca. 23 (3 Mayıs 1880).
[8] **BOA. Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.) 796/139/5/97,** H. 6 Safer 97 (19 Ocak 1880).
[9] ***Nafı'a Nezâreti'nin Suret-i Teşkîl ve Vezâ'ifine Dâ'ir Nizâmnâmedir, (Osmanlıca-Fransızca),*** Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, 290/200, İstanbul-H. 1286 (1869/1870), s. 1-2.

Nezaretin görev ve yetki alanlarının daralması veya genişlemesine bağlı olarak alt birimleri de sürekli olarak değişmektedir. 93 Harbi sonrası devletin uğramış olduğu ağır kayıpları gidermek için nezaretler ve taşralarda bünyesinde komisyonlar oluşturularak hızlı bir planlaşma ve uygulama dönemine geçilmesini II. Abdülhamid vurgulamıştır[10].

Nezaretin görev alanları arasında yeni teknik usullerin denenmesi ve kullanılması da vardır. Avrupa'dan getirilecek yeni bir teknoloji eğer ülkemizde uygulanacaksa devlet bu teknolojiyi bilip tetkik etmelidir. Halka ve devlete fayda ve zararı tespit edildikten sonra karar verilmektedir. Ancak bazen Şirketler, kumpanyalar bu kurala uymayarak kural dışı eylemlerde bulunmuşlardır[11].

Bir diğer görevi ise, oluşturduğu Komisyonlarda Nafıa, Ziraat ve Ticaret alanında yapılması gerekenlerle ilgili layihalar hazırlayarak bir mazbata ile Bab-ı Ali'ye sunabilir. Hazırlayacağı layiha için oluşturduğu Komisyona Bahriye, Ticaret Odası ve Liman Daireleri'de katılabilmektedir[12].

Nafıa Nezareti'ne personel tayin etmenin belirli dönemleri vardır. Nafıa teşkilatının çalışmalarının mevsimlik olmasından dolayı Mühendislerin, Kondüktörlerin, Fen memurlarını ve diğer personelin bulundukları yerlerde yaptıkları işleri yarım bırakmalarına izin verilmemektedir. İnşaat mevsimi geçirildikten sonra yapılan atamaların hiçbir hükmü kalmamaktadır. Tayin zamanı gelenler, rütbesinde terfi hakkı kazananlar nafıa işlerine sekte vurmayacak şekilde tayin ettirilirler[13].

I. NAFIA NEZARETİNE (TİCARET VE NAFIA NEZARETİNE) BAĞLI BİRİMLER

1. Nafıa Meclisi veya Ticaret ve Nafıa Meclisi (Meclis-i Nafıa, Meclis-i Nafıa ve Ticaret)

Osmanlı Devleti'nde ilk defa III. Selim zamanında idari işlerin yürütülmesinde Meclisler tesis edilmeye başlanmıştır. Divan-ı Hümayun devletin kuruluşundan itibaren

---

[10] **BOA. Y. EE 4/32, E. Tas. Nu: 9-72/2010.** Dosya üzerinde tarih bulunmamaktadır. Metin içerisinden 93 Harbi sonrası olduğu anlaşılmaktadır.

[11] Nitekim Rumeli Demiryolları Kumpanyası, Avrupa'da gördüğü demiryolu raylarında taban ağacı yerine demir tabanların kullanmaya başlamış. Ancak bu uygulama Nezaretin bilgisi dışında yapılmıştır. **BOA. T. NFM. 716/62,** H. 1297 L. 18 (23 Eylül 1880).

[12] ***Bâ-İrade-i Seniyye Nafı'a Nezâretinde Teşekkül Eden Komisyon Tarafından Takdîm Kılınan Mazbâta,*** **TTK. 7312/A-5345,** Matba'a-i 'Osmâniyye, Fî Sene H.1300 (1884), s. 3-5.

[13] **BOA. T. NFM. 721/50,** H. 1305 M. 6 (24 Eylül 1887).

danışma organı olarak faaliyetini yürütüyordu. Zamanla önemini yitiren Divan-ı Hümayunun yerine III. Selim zamanında Meşveret Meclisi oluşturuldu.

II. Mahmut zamanında Nezaretlerin teşkil edilmesiyle modern anlamda bir hükümet şekline doğru ilk adımlar atılmaya başladı. Abdülmecid devrinde de nezaretlerin sayısının artmasıyla çok sayıda mecliste nezaretlere bağlı olarak faaliyetlerini yürüttü[14].

Müsteşar Başkanlığında toplanan meclisin üyeleri arasında nafıa teşkilatı İdari müdürleri ile bir Başmühendis ve ticaret ve sanayiye hâkim bir memurdan oluşmaktadır[15]. Meclis'in görev yetkileri arasında, Nafıa Nezareti'ne bağlı Turuk ve Meabir İdaresi, Demiryolları İdaresi, Telgraf İdaresi ve diğer birimlerinden gelen başvuruları değerlendirmeye almaktadır[16]. Meclis-i Nafıa, düzenli olarak personelleri vasıtasıyla evrak takibini yapmaktadır. Meclis'e yapılan her başvuru kesin olarak sonuçlandırılmış değildir. Bazen yetersiz olduğu için bazen ise karşı tarafın istenilen şartları yerine getirmemesi veya vazgeçmesinden dolayı yarım kalan başvurular olmuştur[17].

Vilayetlerden, şirketlerden gelen itirazlar bu Meclis'e yapılmakta, meclis durumu araştırdıktan sonra kendi görüşünü mazbata ile nezarete bildirmektedir. Ayrıca Hendese-i Mülkiye Mektebi'nin kuruluş, işleyiş ve çalışmalarını da takip etmektedir. Nezaret tarafından tayin edilen memurların görev yerlerine ulaşmaları ve görev sürelerinin uzatılması kararı da burada verilir. Nezaretten havale olunan çeşitli konular hakkında da görüşünü bir mazbata ile nezarete arz ve takdim etmektedir[18].

Hukuk Komisyonlarının hazırladıkları Soruşturma Fezlekeleri'de Meclis'e sunulur. Meclis gerekli gördüğünde sanıkların Hukuk Müşaviri'nin de katılacağı bir komisyon tarafından yeniden sorgulanmasını isteyebilir. Yapılan son sorgulama ekini

---

[14] Enver Ziya Karal; **Osmanlı Tarihi**, Cilt VI, s. 116-117. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-evvel 1318 (10 Eylül 1900), s. 924.
[15] ***Nafı'a Nezâreti'nin Suret-i Teşkîl ve Vezâ'ifine Dâ'ir Nizâmnâmedir…,*** s. 1.
[16] **BOA. T.NFM. 718/39**, H. 26 Cemaziyel-evvel 300 (4 Nisan 1883). **BOA. T.NFM. 720/4**, H. 1302 B. 27 (12 Mayıs 1885).
[17] Erkan-ı Harbiye Feriki Necib Paşa H. 1306 (1888/1889) yılında İzmid Körfezi'ni Bağdad ve Basra'ya bağlayacak büyük bir demiryolu projesi için başvuruda bulunmuş. Meclis tarafından evrakları değerlendirmeye alınmakla beraber iş takibinde bulunulmayışından dolayı evrakları depoya kaldırılmıştır. **BOA. T.NFM. 722/25,** H. 1309 S. 29 (4 Ekim 1891).
[18] ***Nafı'a Nezâreti'nin Suret-i Teşkîl ve Vezâ'ifine Dâ'ir Nizâmnâmedir…,*** s. 3.

ve Komisyon'un fezlekesini ve Meclis mazbatasının eklenmesiyle Şura-yı Devlet'e sunmaktadır[19].

Ticaret, sanayi ve ziraat alanında yapılan arzuhallerde değerlendirmeye alınır. Avrupa Demiryolları Şirketi Temmuz 1295 (Temmuz/Ağustos 1879)'da Dedeağaç hattının cetvelinin Yanbolu ve Sarımbeğ'den ayrı tutularak hazırlanması için Nafıa Meclisi'ne başvuruda bulunmuştur. Meclis'in bu arzuhale cevap vermede gecikmesi İşletme Komiserlerinin görevlerini ifa etmelerine engel teşkil etmiştir. Eğer ki meclis şirketin başvurusunu onaylarsa Dedeağaç hattının cetveli ayrı olarak hazırlanacak ve İşletme Komiserleri de ona göre uygulamada bulunacaklardır. Bu gecikme Muhasebe kayıtlarında da aksaklık oluşturmaktadır[20].

Meclis üyeleri Nezaretçe tayin edilir. Bu mecliste fenni ilme hâkim memurlar, kâtipler bulunmaktadır. Fen memurları arasında Erkan-ı Harbiye Miralayı Şerafettin Bey ile Binbaşı Sami Bey'i görmek mümkündür[21]. Nafıa Meclisi Kâtip Muavinliği'nde bulunan Eduvar Bey'in 1878'de Nafıa Nezareti Tahrirat-ı Ecnebiye Odası Müdürlüğü'ne tayin edildiği görülecektir.

İmtiyaz talipleri hazırladıkları vekâletname, mal varlıklarını gösteren belgeler ve maksatlarını ifade eden yazılı evrakları ilk başlarda Vilayetlerde bulunan Fen Heyetlerine sunmaktaydılar. Fen Heyeti gerekli keşiflerde bulunduktan sonra evraklar Meclis'e gönderilmekteydi. Ancak H. 1305 (1887/1888)'li yıllardan itibaren başvurular Nafıa Meclisi'nce alınmaya başlamıştır[22].

İmtiyaz mukavelename ve şartnamelerinin maddeleri üzerinde gerektiğinde devlet adına müzakere edilmektedir. Gerektiğinde açık olmayan maddeler hakkında izahat istenmekte zira mukavele ve şartnamelerdeki maddeler taraflarca sık sık görüleceği üzere farklı yorumlanmaktadır. Bu nedenle Meclis, imtiyaz sahipleri veya vekilleriyle maddeleri tek tek değerlendirmeye aldığı gibi ek belge dahi isteyebilmektedir[23].

Osmanlı Devleti'nin bayındırlık alanında çeşitli kişi veya kuruluşlarca hazırlanan Layihalarda burada değerlendirilmektedir[24]. Yapılan şikâyetleri

---

[19] **BOA. T. NFM. 716/59**, H. 1297 N. 13 (19 Ağustos 1880).
[20] **BOA. T. NFM. 716/11**, H. 1297 R. 22 (3 Nisan 1880).
[21] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Muharrem 1309 (21 Ağustos 1891), s. 33.
[22] **BOA. T. NFM. 721/60**, H. 1305 R. 26 (11 Ocak 1888).
[23] **BOA. T. NFM. 716/28**, H. 16 Cemaziyel-ahir 297 (26 Mayıs 1880).
[24] **BOA. T. NFM. 716/28**, R. 12 Mayıs 296 (24 Mayıs 1880).

değerlendirerek, şartname ve mukavelename maddelerini tetkik eder[25]. Yoruma açık hale getirir.

Nezarete bağlı olarak çalışan bütün dairelerin gelir, gider cetvelleri, tamamlanmış veya tamamlanacak olan çalışmalar hakkındaki raporlarda buraya sunulmaktadır[26]. Nezaretin ilgi alanına giren hiçbir faaliyet için olumlu yada olumsuz dahi olsa nezaretin bilgisi dışında bir değişiklik yapamaz. Yapılması düşünülen değişikliğin mutlaka Meclis'e bildirmesi gerekmektedir[27].

2. Tekaüd Dairesi

Bir memur bir yerden bir başka yere görevlendirildiğinde Sicil-i Ahval dosyası hazırlanarak ilgili dairelere gönderilir. Görev nakli esnasında ilgili nezarete Şura-yı Devlet Mazbatası ve Muhasebe kaydı yapılır. Tekaüd Birimi'ne de kaydı eklenerek ilk maaşının yarısı ve daha sonraki yıllarda da %5'lik kısmı Tekaüd Sandığına yatırılır[28]. Böylece çalışanlar geleceğe yönelik güvence altına alınmış olurlar.

Nafıa teşkilatı bünyesinde fazla miktarda Mevsimlik İşçi bulunmaktadır. Bu işçiler daimi olmayıp işin niteliğine ve süresine göre alınmakta işin bitimiyle de işsizler kadrosuna dahil olmaktadırlar. Bu nedenle bazı hallerde yapılacak olan işin iş yükü cetvellerde fazladan gösterilmektedir. İşçinin korunduğu, devlet ekonomisinin ise zayıflamasına neden olan bu suiistimallerin önü alınmaya çalışılmıştır. Devlet düzenli aylık maaş yerine iş için genel bir ücret tayin edilerek çalıştırma yolunu bulmuştur[29].

3. Hukuk Müşavirliği

Osmanlı Devleti kuruluşundan Tanzimat Devri'ne kadar hukuk sistemi örfi ve şer‹i kanunlara göre düzenlenmiştir. Şer‹iyye Mahkemeleri çalışmalarını bu hukuka uygun olarak yürütmektedir. Tanzimatla birlikte çoklu bir hukuk sitemi ortaya çıktı. Ceza Hukuku, Ticaret Hukuku ve diğerleri… Sistemdeki fazlalık mahkemelerdeki sayıyı da artırmıştır. Nizamiye mahkemeleri, Şer‹iyye Mahkemeleri, Konsolosluklar, Azınlık Mahkemeleri ve Bidayet Mahkemelerini saymak mümkündür.

---

[25] **BOA. T. NFM. 720/31,** H. 1303 S. 29 (7 Aralık 1885). **BOA. T. NFM. 720/27,** H. 1303 M. 24 (2 Kasım 1885).
[26] **BOA. T. NFM. 721/73**, H. 1305 L. 29 (9 Temmuz 1888).
[27] Rumeli Demiryolları Şirketi nakil ettiği bazı ürünlerin taşınma ücretinde indirime giderek yılsonu hesap cetvelini Nafıa Meclisi'ne sunmuştur. Meclis yapılan indirimli tarife uygulamasını kabul etmemiştir. Çünkü indirim yapılan malzeme şirket mukavelenamesine aykırı olduğu gibi, izinsiz yapıldığı gerekçesiyle kabul etmemiştir. Meclis oluşabilecek itiraza karşılık gönderilen hesap cetvelini şirket mukavelesi ile birlikte Muhasebe dairesine havale etmiştir. **BOA. T. NFM. 721/31**, H. 1304 Ş. 23 (17 Mayıs 1887).
[28] **BOA. T. NFM. 720/54,** H. 1303 B. 20 (24 Nisan 1886).
[29] **BOA. T. NFM. 721/13,** H. 1304 Ra. 26 (23 Aralık 1886).

Hukukta ihtisaslaşmanın başlamasıyla bayındırlık alanındaki davalara vilayetlerde bulunan Bidayet Mahkemeleri ile merkezde bulunan Hukuk Müşavirliklerince bakılmaya başlanmıştır. Nafıa alanında oluşabilecek muhalefet durumlarında Bidayet Mahkemeleri'ne başvurarak taraflar haklarını aramaktadır. İzmid yolunu tamamlayan Müteahhit Atnasin İzmid Mutasarrıflığını yolu uzatmasını istemesine karşılık yol uzatılarak çalışma tamamlanmıştır. Ancak müteahhit yolun uzatılan kısmı için masraflarının karşılanmasını talep etmiş, ancak bu talebi sancak idaresince reddedilmiştir. Bunun üzerine İzmid Bidayet mahkemesine başvurmuştur. Mahkeme sunulan belgeler doğrultusunda taraflara kararını bildirecektir. Mahkemeler için en önemli kanıt nezarette, belediyelerde ve imtiyaz sahiplerinde bulunan mukavelenameler, şartnameler ve diğer evraklar doğru karar almada önemlidir. Bu nedenle Nafıa Nezareti gelen bütün evraklarını mahzenlerde saklı tutmaktadır[30].

Kamu davası olarak en tartışmalı konulardan biride İstimlâk Yasas'ıdır. Genelde imtiyaz sahipleri sahipli arazi, emlak veya diğer yapılar için istimlâk ücreti ödemekte imtina etmektedirler. Bu durum halk tarafından mahkemeye taşınmaktadır. İstanbul'da Sultan Ahmet'ten geçecek yeni demiryolu hattı, haritada belirlenen güzergâhı aşarak halkın itirazına neden olmuştur. Vatandaşlar kumpanya ile birlikte belediye idaresini Der-saadet Merkez Bidayet Mahkemesi'ne şikayet etmişlerdir. Mahkeme delil olarak nezaretin elinde bulunan harita, senet ve mukavele evraklarının tarafına sunulmasını istemiştir[31].

Hukuk Müşavirliği, Zimmet davaları ile de ilgilenmektedir. Haydarpaşa Demiryolu İşletme Memurlarından İbrahim Bey İstanbul Acentesi'nde Haydarpaşa Kumpanyası'na ait hâsılatı zimmetine geçirdiği hakkında kumpanya tarafından Nafıa Nezareti'ne şikâyette bulunulmuştur. Oluşturulan Tahkik Komisyonu gerekli soruşturmayı yaparak sonucu Hukuk Müşavirliği'ne bildirecektir[32].

Müşavirliğin görev alanı nezaretin fonksiyonlarına göre değişebilmektedir. Örneğin bugünkü Noterlik görevini yerine getirmektedir. Nezarete çeşitli kişi ve kurumlarca teslim edilen belgelerin hukuki yönden doğruluğunu tasdik ederler.

---

[30] **BOA. T. NFM. 721/43,** H. 1304 Z. 3 (23 Ağustos 1887). **BOA. T. NFM. 718/34,** 8 Mart 99/H. 15 Rebiül-ahir 300 (20 Mart 1883)
[31] **BOA. T. NFM. 716/24**, H. 1297 C. 1 (11 Mayıs 1880).
[32] **BOA. T. NFM. 716/14,** H. 1297 Ca. 5 (15 Nisan 1880).

Müşavirliğin vereceği onay önemlidir. Kişi yada kurumun güvenilirliğini ortaya koymaktadır[33].

4. Fen Heyeti-Komisyonu

Nafıa teşkilatının en önemli birimlerindendir. Bütün tetkik ve keşifler Fen Heyeti'ne ve ona bağlı memur kadrosunca yapılmaktadır. İstanbul'daki merkez şube haricinde bütün vilayetlerde şubeleri bulunmaktadır. Bağlı olduğu vilayetin Belediye İdaresi altında çalışmalarını yürütmektedir.

Görevleri verilen vazifenin niteliğine göre değişir. Ancak temelde yapmaları gerekenler: İnşaat niçin yapılmak istenir? Bu uğurda ne kadar para harcanmalı? Ne kadar malzeme tedarik edilmeli? İşin bitirilmesi için ne kadar süre gerektiği? Gibi sorulara cevap verici nitelikte mazbatalar hazırlayarak inşaatı ilgilendiren birimlere sunarlar.

Nafıa Nezaretince oluşturulan Fen Komisyonu üyeleri arasında; Vilayet Baş Mühendisi[34], Nafıa Meclisi üyesi, Fen Müşaviri ve Turuk ve Meabir Müdür Muavini (iki üyesi) yer alır. Bu komisyonda Fen Kalemi Ressamları da yer almaktadır[35].

Oluşturulan komisyonlara gerektiğinde bilgisinden istifade etmek amacıyla daimi olmayan yerli ve yabancılara da yer verilmiştir. Fen Komisyonları'nın üyelerinin görev sürelerine ve harcamalarına uygun olarak yol harcırahı verilir. Bu miktar bazen ilgili vilayetin yol bedelinden[36] bazen de ilgili nezaret bütçesinden harcandığı tespit edilmiştir.

Fen Komisyonları çalışmanın tamamen bitiminden evvel görevlendirildiği gibi inşaat uzun vadeli ise kısım kısım tamamlanan yerler mukavelenameye uygun olarak teftiş edilir[37].

---

[33] **BOA. T. NFM. 722/30,** H. 1309 C. 3 (4 Ocak 1892).

[34] "…Nezaret-i celilerin Heyet-i Fenniyesinden refetlü Serviyen Gabriel Efendi Rütbe-i Selase tevcihi irade-i seniyye hazret-i padişahî mucebince icab-ı icra…" **BOA. Ticaret Defteri (T.) 2303,** 28 Kanun-u sani 305 (9 Şubat 1890).

[35] **BOA. T. 2303,** 22 Mayıs 1306 (3 Haziran 1890).

[36] "…Edirne'de va'kı Meriç Tunca ve Vardar Nehirlerinin def'i mazarrâtı içün… Erbâb-ı Fenden Nezâret-i Fen Müşaviri Mösyö Galan ile Hey'et-i Fenniye'ye me'mûr Meclis-i Nafı'a azâsından Erkân-ı Harbiye Mîr-Alâyı 'İzzetli Şerefeddin Beğ ve Turuk ve Meabir Müdür Muavini Mühendis Arslan Efendi'nin Edirne'ye i'zâm olunması… müddet-i me'mûriyetleri yirmigün kadar tahmîn olunmasıyla… bu müddet içün mumâ-ileyh Mösyö Galan'a yevmiyyesiyle temüryol ücreti olarak üçbin ve Şerefeddin Beğ ile Arslan Efendi'ye yevmiye ve yol masrafı dahil dahil olduğu halde maktu'en ikişerbin guruşla cem'an yedibin guruş verilmesi…" **BOA. İrade Ticaret Nafıa (İ. TNF.)** H. 1310 B. 10 (28 Ocak 1893).

[37] "…Eshâb-ı imtiyâz tarafından ihbâr olundukda Nafı'a Nezâreti tarafından mensûb bir Fen Komisyonu mâ'rifetiyle bil-mu'âyene iktizâ eylediği halde ve muvakkaten 'ahz ve kabul olunacak ve şu halde eshâb-ı imtiyaz muvakkaten şartnâmede münderic tâ'rîfe mûcebince resm 'ahzına me'zûn olacakdır limân ve

Eski bir uygulama olarak imtiyaz talebinde bulunanlar önce Fen Heyeti tarafından tetkik edilmekte, daha sonra Nafıa Meclisi'ne havale edilmektedir. Ancak bu uygulama sırasında örneğin bir yol için su bendi yapılacağına dair bir başvurusu söz konusu ise, bu başvuru sonuçlandırılana kadar diğerleri değerlendirmeye alınmamakta bu ise zaman kaybına ve diğer bir başvurunun elden kaçırılmasına neden olmaktadır.

Bu eski uygulama yerine imtiyaz talebinde bulunanların arzuhalleri ile beraber yapacakları işe karşılık maddi kudretlerini kanıtlayan taahhütlerini ve vekâletnamelerini de beraberinde vererek maddi ve manevi yönden bu işi yapabileceğini kanıtlayanlar Nafıa Meclisi'ne başvurmaları istenilmektedir. Bundan sonraki uygulamalarda bu yolun takip edilmesine özen gösterilmiştir[38].

5-Fen Müşavirliği

Liman, rıhtım, dok, antrepo, tramvay, bataklık kurutulması, fabrika ve tüccarların kullanacağı makinelere ruhsat verilmesi, aydınlatma gibi alanlar Fen Müşavirleri'nin görev alanları olarak belirlenmiştir. Ancak Fen Müşavirliği ile görev alanları pek uyumlu olmadığından ve istenilen randıman alınamadığından Fen Müşavirliği, bu görevlerinden bazılarını nezaret bünyesindeki Nafıa İdaresi'ne devretmiştir[39].

Fen Müşavirliği görevini uzun yıllar Mösyö Galan yürütecektir[40].

6- Umur-u Nafıa Komisyonu[41]

Devletin çeşitli kademelerinde bulunan memurlar, farklı zamanlarda farklı konularda devlete öneri niteliğindeki layihalar sunmuşlardır. Uzun yıllar Nafıa işlerinde görev almış olan Eski Sivas Valilerinden Sırrı Paşa H. 22 Safer 1304 (20 Kasım 1886)'da Valilik görevi esnasında nafıa tahsisatının kullanımı, Umur-u nafıa komisyonlarının görev ve görevlileri, yol bedeli, amele mükellefiyeti ve diğer konuları

---

rıhtım ile müteferri'âtının hitâm-ı inşâ'atında mecmû'an icrâ edilecek olan kabul-u muvakkat tarihinden itibâren bir sene sonra yine bir Fen Komisyonu mâ'rifetiyle ameliyât-ı vâkı'a tekrâr bil-mu'âyene ka'ide-i fenne muvaffak ve şartnâme ahkâmına mutabık olduğu tahakkuk eylediği halde işbu komisyonun tanzîm edeceği raport üzerine Nafı'a Nezâreti tarafından kat'iyyen kabul-u mû'amelesi icrâ olunacak ve işbu komisyonların masrafları eshâb-ı imtiyâz canibinden te'diye kılınacakdır…"**BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 11 Şevval 304 (3 Temmuz 1887), s. 99.

[38] **BOA. T. NFM. 721/60,** H. 1305 R. 26 (11 Ocak 1888).

[39] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafıa Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.) 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).

[40] **BOA. T. 2303,** 12 Mayıs 1304 (24 Mayıs 1888).

[41] ***Umur-u Nafıa Komisyonu*** 13 Teşrin-i sani 1296 (25 Kasım 1880)'de kurulmuştur. **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).

içeren bir layiha sunmuştur. Bu layihasının yürürlüğe girmesi uygun görülerek Nafıa Meclisi'nin gereken çalışmaları yapması istenmiştir. Buna göre:

Her vilayette Umur-u Nafıa Komisyonları oluşturulacak gerekirse sancak merkezlerinde ve kazalarda da şubeleri açılacaktır. Komisyon üyeleri: Mahalli eşraftan Fahri bir reis üye ile 4 azadan oluşacak ve vilayette bulunan Baş mühendisler ve Katiplerde komisyonun doğal üyeleri arasında yer alacaktır.

Her komisyonda nafıa işleri ve hesaplarını tutmak amacıyla VII defter bulunacaktır. Bu defterler:

I.Defterde personel adı, tayinleri, görev tarihleri, maaşları ve değişikler kayıt edilecektir,

II. Defterde yolların inşa ve tamiratı için gerekli alet ve levazımat listesi, ne miktarda, çeşitleri, kimlerin kontrolü altında ve nerede kullanılacakların kaydı tutulacaktır,

III. Defterde köprü, duvar inşası anlaşmaları kayıtları,

IV. Defterde merkezden gelen emirler ve tahrirlerin kayıtları,

V. Defterde Fen memurlarına ait keşifnameler ve raporları kayıt altına alınacaktır,

VI. Defterde memur ve hizmetlinin alacakları maaş, harcırah ve diğer ekstra harcamalar kayıt edilirken,

VII. Defterde ise, Kaza, Sancak ve Vilayet merkezi dâhilindeki dairelerden gelen evraklar kayıt altına alınacaktır.

Her komisyon merkez ve şubelerinin birer mührü bulunacak ve derkenarlara, senetlere ve takrirlere basılarak evraklar tasdik ettirilecektir. Ayrıca geçici memur tayini ve maaşları için hazırlanan mazbatalarda mühürlenerek tasdik edilecektir.

Oluşturulan komisyonlarda görevli olan Başmühendis ve Liva Mühendislerinin Mal Sandıkları'ndan nafıa teşkilatı çalışanlarına herhangi bir ödeme yetkisine sahip olmayıp sadece gerekli meblağ tasdik etmekle yükümlüdürler.

Memur ve hizmetli maaş ve harcırahları ile her türlü eşya için gerekli ücretler komisyon ve Nafıa Meclisi'nce uygun görülen senetler onaylanır. Bu senetler Nafıa Komisyonları veya Vilayet İdare Meclisleri[42] tarafından mühürlendikten sonra Maliye'nin (***Verile***) işaretiyle Mal Sandıklarından para tahsisatı yapılabilecektir. Ancak

[42] İlber Ortaylı;**… Mahalli İdareleri,** s. 18, 25. Musa Çadırcı; **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı,** TTK. Ankara-1997, s. 78-89.

Nafıa Komisyonları inşaatın çarçabuk tedarikini gerektirecek bir durumda 500 ile 1000 guruşluk malzeme harcanmasına izin verilecektir.

Her yıl, her vilayette kendi sınırları dâhilinde yapılacak köprü, menfez, duvar, yol inşa ve tamiratı için çıkarılan liste muvazene (bütçe) defterlerine kayıt edilir. Vilayet İdare Meclislerince onaylandıktan sonra, Nafıa Nezaretine sunularak tasdik edilir. Muvazene defterleri ve cetvelleri Şubat ayı içerisinde Nafıa Nezareti'ne sunulur.

Nafıa teşkilatında çok sayıda mevsimlik işçi çalıştırılmaktadır. Bu nedenle alınan personeller birkaç ay sonra işin bitimiyle işsiz kalabilmektedir. İşsizliği önlemek amacıyla bazen gereksiz yere iş miktarının artırıldığı tespit edilmiştir. Bu fazladan gösterilen iş yükü zaman ve para kaybına neden olmaktadır. Tedbir olarak düzenli maaş yerine çalıştıkları dönem için belli bir ücretin verilmesi uygun görülmüştür[43].

O yıl içerisinde yapılan ve gelecek yıl yapılacak olan Turuk ve Meabir işlerinin listesini içeren cetvelleri hazırlama görevi mühendislerin olup, ayrıca kış mevsiminin yaklaşmasıyla yapılan işlerin cetvelleri de hazırlanarak ilgili makamlara sunulur.

Yollar hakkındaki düzenlemeler de, H. 18 Şaban 99 (5 Temmuz 1882) tarihli Nezaret'ten Vilayetler'e gönderilen tarifname esas alınmıştır[44].

Merkezde bulunan Nafıa komisyonlarının görev alanı sadece yol, köprü ve çeşme yapımı değildir. Nafıa alanında hizmet verecek şirket ve bankaların faaliyetleri de bu komisyonlarda değerlendirilmektedir[45]. Ayrıca müteahhitler tarafından verilen depozito akçelerinin iade ve el konulmasına da karar verme yetkisine sahiptirler. Fen komisyonları tarafından verilecek rapor doğrultusunda depozito bedeli iade edilmektedir.

Nafıa Komisyonlarının üyeleri zaman içerisinde değişmektedir. 1909 yılına gelindiğinde bu komisyonun üyeleri arasında Belediye Reisi ve diğer üyeler bulunmaktadır. Komisyonun aldığı kararları kayıt altına almaktadır[46].

7- İntihab-ı Memurin-i Nafıa Komisyonu-Mülga Meclis-i İnşaat

Nafıa Nezareti'ne bağlı tayin birimi İntihab-ı Memurin-i Nafıa Komisyonu'dur. Mühendis görevlendirmeleri buradan yapılır. Alacakları maaş ve yol harcırahları belirlenerek görevlendirme yaparlar[47].

---

[43] Bu madde tashih edilerek 4 Teşrin-i Sani 1300 (16 Kasım 1884) tarihli Tahrirat'ın uygulanması münasip kılınmıştır. **BOA. T. NFM. 721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886) .
[44] **BOA. T. NFM. 721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886).
[45] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 25 Şaban 305(7 Mayıs 1888), s. 126.
[46] **BOA. İrade Zabtiye (Z. B.) 156/136,** 26 ŞUBAT 1324 (11 Mart 1909).

Mülga Meclis-i İnşaat, Demiryolu yapılırken hesap cetvellerini tutmak amacıyla Nafıa nezareti bünyesinde yer alan bir birimdir[48].

8- Nafıa Dairesi

Nafıa Nizamnamesi'ne göre, Nafıa Nezareti'nin vazifesi olan demiryolu ve yol çalışmaları teşkilat bünyesinde çeşitli Müdürlüklere dağıtılmıştır. Fakat liman, rıhtım, dok, antrepo, tramvay inşası, bataklık kurutulması, deniz ve nehirlerde ulaşımın sağlanması, fabrikalar ve tüccarlar için kullandıklara makinelere ruhsatlar verilmesi ve aydınlatma gibi işler Fen Müşavirliği'ne verilmiştir.

Fen Müşavirliğinin görev kapasitesini azaltmak amacıyla Nafıa Dairesi oluşturulmuştur[49].

II. NEZARETE BAĞLI GÖREVLİLER

1-Ser-Mühendis[50]

Yolların inşası sırasında doğru güzergâhın belirlenmesi en dikkati gerektiren bir unsurdur. Bu konunun mesuliyeti Baş Mühendislere aittir. Ser-Müfettişler, Seyyar Müfettişlerin gönderdiği takrirler suretinde gerekli tedbirleri almakla yükümlüdürler. Başmühendis bulunduğu vilayet dâhilindeki yolun güzergâhında yanlış bir rota belirlediği anlaşıldığında, tabii yapıyı bozmadan işin geriye kalan kısmı için bir tedbir almaya çalışır[51]. Sadece yol ve köprü keşfinde bulunmaz nafıaya ait diğer işlerden de sorumludurlar.

Görevlendirildikleri yerler hakkında Meclis'e ***Stivasyonlar*** sunarlar[52].

2-Seyyar Müfettiş-Ser-Müfettiş

Devletin yapılan yolların mevcut durumunu tespit etmek, yapılmasına ihtiyaç duyulan yolları araştırmak ve yerel yönetimlerin, müteahhitlerin ve halkın üzerine düşen sorumlulukları tespit için belirli zamanlarda ülkenin çeşitli yerlerine müfettişler gönderilmektedir. Bu müfettişler bazen askeri teşkilata mensup olurken bazende çeşitli

---

[47] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1317 (10 Temmuz 1899), s. 453.
[48] **BOA. T. NFM. 716/10,** H. 1297 R. 22 (3 Nisan 1880).
[49] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[50] "…İnşâ'at ve sarfiyâtca bir yolsuzluk vuku'bulur ise müsebbibleriyle berâber BaşMühendis mes'ûl tutulacağından kendisini ona göre tenbihât-ı mü'essesere icrâsı…"**Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1877.
[51] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim/Kasım 1884), s. 19.
[52] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 L. 26 (13 Mayıs 1893). **BOA. Y. PRK. TNF. 8/47,** H. 1324 S. 2 (28 Mart 1906).

nezaretlere mensup bir memur olmaktadır. Gördükleri ve duyduklarını rapor halinde sunarlar. Devlet, sunulan bu raporları ilgili nezaretlerin değerlendirmesine sunmaktadır.

İzmid Mutasarrıflığı'nda görev yapan Selim Sırrı Paşa devlet tarafından Seyyar Müfettiş olarak tayin edilmiştir. Bu görevinin sona ermesiyle yeniden İzmid Mutasarrıflığı'ndaki görevine dönmüştür[53].

Vilayetlerde yapılacak Turuk ve Meabir işlerinin müteahhitlere ihalesi sırasında teminata dayalı olarak yapılması konusunda görüş bildirirler[54]. Ayrıca yol işleri sırasında oluşabilecek suiistimal hallerinde tahkikat yapmakla görevlendirilmektedirler[55]. Seyyar Müfettişler Osmanlı coğrafyasının her mıntıkası için görevlendirilmişlerdir. Örneğin Manastır Vilayeti, Adana Vilayeti[56] ve diğer vilayetlerde görev almışlardır.

Nafıa Dairesinde Ser-Müfettişlerde görev yapmaktadırlar[57]. Heyet-i Fenniye bünyesinde hizmetlerini yürütmektedirler. Ser-Müfettişler bu görevleri ile beraber başka görevleri de geçici olarak yürütmektedirler[58].

3-Komiserler

İmalatın yapımı ve başlanıldığı andan itibaren ve imtiyaz süresinin sonuna kadar idare, işletme ve inşaatın hüsn-ü halde yapılıp yapılmadığını komiserler vasıtasıyla devlet muayene ve teftiş etmektedir.

Komiserlerin ücreti imtiyaz sahiplerince Nafıa Nezareti veznesine yıllık olarak yatırılmaktadır. Nezaretten maaşlarını aylık olarak tahsil etmektedirler[59].

Komiserlerin sayısı bulundukları yere göre değişebilmektedir. Devlet çeşitli kumpanyalara belli sınırlar dâhilinde imtiyazlar vermektedir. Örneğin bir demiryolu

---

[53] **BOA. T. 171,** Mayıs 301 (Mayıs/Haziran 1885), s. 6.
[54] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 301 (Aralık/Ocak 1885/1886), s. 7.
[55] **BOA. T. NFM. 720/54,** H. 1303 B. 20 (24 Nisan 1886).
[56] "…Turuk ve köprü ve menfezlerin imâl ve inşâsı hakkında Adana Vilâyeti'nce mevki-i icrâyâ vaz' olunan beyânnâmenin Seyyâr Müfettiş tarafından bir sûretinin gönderildiğine da'ir…" **BOA. T. 171,** Ağustos 301 (Ağustos/Eylül 1885), s. 6.
[57] **BOA. T. 2303,** 1 Şubat 1305 (13 Şubat 1890).
[58] "…Heyet-i Fenniye Ser-Müfettişi refetlü Serviyyen Efendi'nin mezkur Ser-Müfettişliğe kemakan uhdesinde kalmak üzere şehri 5000 guruşla 1 Nisan 1308 (13 Nisan 1892) tarihinden itibaren Der-saadet Rıhtım Komiserliği'ne tayin…" **BOA. T. 2303,** 6 Mayıs 1308 (18 Mayıs 1892).
[59] "…Nafı'a Nezâreti esnâ-yı imalâtda sûr-u icrâiyesini ve hitâmında kabul olunmazdan evvel bi-tekrâr imalât-ı vâkı'ayı ve müddet-i imtiyaziyye zarfında idâre ve işletme mu'âmelâtını ve ameliyâtın hüsn-ü halde muhafaza olunub olunmadığına mahsûs Komiserler vâsıtasıyla mu'âyene ve teftîş eyleyeceklerdir işbu teftîş ve nezâret ve mu'âyene masarıfına mukabil eshâb-ı imtiyâz ameliyâta mübâşeret için ta'yîn olunan müddetten itibâren müddet-i imtiyâziyyenin hitâmına kadar mâh be mâh te'diye olunmak üzere senevî Nafi'a Nezaretinin emrine… Osmanlı Lirâsı te'diye ve ifâ edeceklerdir…" **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 11 Şevval 304 (3 Temmuz 1887), s. 98.

imtiyazı, yakınında bir başka hat geçirileceği zaman kumpanya adına bir vekil ile devletin komiseri birlikte teftiş yapabilmektedirler[60]. Böylece ileriki zamanlarda oluşabilecek muhalif durumlarında önüne geçilmiş olmaktadır.

4-Bekçiler

Turuk ve Meabir işlerinin muhafazası için gerekli miktarda vilayetlere bekçi görevlendirilmesi yapılmaktadır[61].

5-Nafıa Kâtipleri

Merkezden gönderilen memur görev yerine ulaşınca ilgili vilayetin Muhasebe Kalemi[62] ve merkez Nafıa İdaresi tarafından gerekli kayıt işlemleri yapılır. Tercüme-i hal'i de kayıtla beraber Sicil Memurluğu'na gönderilir[63].

6-Mühendisler

Her vilayette her konunun alanına uygun mühendisler vilayet idarelerinde bulundurulmaktadır. Her sancağın mühendisi kış mevsiminin gelmesiyle yapılmış işlerin cetvellerini hazırlayarak Nafıa Komisyonu'na sunarlar. Komisyon cetveller hakkında görüş belirttikten sonra bir mazbata ile Liva İdare Meclisine takdim edilir. Burada da yapılan tahkikat sonucunda vilayet idaresinin tahriratı ile merkeze gönderilir. Mühendisler, o yıla ve gelecek yıla ait nafıa işlerinin listesini de çıkarmakla yükümlüdür.

Vilayet mühendislikleri genelde yabancıların elinde olup Müslüman halktan mühendis yetiştirmek amacıyla Hendese-i Mülkiye açılmıştır. Her yıl mezun sayısı artış göstermektedir. Buradan mezun olanlar ilk olarak vilayetlere Mühendis Muavini olarak tayin edilmekte, vilayetlerdeki 1 yıllık muavinlikten sonra ise Mühendis olarak tayin edilmektedirler[64]. Devlet her yıl ihtiyaç doğrultusunda Peykur ve Mühendis Muavinleri tayini yapmaktadır. 1885'te aylık 800 guruş maaşla tayinleri gerçekleştirmiştir[65].

---

[60] "…İmalât-ı mezkûrenin ikmâlinden sonra refakatinde Aydın Temüryolu Kumpanyası tarafından bir vekîl bulunduğu halde cânîb-i hükümet-i seniyyemden bir komiser ma'rifetiyle mu'âyenesine mübâderet olunacak ve bununla tanzîm edecekleri mazbata lede-l-mu'âyene iktizâ ederse taraf-ı Devlet-i 'Aliyyemden ahz ve kabul olunub küşâdına müsâ'ade olunacağı…" **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 14 Ca. 293 (7 Haziran 1876), s. 77.

[61] **BOA. T. 171,** Nisan 302 (Nisan/Mayıs 1886), s. 6.

[62] **Muhasebe Kalemi;** Çeşitli işletmelere ait cetveller burada kayıt altına alınır. **BOA. T. NFM. 716/11,** H. 1297 R. 22 (3 Nisan 1880).

[63] **BOA. T. NFM. 721/34**, H. 1304 N. 7(30 Mayıs 1887).

[64] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/ 12 Kanun-u Sani 304 (24 Ocak 1889).

[65] **BOA. T. 171,** Temmuz 301 (Temmuz/Ağustos 1885), s. 6.

Vilayetlerde istihdam edilen mühendislere tayinleri sırasında yol harcırahı verilmektedir[66].

Turuk ve Meabir işlerinde görevli olan mühendisler halk eliyle yapılmayıp devlet aracılığıyla yapılacak olan köprü, menfez, duvar ve kasis gibi inşa ve tamirat işleri için gerekli olan ücret ve malzemeyi belirlemek amacıyla yol mühendisleri tarafından haritalar düzenlenir. Ayrıca pusulalar hazırlanarak birer örneği merkeze, vilayete ve civar mahallelerde talip olan müteahhitlere gönderilir. Fiyat belirlenirken Nafıa Komisyonu'nun ve Vilayet İdare Meclisi'nin görüşü esas alınarak kontrata ilave edilecektir. Topyekün müteahhitler tarafından yapılacak işlerin düzenlenmesinde görev almaktadırlar.

Mühendisler aynı zamanda, ahali tarafından yapılan işlerin fenne uygunluğunu sağlamakta birinci derecede sorumludurlar. Ancak ahalinin işlerine müdahale etmemektedirler.

Yapılacak çalışmanın güzergâhı, harita ve profilleri hazırlanmadan ve defterlere kayıtları yapılmadan Mühendisler, yol çalışmaları için ahali görevlendirmesinde bulunamazlar. Yolun güzergâhının belirlenmesine mühendislerin gereken özeni göstermesi gerekmektedir. Bunun için gerekirse yöre halkından bilgi alacaktır. Yolun profilinin çıkartılması, ne miktar ücret gerektiği, bir amele 1 yıl içerisinde 7-8 günden fazla çalıştırılamayacağı gibi 12 saatlik mesafeden öteye de götürülemeyeceği hesap edilerek işçi sayısını ve yapılacak işin kapasitesini iyi algılamak zorundadırlar.

Eğer inşa edilecek yol, o yıl bitmesi imkânsız ise taksim usulüne göre yol iki kısma ayrılarak 2 yıllık bir sürede tamamlanması sağlanmalıdır. Amele görevlendirilmesi kaza, nahiye ve köy esasına göre yapılması gerekmektedir. Aynı anda hepsinin görevlendirilmesine imkân yoktur. Önce kazalar, sonra nahiye ve köylerde bulunan amele görevlendirilir. Sırası gelen, görevini ifa ettikten sonra daha önce hazırlanan defterlere mühendisler tarafından işaret konularak Nafıa Komisyonu tarafından tasdik edilir.

Mühendislerin görevi sadece yolun yapımı ile bitmemektedir. Yolun tamamlanmasından sonraki zaman diliminde de görev alanında yer alan yolları ayda 1

[66] **BOA. T. 171,** Kanun-u sani 303 (Ocak/Şubat 1888), s. 6.

defa dolaşarak gördüğü eksiklikleri rapor etmektedir. Tamiratı gerekli olan yerlere işçi istihdam etmekle yükümlüdürler[67].

Vilayet yollarında yapılacak çalışmalarda Mühendis tayin edilmeden nakdiye bedelinden bir harcama yada tamirat yapılması söz konusu değildir. Ancak istisnası hallerde olmuştur. Nitekim Erzurum-Gümüşhane yolu için Mühendis talep edilmiş. Görevlendirilen mühendisin çeşitli nedenlerle görev yerine gitmemesi üzerine Trabzon Vilayeti kendi yetkisi dahilinde görevlendirmede bulunmuştur[68].

Mühendisler ve Kondüktörler görevlerindeki başarılarından dolayı terfi etmektedir. I. ve II. Sınıf mühendislerin ***"Alâmet-i Farîka"*** ile şereflendirilmeleri yapılmaktadır[69].

7-Peykur

Görev alanının ne olduğu tam olarak anlaşılamamakla beraber Nafıa Nezareti'nde Turuk ve Meabir işlerinde görev aldığı tespit edilmiştir[70].

8-Fen Memurları

Vilayetlerde yapılacak Turuk ve Meabir işlerinin fenni kısmı Fen Memurlarının sorumluluğunda olup inşaatın mesuliyetini üzerlerine almaktadırlar. Fen işlerine, idarelerin, halk ve diğer unsurların yapacağı müdahaleleri engellemekle yükümlü tutulmuşlardır. İnşaatın gidişatı hakkındaki bilgiler bu memur kadrosundan alınır[71].

Herhangi bir yolsuzluk, usulsüzlük durumunda Müfettişler, Fen Memurlarının görüşlerini alarak durum değerlendirilmesi yapmaktadırlar. Her vilayette yer alan fen memurları vilayetteki keşif işlerini yürütmektedirler. Vilayetlerde yer alan Nafıa Komisyonlarda fen memurlarının hazırlamış oldukları raporlar komisyonlarda kayıt altına alınır[72].

Görevleri arasında şirketlerin dışarıdan ithal ettikleri alet ve edevatın yapılacak işe uygunluğunu onaylarlar[73]. Fen memurlarının en önemli görevleri işletmelerin yaptığı çalışmaları kontrol etmektir[74].

---

[67] **BOA. T. NFM. 721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1317 (17 Ocak 1900), s. 661.
[68] **BOA. İ. TNF.** H. 1311 Ra. 8 (19 Eylül 1893).
[69] **BOA. T. 171,** Ağustos 301 (Ağustos/Eylül 1885), s. 6.
[70] **BOA. T. 171,** Eylül 301 (Eylül/Ekim 1885), s. 6.
[71] **BOA. T. NFM. 720/14,** H. 1302 L. 28 (10 Ağustos 1885).
[72] **BOA. T. NFM. 721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886).
[73] **BOA. T. NFM. 721/14,** H. 1304 S. 3 (1 Kasım 1886).
[74] Şam-ı Şerif'in elektrikle aydınlatılması için yapılan imtiyaz mukavelenamesinin 7. Maddesine göre; "…Ameliyâtın ikmâlî sahîb-i imtiyâz tarafından ihbâr olundukda Telgraf Nezareti canibinden dahî bir

9-Nafıa Müdürleri

Vilayetlere gönderilir. Atamaları merkezden yapılmaktadır[75].

III. NAFIA NEZARETİ'NİN DİĞER DEVLET KURUMLARI İLE İLİŞKİSİ

1. Şura-yı Devlet

Avrupa'da filizlenip zamanla diğer ülkelere de yayılan kuvvetler ayrılığı fikri Tanzimat ile birlikte Osmanlı Devleti'nde de görülmeye başlamıştır. Devlet idarecilerindeki yenileşme düşünceleri, Avrupa'da eğitim gören aydınların değişiklik fikirleri ve batı devletlerinin tesir ve baskılarıyla bu tür fikirler artık uygulama alanı bulmaktaydı.

5 Mart 1868'de Padişah onayı ile devlete danışmanlık yapmak ve kanun ve nizamnameleri hazırlamak için Şura-yı Devlet kuruldu. Kısa süre sonra nizamnamesi hazırlanarak 5 daireden müteşekkil olarak çalışmalarına başlamıştır. Bu daireler Umur-u Mülkiye ve Harbiye, Maliye ve Evkaf, Adliye, Umur-u Nafıa ve Ticaret ve Ziraat ve son olarak da Maarif Dairesi'nden oluşmaktadır [76].

Sadarete bağlı bir birim olarak devletin tamamına danışmanlık, kanun hazırlama ve idari yargı hizmetleri vermekteydi. Burada görüşülüp karara bağlananlar padişah iradesine sunulurdu.

Ulu Hakan devrinde Şura-yı Devlet başkanları arasında 1876'dan 1909 yılına kadar Server Bey, Ethem Bey, Kadri Bey, Ali Bey, İkinci defa olarak Server Bey, Akif Bey, Arifi Bey, Mehmed Said Paşa (Vekil) ve son olarak Hasan Fehmi Efendiler görülmektedir[77].

Şura-yı Devlet'in üyeleri arasında her nezareti kapsayıcı nitelikte temsilci bulundurulurdu. Şura-yı Devlet ve alt birimleri bütün nezaretlerin faaliyetlerinde temel merci olarak görev yapmaktadır[78]. Sultan II. Abdülhamit devrindeki belgelerde Şura-yı

---

me'mûr bulunmak üzere Ticaret ve Nafı'a Nezareti tarafından mensûb bir **Fen Me'mûru** ma'rifetiyle ameliyât-ı mezkûre bi'l-mu'âyene iktizâ eylediği halde muvakkatan ahz ve kabul olunacak ve kabul-u muvakkat tarihinden itibâren bir sene sonra yine bir **Fen Me'mûru** ma'rifetiyle ameliyât-ı vakı'a tekrâr bi'l-mu'âyene ka'ide-i fenne muvaffak ve şartnâme ahkâmına mutabık olduğu…"**BOA. İ. TNF.** H. 1324 L. 20 (20 Ocak 1903).

[75] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 301 (Aralık/Ocak 1885/1886), s. 7.

[76] Abdülmecit Mutaf; **Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Şûrâ-yı Devlet (1868-1922/1284-1342),** Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yükseklisans Tezi, İzmir-1997, s. 16, 18.

[77] Abdülmecit Mutaf; **a. g. t.,** s. 61.

[78] **BOA. T. NFM. 718/30,** H. 1300 R. 5 (12 Mayıs 1883).

Devlet'in alt birimleri olarak Nafıa Dairesi[79], bu daire daha sonraki dönemlerde Tanzimat Dairesi olarak karşımıza çıkmaktadır, Maliye Dairesi ve Dâhiliye Daireleri'ne, ayrıca yol ve nafıa işlerinde Mülkiye Dairesi'ne belgelerde rastlanılmıştır. Şura'da müzakere edilen konulardan gerekli ve önemli görülenlerin bir defa daha görüşülmesi için Heyet-i Umumiye kurulmuştur. Heyet toplantılarında yarıdan fazla üyenin, katılımının olması gerekmektedir[80].

Şura-yı Devlet Ticaret ve Nafıa Nezareti'nce takdim olunan tezkereleri, konunun ilgili birimi olan Tanzimat Dairesi'ne yönlendirmektedir.

Tanzimat Dairesi, çeşitli konularda farklı kişilerden gelen layihaların değerlendirilmesi yer alır[81], gelen evraklar arasında verilen imtiyazlar için hazırlanması gereken harita, profil, kroki, şirketlerin hazırlanma aşamaları ve tamamlamaları süreci hakkında belge takibinde bulunur[82]. İmtiyaz sahipleri hazırlık aşamasında oluşan aksaklıklara karşılık olarak ek süre talebinde bulunacakları gibi almış oldukları imtiyaz müddetlerinin uzatılması içinde buraya başvurulmaktadır. Örneğin Vardar (Yenice) Gölü'nü temizlemek isteyen Selanikli Hamdi Bey imtiyaz süresinin uzatılması için başvuruda bulunmuş ve bu konu Tanzimat Dairesi'ne yönlendirilmiştir[83].

Tanzimat Dairesi'nde Nafıa nezaretiyle ilgili belgeler sunulduğunda mutlaka Nafıa Meclisi'nin mazbatasının bulunması gerekmektedir[84]. Bu daire Ziraat Bankası'nda yer alan nafıa sermayesinin onaylanmasında, vapur şirketleri tarafından alınacak vapurların siparişleri, rıhtım ücret tarifelendirilmeleri ve diğer benzeri işlemler bu birimce tetkik edilmektedir[85]. Ayrıca Liman ve Rıhtım vergisinden muafiyetlik konusunda da danışılmaktadır. Demiryolu mukavelename ve şartnameleri de bu dairede değerlendirilmektedir.

---

[79] Padişah II. Abdülhamit'in ilk dönemlerinde Nafıa Dairesi adı geçmektedir. Demiryolu imtiyazlarını onaylar. Misal olarak Üsküdar-Bulgurlu-Erenköy-Çamlıca demiryolu hattı için yapılan başvuru Şura-yı Devlet Nafıa Dairesi'nde değerlendirilmiştir. **BOA. Y. EE. /796, (139) 5, 97 Nafıa,** 7 Receb 97-22 Receb 97 (15 Haziran 1880-30 Haziran 1880), s. 21. Nafıa Dairesi, Şura-yı Devlet'e havale olunan evrakları tanzim ve tahkik ederdi. **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** 19 R 295, s. 88-89.

[80] Abdülmecit Mutaf; **a. g. t.,** s. 56.

[81] **BOA. T. NFM. 721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886).

[82] **BOA. İ. TNF.** H. 1312 C. 9 (8 Aralık 1894).

[83] **BOA. Meclis-i Vükela Mazbataları (M. V.) Dosya No: 93,** H. 1315 R. 28 (26 Eylül 1897).

[84] **BOA. Y. EE. 796, (139) 5, 97 Nafıa,** H. 7 Receb 97-22 Receb 97 (15 Haziran 1880-30 Haziran 1880).

[85] **BOA. İ. TNF.** H. 1319 N. 25 (5 Ocak 1902). **BOA. T. NFM 720/2,** H. 1302 C. 22 (8 Nisan 1885). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Rebiül-evvel 1320 (28 Mayıs 1903) , s. 1741.

Tanzimat dairesinde görüşülen konular bir tezkere eşliğinde Meclis-i Mahsus-u Vükela'ya sunulmaktadır. Vükela, sunulan tezkereyi ve kendi mazbatasını birleştirerek Padişah onayına sunmaktadır[86].

Dâhiliye ise, daha ziyade devlet ve halk veya belediyeler tarafından yapılan çalışmalarla ilgilenmektedir. Örneğin, geliri Bandırma Belediyesine ait olan Bandırma Rıhtım ve İskelesi imtiyazı sırasında yapının bitirilmesi için ek süre talebi burada değerlendirmeye alınmıştır. Keza halk eliyle yapılan köprülerin yapımında da karar birimi olarak görülmektedir[87]. Nafıa Nezareti'ne yapılan ek bina içinde bu dairenin bilgisi doğrultusunda hareket edilmiştir[88]. Telgraf ve Posta Nezareti'ne ait evraklar tetkik edilerek bir mazbata ile Bab-ı Ali'ye sunulur.

Maaş zammıyla ilgili konular Maliye Dairesi'ni ilgilendirmesine rağmen 1894 yılında Rumeli demiryollarında Sarımbeğ-Yanbolu hattını teftiş eden İnşaat Komiseri Esad Muhlis Efendi maaşının yetersizliğinden dolayı Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunarak tezkere Şura-yı Devlet'in Dâhiliye Dairesi'ne gönderilerek bir mazbata ile padişah onayına sunulmuştur[89].

Maliye Dairesi, inşaat yapım ve tamiratı için gerekli olan meblağın onaylanması vergi muafiyeti burada tetkik edilmektedir[90]. Nafıa teşkilatının vazgeçilmez bankası olan Ziraat Bankası'na ek bina için gerekli meblağın onayı buradan yapılmıştır[91].

Yine 1899'da Marmara bölgesinde meydana gelen depremde Balıkesir halkı uğradıkları yıkıntıdan dolayı 1899 yılına ait vergilerden muaf tutulmaları için Dâhiliye Nezaretine başvurmuşlardır. Nezaret talebi değerlendirmek üzere Şura-yı Devlet'in Maliye Dairesi'ne göndermiştir. Maliye bu yılki vergilerden istisnalarını onaylamıştır[92].

Danışma organı olarak kurulan Şura-yı Devlet padişahtan önceki bir karar mercii olarak belgelerde tespit edilmiştir. Aldığı kararları kendisinin bir üstü olan ***Meclis-i Mahsus-u Vükela***'ya sunmaktadır. Hangi daire olursa olsun Vükelada, alt birimlerde alınan sonuçlar bir kez daha değerlendirilir. Gerektiğinde evrakları teslim ederek nezaretlerin yeniden gözden geçirmesini isteyebilir. Şirketlerin hazırladıkları mukavelename ve şartnamelerinin bazı bentlerinde değişiklik yapılması veya konu

[86] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 Ra. 14 (6 Ekim 1892).
[87] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 C. 28 (17 Ocak 1893).
[88] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 Za. 27 (12 Haziran 1893).
[89] **BOA. İ. TNF.** H. 1311 Za. 24(29 Mayıs 1894).
[90] **BOA. İ. TNF.** H. 1319 Ş. 24 (6 Aralık 1901).
[91] **BOA. İ. TNF.** H. 1321 R. 9 (5 Temmuz 1903).
[92] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Cemaziyel-evvel 1317(7 Eylül 1899), s. 515.

hakkında daha fazla ayrıntılı bilgiyi ilgili nezaretten talep edebilmektedir. Yeri geldiğinde yapılan başvuruları herhangi bir açıklamaya gerek duymaksızın tasdik etmektedir[93].

Gerek Şura-yı Devlet ve gerekse Meclis-i Mahsus-u Vükela devletin bütün birimleri için önemli iki kurumdur. Yurtdışından fabrikalar için ithal edilen alet ve edevatların gümrükten affı içinde bunların onayı şarttır. Bütün bunlara rağmen son söz yine padişah'ındır.

2. Divan-ı Hümayun Kalemi

Nafıa teşkilatında Ticaret ve Sanayi alanında yapılan ve diğer nezaretlerin ilgi alanına giren bütün imtiyaz başvurularının ilgili komisyon ve Meclis-i Mahsus-u Vükela'da onaylanmasından sonra padişahında irade buyrulmasıyla bu iradelerin kayıt altına alındığı yerdir[94].

3. Dâhiliye Nezareti

Turuk ve Meabir işlerinin temeli amele-i mükellefe ücretine dayanmaktadır. Sık sık karşılaşılan problem vilayetlerde yol bedellerine birileri tarafından el konulması ve nafıa işlerinin yürümesinde aksaklıklara neden oluşturulmasıdır. Dâhiliye Nezareti, Vilayet İdareleri'ne gönderdiği tahriratlarla uyarılarda bulunmaktadır. Çıkacak suiistimallerde hukuki yolun açıklığını ifade ederek bir nevi te'kid yapılmaktadır[95].

Belediye İdareleri tarafından yapılacak nafıa hizmetlerinde temel başvuru mercii Dâhiliye Nezareti olmaktadır.

4. Orman-Meadin ve Ziraat Nezareti

Nafıa Nezareti'ne bağlı İdari Birimler, inşaat mevsiminden önce kendileri için gerekli olan keresteyi belirleyerek Orman-Meadin ve Ziraat Nezareti'ne bildirmesi gerekmektedir. Her yıl kesilecek ağaç miktarı ve cinsini içeren cetvellerin bir örneği Orman Nezareti'ne gönderilir.

Bu usule bazen riayet edilmemektedir. Gerekçe olarak inşaat işlerinin aksaması bahane olarak ileri sürülmekle birlikte bu durum ormanlara hasar vermektedir. Zira zamansız yapılacak kesim ağaçların zarar görmesine yol açmaktadır. Bu nedenle inşaat

---

[93] **BOA. Y. EE. 796, (139) 5, 97 NAFIA,** H. 14 R. 97(26 Mart 1880), s. 4-5. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 14 Şevval 305 (24 Haziran 1880), s. 129.

[94] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 26 Şaban 305(8 Mayıs 1888), s. 126. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 12 Ramazan 305 (23 Mayıs 1888), s. 129.

[95] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s. 167.

kesin olduktan sonra başvuru yapılmasının daha doğru olacağı Nafıa Nezareti'nin ilgili birimlerine bildirilmiştir.

Ağaç kesimi sırasında ilgili vilayetin Orman Müfettişi görev almaktadır. Amaç, usulsüz ve yanlış kesimlerin olmasını engellemektir[96].

5. Maliye Nezareti

Çeşitli dairelere gerekli olan eşyanın alımı ve fiyat belirlenmesi oluşturulan bir Meclis tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu Meclis'e Nafıa Nezareti'de üye göndermektedir[97].

6. Jandarma Teşkilatı

Anadolu ve diğer coğrafi bölgelerin kırsal alanlarında güvenliği sağlamak isteyen devlet, bu görevi Jandarma Teşkilatı'na vermiştir. 1295 yılında İngiltere ile yapılan müzakerelerde Osmanlı Devleti'nin Asya topraklarında Jandarma Teşkilatı kurulacağına karar verilerek, devlet bu teşkilatın kuruluş nizamnamesini hazırlanıp İngiltere'ye sunulmuştur. Jandarma personelinin eğitimine, namus ve iffet sahibi yabancı muallimler getirileceği gibi gerekli sayıda Zabıt'ta eğitime alınacaktır. Her hükümetlerin jandarma kanun ve usulleri ayrı olduğundan Osmanlı Devleti'de kendi ahalisine ve ülkesine uygun olarak bu teşkilatı kurup genişletecektir.

Devlet tarafından yapılan ve kent merkezleri dışında olan bayındırlık hizmetlerinin koruma ve güvenliğinden birinci derecede sorumludurlar[98].

7. Zaptiye Teşkilatı

Zaptiye Nezareti'ne ait yapılarım yapımı, bakım ve onarımı bütçesi nezaretten karşılanmak üzere Ticaret ve Nafıa Nezareti tarafından yerine getirilmektedir. Karakolhane ve Gümrük binaları bunun başında gelmektedir[99]. Zaptiye teşkilatının Nafıa'ya katkısı ise, Belediyeler ve diğer kuruluşlarca meydana getirilen hizmetlerin teftişini yapmaktadırlar. Demiryolu ve tramvay hatlarının, su borularının, elektrik ve

---

[96] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1317 (21 Eylül 1899), s. 533. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1319 (23 Şubat 1902), s. 1519. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s. 1828. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1948.

[97] **BOA. T. NFM. 716/19,** H. 1297 Ca. 12 (22 Nisan 1880).

[98] **BOA. Y. EE. Dosya No:3, Gömlek No:1, E. Tas. Nu. E. 82/1702,** H. 25 L. 95 (22 Ekim 1878).

[99] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı (Y. PRK. ZB.) 11/89,** 1310 Z. 24 (9 Temmuz 1893). **BOA. T. NFM. 716/7,** H. 1297 R. 20(1 Nisan 1880).

telgraf tellerinin çekimi sırasında ve diğer zamanlarda teftiş hizmetinde bulunmaktadırlar[100].

Özellikle şehrilerarası güzergâhlarda bulunan yol, köprü ve demiryolu hatlarında oluşabilecek aksaklıklar Zabtiye Nezareti tarafından, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne bildirilmektedir[101].

8. Tophane-i Amire

Liman, rıhtım, iskele, vapur, dok, antrepo gibi deniz, nehir, göl ve diğer su kaynaklarında yapılan her türlü yapı, işletme ve tesislerin çalışmalarının resmi kanalını oluşturmaktadır.

Osmanlı Tersanesi, Osmanlı devleti donanmasının esas gücünü teşkil etmektedir. Tersane-i Amire'nin bu alanda Nafıa Nezareti'ne görüş bildirmesi yetkisi bulunmaktadır. Daire'nin yetiştirdiği tecrübeli elemanlar çeşitli nezaretlerde görev almaktadırlar[102].

Tophane-i Amire, Karadeniz Boğazı'nda güvenliği sağlamak için siper noktalarına taş ve malzeme yığınında bulunacaktır. İstanbul'da ihtiyacı karşılayacak lokomotifin bulunmamasından dolayı en hızlı çare olarak Mudanya-Bursa Demiryolu'nun elindeki lokomotiflerin kullanılması için Nafıa Nezareti'nin onayı gerekmektedir[103].

Ülke çapında yapılan deniz, nehir, göl ve diğer su kaynaklarında yapılan ulaşım sırasında Tophane-i Amire ile Nezaret görüş alışverişinde bulunmak zorundadır.

9. Rüsumat Dairesi

Rüsumat Dairesi, ara ara devletin Nezaretlerine gönderdiği yazılarla ülke ticaretini ve sanayisinin kalkınması için neler yapılacağı konusunda toplantılar düzenlemektedir. Bu toplantılara Nezaretlerden temsilciler gönderilir. Görüş alış verişinde bulunulur. Komisyon kararları bütün Nezaretleri bağlayıcı niteliktedir. Nafıa Nezareti tarafından da görevli gönderilmektedir[104].

Liman, iskele ve rıhtımlarda mağaza, antrepo ve eşya depoları inşası imtiyaza verilirken H. 2 Rebiül-ahir 1308 (15 Kasım 1890)'da yayınlanan Padişah İradesine göre

---

[100] **BOA. Y. PRK. TNF. 22/69,** H. 1317 M. 17 (28 Mayıs 1899).
[101] **BOA. Y. PRK. ZB. 15/9,** H. 1312 Ş. 14(10 Şubat 1895).
[102] **BOA. T. NFM. 716/6,** H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880).
[103] Demiryolları İdaresi, Nafıa Nezareti ve Tophane-i Amire müzakeresi sonrası lokomotifler alındığı gibi teslim edilmek şartıyla kullanımına izin verilmiştir. **BOA. T. NFM. 720/55,** H. 1303 B. 22 (26 Nisan 1886).
[104] **BOA. T. NFM. 718/32,** H. 1300 CA. 4(13 Mart 1888).

Ticaret Antlaşmaları gereğince bu yetki sadece devletin Rüsumat İdaresi'nce kullanılmaktadır[105].

Der-saadette yapılan işletmeler ve şirketler Rüsumat Dairesi'nin doğrudan kontrolü altındadır. Örneğin Der-saadet Rıhtım Şirketi…

Rüsumat Dairesi bütün işletmelere ait mukavele kayıtlarını kendi bünyesinde saklı tutmaktadır. Yurtdışı veya yurtiçi yapılacak eşya, alet, edevat, kömür, maden, kereste ve makine ve diğer bütün malzemelerde alınacak vergiler tespit edilmiştir. Vergiden muafiyetlikler ve hangi ürün, ne miktarda muaf tutulduklarını kaydı yapılarak oluşabilecek kuraldışı uygulamaların önüne geçilmiş olmaktadır. Nakliyatlarda oluşabilecek suiistimaller karşısında Kumpanyalara ait cetvelleri inceleme hakkına sahiptir.

Sipariş yapılırken mukavelenamelerdeki koşullar tam olarak İdare tarafından bilinmediği hallerde işletme belli bir depozito akçesi yatırmaktadır. Malların muaf olduğu anlaşıldığı takdirde bu depozito akçesi geri iade edilmektedir. Aksi hallerde el konulmaktadır.

Osmanlı devletinin büyük kapasiteli rıhtım ve limanlarında Rüsumat daireleri oluşturulmaktadır. Bunlardan en önemlilerinden biri İzmir Rüsumat Dairesidir[106], Edirne-Tekfurdağı Rüsumat Dairesi, Beyrut, Selanik[107] ve diğerleri…

10. Ticaret ve Ziraat Nezareti

Sultan II. Abdülhamit'in saltanatının ilk yıllarında bu nezaret işlev yapmaktadır. Liman, rıhtım, iskele, işletmeleri Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin denetimi altında yürütülmekteydi[108].

---

[105] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. Gurre Zilkade 306 (23 Haziran 1889), s. 139. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 C 308(20 Ocak 1891), s. 156.
[106] **BOA. T. NFM. 721/30,** H. 1304 Ş. 23(17 Mayıs 1887).
[107] Selanik Rüsumat Dairesi, özellikle Avrupa'dan gelen malların ilk sahil kontrol noktası olmaktadır. **BOA. T. NFM. 720/19,** H. 1302 Za. 13(24 Ağustos 1885).
[108] **BOA. T. NFM. 718/37,** H. 15 Kanun-u sani 98/15 Mart 299(27 Ocak 1883).

11. Belediyeler[109]

Yerel yönetimlerin etkinliği XIX. yüzyılın sonlarında giderek artış göstermektedir. Vilayetlerin, su ihtiyacının karşılamasında belediyeler sorumludur. Belediyelerin bünyesinde İdare meclisleri bulunmaktadır. Meclisler bulundukları yerlerin ihtiyaçlarını belirleyerek ilgili nezaretlere sunmaktadırlar. Ayrıca imtiyaz teşebbüslerini değerlendirmekte müracaatta bulunanlar mali kudretlerini destekleyici sermayeye sahip olduklarını kanıtladıkları takdirde Belediye Meclisi değerlendirmesini yaparak merkeze göndermektedir[110]. Vilayet idarelerinin görev alanı bulundukları coğrafyaya ve mevkiinin önemine göre değişmektedir. Rumeli Vilayet İdaresi kendi sınırları dahilindeki demiryolu hatlarına Komiser tayin etme yetkisine sahiptir[111].

Belediyelerin gelir kaynakları, Yerel yönetim anlayışının gelişimine bağlı olarak belediyeler (vilayet-sancak ve kaza) kendilerine ait bütçeler oluşturarak masraflarını bu bütçelerden karşılamaktadırlar. Belli başlı bütçe kaynakları arasında bölgelerindeki işletmeler yer alabilmektedir. Örneğin, Tramvay, İskele, rıhtım, su şirketleri ve diğer işletmelerden alınan paylar gelir kaynakları arasında yer alır. Ayrıca Belediye İdarelerinin çalıştırdıkları işletmelerde bulunmaktadır[112].

---

[109] Ülkemizde şehir ve kasabalarda belediye teşkilatının yaygın bir şekilde kurulması 5 Ekim 1877 tarihinde yürürlüğe giren "Vilayet Belediye Kanunu" ile gerçekleşti. Kanun-u Esasi'nin 112. maddesi İstanbul'da ve taşradaki belediyelerin seçimle işbaşına gelen meclislerce idare olunacağı, belediyelerin teşkili ve üyelerinin belirlenme biçiminin bir kanunla düzenleneceğinin öngörmüştür. Kanun, şehrin imarı için istimlak yetkisini açık olarak düzenlemekte ve belediyelere yeni bazı görevler yüklemektedir. Bilal Eryılmaz; **Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme,** s. 214. Musa Çadırcı; **Tanzimat'a Girerken Türkiye'de Şehir İdaresi,** Ankara Üniversitesi, Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi, (Doktora tezi), Ankara-1972, s. 38-44. Musa Çadırcı; **Osmanlı Türkiyesi Yönetiminde Yenilikler, 1826-1856,** Ankara Üniversitesi, Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi, (Doçentlik Tezi), Ankara-1972, s. 56-60.

[110] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/8,** H. 1 Şaban 1311(7 Şubat 1894). Sıdık Tümerkan; **Türkiye'de Belediyeler (Tarihi Gelişimi ve Bugünkü Durumu),** İstanbul-1946, s.35-36.

[111] Rumeli Demiryolları Kumpanya'sı ile yapılan mukavelename şartlarına göre Kumpanya ile Vilayet İdaresi Komiser tayinini karşılıklı müzakerelerle karara bağlar. **BOA. T. NFM. 720/5,** H. 1302 S. 3 (22 Kasım 1884).

[112] İstefan Kazası merkezinde Ayancık Köyü'nde denizin çekilmesiyle oluşan arazi, vakıf olarak kullanılmak yerine belediyeye verilmiştir. Belediye idaresi arazi üzerinde inşa ettiği yapılardan elde edeceği kira gelirlerini civar cami ve mekteplerinin inşa ve tamiratı için kullanacaktır. **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881). İlber Ortaylı;**…Mahalli İdareleri,** s. 31, 38, 178.

IV. NAFIA HİZMETLERİNİN İŞLEYİŞİNİ SAĞLAYAN DİĞER UNSURLAR

1. Nafıa Hizmetlerinde Memur İstihdamı ve Türkçe Lisan Sorunu

Kanun-u Esasi hükümlerine göre, Osmanlı Devleti'nin Resmi Dili Türkçe'dir. İşletmelerin yazışmalarında Türkçe Lisan kullanılması konusu mukavelenamelerde ve şartnamelerde yer almıştır. Nafıa Nezareti, kumpanyalar tarafından yapılacak başvuru evraklarının Türkçe olarak hazırlanıp Fransızca'ya tercüme edilmesini istemektedir. Fransızca yapılan başvurular Tercüme Odası'na gönderilip burada muhafaza edilirken, Nezaret yeniden Türkçesi'nin hazırlanması için beklemektedir.

Türkçe Lisan kullanımı, zorunlu olmakla birlikte istihdam edilen personellerin bölgenin yerel dilini bilmesi gerekmektedir. Örneğin Bağdad bölgesinde istihdam edilen personellerin Arapça bilmesine özen gösterilmiştir[113].

Kumpanyaların bünyelerinde istihdam edecekleri memur, hizmetli, mühendis, tahsildar ve diğerlerinin Osmanlı vatandaşı olmasına özen gösterilecektir. Demiryolu idaresinde çok sayıda memur istihdam edilmekle beraber bunların birçoğu yabancıdır. Memurların yabancı olması Türkçe Lisan kullanımına da engel olmaktadır. Bunun ise pek çok sakıncaları bulunmaktadır.

Buna tedbir olarak yazışmaların Türkçe ve memurlarında mümkün olduğunca Hıristiyan, İslam, Yahudi ve her nevi Osmanlı tebaasından olmasına özen gösterilmektedir. Maalesef II. Abdülhamid devrinde bu alanda Türkçe bilen Osmanlı tebaası çalıştırmakta güçlükler yaşanmıştır. Abdülhamid döneminde, Demiryolu idaresinde kendi adamlarımızdan bir demiryolu işletmesi sağlayabilmek için gerekli olan memuru eğitim yoluyla yetiştirecek okulların açlışı için Maarif Nezareti ile ortak çalışmalar yürütülmeye başlanmıştır[114].

Yapılan işletmeler, Osmanlı Devleti'nin ve halkının müşterek malıdır bu nedenle lisanında Türkçe olması gerekmektedir.

Bir diğer konu ise, istihdam edilecek personellerin, işletmelerin ve devletin belirleyeceği kıyafetlerde olmalarıdır. Bilhassa Fes Takmaları zorunlu olacaktır.

---

[113] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** 6 Rebiül-ahir 324 (30 Mayıs 1906), s. 193.

[114] **BOA. Y. EE. 12/39**, H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890). Dönemin gazetelerinde de Türk mühendislerinin yokluğu ve kumpanyalarla ilgili çeşitli eleştiriler dile getiriliyordu. Kumpanyalarda Türkçe bilmeyen yabancı memur kullanılmakta, ilanlarının ve biletlerinin Fransızca olması ve alafranga saat kullanmaları da bir başka sorundu.

2. Harita ve İstimlâk Kanunu

Yaşanan değişimler birbirinin tamamlayıcısı durumundadır. Artan nüfus sonucunda yerleşim alanlarının büyümesiyle yolların düzenlenme ve ulaşım ağının kurulma gereksinimi, köprü ve meydan projelerini gündeme getirirken, değişimin öncü kurum binaları arasında ise, fabrikaların, belediye binalarının, Nezaret tarafından tasarlanan projelerde yer alması değişim isteğinin göstergesidir.

XIX. Yüzyılda haritaların günün teknik olanaklarına göre çizildiği görülmektedir. Mühendislik mesleğinin gelişmesine bağlı olarak ölçekli haritalar ve İmar nizamnamelerinin yürürlüğe girmesiyle haritalar yapılmaya başlanmıştır. Kısa süre sonrada Islâhat-ı Turuk Komisyonu kurulmuştur[115].

İstanbul'un ilk ölçekli haritasını Fransız Mühendis François Kauffer tarafından III. Selim döneminde yapılmıştır[116]. 1836-1839 yıllarında Osmanlı Devleti'nde bulunan Moltke, II. Mahmut'un Rumeli'ye yaptığı gezilerde ona eşlik ederken Varna, Şumnu, Silistre ve Tuna bölgesi haritalarını çizmiştir. Bu harita Kauffer'in haritası gibi ölçekli, topografik kurallara uygun olarak çizilen ikinci haritadır.

Sultan Abdülaziz devrinde de İstanbul haritaları yapılmıştır. Bu haritalara bakarak değişimleri takip edebilmek mümkündür.

1855 yılından itibaren yangından zarar gören mahalle ve sokaklardaki binaların arsalarının saptanması için yangın haritaları hazırlanmıştır. İstanbul bu sorunu çözmek için İtalya'dan Luici İsotori* adlı bir uzman getirmiştir. Yangın haritalarının hazırlanması bir kurala bağlı idi. Bir bölgenin yangın haritalarının hazırlanması için birçok defalar yanmış olması gerekmekteydi[117].

Kentlerde imar faaliyetlerinin ve Osmanlı İmparatorluğunda askeri ve sivil mühendislik eğitiminin gelişmesine bağlı olarak Osmanlı kentlerinin planlarının Osmanlı mühendislerince yapılmaya başlandığı görülmektedir. Sultan Abdülaziz 1861'de Bursa'yı ziyaretinden sonra Plevne Kahramanı Gazi Osman Paşa yönetiminde askeri bir heyete Bursa'nın haritasını yaptıracaktır.

---

[115] Şerefettin Turan; "**a.g.m.** ", s. 78.
[116] Doğan Kuban; "François Kauffer", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 4, İstanbul-1989, s. 492.
* İlhan Tekeli'nin Tanzimattan Cumhuriyete Kentsel Dönüşüm adlı makalesinde Mühendisn adı Luici Storari olarak geçmektedir.
[117] Osman Nuri Ergin; **Mecelle-i Umur-u Belediye**, Cilt I, İstanbul–1922, s. 1018.

Sultan II. Abdülhamid devrine gelindiğinde ise, yetişen mühendis sayısını artırmak amacıyla Hendese-i Mülkiye açılacak ve Askeri mühendislerle beraber sivil mühendislikte gelişmeye başlayacaktır.

1882 yılında yayınlanan Ebniye Kanunu ile de belediyelerin yapacakları imar işlerinin, hazırlanacak haritalara dayandırılmasını öngörmektedir[118].

Yıldız'ın Efendi'si döneminde, nafia alanında yapılan her çalışma için haritalar hazırlanmış ve düzenlenmiştir. Haritalar hukuki bir belge niteliğine sahiptir. İstimlâk Yasası'nın uygulanması, ödemelerin yapılması sırasında ortaya çıkan tartışmalı durumlarda son noktayı koyan ana belge niteliğindedir. Zira haritanın geçtiği güzergâhlara bakılarak bir yerin istimlâk dâhilinde olup olmadığı anında ortaya çıkacak ve tartışmalı durumlara da son verilmiş olacaktır. Bu açıdan devlet, her yapı için harita hazırlar veya hazırlattırır[119].

Harita çiziminde dikkat edilen unsurlar vardır. Devlet haritaları çizdirmekteki gayesi bugün nasıl ki Askeri kışlalara yakın yerlerde evlerin yüksekliklerine sınırlama getirilmekte ise o dönemde de inşa edilen yapıların geçeceği güzergâhların askeri yapılara, dini yapılara zarar vermeden çizilmesi sağlanmaya çalışılmaktadır. H. 12 Ca 1286/8 Ağustos 1869 (10 Ağustos 1869)'da Der-saadet Tramvayı için 1881 yılında hattın uzatım hakkı tanınmıştır. Şartnamenin 4. maddesinde şirket demir çubukların geçeceği mahalleri etraflı olarak tayin edecek ve tramvayın geçeceği yolların her bir metresini milimetre ölçüsünde bir harita düzenleyip Şehr Emanetine sunacaktır. Harita çizimi esnasında uzatılacak hatların geçecekleri yerdeki kale duvarlarına, türbelere hiçbir surette dokunulmayacak şekilde çizilecektir[120].

Osmanlı devleti ve kendi zamanındaki dünya devletlerinin temel zihniyetinde askeri yapıyı her daim güçlü tutma düşüncesi vardır. Gücün ifadesi olarak askeri teşkilat ilk sırada yer alırken bunu ikinci sırada ticaret olgusu izlemektedir. Beyrut-Şam-Havran-Fırat ve Birecik üzerinden geçecek demiryolun mukavelenamesinin 3. ve 4. maddelerinde hattın bütününün haritası 2 yıl içerisinde hazırlanarak Nafia Nezareti'ne takdim edilecektir. Suriye ekonomik bölgesinde inşa edilecek bu hat askeri ve ticari açıdan önemlidir. Askeri açıdan öneminden dolayı mukavelenamenin 1. maddesinde güzergâhların belirlenmesi esnasında Erkan-ı Harbiye memurlarından birinin

---

[118] İlhan Tekeli; "**a.g.m.**", s. 886.
[119] **BOA. T.NFM. 716/24**, H. 1297 C. 1(11 Mayıs 1880).
[120] **BOA. T.NFM. 716/97**, H. 1298 B. 13 (11 Haziran 1881).

bulundurulacağı ve askeri istasyonlar, mevkıler belirlenerek harita hazırlanıp sunulacaktır.

Arazi haritalarının noksan ve bazılarının gayr-i resmi nitelikte olması arazi işlerinde ortaya çıkacak olan tartışmalı durumların engellenmesi için haritaların birer örneklerinin nafıa idaresinin ilgili birimlerinde bulunması gerekmektedir. Haritalar, Nafıa Nezaretinin yetkilileri tarafından mühürlenerek resmi bir nitelik kazanmaktadır[121].

Osmanlı bütün kara-deniz ulaşımı olsun, su kanalları, fabrikaların kuruluş yerlerini haritalarda görmek istemiştir. Haritalar sunulmadan hiçbir yapıya onay verilmemektedir[122].

Harita tekniğinde zaman içerisinde ilerlemeler olmuş haritadaki her bir şekil farklı renklerde ve simgelerde ifade edilmiştir. Lejantları yan kısımlarında ifade edilmektedir. Abdülhamid devri harita, kroki, plan ve resimlerinde yeşil, kahverengi, kırmızı, mavi, lacivert, sarı renklerin kullanıldığına hem belgelerde yazılı olarak hem de görsel olarak var olduğunu ifade edebiliriz.

Nafıa Nezareti her yıl çeşitli alanlarda yaptığı çalışmaları gösteren cetveller hazırlamaktadır. Aynı zamanda haritalar da hazırlamaktadır. Turuk ve Meabir birimine ait nafıa çalışmalarını gösterir iki harita 1882-1883 yıllarında hazırlanmıştır. Bu haritalarda 1882 yılı sonuna kadar yapılan yollar ***Kırmızı*** ile gösterilirken 1883 yılı içerisinde yapılan yollar ise ***Yeşil*** renk ile ifade edilmiştir[123].

Kuruluş'tan Tanzimat Devri'ne kadar Osmanlı Devleti'nde mülkün sahibi temelde hep devlet olmuştur. 1870'li yıllara gelindiğinde bir yandan kentsel arsanın değerinin artmasıyla, öte yandan Tanzimat'la toprak üzerinde özel mülkiyet kurumunun pekiştirildiği görülmektedir. Bu durum imar faaliyetleri için bir engel oluşturmaya başlayınca, 1873 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk İstimlâk Kanunu çıkarılmıştır[124].

1882 yılında yayınlanan Ebniye Kanunu'nun uygulanmasında bu yasa yardımcı olmaktadır. İstimlâk Yasası'na göre, devlet imara açtığı yerlerde bulunan sahipli bağ, bahçe, emlak, arazi ve diğer yapılar için bedel ödemektedir. Ödenen bu miktar tarafları memnun edici nitelikte olmaktadır. Ancak devlet yeri geldiğinde ödeme yapmadan el

---

[121] **BOA. T. NFM. 716/96**, H. 1298 B. 9 (7 Haziran 1881).
[122] **BOA. T. 173,** 21 Ağustos 312 (2 Eylül 1896), s. 185.
[123] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa**, H. Fi Şaban sene 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 241.
[124] İlhan Tekeli; "**a.g.m.** ", s. 887.

koyma durumları da gerçekleşmiştir. 1310 yılında Şam'dan Humus'a kadar genişletilmek istenen yol için sahipli araziye herhangi bir bedel ödemesi yapılmamıştır[125].

Abdülhamid devrinde imtiyazlar için yapılan istimlâk sırasında imtiyaz taliplerince kullanılan arazi veya emlak için harç ücreti talebinde bulunulduğu görülmüştür[126]. Ancak imtiyaz sahipleri tarafından yapılan hizmet binaları, yollar, fabrikalar, işletmeler, şirketler, vapurlar imtiyaz süresinin bitiminden sonra devlete ait olmaktadır. Eğer bir harç alınması gerekiyorsa bu yine devletin kendisi olacaktır. Kumpanyalar sık sık istimlâk bedellerini ödemekte imtina etmişlerdir. İşletmelerin daha sonra bütünüyle devlete kalacak olması Komiserlerin bu konuda devlete şikayet başvurularına yol açmaktadır[127].

İstimlâk bedelleri belirlenirken yerel yönetimler ve yasaya uygun olarak hareket edilir. Kişi yâda kuruma göre değişken değildir. İmtiyaza verilen yerlerde sahipli emlak ve araziler için oluşturulan komisyonların belirleyeceği fiyatlar doğrultusunda istimlâk bedelleri verilir[128]. İmtiyazı alan kişi veya şirketler bu bedelleri kısa zaman içerisinde öderler. Ancak ödemelerde gecikmelerde söz konusu olabilmektedir. İzmid demiryolu yapımı esnasında Hekimoğlu Yorgaki, hanesinin müştemilat kısmını satmış, ancak bedeli 1 yılı aşmasına rağmen ödenmemiştir. Mahkemeye başvurarak müştemilatının bedelinin yeni yıla göre yeniden hesaplanarak ödenmesini talep etmiş fakat bu talep diğerlerine emsal teşkil edebileceği düşüncesiyle kabul görmemiştir[129].

İmtiyaz sahipleri ve mülk sahipleri anlaşamadığında araya Nezaret girmektedir. Ticaret ve Nafıa Nezareti'nin bildirmesi üzerine Dâhiliye Nezareti ilgili vilayet idaresini durumdan haberdar ederek müzakere Şura-yı Devlet'in başkanlığında oluşturulan komisyonca takdir edilir[130].

---

[125] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 R. 19(10 Kasım 1892).

[126] "…İstimlâk konusunda menâfi-i umûmiyye içün istimlâk olunacak yerlerin bey' ve ferâgı nizâmına tevfîkan icrâ olunacağı muharrer ise de harc-ı ferag alınıb alınmayacağına dâ'ir serâhât olmadığına…"**BOA. T. NFM. 720/36**, H. 1303 R. 15(21 Ocak 1886).

[127] **BOA. T. NFM 720/27,** H. 1303 M. 24(2 Kasım 1885).

[128] "…Yanya Vilayeti'nde Leskovek kazası dâhilînde Radat Karyesi ahalîsinin mutasarrıf olduğu tarlasında şose mürûr etöesi cihetiyle kendüsüne 1000 guruş bedel verilmesi…"**BOA. T. 171,** 305 Haziran (Haziran-Temmuz 1889), s. 6.

[129] **BOA. T. NFM. 716/30**, H. 15 Cemaziyel-ahir 97 (25 Mayıs 1880).

[130] "…Haydarpaşa temiryolunun Sahra-yı Cedîd nâm mahalde vakı' olup Erenköy nâmı verilmiş olan mevkıfinin lüzumuna mebnî tahvîl mevkı' için mubaya'ası iktiza eden arazinin eshabı ile şirket beyninde itilaf hasıl olamadığına binaen arazi-i merkumenin nizamname tevfikan mubayaası hakkında Ticaret ve Nafia Nezareti celilesinden vukubulan işar üzerine Dahiliye Nezareti celilesinin Şehr Emaneti celilesiyle muhabereye şamil tezkeresi Meclis-i Emanet'in mazbatasıyla beraber Şura-yı Devlet riyaset-i celilesine

V. NAFIA BÜTÇESİ VE HAZİNE-İ HASSA

A.Nafıa Bütçesi

Bir mıntıkaya ait işlerin gene o mıntıkanın parasıyla yapılması en adil ve pratiği gibidir. Hududu gözle görülen işin görülmeyen işten daima daha ucuz ve temiz çıktığı muhakkaktır. Ancak bu düşünce bizim devletimizin ekonomik sistem anlayışına uygun değildir. Zira o zaman her mıntıkanın talihini oranın toprak, su ve güneşin kudret derecesine göre bırakmış oluruz. Bu anlayışla bir bölge kalkınmayı gerçekleştirirken bir diğer taraf sefalette kalabilir. Akdeniz memleketinde bir cennet kurarken, uzaktaki bir bozkır vilayetinin kuruyup taş kesildiğini görebiliriz.

Bu durumda memleketin muhtelif mıntıkalarında önemli farklar oluşur. Bu nedenle devlet her zamanki gibi merkezci bir anlayışla topladığı vergilerle ülkenin ihtiyacını karşılayacak ve mamurlaştıracaktır.

Zirai gelişmelerin bir sonucu olarak Tanzimat ile Nafıa Hazinesi adı altında bir oluşum ortaya çıktı ve 1846'da ***"Hazine-i Nafıa Sermayesi"*** adı altında bütçe dışı toplanan para; yol, köprü yapımı ve onarımı ile halka kredi verilmesinde kullanılacak bir fon olarak işlemeye başladı. Ziraat, ticaret ve sanayiye hizmet eden her bayındırlık hizmetinin yapım masrafı buradaki fondan karşılanmaya çalışıldı. Sultan Abdülmecid döneminde yapılan bu çalışma uzun ömürlü olmayarak birkaç yıl içinde lağvedilmiştir.

Vilayet Nafıa Komisyonları tarafından her yıl Muvazene Defterleri düzenlenir. Bu defterler o yılın Şubat ayına kadar nezarete sunulacak şekilde hazırlanır. Tamir ve inşa edilecek işlerin masrafları için hazırlanan Muvazene Defterleri, Vilayet İdaresi tarafından tasdik edilir ve daha sonra Nezaret'e sunulur[131].

Nafıa Nezareti'ne, devlet tarafından ayrılan tahsisatta bulunmaktadır. Bütçeden nafıa tahsisatı, mevsimin inşaata uygun olduğunda vilayetlerin daha önce göndermiş

---

ita olunmakla Dahiliye Daire-i Aliyyesinde kıraat olunarak mazbata-i mezkur mündericatına nazaran teşkil olunan komisyon marifetiyle icra olunan muayene ve tedkikat üzerine mubayaa olunacak mahallerden Osman Beğ'in mutasarrıf olduğu bağından alınacak mahallin kürüm ve işcarıyla beraber beher dönüme 60 ve Hasan ve Emin Beğler'in taht-ı tasarruflarında bulunan bağlarından alınacak bila-kürüm ve işcar-ı beher dönüme 45'er ve Topaloğlu Ahmed Ağa'nın bağından alınacak mahallin kürüm ve işcarıyla beher dönümüne 50'şer lira kıymet takdir ve tahmin edildiği ve ***mezkur bağların esasen kıymetleri daha ziyade ise de mevkıfin oraya naklinden dolayı bunların sahibleri uhdelerinde kalacak aksam-ı kesiresi tezyid şeref ve itibar eyleyerek sahiplerinin bu yüzden müstefid olacakları cihetle salifüz-zikr bedelat ile İştirası kararlaştırılmış*** ve tanzim olunan haritaları istimlak kararnamesine tevfikan bedelleriyle eshabının esamisi münasip mahallere talik olunarak ilan-ı keyfiyet olunduğu…" **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 18-19.

[131] **BOA. T. NFM. 721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886).

olduğu cetvellere göre Devlet Hazinesi'ndeki nafıa payı, Nafıa Nezareti Veznesi'ne aktarılır[132].

İstibdad yıllarına gelindiğinde yeniden temel belediye hizmetleri nafıa bütçesi adı altında oluşturulan sermaye sayesinde gerçekleştirilmeye çalışılmış. Bu sermaye ilk başlarda vilayetlerdeki Mal Sandıkları'nda toplanmıştır. Bankacılık anlayışının gelişmesi ve Ziraat Bankası'nın ticaret, ziraat ve sanayi kalkındırmak maksadıyla kurulmasıyla Mal Sandıkları yerini Ziraat Bankası'na bırakmıştır. Nafıa adına toplanan paralar burada koruma altında tutulacak gerektiğinde kullanımına izin verilmiştir.

Ziraat Bankası, kısa zaman içinde Osmanlı Devleti'nin bütün coğrafyasında şubeler açacak ve böylece bu şubeler vasıtasıyla nafıa hizmetleri için gerekli olan maddi destek anında sağlanmış olacak ve yetersiz kaldığı durumlarda ise devlet ek bütçe desteğinde bulunmaktan geri durmayacaktır. Nafıa Nezareti'ne tahsis edilen bazı gelir kaynakları Ziraat Bankası bünyesinde toplanmaktadır[133].

Sultan Hamid devrinde devlet ekonomisi o kadar kötü durumdadır ki memurlarının maaşlarını dahi vermede büyük müşkülatlar yaşanmakta bu durum nafıa hizmetlerinin yerine getirilmesini aksatmaktadır. Her yıl devletin ana bütçesinden nezaretin payı ayrılmaktadır. Örneğin, Rumeli demiryolu Kumpanyası aylık olarak Yanbolu ve Sarımbeğ hattı için devlete 28. 435 guruş yatırmakta, bu meblağın bir kısmı masraflara bir kısmı ise maaşlar için kullanılmaktadır[134].

Oluşturulan Fen Heyetleri üyelerinin masrafları ve harcırahları bütçeden karşılanmaktadır[135]. Ancak kumpanyalarca işletilen yerlerde masraf şirketler tarafından tahsis edilmektedir.

Devlet bütçelerinin temel gelir kaynakları vergilerdir. Osmanlı Devleti'nin XV. ve XVI. Yüzyıllarda fert fert değil, fakat vergi mükellefi olan erkek nüfusu esas almak suretiyle 30, 40 yılda bir, bazen de daha sık aralıklarla nüfus ve vergi sayımları yapmıştır. Bu işleme Tahrir deniliyordu. Tahrir sonucu elde edilen vergilerin toplandığı

---

[132] **BOA. T. NFM. 720/16,** H. 1302 Za. 2(13 Ağustos 1885).
[133] **BOA. Ticaret-Orman ve Meadin Nezaretleri (T. OMZ. VRK.) 532/5,** H. 28 Şubat 320(13 Mart 1905).
[134] **BOA. İ. TNF.** H. 1311 Za. 24 (29 Mayıs 1894).
[135] **BOA. T. 172,** 19 Mart 314(31 Mart 1898).

defterlere de Tahrir Defterleri adı verilmekteydi. Gayr-i Müslimler için ise Cizye Defterleri tutulmuştur[136].

Fakat XIX. yüzyıla gelindiğinde devlet gelir ve giderlerini bilemez noktasındadır. Tanzimat dönemi devlet adamları gelirleri artırmak için bazı çalışmalar yapmışlar. Osmanlı Devleti'nin son yıllarında yapılan vergi ve devlet gelirleri reformunun temel hedefi, vergi yükünün tarım kesiminden kentli kesimlere özellikle tüccar ve sanayicilere kaydırmak, vergileri iltizamdan alıp devlet memurları aracılığıyla toplamak, vergi muafiyeti istisnalarını kaldırmak ve gelir gücüne dayalı bir vergi sistemi oluşturmaya çalışmaktır[137].

Abdülhamid devrine gelindiğinde de durum pekte iç açıcı değildir. Abdülhamid'e uzaktan bakıldığında ülke sınırlarını küçülten yarım asırlık geçmişimizin olduğu Balkanların elden gittiğini göreceğiz. En önemli ticaret yolu, dünyanın buğday ambarı, bir medeniyetler sentezi Mısır'ın kaybedilişine de şahit olunacaktır. Buna Doğu Akdeniz'in kilit anahtarı Kıbrıs'ı da dâhil edebiliriz. Devlet küçülüyor, ancak küçülen sadece sınırlardır. İçerdeki nüfus sürekli artmakta ve beraberinde yeni ekonomik sorunlar getirmektedir.

Burada Abdülhamid devri vergi sistemi bir bütün olarak alınmayacaktır. Nafıa Nezaretini ilgilendiren vergilere ağırlık verilmiştir. Bütün vergi sisteminin almak konumuzu aşıcı nitelikte olacaktır.

Abdülhamid devrinde devlet hazinesine gelir kaynağı olarak giren herhangi bir verginin varlığından söz etmek neredeyse mümkün değildir. Bu durumun ortaya çıkmasında Düyun-u Umumiye teşkilatının varlığı kadar, devletin ülke kalkınması için hazinede harcayacak parasının olmamasından dolayı elde edilecek gelirleri nafıa hizmetlerine yönlendirilmekte devlet olarak varlığını devam ettirme mücadelesi vermeye çalışmaktadır. Ayrıca vergilerin imtiyaz karşılığı olarak verildiğine ve çok sayıda verginin de - gümrük vergisi, damga vergisi, aşar vergisi, ağnam vergisi ve diğer vergilerin- muaf tutulduğu tespit edilmiştir.

---

[136] Bahaddin Yediyıldız; "Klasik Dönem Osmanlı Toplumuna Genel Bir Bakış", **Türkler Ansiklopedisi**, Cilt 10, İstanbul-2000, s. 186.

[137] Standford Shaw; "Tanzimattan Sonra Yeni Vergi Sistemi", **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 4, İstanbul-1989, s. 934.

Vergi muafiyeti ve yükümlülüğü; Osmanlı devletinin her döneminde vergi yükümlüleri ve muaflar belgelerde açık ve net olarak belirtilmiştir[138].

Vergiden istisnai durumlar ve mükelleflikler kişi, şirket veya kuruma göre değişir. Devletin Rusya ile girdiği 93 Harbi'nde yenilmesi yeni sorunları beraberinde getirdi. Balkanlardan ve Kafkaslardan uzun yıllar devam edecek bir göç hareketi başladı. Memlekete gelen göçmenlerin yeni yurtlarında tutunmalarını sağlamak amacıyla devlet çeşitli alternatifler sağladı. Bu alternatiflerin başında miri ormanlardan kereste, taş ocaklarından ücretsiz taş ve bedava arazi dağıtımında bulundu. İşlenilecek arazi için gerekli olan alet, edevat ve hayvanat temin ettirildi. Kuracakları fabrikalar, işletmeler için yurt dışından getirecekleri ithal malzemelere de gümrük muafiyeti sağlandı. Bazen elde edilen ürün dahi vergiye tabi tutulmadı[139].

Göçmenlerin vergi muafiyetlikleri hayat şekillerine göre değişmektedir. Memleketin iç kısımlarına doğru yerleştirilen muhacirlerin ne zamandan itibaren, Vilayetlere gönderdiği yazıda vergiye tabi olacakları sorusu vilayet idarelerince bilinmeyen bir durumdur. Devlet, Osmanlı sınırlarına göç eden ve yurt edinmeyenler harici, diğerleri düzenli olarak mesken tutmuş ve düzenli bir çalışma hayatına girmişlerse şu andan itibaren, ağnam resmine, Turuk ve Meabir vergisine ve diğer vergilere tabi olacaklardır[140].

Kafkaslar'dan gelen Çerkezler, Konya Vilayeti'nin Ereğli Kazası'nda Lütfi Hamidi Karyesi'nde yerleştirilmişlerdir. Yerli ahali muhacirlere sahip çıkmış, devlet olarak da uzun yıllar vergilerden muaf tutulmuşlardır. Keza Manastır Vilayeti'nde Hamza Bey Mahallesi'nde iskâna tabi tutulan Podgorice Göçmenleri buraları yurt olarak benimsemelerinden sonra ağnam, aşar ve diğer vergilere tabi olmuşlardır.

Yol, köprü inşaatında kullanılan kireç ve kereste gibi şeylerin vergiden istisnası için Orman-Meadin ve Ziraat Nezareti'ne başvuruda bulunulmuştur. Genel yollar ve

---

[138] İlk örneğine rastladığımız I. Murat devrinde örfi vergilerinin ve hizmet yükümlülüklerinin mevcut olduğu bir vakıf beratı Ahi Musa'ya verilmiştir. Buna göre Ahi Musa "Cem‹-i avârız-ı divânîden ve tekâlîf-i örfîden, ulakdan ve sekbandan ve cerahardan ve na‹ibden ve salgından muaf ve müsellem" tutulmuştur. Vergi muafiyetleri arasında Patrik ve üst düzey Patrikhane yetkilileri de cizye, avarız, tekâlif-i örfiye gibi vergilerden muaftırlar. Bilgin Aydın-Rıfat Günalan; **XV-XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Maliyesi ve Defter Sistemi,** İstanbul-2008, s. 17.

[139] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/19**, H. 1298 Ca. 20 (20 Mayıs 1881).

[140] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s. 1833.

köprüler için kesilecek kerestelerin özellikleri Taşra Orman memurlarına bildirilerek onların bilgisi doğrultusunda kesilmesi gerekir[141].

Askeri teşkilata ayrılan kerestelerde vergiden muaf tutulmuştur. Ser-Askeri Teşkilatı inşaat için lüzumlu olan inşaatın cins ve miktarına ait defteri hazırlayarak önce Ser-Askeri, daha sonra Meadin Nezareti'ne gönderir. Orman Heyet-i Fenniyesi'nce tetkik edildikten sonra Başmüfettişler'e bildirilir[142].

XIX. Yüzyıl sonu ve XX. yüzyıl Osmanlı Devleti'nin ülke kalkınması uğruna verdiği en büyük taviz Gümrük gelirleri olsa gerek[143]. Devletin elinden gelen en iyi şey gümrük kolaylığı, ancak öyle bir kolaylık ki, kara, nehir, deniz ulaşımından, fabrikalaşma, ticari ve sanayi alanında kalkınmak uğruna verilen büyük bir ekonomik tavizdir.

Bellova-Vakarel ve Üsküp-Vranja hatlarının tamamlanması için malzeme gereklidir. Bu malzeme mukavelenamenin 6. maddesine göre[144] gümrük resminden muaftır. Ancak bu muafiyetliklerde dikkat edilen bir şart vardır ki, o da işletmeler için istenilen malzemenin işletmenin ilk kuruluş malzemeleri arasında yer almasıdır. Aynı malzeme ikinci defa tamir olarak istenildiğinde bu muafiyetlik olmamaktadır.

Hatların kurumu esnasında istenilen malzemeler arasında telgraf idareleri için masa ve aleti ile taşkömürü, sıvı yağ ve içyağı dahi resm-i gümrükten istisnadır[145].

Gümrüklerden muafiyetlik sadece dış gümrükler için geçerli değildir. Yeri geldiğinde Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde sipariş edilen ürünler içinde iç gümrükten istisnalar olmaktadır[146]. İstanbul-Fenerbağçe mevkisinde inşası düşünülen Dokuma Fabrikası için Avrupa'dan getirilecek alet ve edevat zaten gümrük vergisinden muaftır.

---

[141] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1317 (3 Mart 1900), s.712-713. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1318 (10 Eylül 1900), s.924.

[142] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1316 (5 Haziran 1898), s. 36-37.

[143] Osmanlı hükümeti ticaret antlaşmalarının yenilenmesi halinde gümrük vergisinden artacak gelir fazlasını, Düyun-u Umumiye'ye olan borcuna tahsis etmektedir.

[144] "…Bellova ve Vakarel hattı inşaatı için Der-sa'âdet tarîkıyla idhâl olunacak levâzımât cedvelinde irsâliyle bunların şartnâmenin 6. maddesi mucebince gümrük resminden istisn 1sı talebine dâ'ir Şirket-i inşâ'iyye cânibinden vârid olan…cedvel-i mezkûrede münderic eşyânın hatt-ı levâzımât-ı ibtidâ'iyesinden olduğu inde-l-tedkîk anlâşılmış ve şu halde bunların madde-i mezbûre hükmüne tevfîkan gümrükden bilâ-resm imrârı lâzım gelmesiyle mezkûr cedvel Meclisce tasdîk kılınmış…" **BOA. T. NFM. 721/33**, H. 1304 N. 3 (26 Mayıs 1887).

[145] **BOA. T. NFM. 720/79**, H. 1303 Ş. 20 (24 Mayıs 1886). Belge Osmanlıca ve Fransızca eklidir.

[146] "…Elektrik fabrikaları ile elektrik cereyânına vâsıta olacak teller ve müştemilâtının inşâ'at-ı ibtidâ'iyesi için gerek Memâlik-i Devlet-i Aliyyemden ve gerek Diyâr-ı Ecnebiyyeden celb ve tedârîk olunacak alât ve edevât vesâ'ireden işletme umûruna başlanıncaya kadar Gümrük resmi alınmayacağı…"**BOA. İmtiyaz Defteri 3,** 29 Rebiül-ahir 317 (6 Eylül 1899), s. 68.

Ancak imtiyaz sahibi Osmanlı sınırları içerisinde tedarik olunacak malzeme ile imal edilecek ürünlerin dahi vergiden muaf tutulmasını talep etmiştir.

Vergi muafiyeti talebini kabulde bir an dahi tereddüt edilmemiştir. Sanayinin geliştirilmesi ve ilerlemesi için her türlü müsaadenin verilmesi ve bu konuda gerekli kanuni ve hukuki düzenlemelerin yapılmasına karar verildiği gibi Rüsum İdaresi'nce de bazı fedakârlıklar edilmesi gerektiği görüşünde anlaşmışlardır[147].

Demiryolu işletmeleri yeri geldiğinde tüm vergilerden emlak, arazi, aşar ve gümrük vergisi ve harçtan muaf olabilmektedirler. Yaptıkları anlaşmalarda bu vergi muafiyetliği maddesini koydurmak için büyük çabalar sağlanmakta ve olumlu neticeler alınmaktadır. Tabiî ki her zaman bu muafiyetlikte tarafların farklı anlamlar çıkardıkları da görülmektedir.

Devlet sınırları dâhilinde bulunan ve işlemekte olan demiryolları ve bilhassa Rumeli hatları için İstimlâk Yasas'ına göre, satışa sunulan araziden ve emlaktan harç alınıp alınmadığı Rüsum-u Emanet Dairesi'nce sorgulanmaya alınmıştır. Zira bu sırada yapımına başlanan Mersin-Adana demiryolu imtiyazı sırasında bu konu gündeme gelmiştir.

Demiryolu mukavelename ve şartnamelerinde demiryol hattının rast geldiği arazilerin devlete ait olan kısımlarından geçici olarak terk edeceği ifadesi yer aldığı gibi bazende imtiyazın geçerli olduğu süre içerisinde demiryolun arazi ve sermayesi geliri üzerine bir güne vergi konulamayacağı mukavelenamelerde yer almaktadır.

Bu durumda imtiyaz sahipleri kiracı, devlet ise asıl sahiptir. Her halükarda bir harç alınacaksa bile bu devletten alınacaktır. Mülkün asıl sahibi devlettir. Bu haliyle harç almanın da bir manası kalmamaktadır.

Nitekim Rüsumat Dairesi'nce yapılan sorgulamada Aydın-Kasaba, Rumeli demiryolları hatları için harç alındığına dair bir kanıt bulunamamıştır. Yapılan tahkikat sonucunda istimlâk olunan arazi ve diğerleri için hiçbir harç verilmediği anlaşılmaktadır[148].

Aydın Demiryolu Şirketi, demiryolu yapımı için birkaç parça arazi satın alması üzerine Aydın Demiryolu Komiserliği'nce harç talebinde bulunulmuştur. Kumpanya mukaveleye göre bütün vergilerden istisna tutulduklarından istenilen harcın ödenmeyeceği ifade edilmiştir. Demiryolu komiserliği şimdiki ve daha önceki harç vergisinin ödenmesi gerektiğini belirterek durumu Nafıa meclisine sunmuştur. Kumpanya, hükümet ve komiserlik bir araya gelerek durumun müzakere edilmesine

[147] **BOA. T. NFM. 716/18**, 1297 Ca. 15 (25 Nisan 1880).
[148] **BOA. T.NFM. 720/36**, H. 1303 R. 15 (21 Ocak 1886).

karar verilmiştir. Harç miktar ve meblağı Şura-yı Devletçe belirlendiğinden tartışma buraya kadar sıçramıştır. Şura-yı Devlet yapılan müzakere sonucu harçtan muafiyetlik kararı vermiştir[149].

Devlet ülke kalkınmasında katkısı bulunacak her teşebbüsü desteklemiş ve teşvik etmiştir. Hatta bunu kanun ve nizamlarında da açık olarak ifade eder. Eğer bir fert yada fertler tarafından yapılacak fabrika, demiryolu, kanallar ve diğer yapılar için birinci defa tesisine mahsus olmak şartıyla hariçten getirilecek makineler, alet ve edevat ve ziraata mahsus aletler ile halk menfaatine uygun olan (su yolu gibi) yerlerin yapımı için gerekli malzemelere de vergiden istisnalık nizam gereği söz konusudur[150].

Vergi imtiyazlarına da tesadüf edilmiştir. Fransız sermayedar Mösyö Döble önderliğinde Akdeniz ticaretini elinde bulunduran kumpanyalar bir araya gelerek şirket oluşturmuşlardır. Bu sermayedarlar Hindistan ticaretini, daha etkili hale getirmek ve devlet içinde ekonomik, askeri, politik açıdan önemli olan Yafa-Kudüs, Beyrut-Kudüs-Bahr-i Lut arasında demiryol yapılması teşebbüsünde bulunmuşlardır.

Şirket kâr ve zararı kendilerine ait olmakla, devletin hiçbir kaybı olmayacağını ifade ederek buna karşılık devletten sadece bir yardım istenmiştir. Demiryolun geçeceği arazinin bedava olarak imtiyaza verilmesi ve her türlü rüsumdan ve vergiden muafiyet istenmiştir[151].

Verginin imtiyaza verildiği bir başka teşebbüs ise İzmir Su Şebekesi imtiyazını alan Belçikalı sermayedar Kont Adin Döleterman ile Niyazi Beğ layihalarında arazi ve sermayeleri geliri üzerine bir güne vergi hesaplanılmasını istememişlerdir. Bu imtiyazın süresi 75 yıldır ve bu süre zarfında devlet arazi ve arazi üzerindeki emlak için vergi gelirlerden vazgeçmektedir[152].

Osmanlı Devleti'nin son dönem ekonomi logosu ***"Borcu borçla ödeme"*** olarak karşımıza çıkmaktadır. 25 Mayıs 1897'de Mösyö Bernar, Cemal ve Kaulas'a, Konarlar Vergisini alma imtiyazı verilmiştir. Devlet bu imtiyazı verirken elde edilecek kazancın %9 faizinin Devlet Hazinesi'ne verilmesini şart koşmuştur.

Uygulama devam ettiği sırada 1319 yılına gelindiğinde devlet, göçmenlerin bir kısmının bir başka imtiyaz sahibine ait kurutulan bataklık alanını işgal ettiğine dair bir şikayet almıştır. Fransız sermayedar Emil Bödviyye'ye ait olan arazi işgaline karşılık

---

[149] **BOA. T.NFM. 721/28**, H. 1304 Ş. 22 (16 Mayıs 1887).
[150] **BOA. İ. TNF.** H. 1311 M. 16 (30 Temmuz 1893).
[151] **BOA. T. NFM. 716/22**, H. 1296 N. 22 (9 Eylül 1879).
[152] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 C. 29 (18 Ocak 1893).

devlet konarlardan aldığı %9'luk payı vermek zorunda kalmıştır. Böylece devlet borcunu konarlardan elde ettiği kazanç ile karşılamıştır[153].

Başlıca Nafıa Nezareti gelir kaynakları:

Nafıa nezareti bütçesi içerisinde yer alan bir vergi türü, Rüsum-u Müruriye'dir. Bu verginin tahsisi insan, hayvan ve diğer araçların geçeceği yol ve köprü ve yerel yönetimlere göre değişmektedir. Rüsum-u müruriye olarak tanımlanan yollarda her sınıf ahali (yerli-yabancı) ve bunların hayvanları geçiş esnasında vergiden muaftırlar.

Ancak Rüsum-u müruriye olarak tanımlanmayan yol ve köprülerde ise Osmanlı vatandaşları vergiye tabidirler. Ecnebiler ise, hayvanları hariç beraberlerinde getirdikleri hizmetliler vergiden kendileri gibi ayrıcalıklıdır. Ancak bunun yazılı hiçbir kanun maddesi yazılı olarak bulunmamaktadır. Adet olduğu üzere uygulandığı, İstanbul belediyesinin Nafıa Meclisi'ne yaptığı başvuru esnasında ortaya çıkmıştır. Kanuni açığı kapatmak amacıyla yeni bir yasa hazırlanması yoluna gidilerek oluşabilecek muhalefetlerde engellenmiş olacaktır[154].

Bu vergiye en güzel örnek Edirne Vilayetinde Karasu Nehri üzerinde inşa edilen Hamidiye Köprüsü için hazırlanan 1 Kanun-i sani (13 Ocak 1883)'ten itibaren geçerli olmak üzere 1884 yılı Martı başından Şubat ayı sonuna kadar uygulanacak yeni tarifedir. Bu tarifeye göre:

Tarifeye tabi olanlar	**Guruş**	**Pare**
Yüklü-yüksüz katır, bargir ve emsali hayvanlardan	1	
" " merkebden		30
" " manda-öküz arabasından	1	20
" " deveden	1	
Tütün yüklü her nevi arabadan	3	
" " hayvandan	1	20
Fayton ve emsali arabadan	4	
Sabah-akşam geçecek olan ve arazisi karşıda bulunanlar ile		
Bir çift hayvanatın her biri için		5
Beraberinde kuzu-oğlak hariç koyun ve keçinin her biri için		2
Öküz ve ineğin her birinden		20

[153] **BOA. M. V.** H. 1319 B. 17 (30 Ekim 1901).
[154] **BOA. T.NFM. 718/35**, H. 15 Cemaziyel-evvel 1300 (24 Mart 1883).

1883 tarihli bu tarifnamede istisnai tutulanlar bulunmaktadır. Yürüyerek gelip geçen yolcu ve ahali ile Posta ve hayvanatı devlete ait olan ile Askeriye ve Jandarma için malzeme nakil eden devlet malı olan araba ve hayvanattan bir güne rüsum-u müruriye alınmayacaktır.

Ancak Asker ve Jandarma için yapılan nakilde kullanılan vasıta aracı (hayvan-araba) kiralandırılmış ise vergiye tabi tutulacaktır. Elde edilen gelir, köprünün tamir masraflarına ve İskece yolunun tamirine tahsis edilmiştir. Her 3 ayda bir cetvelleri hazırlanarak Nafıa Nezaretine sunulacaktır[155].

Nehir ve deniz kenarlarına yapılan iskeleler ve rıhtım yapıları içinde vergi uygulanmaktadır. Ticaret, ziraat ve sanayinin kalkındırılması için vergilerin düzenli olarak alınması gerekmektedir. Devlet limanlardan ve rıhtımlardan elde ettiği geliri tespit etmek maksadıyla komisyonlar teşkil etmektedir. Bu komisyonlar rıhtım ve iskelelere uğrayan gemi sayısı ve yapılan nakliye türü, miktarı ve alına vergi miktarını kayıt ederek Şura-yı Devlet'e takdim etmektedir[156].

Deniz, nehir ve göl nakliyatını yapan şirketler ve diğer kuruluşlar yeri geldiğinde ödemelerde gecikmelerde bulunmaktadırlar. 4 Kanun-u Sani 98'de İstanbul Liman Dairesi Bahriye nezaretince alına vergilerin ertelenmesi amacıyla Bab-ı Ali'ye başvurmuştur. Bab-ı Ali durumu değerlendirmek amacıyla Der-saadet Ticaret Odasını görevlendirerek bu konuda tahkikat yaptırmıştır.

Ticaret Odası, deniz ticareti ile meşgul bulunan birkaç zatın rapor sunması ve görüş bildirmeleri için bir araya getirmiştir[157]. Görüldüğü üzere devlet kolaylık sağlamada adeta sınır tanımamaktadır.

Bir yerin öşür zammı da yol yapımında kullanılarak nafıa bütçesinin gelir kaynakları arasında yerini almaktadır. 21 Teşrin-i evvel 1298 (2 Kasım 1882)'de Midilli Adası öşür geliri zammının fazlası yol yapımında maddi destek olarak kullanılmasına devletçe izin verilmiştir[158].

Münakasa kaimeleri; yol bedelinin kifayet etmediği hallerde Maliye Nezareti tarafından Münakasa kaimelerinden Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne pay verilmektedir[159].

---

[155] **BOA. T.NFM. 718/75**, H. 6 Zilhicce 300 (8 Ekim 1883).
[156] **BOA. T.NFM. 718/30**, H. 1300 R. 5 (12 Mayıs 1883).
[157] **BOA. T. NFM. 718/37**, H. 15 Mart 299 (27 Mart 1883).
[158] **BOA. T. NFM. 718/48**, 3 Mayıs 299 (15 Mayıs 1883).
[159] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 1785.

Teftiş bedelleri; Devletin düzenli olarak işleyen her türdeki kumpanyalarından her yıl nafıa veznes1ine teftiş masraflarına karşılık bir bedel yatırılmaktadır. Ödemelerdeki gecikme halinde devlet faiz uygulamaktadır[160].

Damga vergisi

Osmanlı Devleti'nin ülke genelinde geçerliliği olan bir vergilendirme yasası vardır. Bu vergilendirme sistemi kişi yâda kuruma göre değişken değildir. Devlet sınırlarının geniş olması, ülkenin kalkındırılmasında devletin yetersizleşmesi, alınan borçların ödenemeyişi üzerine bugünkü gibi özelleştirme yâda Osmanlı'daki karşılığı ile imtiyazlar verilerek atıl durumdaki su, köprü, tüneller faal hale getirilmekte, halka hizmet götürülmektedir.

Bayındırlık alanında verilen imtiyazlarda her imtiyaz mukavelenamesi, şartnamesi ve şirketi için merkeze yapılan tezkere, takrir, protesto ve diğer evrak işlemleri Damga Vergisi Kanunu'nca ücrete tabidir. Damga Vergisi Yasası'na göre;

Tezkere ve Takrirler için, 3 guruş

Protestolar için, 2 guruş

Arzuhaller için, 1 guruş

Hamule senetleri için ise 20 parenin 10 parelik kısmı vergi karşılığı alınır.

Devlet yasalarda açık ve net olarak belirtmesine rağmen bazı zamanlar şirket ve kumpanyaların aykırı davranışlarda bulunduğu tespit edilmiştir[161].

Rumeli Kumpanyası ve diğer demiryolu kumpanyalarının resmi dairelere gönderecekleri evraklar için pul yapıştırmak zorundadırlar. Ancak tespit edilen duruma göre demiryolu kumpanyalarının nezarete, resmi dairelere ve komiserlere gönderdikleri evraklarda pul yapıştırmadıkları tespit edilmiştir. Devlet, kumpanyaların gönderecekleri istidanameler, tezakir ve muhaberata pul yapıştırmaları gerektiğini tebliğ etmiştir. Kumpanyaların Damga Nizamnamesine uygun olarak hareket etmeleri belirtilmiştir[162].

---

[160] **BOA. T. 173,** 12 Ağustos 312 (24 Ağustos 1896), s. 184.

[161] Der-saadet Su Şirketi, Galata Tüneli ve Tramvay Şirketi ve Haydarpaşa Demiryolu Kumpanyası'nın, Nafıa Nezareti'ne göndermekte oldukları yazışmaları pulsuz kâğıda yaptıkları tespit edilmiştir. Bu işlemin Damga Vergisi Kanunu'na aykırı olduğu şirketlere bildirilmiştir. Şirketlerin mukavelanamedeki hükümlere göre vergiden muaf olduklarını iddia etmeleri üzerine Nafıa Meclisi'nde görüşülerek mukavelenamedeki muafiyetliğin Damga Vergisi'ni içermediği tespit edilmiş, ortaya çıkan sonuç Şirketlere bildirilmiştir. **BOA. T.NFM. 718/39,** H. 26 Cemaziyel-evvel 300/23 Mart 99 (4 Nisan 1883).

[162] **BOA. T. 188, 9/1306,** 21 Kanun-u Sani 306/22 Cemaziyel-evvel 308 (2 Şubat 1891). Osmanlı Devleti Muharrem Kararnamesi ile Damga resmi gelirini Düyun-u Umumiyeye devr etmiştir.

Yol ve köprülerde istihdam edilen her bir amele için ayrı senet düzenlenmesi zaman kaybına ve sıkıntılara yol açmaktadır. Turuk ve Meabir İdaresi ve Demiryolları İdareleri'nin ortak fikri bu yöndedir.

Bu nedenle Damga Kanunu'nda yeni düzenlemeye gidilerek genel bir senet hazırlanarak her birinin içeriğine göre Damga Pulu hesap edilip daha sonra işçi ve ustabaşılara bildirilip imzalandıktan sonra hatta gerekiyorsa o yılki masrafın bir kısmı dahi tahsil edilerek yapılması düşünülmüştür. Ancak bunda karar kılınmamıştır. Diğer bir düzenleme olarak şahsa ait bir senet düzenlenip senetin miktarına uygun olarak pulun yapıştırılması yeterli olmayıp her bir imza için bir pul ilavesi gerektirmektedir. Bu düzenleme de makul görülmemiştir.

Son olarak masraf işleri senet üzerine değil bir bordro üzerine yapılması daha uygun olup her bir ameleden belli ücretle (40 pare) pullu ve mühürlü senet alınarak ve bu senetlerin bir bordosu yapılarak bordo yekününe ise 1 kalem için (Örneğin: Bordro: 1 Kalem iş =15 senet gibi.)yapılması şu kadar toplam senet şeklinde tasdik ettirilmesine karar verilmiştir[163].

Müteahhitlerden alınan mukavele senetlerine Mukavelat Muharrirliği'nce tasdik edildikten sonra kıymetine göre pul yapıştırılmaktadır. Ancak Nafıa Komisyonları'nca mühür vurulduktan sonra pul vergisine tabi olmamaktadır.

Damga Resmi Kanunu'nun 6. maddesinin 1. fıkrasına göre; Eğer evrak mühürlü değil ise Damga resmi müteahhit tarafından ödenir.

Diğer haller için kanunda tam bir açıklık bulunmamakla birlikte Nafıa Komisyonunca mühürlenen evraklar damga vergisinden muaf olmaktadır[164].

B. Nafıa Hizmetlerinde Hazine-i Hassa

Sultan II. Abdülhamid'in iyi bir ekonomist olduğu kabul edilen bir durumdur. Şehzadeliği döneminde başlamış olan ticari faaliyetlerine Padişahlığı döneminde de devam etmiştir[165]. Hazine-i Hassa, Padişah'a ait özel bir hazinedir. Ülke çapındaki bazı yerlerin gelir kaynakları bu hazinede birikmektedir. Sultan II. Abdülhamid bu hazineyi sadece paranın bekletildiği yada toplanıldığı yer olarak değerlendirmeyip aynı zamanda

[163] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 269-270.
[164] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 241.
[165] Ziya Kazıcı; **Sultan II. Abdülhamid Dönemi ve Osmanlı Devleti,** Kayıhan Yayıncılı, İstanbul-2009, s. 14.

bir müteşebbis olarak bayındırlık hizmetlerinde hisse sahibi, bazen yarı ortak bazende tam işletici olarak yerini almıştır.

Hazine-i Hassa'nın İdaresi'ni bir süre için Maliye Nazırları'ndan Agob Paşa önderliğinde idare ederken bir süre sonra yerini sadece Hazine-i Hassa nazırı olan Ohannes Efendi'ye bırakacaktır. Hazine-i Hassa'ya ait olan başlıca gelir kaynakları aşağıda Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1: II. Abdülhamid Devri Hazine-i Hassa İşletmeleri

Maliye Nazırı Agob Paşa Devrinde		
Yer	**İşletme**	**Yıl**
Selanik/Beyazkale-Rodine Kazası	Beyazkale ve Rodine kazasındaki bataklık alanının kurutulması	H. 26 Zilhicce 1304 (15 Eylül 1887)
Selanik Vilayeti	Selanik Körfezi'nde Liman ve Rıhtım İşletimi	H. 14 Safer 1305 (1 Kasım 1887)
Bağdad/Basra Vilayeti	Fırat-Dicle Nehirlerinden Vapur Ulaşımı	H. 9 C. 308 (20 Ocak 1891)
Selanik Vilayeti/Kesendire	Selanik ve Kesendire Körfezlerinde Vapur Ulaşımı	H. 23 Cemaziyel-ahir 305 (7 Mart 1888)
Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Efendi		
Bağdad Vilayeti	Bağdad-Azimiyye Tramvay Ulaşımı	
Bağdad/Basra Vilayeti	Bağdad-Basra-Şam otomobil İşletmesi	
İznik Sancağı	İznik Gölü Vapur İşletimi	
Van Vilayeti	Van Gölü'nde Vapur Ulaşımı	H. 14 Şaban 1317 (18 Aralık 1899)
Basra Vilayeti/Meskene	Dicle Vadisi-Musul Vapur Ulaşımı	H. 7 Cemaziyel-ahir 318 (2 Ekim 1900)
Trablusgarb Vilayeti	Trablusgarb Liman İşletmesi	H. 10 Şaban 318 (26 Kasım 1900)
İzmir Sancağı	İzmir Liman ve Rıhtım (İngilizlerle %50 ortak)	H. Gurre Zilkade 306 (29 Haziran 1889)

Hazine-i Hassa'ya ait olan bu işletmeler Sultan II. Abdülhamid'in tahtan indirilmesine yakın 2 Zilkade 1324 (18 Aralık 1906)'da Maliye Hazinesi'ne devredilmiştir. Bu işletmelerden Selanik-Kesendire Körfezi Vapur işletmesi 23 Mayıs 325'te "Selanik Osmanlı Şirket-i Bahriye" adı ile devam etmiştir.

Hazine-i Hassa'ya ait işletmelerin sadece bunlardan ibaret olduğunu düşünmek yanlış olur.

VI. NAFIA HİZMETLERİNDE İMTİYAZ VE YABANCI SERMAYE

İmtiyaz "***İtibari bir hak olarak***" bir işi veya görevi başkalarına yaptırmak üzere resmi veya özel izinle bir kişiye veya kuruluşa, belirli süreler, sınırlar ve nizamlar dâhilinde tahsis etmektir.

Osmanlı devletinde imtiyaz kavramını düşündüren faktör nedir?

İktisadi sahada dünya kapitalizmi Osmanlının kanını emiyordu. Borçlanmadan dolayı bir taraftan bankalar, demiryolları, maden işletmeleri, gaz ve su işletmeleri diğer taraftan da ithalata gümrük vergisi koyamamakta olan bir mağduriyet söz konusuydu.

Bu durumda gelirler Osmanlı kasasına akmıyor, Londra, Berlin, Paris ve Viyana kasalarında toplanıyordu[166].

Osmanlı'yı imtiyaz vermeye sürükleyenler sadece bunlar mıydı? Memleketin zenginleşmesini ve kalkınmasını temin etmek, mevcut kaynakları değerlendirmek, boş ve atıl kalmamalarını da temin etmek gerekiyordu.

Mevcut olan kaynakları devletin kendi imkânlarıyla değerlendirmesi güç olduğundan bunu sermaye sahibi şahıslara veya şirketlere yaptırmak ve elde ettikleri gelirden pay almak daha makuldü. Böylece imtiyaz tanımak suretiyle ülkeye yabancı sermaye akışı olacağından Avrupa devletleri yaptıkları yatırım nedeniyle Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunmasını kendi çıkarları içinde uygun görecektir[167].

Abdülhamid devri Osmanlı bürokrasisinin ilerici takımı yine borçlanmadan yanaydı. Rusya gibi bir düşman karşısında Batı ile ilişkileri sıkılaştırmak gereğini ve Avrupa'nın kaderini Osmanlının kaderi ile düğümlemek için Avrupa'nın bu coğrafyaya sermaye bağlamasının kaçınılmaz olduğunu düşünmekteydiler[168]. Bürokratların borçlanma düşüncesine II. Abdülhamid kendi devrinde karşı çıkmıştır. Abdülhamid "Devlet masraflarının istikraz akdiyle kapatılması kötü olan durumu daha da şiddetlendirir ve hükümet içinde hükümet olan Düyun-u Umumiyye'nin tüm gelirlere el atmasına sebep olur"[169] düşüncesindedir.

---

[166] Jean Paul Garnier; **Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu, II. Abdülhamit'ten Mustafa Kemal'e,** Türkçesi: Zeki Çelikkol, Remzi Kitabevi, İstanbul-2007, s. 65.
[167] Enver Ziya Karal; **Osmanlı Tarihi**, Cilt VII, Ankara-2001, s. 269.
[168] Stafanos Yerasimos; **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye**, Cilt 2, Çeviren: Babür Kuzucu, İstanbul-2002, s. 370.
[169] İlber Ortaylı;**…Mahalli İdareleri,** s. 50.

Abdülhamid zaman içinde büyük devletlere ekonomik, siyasi ve kültürel çıkarlar sağlayacak nitelikte imtiyazlar vermeye başlamıştır. Avrupa sermayesi, Osmanlı Devleti demiryollarında, elektrik, tramvay, su, liman ve rıhtım, sanayi, ticaret, madenler, banka ve sigorta yatırımlarında önemli bir paya sahip oldu. Böylece hem kazandı, hem de kazandırarak borçlar ödenmeye çalışıldı. Uzun zamandır imtiyazların verildiğini ve iyi sonuçlar alınmadığını düşünen II. Abdülhamid sorunun mukavele şartlarından mı yoksa ehil olmayan insanlara verilmesinden mi kaynaklanıyor bilmiyor, ama daha önce verilen imtiyazlardan devletin pek kazançlı çıkmadığını ifade etmiştir[170].

İmtiyaz nasıl alınır, hangi durumlarda geçersizdir, süre uzatması, hazırlık aşamaları nelerdir. Bu soruların cevapları elimizdeki belgeler göre cevaplandırılmaya çalışılacaktır.

Yabancı sermayenin yatırım alanlarına yönelmesi, ancak devletin vereceği izin ve güvenceye bağlıydı. Herhangi bir alandaki yatırımın devletin iznine bağlanması aynı zamanda ona güvenceyi de getirmekteydi[171].

Şehirlerde, kasabalarda meydana getirilecek imtiyaz teşebbüslerinin menfaati, fayda ve zararı ilk olarak belediye sınırlarını etkilediğinden imtiyaz verme konusunda yerel yönetimlerin alacakları tavır önemlidir.

Bazı durumlar da imtiyaz talipleri Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne mi, yoksa ilgili belediyeye mi başvurmak gerektiği konusunda tereddütler yaşamaktadır. Fen Heyeti bünyesinde bulundurmayan Taşra Belediye Daireleri, nafıa hakkında gerekli tetkikatı ve muameleyi uygulama, değerlendirme hakkına sahip olup, müteşebbisler tarafından yapılacak başvurularda müracaatlar ilk olarak Belediye İdareleri'nce değerlendirilmektedir. Belediyeler hazırladıkları tezkereleri Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne gönderirler. Söz konusu imtiyaz için başka taliplerin olup olmayacağı durumları da göz önüne alınarak dönemin devlet gazetesinde ilana verilerek tüm Osmanlı tebaasına duyurulmuş olur. Bu uygulamalardan sonra yeni taliplerle birlikte değerlendirilmeye başlanır[172].

Devlet imtiyaz verirken arz-talep doğrultusunda hareket etmektedir. Kuş uçmaz kervan geçmez durumuna uygun olarak yapılan başvurular değerlendirmeye

---

[170] **BOA. Y. EE 4/31, E. Tas. Nu:9-72/2008,** H. 1305 C. 8 (21 Şubat 1888).
[171] Vedat Eldem; **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tedkik,** Ankara-1970, s. 96. Bakınız: Necla Geyikdağı; **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914,** Hil Yayın, İstanbul-2008, s. 17-56.
[172] **BOA. M. V. Dosya No: 128**, H. 1327 Ca. 20 (9 Haziran 1909).

alınmamaktadır. İnsanların olmadığı, yük ve nakil işlerinin gerçekleşmediği bir yerde otomobil işletme, demiryolu, tramvay inşa etmenin mantıklı bir yönü yoktur. Zaman, emek ve sermaye kaybından öte bir durum değildir. Balıkesir-Bandırma, Kartal-Yakacık ve Midilli Adası arasında otomobil işletme imtiyaz talebi, devlet tarafından düzenli olarak otomobil işletilemeyeceğinden kabul edilmemiştir. İthal edilen otomobillerde tekrar talip tarafından geri gönderilmek durumunda kalınmıştır[173].

İmtiyaz sürelerinin uzatılması veya reddi yapılan başvurunun niteliğine göre değişmektedir. Beyrut suyunu işletme imtiyazını elinde bulunduran Fransa devleti bu imtiyazı bazı taahhütler karşılığında 40 yıl daha uzatmak istemiştir. Ancak eldeki sürenin bitimine daha 14 yıl olmasından dolayı devlet şimdiden böyle bir uzatmaya gerek olmadığından ve ayrıca imtiyaz müddetinin bitimine kadar bölge halkı ve Hazinece daha uygun ve menfaatli koşullar oluşabileceği mümkün iken şimdiden uzatılmasına gerek olmadığından reddetmiştir[174].

İmtiyazlarda ruhsat ve izinler nizamnameye uygun olarak verilir[175]. İmtiyaz başvuru şartlarında aranan bir özellikte mali durumdur. Her başvuru yapan kişi yapacağı işin kapasitesine göre mali bir güce sahip olması gerekmektedir. Bu mali destek bireysel yâda şirketler aracılığıyla olabilir. Nafıa Meclisi'ne başvurmadan önce bu durum göz önüne alınmalıdır. Zira zaman kaybından başka bir şey olmayacaktır. Çünkü devlet yapılan her başvuruyu gözden geçirmekte, mali teminata dayanarak imtiyaz vermektedir. İmtiyaz onaylandıktan sonra ekonomik durumdaki oluşan eksiklik karşısında devlet yeniden ihaleye vermektedir[176].

Devlet ilk başvuru esnasında teminat bedelini istemektedir. Yapılan her başvuruda bu bedel istenir, kişi daha sonra bu başvurusundan vazgeçse dahi geri ödemesi yapılmaz, ödenen teminat miktarına devlet tarafından el konulmaktadır. Ancak bu duruma gelmemesi için oldukça çaba sarf edilir, gerektiğinde teşebbüsün sağlayacağı fayda ve zarar göz önüne alınarak teminat bedelinin ödemesi yapılmadan da çalışmalara

---

[173] **BOA. M. V. Dosya No: 110**, H. 1322 B. 8 (18 Eylül 1904).
[174] **BOA. M. V. Dosya No: 93**, H. 1315 R. 28 (26 Eylül 1897).
[175] "…Müsâ'ade-i resmiye ve ruhsât-ı resmiye edenlerin ifâ etmeleri lâzım gelen şartları ve merâsimleri uyguladıktan sonra nizâmnâmenin üçüncü maddesine göre "…sahib-i istid'ânın müsâ'ade-i imtiyâziyyeden neş'et eden şerâ'it ve taahhüdâtın tamamen icrâsına servet ve iktidârı bir sûret-i kâfiyyede emniyet bahs olmadığı halde istidânâmsiyle mutasavvır olan teşebbüsün icrâsına girişecek ve kudret-i maliyeleri şerâ'it-i imtiyâziyyeden terettüb eden taahhüdâtın tamamen ifasına zaman kafi olacak olan sermayadaran taraflarında pulunda ve muntazam bir kıt'a vekâlet-nâme dahi takdim etmesi lâzım geleceği…"**BOA. T. NFM. 721/60,** H. 1305 R. 26 (11 Ocak 1888).
[176] **BOA. T. NFM. 721/62**, H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888).

başlanılmıştır. Mösyö Failla Ankara-Kayseri demiryolu hattı yapımına başlarken teminat akçesini ödemeden başlamış, karşılık olarak da Nafıa Nezaretinin sunduğu şartları kabul etmiştir[177].

Nezaretler imtiyaz başvurularında öncelik verdiği konulardan biride haritalardır. Haritalar sunulmadan hiçbir talep değerlendirmeye alınmamaktadır. Ancak istisnai durumlarda beklemeler olmaktadır. Ana'dan Şeri'a Nehri üzerinde bulunan Cisr-i Mucami'e'ye kadar uzanacak bir demiryol imtiyazını alan şirket haritanın hazırlanması için verilen 3 aylık süre içersinde hazırlanmamıştır. Mevsimin yağmurlu geçmesi harita için yeniden 6 aylık bir sürenin verilmesini gerekli kılmıştır[178].

Haritaların bir nüshası Nafıa Nezareti'nde hıfz edilirken bir nüshası da imtiyaz sahibinde bulunmaktadır. Haritaları zamanında hazırlanmayanların imtiyazlarının fesh edildiği durumlarda ortaya çıkmaktadır[179].

Osmanlı Devleti coğrafyasında, batılı devletlerce hâkim nüfuz sahası oluşturulmaya çalışılmaktadır. İmtiyaz istenirken dikkat edilenler arasında aynı amaca ve aynı araçla ikinci bir imtiyaz hakkının tanınmasına engel olunmaya çalışılmaktadır. Bunu mukavelename ve şartnamelerde görmek mümkündür[180]. Devlet bazen bu kuralı uygulamak zorunda kalmıştır. Ancak her zaman için geçerli bir durum değildir.

Devletten imtiyaz isteme konusunda müteşebbisler adeta yarış halindedir. İlginç rüşvet tekliflerinde bulunulmakta, padişahın büyüklüğü yüceliği vurgulanarak imtiyaz kapma yarışları söz konusu olmaktadır. İşmid Barteles[181] İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazını isterken padişahın bu imtiyazı onaylaması ve diğer istediği 3 imtiyazdan birinin de onaylanması karşısında nadir bulunan bir atı hediye etmeye çalışmaktadır[182].

---

[177] **BOA. Y. PRK. TNF. 3/69**, H. 1310 (1892/1893).
[178] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/33**, H. 1300 R. 28 (8 Mart 1883).
[179] **BOA. T. NFM. 718/70**, H. 16 Zilhicce 1300/6 Eylül 99 (18 Ekim 1883).
[180] Bursa-Çekirge Tramvay Hattının Mukavelenamesinin 21. maddesinde "…Hattın iki tarafında birer kilometro mesâfede taraf-ı hükümet-i seniyyeden ahireten tramvay inşâ'sı için ruhsât verilmeyeceğinin ve işbu imtiyaz taleb olunân tramvay hatlarının temdîdî husûslarında hakk-ı rüchânımız olacağının tasrîh ile…" **BOA. T. NFM. 722/33**, H. 1310 S. 15 (8 Eylül 1892).
[181] Smit Bartele: İngiliz bir parlamenterdir. Osmanlı Hükümeti'nin siyasi ve mali durumu hakkında araştırma yapmaktadır. Böyle bir talep için hükümete başvurursa Sultan Hamid, derhal ret cevabının verilmesini emretmiştir. **BOA. İrade Hususi, 76,** H. 22 S. 1316 (12 Temmuz 1898).
[182] "…Bütün cihânâ şâmil olân 'avâtıf ve i'tâfı hazret-i Şehr-i yârîlerinin hak-pây-ı kudsiyyet ihtivâ-yı hazret-i velî-ni'metlerine 'arz eylediğim şeref-i müteallık buyîrulmasına kemâl-i ibtihâl ile istirhâm eylerim Parlemanto azâsından Birâderim Mısdır Baradet Efendi bendeleri zât-ı kudsiyyet-i saffet-i hazret-i padişâhîlerinin arzû buyûrdukları vechle nevâdirden güzel bir at bulmak üzere son derece çalışmaktadır ma'rûzât-ı kemterâneme taraf-ı eşref-i hazret-i padişâhîlerinden geçen Teşrîn-i Sânîde ihsân ve inâyet

Sultan II. Abdülhamid devrindeki imtiyazlarda Almanya'nın payının fazla olduğu ifade edilir. Ancak elde edilen bilgilerde İngiltere ve Fransa tebaasının ağırlığını koruduğunu ifade etmek doğru olacaktır. İzmir'in havagazı ve elektrikle aydınlatması İngiltere elinde bulunduğu gibi Beyrut Suyu imtiyazı ve daha pek çok imtiyazda Fransa'nın denetiminde bulunmaktadır.

Yabancı devletler Osmanlı sınırlarında yatırım yapan kendi uyruklarından olan insanların başvurularını devlet olarak desteklemekte, sahip çıkmaktadırlar. Sefaretler bu konuda etkin olarak yer alır. Padişahın kendileri lehine karar alması için nezaret düzeyinde çaba harcamaktadırlar. Sefirler, nezaretler ve sermayedarlar bir araya gelerek haklar korunmaya çalışılmaktadır[183].

buyûrulan İzmir Elektrik tenvîrâtı imtiyâzının ikmâli emrinde vükelâ-yı fihâm bendelerine işâret ve fermân buyûrmalarını ricâ ve temennî eylerim…" **BOA. Y. PRK. TNF. 6/49**, H. 1317 Ca. 3 (9 Eylül 1899).

[183] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/3**, H. 1314 L. 27 (31 Mart 1897).

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU ULAŞIMI, İDARİ YAPISI VE GÜZERGÂHLAR

Yol faktörü, ticaret-ziraat-sanayi ve diğer servet sebepleri olan, ülke imarını sağlamada bir vasıtadır. Ayrıca memleketin güvenlik ve asayişinin temininde önemli bir yere sahiptir. Bir ülkede refah ve gelişmişlik düzeyiyle yaşamak istiyorsanız iyi bir yol sistemi ağına sahip olmanız gerekiyor. Yollar beraberinde mal-eşya giriş çıkışını sağlayarak günlük hayatın devamlılığını sağlamaktadır.

Kanuni Sultan Süleyman devrinden beri yolların gelişimine önem verilmiş, bir köyden diğerine gitmek için fevkalade bir ulaşım nakliyatı sağlanmaya çalışılmıştır. O zamanlardan beri Üsküdar'dan Ankara'ya ve Anadolu'nun çeşitli yerlerine ve Bağdat'a kadar yollar yapılmış keza İstanbul'dan Bosna'ya kadarda anayollar yapılmış bu anayolların zaman içerisinde şubeleri de açılmıştır[1].

Yollarla beraber hanlar, kervansaraylar, çeşmeler ve diğer mimarı yapılarda yol kavramı içerisinde yerini almıştır. Başa geçen her padişah kendi devrinde yeni yollar yaptırarak bu yol ağına katkıda bulunmuşlardır. Sultan Abdülmecid Han zamanına gelindiğinde ıslah tedbirleri arasında yollar önemli yer işgal etmiş bu amaçla çok sayıda memur görevlendirilmiştir. Sultan II. Abdülhamid devrine gelinmezden evvelki yol uzunluğu 3327 kilometre 643 metre uzunluğunda yol olup, Abdülhamid devrinde de görülecektir ki, bir taraftan geçmiş yolların tamiratları gerçekleştirilirken bir yandan da yeni talepler doğrultusunda yeni yollar inşa edecektir[2].

Osmanlı Devleti, kurulduğu andan itibaren bayındırlığa olan ihtiyacı bilmekte ve bu doğrultuda hareket etmektedir. Osmanlı tarafından inşa edilen yollar daha önce Romalı ve Bizanslılarda olduğu gibi, sadece fetih amaçlı değil daimi bir yol politikası

---

[1] Osmanlı Devleti'nin yola verdiği önem konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Örneğin, Bir seyyaha göre, Osmanlı Devleti dünya tarafından bilindiğinden beri, yol yapım ve onarım işini küçümsemektedir. Bundan dolayı Türk yollarının yanında eski Roma, Grek ve Cenova yolları da yok olmaktadır. Seyyah Sandwith Humpry Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tek bakımlı yolun padişahın gezintisini yaptığı yol olduğunu belirtmektedir. Sibel Ercüment; **XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahlara Göre Doğu ve Orta Karadeniz,** Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisan Tezi, Ankara-1991, s. 32. Osmanlı devletinde savaş dönemleri dışında, ülke genelinde büyük çaplı yolların yapım faaliyetine rastlanmamaktadır. Savaş dönemlerinde ise, ordunun kolayca geçmesini sağlamak amacıyla yollar açılmakta ve onarılmaktaydı. Cengiz Orhonlu; **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım,** Derleyen: Salih Özbaran, İzmir-1984, s. 65.

[2] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 4.

olup, yolların güzergâhlarının belirlenmesinde askeri amaçlar kadar ticari menfaatte dikkate alınmıştır[3].

Yol ve Coğrafya İlişkisi

Yeni yapılacak veya ıslah edilecek yollar için önemli olan bir etken yolun tabii özelliğidir. Yolların inşası esnasında daimi surette yolun tabiiyeti tetkik edilerek inşaat masrafı yüklü oranda azaltılarak tasarruf söz konusu olmaktadır. Yollar; çayırlar, nehirler, koylar, dağlar, vadiler ve boğazlar boyunca gitmekte ancak edinilen bilgiler sayesinde coğrafi yapısına uygun olarak yol haritaları düzenlenmektedir.

Osmanlı ülke sınırları itibariyle Eski medeniyet ve Yeni medeniyet arasında bir hat teşkil etmektedir. Zilhicce 1301 (Eylül-Ekim 1884)'te Nafıa Nezareti'nce Osmanlı coğrafyasını bilhassa dağlarını ve silsilelerini gösteren (EK I: Osmanlı Asya-yı Fiziki Haritası)'na bakıldığında Osmanlı dağlarının Erzurum yönünde olanların temeli İran'da Kabil'e kadar uzanmakta ve Kabil'de Kaşgar'a bağlı olduğu görülecektir. Bu dağların uzantısı Akdeniz ve Karadeniz'e kadar uzanmakta ve dağlar Akdeniz ve Karadeniz'e paralel olarak, Ege'ye ise dik olarak şekillenmiştir. Konya Ovası bir Hilal gibi bu Hilal'in ortasında yer almaktadır[4].

Öyle anlar, zamanlar olmuştur ki bir yerden başka bir yere gidişte çeşitli müşküllerle karşılaşılmıştır. Böyle bir durumda karşılaşılan bir vadi, size doğal bir yol sağlamaktadır. Örneğin Turanîler Keşan Bölgesinden başlayıp Türkistan sahralarından geçtikten sonra İran'a ve buradan da tabiatın bir bağışı olan nehirler civarındaki vadiler sayesinde Keşan'dan Erzurum'a kadar gelinebilmektedir. Bu büyük vadiler tabii yollar niteliğindedir. Oluşan vadiler ve boğazlar sayesinde memleketler birbirine kavuşabilmektedir[5].

Açıkça anlaşıldığı üzere nehirler, vadiler ve boğazlar layıkıyla keşif ve tetkik edildiği takdirde ulaşım için gerekli olan ana kolaylık sağlanmış olur. Bu tetkikler doğrultusunda yeni istikametler belirlenmelidir. Ancak geçmiş yolları da göz ardı etmemek gerekir ki bunun en güzel örneği Manisa-Sard'dan başlayıp Suriye kıtasında Ninova'ya kadar uzanan Kral Yolu'dur.

---

[3] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s.198.
[4] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s.198
[5] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Safer 1302 (Kasım-Aralık 1884), s. 35.

Yol yapımında karşılaşılan güçlükler sadece yeryüzü şekilleri değildir. Bir diğer etkende ***İklim***'dir. Bilhassa kış mevsiminde zarar gören yollar havaların düzelmesiyle yeniden inşa edilmektedir. Ancak yapılacak tamirattaki gecikmeler ve mevsimin tekrar kışa dönmesiyle yapılan yollarda bir başarı elde edilmiştir denilemez.

Unutulmamalıdır ki yol tahribatında insan ve hayvan faktörü kadar tabiat faktörü de etkilidir. İklim, yeryüzü şekilleri ve toprağın özelliği ilk sıralarda yer almaktadır.

Yolların Muhafazası-Yol Araç İlişkisi

Sultan Abdülhamid'in tahta geçişinden itibaren, 1876-1878 yıllarındaki durgunluk haricinde 2-3 yıl içerisinde yol konusunda önemli mesafeler kat edilmiştir. Gerekli önem ve ihtimam sayesinde 4.000 kilometre yol yapılmış, oysaki Abdülhamid tahta çıktığı zamanki yol uzunluğu ise 3327 kilometre idi.

Bir yolun yapılması bir memleket için ne kadar önemli ise onun muhafazası, tahripten uzak tutulması da o nispette önemlidir. Yollar çoğaldıkça korunması konusu da önemini artırmaktadır.

Bilhassa Anadolu kıtasında yolların tahribindeki en önemli araç ***Kangırı*** tabir olunan iki tekerlekli arabalardır. Bu araç yollara, ormanlara ve hayvanlara zarar vermektedir. Bu aracın tekerlekleri ağaçtan imal edilmekte ve bu tekerlekler uzun yıllar yetişen bir ağacın bir tekerleğe kurban edilmesi açısından ormana zarar vermektedir. Ayrıca tekerleklerin tabanlarının düz olmayıp keskin olması yağışlı zamanlarda üzerlerindeki ağırlığa bağlı olarak geçtikleri yerleri bir sapan gibi yararak yolların bozulmasına yol açmaktadırlar. Hayvanat açısından zararı ise açılan çukurlar derinleştikçe hayvanın çukurdan çıkmak için kullanacağı enerji sarfiyatı fazla olacak böylece on yıllık bir ömrü olan bir hayvanın yaşam süresi beş yıla düşmektedir.

Kangırılar'ın yollar için bir faydası olmadığı gibi zararı da ziyadesiyle fazladır[6]. Bu nedenle Nafıa Nezareti H. 23 Cemaziyel-evvel 302/26 Şubat 300 (10 Mart 1885) tarihli Bab-i Ali'ye sunduğu tezkeresinde bu aracın kullanımının yasaklanmasını talep etmiştir. Abdülhamid bu konuya gereken cevabı gecikmesizin açıklık getirerek, Kangırı

[6] Seyyah Henry J. Von Lennep, Osmanlı devleti seyahati esnasında Samsun'dan geçerken, "…Kagnı arabalarının hareket halindeyken, kulakları son derece rahatsız eden bir ses çıkardığını ifade etmektedir. Bu sesin biraz gres yağı ile önlenmesinin mümkün olmasına rağmen, halkın bunu denemediğini ve bu sese tahammül ettiklerini…" ifade etmektedir. Ercüment; **a.g.t.,** s.47. Yazar eserinde Osmanlı Devleti'nin bu konuda hiçbir çalışma yapmadığını ifade etse de devletin resmi evrakları bu bilginin doğru olmadığını ortaya koymaktadır.

kullanımını ve imalini kat'i suretle yasaklamış ve Padişah İradesi'ne aykırı hareket edenler hakkında ise Kanunen para cezası verilmesi uygun görülmüştür.

Ancak devlet kangırı kullanımına yasak getirirken, tedbir olarak yeni nakliye aracı sağlamak amacıyla Rumeli ve Anadolu'daki Öküz, Tatar ve Manda arabalarının inşasını ve kullanımını temin ederek Vilayetlerdeki Menafi-i Umumiye Sandıkları'ndan verilecek bir miktar para ile halkın yeni nakliye araçlarına alıştırılması sağlanacaktır. Ayrıca yolların kullanım alışkanlığının edinilmesi ve kangırı kullanımının terk edilmesine yönelik bir tedbir olarak düşünülmüştür[7].

Teknolojideki gelişmelere uygun olarak devlet yollarda araç olarak araba kullanımını özendirmeye çalışmış ve yapılan yollarda Mekkari (hayvan) yolları yerine karayolları (şose) yol yapımına ağırlık verilmiştir. Nitekim Bandırma-Balıkesir, Kartal ve Yakacık ve Midilli Adası'nda otomobil işletmek üzere 1904'te yapılmış olan imtiyaz talebini uygun görmüş. Fakat halkın otomobil kullanımına fazla rağbet etmeyişinden dolayı imtiyaz sahibinin getirtmiş olduğu otomobillerin tekrar geri gönderilmesi gerekmiştir[8].

Caddelerde görülen bir diğer taşıt türü Omnibüs Arabaları'dır. Buhar kuvvetiyle işleyen bu arabalara Paris'te rastlanılmıştır. Tekerleklerine ağaçtan çemberler takılarak daha gürültüsüz olarak işlemeleri sağlanmıştır. Osmanlı Devleti'nde de bu araçlarla yapılan ve imtiyaza verilen yollar bulunmaktadır[9].

Yolların bozulmasının ana nedenleri arasında kangırı aracı önemli olmakla birlikte bunun haricinde karayolları üzerinde sürüterek yapılan kereste nakliyatı ve civarda bulunan nehir, dere ve çayın tarım alanlarını sulamada kullanmak amacıyla yolların altından yapılan ufak ve basık su geçitleri yaparak tarlalarını suya kavuşturmalarıdır. Bu ufak su geçitleri oluşturulurken, yol kazılıp bozulmakta ve gayr-i ihtiyari yapılan bir geçit olunca da yolları engebeleştirdiği gibi, oluşan çukurlarda biriken su birikintileri kışın donmakta yazın erimekte ve böylece tahribat artmaktadır[10].

Hendekler ve suyollarının da düzenli olarak temizlenmesi gerekmektedir. Ülke genelinde meydana getirilen her hizmet için milyonlarca para ve emek harcanmaktadır. Ancak bu hizmetlerin maalesef muhafazası sağlanamamaktadır. Tamir ve inşa edilen

---

[7] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s. 163-165.
[8] **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.) Meclis-i Vükela Mazbataları (M. V.) Dosya No: 110**, H. 1322 B. 8 (18 Eylül 1904).
[9] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s.27.
[10] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1318 (26 Eylül 1900), s. 941.

yolların hendekleri zamanında temizlenmeyerek dolmakta ve taşan sular yolların yüzeylerini tahrip etmektedir. Sık sık aralıklarla temizlendiği takdirde, tamire ihtiyacı olan yolun metresi azalacağı gibi kullanımı da daha uzun yıllara yayılmış olacaktır[11].

Yol masrafını artıran yada eksilten unsurun başında toprağın özelliği temel etkendir. Karadeniz sahilinde Sinop'tan Boyabad'a doğru yapılan yolun tesviyesi[12] esnasında taşlık kısma rastlanılmış. Ancak bu taşın sert olmayıp ağaç kökleri sonucu oluşan bir katmanlaşma olmasından dolayı rahatlıkla kürekle alınıp yan kısımlara hafriyat yapılmaktadır. Oluşan hafriyat için araç kullanımı gerektirmemesi, fazla emek sarfı istememesinden dolayı yolun tesviye masrafı azalmış olmaktadır[13].

Yol ve Kaldırım Yapım Teknikleri:

Makadam (Şose) ve Katran Usulü Yollar

Osmanlı devleti daima her şeyin en iyisine ve en güzeline heves etmiştir. Zaman ve mekân gözetmeksizin gördüklerini, duyduklarını ve öğrendiklerini ülkesinde uygulamaya çalışmıştır. Osmanlı yöneticileri gibi çok sayıda Avrupa devleti idarecileri de kendi ülkelerindeki halklara en üst düzeydeki hizmeti sunmaya çalışmışlardır. Ancak Avrupa yol yapım tekniğinde önemli ilerlemeler kat etmiştir.

Makadam usulü, yani çakıl vesaire ufak taşlarla yapılan şose yollardır. Bu tarz yol yapımına Paris ve Londra şehirlerinde artık az rastlanır olmuştur. İstanbul'da uzun yıllar halkı yazın tozdan, kışın çamurdan korumak ve yolların muhafazasını sağlamak amacıyla Makadam usulü uygulanmıştır. Fakat başkent İstanbul bu yöntemi, Paris ve Londra şehirlerinde olduğu gibi terk edemedi.

Devletler birbirleriyle bilgi alışverişinde bulunur. Paris Şehri Belediyesi Baş Mühendisi Londra'ya giderek burada gördüklerini rapor etmiştir. Londra kaldırımlarının Katran usulüyle inşa edildiğini görmüştür. Almanya Devleti, Başkent Berlin'de bu usulü kısa zaman içinde uygulayarak 1876'da Berlin'de 10.000 metre yol katrandan yapılmış iken, 1884 yılında 32.000 metreye çıkmıştır.

Katran Usulü birtakım kolaylıklar içermektedir. Yolun dayanıklılığı artmakta ayrıca gürültüsüz bir ortam sağlamaktadır. Herhangi bir ses seda çıkmayarak işlemekte, toz ve çamur oluşumuna da yol açmamaktadır. Bu yollar sağlıklıdır. Su birikintisine

---

[11] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1320 (13 Şubat 1903), s. 2042.

[12] ***Toprak Tesviyesi:*** Toprak üzerinde yapılan düzenlemedir. Toprağın eğim ve boşlukları alınarak zeminin düzleştirilmesidir. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1318 (10 Ekim 1920), s.958.

[13] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1318 (26 Eylül 1900), s. 942.

kötü kokuya yol açmaz. Katran üzerinden akıp giderek yığılma oluşturmaz. Ancak istisnalar olabilir. Bilhassa ağır yüklü hayvanların hareketleri esnasında kaymalara yol açtığı belirtilirse de, bu durumda ancak yolun ıslak olduğu zamanlar için geçerlidir[14].

Yol boyunca yapılan kaldırımlar ise pek çok ülkede tahtadan yapılmıştır. Ağaçtan imal edilen kaldırımlar kısa zamanda çürümekte ve fena kokulara neden olmaktadır. Zaman içerisinde tahta kaldırımlar önemini yitirmeye başlamıştır.

Taştan yapılan kaldırımlar ise, gelip geçen arabalara zarar verdiği gibi taşlardan oluşan kopmalar çeşitli kazalara yol açmaktadır. Bu tarz kaldırımlar araba tekerleklerini de çabuk bir zamanda sakatlamakta ve taşıtların geçişi esnasında büyük gürültü ve şamataya neden olarak insanoğlu için tahammülsüz gürültüler oluşturmaktadır. Bu kusurlar göz önüne alınınca bu tarz yolların işlek noktalarda görülmemeye başlanmasıyla sonuçlanmaktadır.

I. YOL ALT YAPISI

Nakil araçlarının üzerinde hareket ettiği kaplama ve temel tabakasının oturduğu kısma yolun alt yapısı denir. Altyapı kazılarda oralarda mevcut zeminden, dolgularda ise dışarıdan getirilmiş topraktan teşekkül eder.

Altyapı yapılırken zeminin incelenmesi ve tasnif edilmesi gerekir. Zemin kendi içerisinde farklı tabakalardan oluşmaktadır. Yollarda muayyen mesafelerde sondajlar yapılarak taban suyu yüksekliği ve zeminin cinsi tespit edilebilir. Bilhassa kış ve sonbaharda sızan suların oluşturacağı donmalar yolun taban kaplamasında oynama yapar. Suyun miktarı, eğimi ve diğer özellikleri bilinmelidir.

Yol altyapılarında görülen temel yapılar; menfez, şev (imla-yarma), kasis, istinad duvarı, pere, hendek ve anroşmandır. XIX. ve XX. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde görülen altyapılar ve özellikleri bilindiği takdirde bugünün Türkiye'si, Suriye kıtası ve Balkanlardaki mirasçılarının yol altyapılarındaki değişimi gözler önüne serilebilir.

1. Menfez Özellikleri ve Çeşitleri

Dolguların bulunduğu kısımlarda oluşan su birikintisini karşıya aktarmak için menfezler yapılır. Menfezlerin boyutları suyun kapasitesine göre değişir.

---

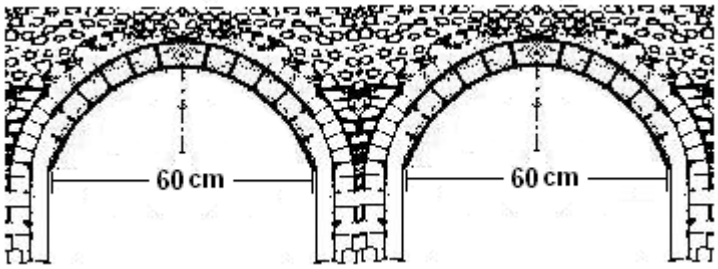
[14] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s. 202-208.

Menfezlerde dikkat edilmesi gerekenlerin başında boyutları maksimum debiye göre hesaplanmalı, yapıldığı yerin eğimine uygun olmalı, doğrultusu talveg[15] doğrultusunda olmalı ve üzerinde yeteri kadar dolgu bulunmalıdır[16].

H. 21 Zilkade 1308/16 Haziran 1308 (27 Haziran 1891)'de yayınlanan Turuk ve Meabir İnşasına Dair Nizamname'de menfezlerin yapımında dikkat edilecek hususlar belirtilmiştir. Buna göre menfezlerin inşası sırasında oluşturulacak duvar kısımlarında yontma taşların kullanılacağı ve bu taşların muntazam bir şekilde dizilmesi ve tıpkı bir gergi gibi işlenmesi gerekmektedir. Taşlar arasında aralık kalmamasına büyük özen gösterilmelidir. Adi duvarlarda dahi taşlar birbirleriyle uyumlu bir düzenleme yapılmalıdır. Oluşabilecek boşluklar ufak taşlar ile doldurulmalıdır.

Menfezlerin dışa bakan yüzeylerinde tuğla kullanılamaz, ancak istisnai olarak tuluzlardan yapılmış sert taşlar kullanılabilir[17].

Menfezler tek gözlü olabileceği gibi çift gözlü hatta üç gözlü dahi olabilir (Şekil 1). Çift gözlü menfezlerin güzel örneği Torbalı-Seydiköy arasındaki yolda 60 cm.lik 1 adet çift gözlü menfez inşası yapılmıştır[18].

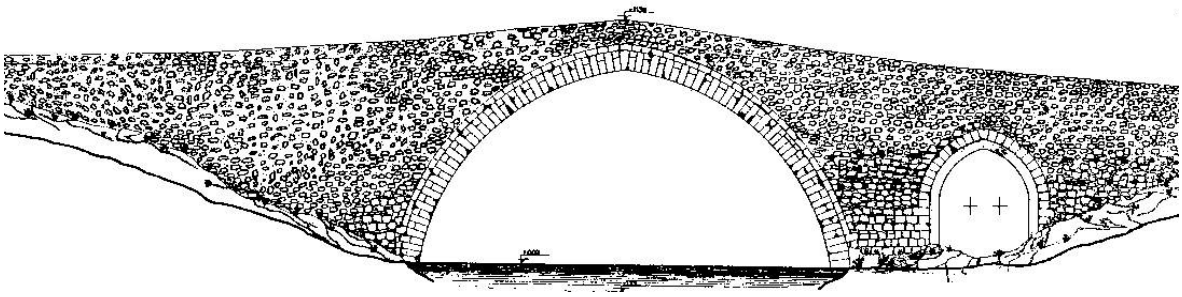


Şekil 1: 60 cm çift gözlü menfez

Bazı yerlerde menfezler zamanla kagir köprülere dönüştürülebilmektedir[19]. Menfezler köprü koltuklarına destek sağlamak içinde ilave edilebilmektedir. Niğde-Mersin yolunun Porsuk Hanı ve Aktepe mevkileri arasında bulunan 3 metre genişliğindeki köprünün koltuğuna (Şekil 2)'de görüldüğü üzere menfez ilavesi yapılmıştır[20].

---

[15] **Talveg:** Akarsuların en derin yerlerinden geçtiği noktaların birleşmesiyle oluşan çizgiye verilen ad.
[16] Gültekin Tüte; **Yol Projesi İçin Gerekli Bilgiler ve Standartlar**, Güven Kitabevi, Ankara-1972, s.23-28.
[17] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 28.
[18] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1848.
[19] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1320 (8 Temmuz 1902), s. 1745.
[20] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319(25 Mart 1902), s. 1532. Ala Köprüsü'nden örnek alınmıştır.



Şekil 2: Köprü koltuğuna menfez ilavesi

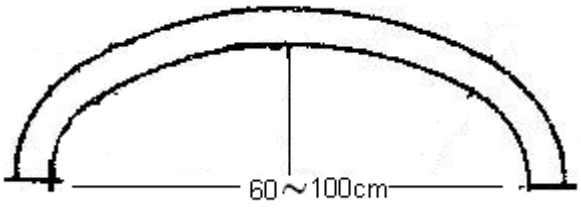
Menfezlerin açıklıkları 50, 60 cm-1,5 m olabilirler. Sinob-Boyabad Yolunun 90. km. sinde oluşan heyelandan dolayı 50 cm açıklığındaki bir menfezin zarar görmesi üzerine tamiri yapılmıştır[21].

Osmanlı Devleti'nde görülen başlıca menfez çeşitleri: Kemerli Menfez, Basık Kemerli Menfez, Tam Kemerli Menfez, Kapaklı Menfez, Kuru Menfez ve sadece Menfez yapı olarak karşımıza çıkmaktadır.

2. Kemerli Menfezler (Basık Kemerli-Tam Kemerli)

Bu dönem kemerli menfezleri, basık kemerli menfez ve tam kemerli menfez olarak görülür. Kemer kısımları yarım daire şeklinde yapılır. Kenar ayakları kagir yada çakıl, kum veya taşla kaplanır. Kemerin kalınlığı üzerindeki dolgu yüksekliğine göre yapılır. Zayıf zeminlerde altına radde yapılır. Menba ve mansıbına da gerektiğinde kanat veya ricat duvarı yapılmaktadır[22].

Osmanlı Devleti coğrafyası yol altı yapılarında kemerli menfez çeşitlerine rastlamak mümkündür. Kemerli menfezlerin genişlikleri 60 cm ila 1 m arasında görülmektedir. Isparta-Burdur yolu üzerinde 3 adet 60 santim genişliğinde Tam kemerli menfeze rastlanılmıştır. Yine aynı güzergâhta 1 adette Basık kemerli menfez (Şekil 3) inşası yapılmıştır[23].



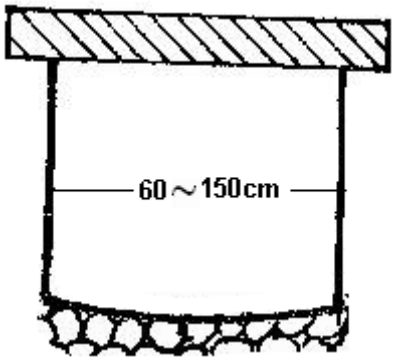
Şekil 3: Basık kemerli menfez

[21] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 265.
[22] Gültekin Tüte; **a.g.e.**, s. 45-51.
[23] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1809-1810.

Bir güzergâhta sadece bir tür menfez çeşidi yapılacağına dair bir durum söz konusu olmayıp yolun geçki durumuna göre hem menfezlerin yapısı değişmekte hem de menfez sayısında farklılıklar olabilmektedir. Kosova Vilayetinde Köprülü-İştib geçkisinin 8.km ile 41. km arasındaki mesafede 3 adet 1'er metrelik kemerli menfez yapılmıştır[24].

3. Kapaklı Menfez

Bunların açıklıkları 60 cm. ila 1,5 metre arasında tek, çift yada üç gözlü olarak yol altyapısında yer almaktadır. Kapaklı menfezler (Şekil 4) yolun özelliğine göre sayısı ve kullanılan malzemesi değişebilmektedir.



Şekil 4: Kapaklı menfez

Burdur-Dinar yolunda 8 adet, Mudurnu-Gerede yolunun I. mevkisinde 1'er ve 2'şer adet 60 cm. genişliğinde kapaklı menfezler yapılmıştır. Yine Ege Bölgesinde Bergama-Dikili yolu üzerinde 27 adet tek ve çift gözlü kapaklı menfezler yapılmıştır[25]. Tire-Torbalı güzergâhında genişliği bilinmeyen 3 adet kapaklı menfez yapılmasına başlanılmış, daha sonra Aydın vilayet idaresi bu yapıya 60 cm genişliğinde 8 adet daha kapaklı menfez ilave etmiştir[26].

Sultan II. Abdülhamid devri kapaklı menfez yapılarında en fazla genişlikteki ölçüye Payas-İskenderun yolu üzerinde 1,5 metre açıklığında yapılan menfezdir. Onun

---

[24] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafıa Nezareti Maruzatı (Y.PRK. TNF.) 8/49**, H. 1324 S. 15 (10 Nisan 1906). Ayrıca bu yol üzerinde 60 cm.lik 19 adette kapaklı menfez inşasına ihtiyaç duyulmuştur.

[25] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Cemaziyel-evvel 1320 (6 Ağustos 1902), s. 1800-1801. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 236.

[26] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1809-1810. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1848.

dışında genel olarak tespit edilen açıklık 60 santim kadar küçük bir genişlik olarak karşımıza çıkmaktadır[27].

Osmanlı sınırlarında hemen hemen her yolda kapaklı menfez yer almaktadır. Niğde-Mersin yolunun Niğde-Çaykavağı kısmında 60 santim arzında 48 adet kapaklı menfez ile 60 santim arzında 2 gözlü kapaklı menfez inşa edilmiştir[28].

Konya vilayetine bağlı olan Niğde-Kayseri ve Niğde-Bor yolu üzerinde de 56+39=95 adet kapaklı menfez inşa edilmiştir. Bu vilayete bağlı olarak Niğde-Nevşehir geçkisinde de 7 adet kapaklı, 1 adet çift gözlü ve 1 adette 3 gözlü kapaklı menfeze yer verilmiştir[29]. Menfezlerde tabiat ve insan faktörünün etkisi ile zamanla zarar görmektedir. Yolların tamiratı yapılırken genelde bu küçük yapılarda tamir edilmektedir.

4. Kuru Menfez

Suyun geçmediği yâda tahliyesinin olmadığı yerlerde yapılan menfezlerdir. Kaynaklarda bu tür menfezin nerede, ne şekilde yapılacağı tam olarak anlaşılamamıştır. Ancak ifade olarak belgelerde yer almaktadır.

Abdülhamid devrinde rastlanan kuru menfez yapılı yollar Aksaray-Karasu yolu altında Karasu Köprüsü civarında 4 adet kuru menfez yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur[30].

Adana vilayetinde bulunan Yaman Köprüsü'nün tamiri esnasında da pereli doldurma ile kuru menfez inşası düşünülmüş, ancak daha sonra vazgeçilmiştir[31].

5. Dolma (Dolgu-İmla)-Yarma Şev

Yolların inşası esnasında su birikintilerine, aşırı viraj yada dik yokuş mevkilerini azaltmak için yol seviyeleri aynı tutulmaya çalışılır. Gerektiğinde doldurma ve yarma tekniğiyle yol zemini denkleştirilir. Meylin oranı %6'dan %6,5'a çıkarılabilir yada eğim azaltılabilir[32].

Dolgu ve yarma işlemi bazen yol tesviyesi sırasında değil de tamamlanmış yollarda da yapılır. Yol üzerinde zamanla araçların, insanların ve tabiatın getirdiği

---

[27] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2041.
[28] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s.1809-1810.
[29] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 710. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 1784.
[30] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s. 1828.
[31] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1323 (29 Kasım 1905), s. 283.
[32] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 1785.

olumsuzluklarla oyuklar oluşur. Bu oyuklar büyür ve bunların kapatılması ve düzeltilmesi için doldurma yada yarma işlemine tabi tutulur[33].

Dolgu ve yarmaların yan yüzeylerine şev denilir[34]. Şevlerin meyli Dolmalarda 1 metre yüksekliğe 1,5 metre genişlik verilmesi gerekiyor. Toprak Yarmalarda ise bu ölçü 1 metre derinliğe 1 metre genişlik verilir. Bu değerler de mümkün olduğu kadarıyla 45° eğim bulunmalıdır. Sert kayalık hafriyat çalışmalarında da 1 metre yükseklik için 10 santim genişlik ve sert topraklı ve yumuşak kayalıklı hafriyatta verilecek meyil sertliğin derecesine göre dolma ve yarmalara göre değişecektir.

Oluşturulan yarma ve dolgu şevleri verilecek yükseklik ve derinlik ile şevin eğim derecesi de değişecektir. Yarmalarda şev eğimleri daha ziyade zeminin cinsine göre değişirken imlalarda yüksekliğe göre şev eğiminin derecesi değişmektedir.

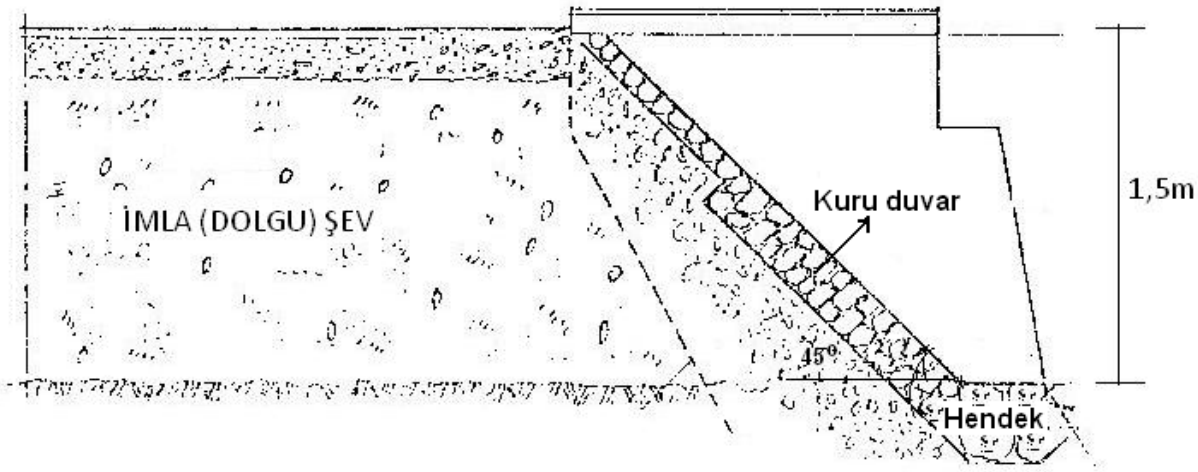
Yol tesviyesi sırasında elde edilecek hafriyat imlalar için kullanılabilir. Dolguların hemen yakınından toprak alınmayıp dolgu eteğinden itibaren 1,5 metre mesafe uzaklıktan temin edilebilir. Dolmalarda çukurlara, su etki etmeyecek şekilde yapılmasına da özen gösterilmelidir.

Dolmanın yüksekliği 50 santimde bir devin olduğu için birden doldurulup, doldurulan malzemede çayır ve ağaç kökü gibi şeyler bulunmamasına dikkat edilmelidir. Eğer ki imla 50 santimetreyi aşacak düzeyde ise her 25 cm.de bir tabaka tabaka doldurma yapılır. Her bir tabaka ayrıca tazyik olunur.

Yapılacak imla işinde toprak ve taştan malzeme kullanılacak ise taşlar uygun bir şekilde dizilir ve aralarında boşluk kalmayacak şekilde toprakla doldurulur. Dağ eteklerinde ve yamaç yerlerde yapılan yolların bazı kısımlarında yarma, bazı kısımlarında imla işlemi gerektiğinde yamaçların meyilleri 60° olduğu halde dolgu kısmında her 50 santimetre yükseklik için yamacın meyline nazaran 45° meyil ve 50 santim genişlik olmak üzere birer hendek açılarak daha sonra bu hendek doldurulur[35] (Şekil 5).

---

[33] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1320 (17 Kasım 1902), s. 1920.
[34] Orhan Gürsay; **Yol ve Yol İnşaatı**, İstanbul-1960, s. 26.
[35] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 26.



Şekil 5: İmla (Dolgu) Şev

Toprağın çökeceği göz önüne alınarak dolgular yapılırken sıkıştırılması gerekmektedir. Bu sıkıştırma işlemi tabii yollarla olduğu gibi, tokmaklama yoluyla da yapılmaktadır.

Osmanlı Devleti yol yapımında bu tekniği yaygın bir şekilde kullanmış sıfır derece yol platformu oluşturulurken yarma ve dolma işlemlerine tabi tutulmuştur. Örneğin Selanik Vilayetinde Vidin-Demiryolu İstasyonu arasında suyun verdiği hasarı azaltmak ve önlemek için imla edilmiş şevlere ayrıca kuru duvar ilavesi[36] (Şekil 5) yapılmıştır. Trabzon-Erzurum geçkisinin Gümüşhane mevkisinde de duvar doldurması yapılmıştır[37].

Yol yapım masrafları içerisinde imla ve yarma şev yapıları da önemli bir bütçeyi gerektirebilmektedir. Dolmalarda gerekli ana malzeme ne kadar uzaktan gelirse nakliye masrafı da o oranda artacaktır. Ayrıca dolma ve yarmalarda kullanılacak alet ve edevatta masrafa etki eder. Zeminin sertliği ve yumuşaklığı çalışmaların sadece bir kürekle mi yoksa küskü ve silindirin gerekli olup olmayacağını ortaya koyar.

Yarma-dolma işlemi sırasında etrafındaki hendek ve banketlere zarar vermemesine dikkat edilmelidir. Bursa-Gemlik yolunun 12. ve 33. kilometreleri arasında tamirat yapılırken şevlerin ve banketlerin tesviye edilmesi gerekmiştir. Bu tesviye için 29. 871 guruş harcanması Hüdavendigar Vilayeti idaresi mühendislerince uygun görülmüştür[38].

---

[36] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilkade 1323 (11 Ocak 1906), s. 313.
[37] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 20 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2046-2047.
[38] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Safer 1315 (16 Temmuz 1897), s.95.

6. Kasis (Duvarlı-Duvarsız)

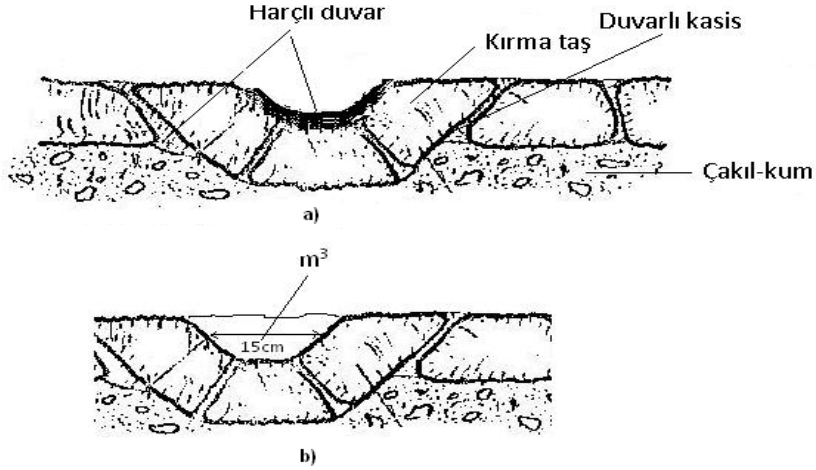
Yolun güzeran eylediği mahallerde dik meyilli yerler bulunur ise, yolun yüzeyini sel sularının kaplamaması için taştan kuşaklar yani kasisler yapılır.

Bu kasislerin inşasındaki temel gayelerden biri de yol üzerindeki yola paralel gelen hendeklerin bozulmaması amaçlanır. Hendeklere doğru oluşacak zararı önlemek için ayrıca kademe kademe kaldırım yapılır[39].

Yol seviyesine yakın yolu dik kesen derelerin yola zarar vermesini önlemek için yapılan bu taş kaplamaların açıklıkları fazla olmayıp suyun yolu yalayıp geçmesi, donma, birikinti oluşturmaması için verilmiş küçük açıklıklardır.

Kasislerin açıklıkları hakkında tam bir bilgi bulunmamakla beraber farklı ölçülere rastlanılmıştır. Aydın vilayetinde yapılan Torbalı-Seydiköy arasındaki yolda 15 cm. lik kasisler yapılmıştır[40]. Bazı yerlerde 5, 6 ve 8 metre açıklıklarda olmaktadır. Isparta-Burdur yolunda bu genişlikte 6 adet kasis inşa edilmiştir[41]. Taş kaplama yapılar kapladıkları alan bakımından metreküp olarak hesaplanır. Niğde-Nevşehir tarıkında 19 mevkide 1631 metreküplük kasis altyapı olarak ilave edilmiştir[42].

Kasisler sadece taş kaplama yapılacağı gibi duvarlı olarakda yapılabilir. Burdur-Dinar yolu üzerinde 16 adet duvarlı-duvarsız kasis yapılmıştır[43]. Taş kaplama kasislerde yüzey sıvanmayarak dayanıklı, sağlam ve doğal taşlarla kaplanır (Şekil 6).



Şekil 6: a) Duvarlı kasis b) Duvarsız kasis

[39] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s.28.
[40] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 30 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s.1848.
[41] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s.1809-1810.
[42] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902)s. 1848.
[43] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s.1800-1801.

Bir yol üzerinde yapılacak kasis sayısı farklı rakamlarda olabilir. Yolun uzunluğu, toprak yapısı, geçtiği güzergah kasise olan ihtiyacı artırabilir yada azaltılabilir. Niğde-Mersin yolunun I. mevkisinde 15 adet kasis yapılırken, Niğde-Kayseri, Niğde-Bor yolu üzerinde de 14+3=17 kasis inşa edilmiştir[44]. Köprülü-İştib geçkisinde ise 2 kasis yapılması yeterli görülmüştür[45].

7. İstinad Duvarı (Kuru-Harçlı)

Genellikle duvarlar kullanılan alan ve mevkiye göre inşa edilir ve çeşitli isimler alırlar. Bunlardan arka kısmı toprak ile kaplı olanlarına "İstinad duvarı" denilir. Bunlar genellikle rıhtımlarda veyahut uçurum kısımlarda yapılan yolların imlalarında ve bahçelerin sed teşkil kılınan mahallerinde rastlanır.

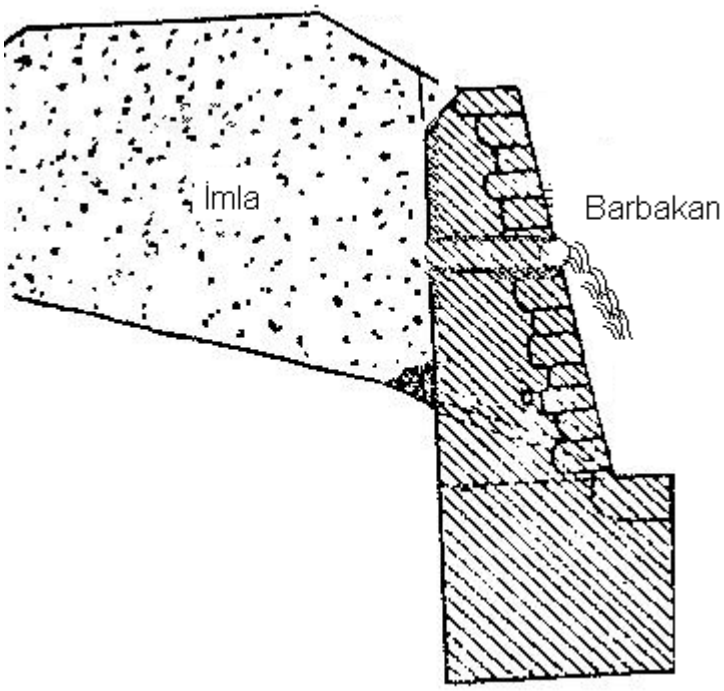
Bilhassa rıhtım ve yol kenarlarında yapılacak istinad duvarları sırasında Fen memurlarının görüşleri ve bilgileri önemlidir. Osmanlı devrinde istinad duvarları taş ya da tuğladan yapılmaktadır. Taş yapılarda, harçlı yapıldıkları gibi harçsızda yapılabilir ki bu tür duvarlara "kuru duvar" denilir. Bu tür duvarlarda kuru duvarı teşkil eden malzeme her ne olursa olsun duvarın her noktasına kuvvetli bir tazyik yapılmalıdır. Zira iklimsel faktörlerle taşlar arasında bulunan harcın sökülmesi ve sıkılan yerlerin boş kalarak zaman içinde yağmur suları ile dolması ve bunların kışın soğuğun etkisiyle donma ve ilkbaharda tekrar çözülmelerin olması duvarı oluşturan taşların yerinden oynamasına ve bir süre sonra da duvarın yıkılmasına neden olmaktadır[46].

Yol zemininin her noktada kuvvetli olmayışı, zeminin iç kısımlarının su görmesi toprağı kayganlaştırmaktadır. İstinad duvarları bazen yamaç boyunca yola paralel olarak gider, yamaçların azaldığı yerlerde bu duvara ihtiyaç duyulmaz.

İstinad duvarlarında toprağın iç kısımlarındaki suyun boşaltılması için ***"barbakan"*** denilen küçük delikler açılır. Böylece su kendini açılan bu deliklerden tahliye ederek istinad duvarları yol için bir tehlike olmaktan çıkarılmaktadır.

---

[44] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1793. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 710.
[45] **BOA. Y.PRK.TNF. 8/49**, H. 1324 S. 15 (10 Nisan 1906).
[46] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Muharrem 1317 (26 Mayıs 1899), s. 416-417.



Şekil 7: İstinad duvarı

İzmid-Mekece yolunun 4. ve 6. kilometrelerinde yamacın eğiklik açısı az olduğundan buralara yol güvenliği açısından istinad duvarları inşa edilmiştir[47].

İstinad duvarlarının kagir olarak yapılanları daha mukavemetli ve tabiatla daha uyumludur. Seyhan Köprüsü ile Bac Köprüsü arasındaki yolun Seyhan nehrine akan kısmına doğru 24 ve 25 metre uzunluğunda 4,5 metre yüksekliğinde kagir istinad duvarı inşa edilmiştir[48].

Bu duvarların yapımı esnasında eğim oldukça önemlidir. Erzurum yolunun Gümüşhane mıntıkasında kuru istinad duvarlarının meyil derecesi olarak %40 ile %50 derece eğim verilmesi uygun görülmüştür[49].

Harçlı olarak yapılan istinad duvarlarına çayırlarda rastlanılmaktadır. Niğde-Nevşehir yolu üzerinde 1855 metre küplük harçlı istinad duvarları yapılmıştır[50]. Adana Vilayeti Misis yolu üzerinde bulunan duvarın yetersiz gelmesi üzerine 172 metrelik duvara ilave olarak harçlı istinad duvarı yapılmıştır[51]. Isparta-Burdur yolunda da 384,5 metre uzunluğunda harçlı istinad duvarı inşa edilmiştir.

---

[47] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1878.
[48] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2025.
[49] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2046-2047.
[50] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 30 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s. 1784.
[51] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2025.

Özellikleri belirtilmeyen istinad duvarlarını taş-kagir yapı olarak düşünmek doğru olur. Zira o dönemde kagir yapılar yoğunluktadır. Payas-İskenderun yolu üzerinde 120 metrelik istinad duvar yapılmıştır[52].

İstinad duvarları yol masraf çizelgesi içerisinde yer alır. Örneğin Karahisar-Giresun yolu boyunca yapılacak istinad duvarları için yüklenici 256.180 guruş harcayacağını beyan etmiştir[53].

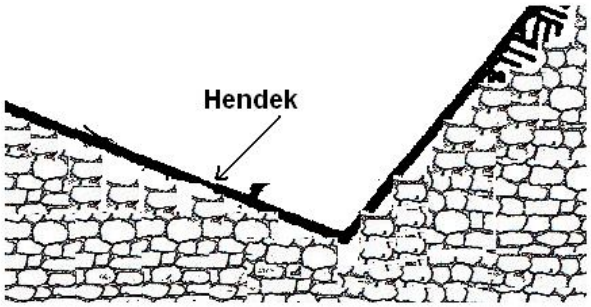
İstinad duvarlarının uzunluğunu ve kalınlığını belirleyen yolun duyduğu ihtiyaca bağlıdır. Bergama-Dikili yolunda 30 metre uzunluğunda bir duvar yapımına ihtiyaç duyulmuştur. Dikkat edilirse istinad duvarları için kesin uzunluk verebilmek mümkün değildir. 25, 30, 120, 172 metre gibi uzun yâda kısa olabilmektedir[54].

8. Hendek Yapıları

Şosenin iyi muhafaza edilebilmesi vasıtaların rahatlıkla geçebilmesi ve kar sularının yol üzerinde birikinti oluşturmaması için yolun kenarlarına hendekler yapılır.

Hendeklerin genişliği ovalık arazide 1,5 metre derinliği ise 50 cm olarak yapılırken şevlerinin eğim derecesi ise 45° olur. Fakat kayalık mevkilerde hendeklerin genişliği şevlerinin eğimleri nispetinde azaltılır.

Hendeklerde şevlerin eğimleri dolgu arazilerde 1 metre yüksekliğe 1,5 metre genişlik verilirken toprak yarmalarda 1 metre derinlik için 1 metrelik bir genişlik verilir. Bu haliyle eğim 45° olarak verilecektir. Ancak sert kayalıklı alanlarda 1 metre yükseklik için 10 cm. genişlik verilmesi uygun olup şevin eğim derecesi ise kayalık alanın sertliğine göre değişecektir[55].



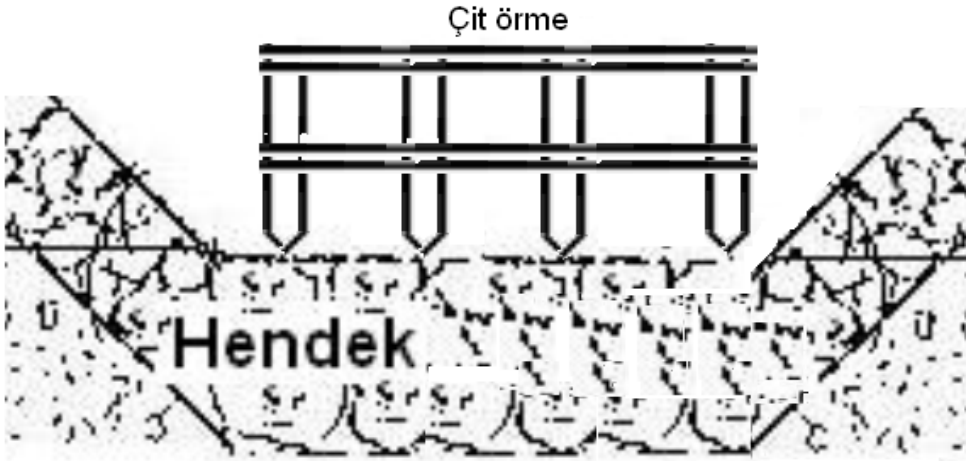
Şekil 8: Hendek

[52] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2041.
[53] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2046-2047.
[54] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 236.
[55] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s.25-26.

Hendekler çok meyilli olmamalı zira zamanla meyilleri çukur hale gelebilir. Bu durumda hendek tabanının harçlı kagirle destek verilir[56] .

Hendek yapıları, istinad duvarları boyunca da inşa edilirler. Payas-İskenderun yolu üzerinde 120 metrelik istinad duvarı boyunca hendek yapılmıştır[57]. Hendek yapıları yol boyunca yapılacağı gibi aralıklı mesafelerle de inşa edilebilir. Kosova Vilayetinde Köprülü-İştib yolunun 8. ve 41. kilometreleri arasında yapılan yolun 27. ve 41. kilometreleri arasında hendek inşası yapılmıştır[58].

Yol eksenine dikey olarak bir dere suyunun yola zarar vermemesi için yapılacak olan hendeğin iç kısımlarına kazıklar dikilerek bu kazıkların arasına çit örülür. 8-10 metre aralıklı olarak yapılan çitler yola gelecek olan çakıl, toprak ve diğer süprüntülerin tutulmasını sağlayarak yola gelmesi engellenmiş olur[59].



Şekil 9: Çit örülü hendek

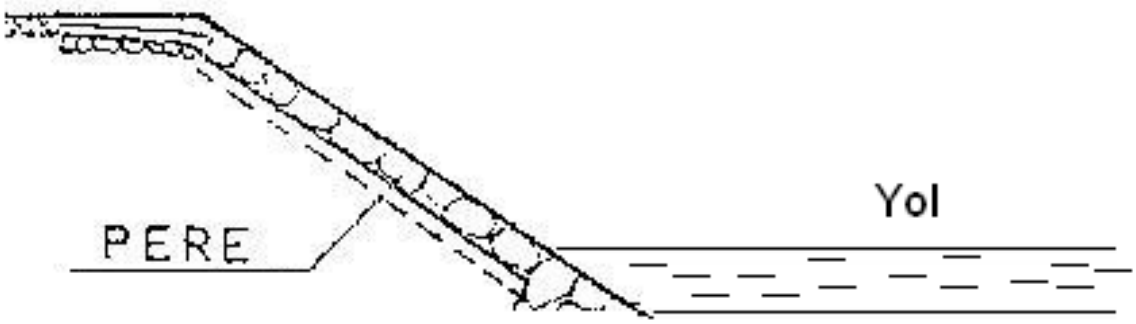
Sık sık dolan hendekler yolun ömrünün uzatılması amacıyla her inşaat mevsiminde temizlenir. Düşük maliyetli olan hendek temizleme çalışmaları Bursa-Gemlik, Havsa-Edirne, Üsküb-Komanov güzergâhlarında bu tür çalışmalara rastlanılmıştır[60].

9. Pere Yapıları

Meyilli arazilerde ve şevlerde zeminin kaymasını önlemek, düzgün bir yüzey elde etmek üzere yapılan kaplamadır. Pere duvarları meyilli yolların sıkıştırılmasında

[56] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** s.28.
[57] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s.2041.
[58] **BOA. Y.PRK.TNF. 8/49**, H. 1324 S. 15 (10 Nisan 1906).
[59] Yanya-Preveze Yolunun 24. kilometresinde 228 metre uzunluğundaki yolda bu özellikte hendek inşası yapılmıştır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s.1926.
[60] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s.238, 241.

kullanılmaktadır. Nitekim Manastır Vilayetinin Alasonya kasabasından Askeri Kışla'ya kadar uzanan kısımda pere duvarları inşa edilerek yolun sağlamlığı artırılmaya çalışılmıştır[61] (Şekil 10).



Şekil 10: Pere

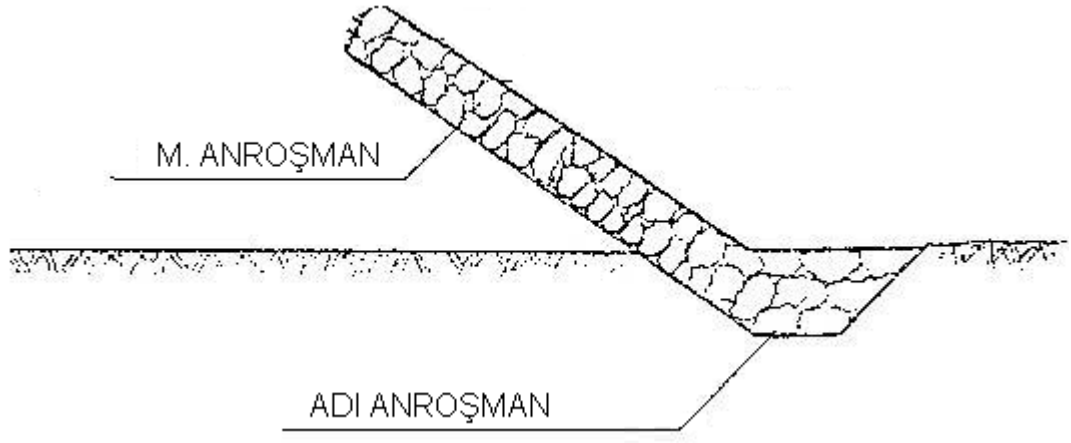
Pere, genelde yapılması düşünülen bir kuru duvara yada harçlı duvara karşılık olarak maliyeti daha az olduğundan ve kısa zamanda tamamlandığından yaygın bir şekilde tercih edilmektedir. Dolgu şevlerini muhafaza amacıyla inşa edilirler. Vidin-Şömendifer İstasyonu arasında yola paralel olarak giden suyun akış hızına karşılık olarak pere yapılması gerekli görülmüştür.

Pereli sıkıştırmalara sık sık köprü ayaklarına yakın kısımlarda tesadüf edilmektedir. Sinob-Boyabad yolunun 26. kilometresinde bulunan Kapalı Köprüsü tamir edilirken heyelan etkisiyle oluşan yıkımlardan dolayı köprü ayaklarına pere ilavesi yapılmıştır. Keza Adana vilayetinde bulunan Yaman Köprüsünün yan satıhlarına da pereli doldurma gerçekleştirilmiştir[62].

10. Anroşman

Nehir veya deniz içindeki yapılarda yüzeyi korumak için yapılan yüzey kaplamalardır[63]. Anroşman kaplamalarda kullanılacak taşların büyük parçalı olmasına dikkat edilmelidir (Şekil 11).

[61] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhicce 1319 (11 Mart 1902), s.1539.
[62] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1323 (13 Aralık 1905), s.303. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s.265. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1323 (29 Kasım 1905), s.283.
[63] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s.2046-2047.



Şekil 11: Muntazam ve Adi Anroşman

Genelde pere ve anroşman yapıları birbirinin devamı niteliğindedir. İmla şevlerini destekleyen pereler, su kenarlarında anroşmana dönüşmektedir. Bunun güzel örneğine Kastamonu vilayeti sınırları dahilinde akan Milan Çayı kendisine yeni mecralar bularak yolun güzeran etmesine engel oluşturmuştur. Vilayet idaresi ilk etapta harçlı duvar inşasını düşünmüş, ancak daha sonra imla yapılarak pere ile sıkıştırılıp üzerine anroşman yapılmasına karar verilmiştir. İmla için gerekli olan malzeme anroşman için hazırlanan alandan çıkarılan hafriyattan karşılanarak böylece inşaatın maliyeti azaltılmış olacaktır[64].

Köprü ayaklarında oyulmalar oluştuğunda ayakların önüne anroşman desteği sağlanarak suyun verdiği hasar azaltılmaya çalışılır. Bilecik-Yenişehir yolu üzerinde Hisar Köprüsü'nün Yenişehir yönündeki imlasına su yönünden anroşman ile muhafaza yapılmıştır[65].

II. YOL ÜSTÜ YAPILARI VE İMALAT-I SANAİYE

Yolun bitirilmiş toprak tesviyesi üzerinde kalan ve muhtelif bölümlerden meydana gelen yapıya yol üst yapısı denilir.

Üst yapıda kullanılan malzemeyi tayin eden faktörlerden biri kullanılan vasıtanın türü ve ağırlığıdır. Ayrıca üst yapıyı teşkil ederken malzemenin civardaki en yakın noktalardan temin edilmesini sağlamak gerekmektedir[66].

---

[64] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1318 (12 Ağustos 1902), s.886.
[65] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1320 (17 Kasım 1902), s.1920. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhicce 1323 (27 Ocak 1906), s.351.
[66] Gültekin Tüte; **a.g.e.,** s.8.

Yolüst ve sanayi yapıları arasında şunları görmek mümkündür: Kaldırım, Korkuluk, Banket ve Kilometre Direği (Taşı).

1. Kaldırım Yapıları ve Çeşitleri

Yaya kaldırımı, yolların sağ ve sol yanlarında yola paralel olarak uzanan yapılardır[67].

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat devri ve Meşrutiyet devrinin ilk yıllarında yol genişliği olarak ortalama 7-9 metre genişliğe rastlanılmıştır. İnşa edilecek kaldırımlar yolun genişliğine uygun olarak tespit edilir[68].

İstibdad devrinde yapılan yol çalışmalarında eskileri ıslah edilirken öte taraftan da yeni yollar açılmaktadır. Açılan yeni yollarda genişlikler 12 metreye kadar çıkartılmıştır. Bu miktar genişlikteki bir yolda kaldırım genişliği olarak da 7-8 metre genişliğinde kaldırımlar inşa edilmiştir[69].

Kaldırım yapıları yol altı yapıları olan köprüler üzerinde de devam ettirilir. Örneğin Bilecik-Yenişehir yolunda Hisar Köprüsü kaldırımlarının tahrip olmasıyla yeniden tamir görmüştür[70].

Kaldırım yapıları vilayet, sancak, kaza ve köy[71] yollarında yer almaktadır. Yolların geçtiği hemen her güzergâhta yayaların yürüyeceği kaldırımlar yapılmaktadır. Şehir içi ulaşımda gayet yaygın olan kaldırımlar şehirlerarası yollarda İstimlâk bedelini azaltmak amacıyla kaldırım yapımına fazla yer verilmemekte, bu noktalarda banketlerin payı artırılarak yayalara yol yürüme hakkı tanınmaktadır.

Osmanlı Devleti kaldırım yapılarındaki çeşitlilikte Avrupa başkentlerini takip etmiştir. 1880'li yıllarda Avrupa başkentlerinde tahtadan yapılan kaldırım inşasına başlanılmış ancak zamanla bu kaldırımların katran ile kaplanmasına ihtiyaç duyulmuştur. Katransız olarak döşenen ağaç döşemeler zamanla çürümekte ve etrafa fena kokular yaymaktadırlar. Bu kötü sonuçlarından dolayı tahta kaldırım halk arasında pekte muteber olmamıştır.

Ancak zamanla Avrupa Başkentlerinde taştan kaldırımlar denenmiş. Yapılan taş kaldırımlarda, halk arasında memnuniyet verici sonuçlar doğurmamıştır. Zira zamanla

---

[67] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s.211.
[68] **BOA. Y.PRK.TNF. 1/26**, H. 1298(1880/1881).
[69] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** s.211.
[70] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhicce 1323 (27 Ocak 1906), s.351.
[71] Bilecik-Yenişehir Yolunun Yenişehir'e bağlı Pelidözü Köyü'nün bozulan kaldırımları tamir edilmiştir. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** s.351.

yerinden oynayan taşlar, yola fırlayarak insanlara ve vasıtalara zarar vermektedir. Kısa dönemlik bir kullanımdan sonra taş kaldırımlarda atıl durumda kalmıştır. Bu taş kaldırımların ülkemizde güzel örneği İstanbul'da Tramvay Yollarında örneği görülen 4 Köşe Kesme Granit taşlar üzerine kum serilerek oluşturulan yapılar olup zaman içerisinde tahrip olmuşlardır.

Paris'te kaldırımlar için yeni bir teknik uygulanmış ve kaldırım taşları arasında çimento döşenmesi uygulanmıştır. Bunlarda tamirat gerektirdiğinde çıkartılmaları büyük masraf gerektirmesi ve geçen süre içinde oluşan oyuklarda göz önüne alınınca bu teknikte itibarını yitirmiştir. Taş kaldırımlar masraflı oldukları kadar büyük gürültü ve şamataya neden olmakta insanları rahatsız etmektedir.

Anlaşıldığı üzere gerek Avrupa başkentlerinde ve gerekse İstanbul'da kaldırım yapılarında ufak çakıl taşı döşemeler ve kesme taştan kaldırımlar kullanılmaz hale gelmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nde başkent haricinde pek çok yerde bilhassa merkezden uzak yerlerde kullanımı devam etmiştir.

İşlek olan noktalarda kaldırımların elastikli ve gürültüsüz bir halde inşası umumileşmeye başlamış ve katrandan şose kadar kaldırım yapımına da meyil artmıştır.

Katran'dan yapılan kaldırımların herhangi bir sakıncası olmamakla birlikte yağışlı zamanlarda oluşan zemin kayganlığı kaymalara yol açmakla birlikte bu durum çok büyük bir eksikli olarak görülmemiştir.

Avrupa başkentlerinde görülen gelişmeleri Osmanlı Devleti kendi ülkesinde de gönderdiği mühendislerden elde ettiği bilgiler doğrultusunda uygulamıştır. Böylece Avrupa Başkentleri'nin geçirdiği değişimleri Osmanlı Devleti'nin Payitahtı İstanbul'da geçirmiştir[72].

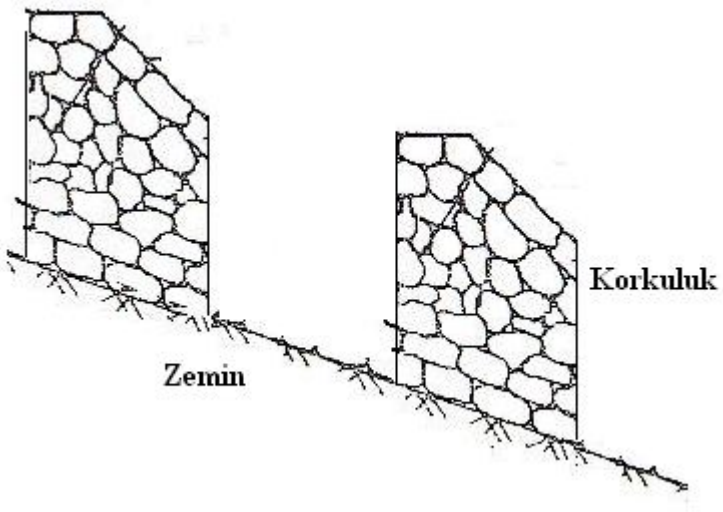
2. Korkuluk İnşası

Yol zeminin kuvvetli olmadığı noktalarda yapılan istinad duvarları üzerinde yola paralel olarak inşa edilen yapılarıdır. Kagir olarak inşa edilen bu yapılara, yamacın azaldığı, zeminin kuvvetlendiği noktalarda ihtiyaç duyulmamaktadır.

İnşa edilen istinad duvarlarının iç kısımlarında biriken sularını boşlatmak için barbakan denilen küçük delikler açılır. Böylece su kendini bu deliklerden tahliye ederek istinat duvarlarını bir tehdit olmaktan çıkarır. Ancak bazen bu barbakan tekniğinin yetersiz gelebileceği durumlarda bilhassa İstinat duvarlarının, duvar yüksekliğinin fazla

[72] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s.203-208.

olduğu ve eğimin az olduğu mevkilerde bazen aralıklı olarak bazen de aralıksız olarak korkuluklar inşa edilir (Şekil 12). Böylece eğiklik açılarının az olduğu noktalarda taşıtlar, insanlar ve hayvanlar güvenlik içinde yolculuklarına devam etmeleri sağlanır. İzmid-Mekece yolunun 4. ve 6. kilometrelerinde bu özellikte korkuluklar inşa edilmiştir[73].



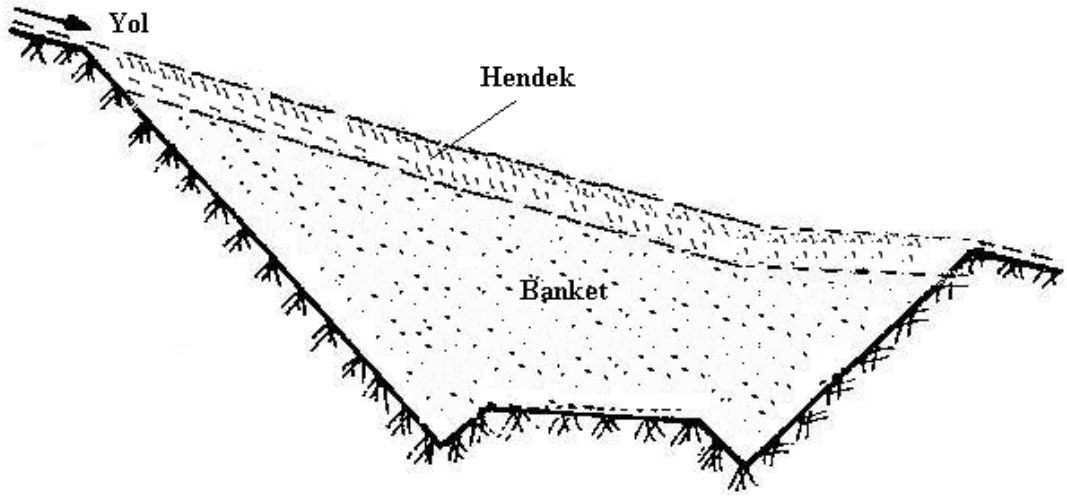
Şekil 12: Kagir yapı Korkuluk

Korkuluk yapıları yolun dik yamaçlı uçurum kısımlarında uygulanır bir yapıdır. Gerekli görülen yerlerde yapılmıştır. Konya Vilayeti'nde Akşehir-Yalvaç-Karaağaç yolunun I. ve II. mevkilerinde korkuluklar dikilmiştir[74].

3. Banketli Yapılar

Yol platformunun her iki tarafında bir hayvanın geçeceği ölçüde hendekle yol arasındaki mesafeye yapılan yapılardır. (Şekil 13)

[73] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Receb 1320 (2 Kasım 1902), s.1878.
[74] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2048.



Şekil 13: Banket

Banketlerde, korkuluklar gibi istinad duvarları boyunca inşa edilebilirler. Adana Vilayeti'nde Payas-İskenderun yolunun 11 kilometrelik kısmında, banket ve korkuluk duvarı 120 metre kadar yapılmış olan istinat duvarı boyunca banket alanı oluşturulmuştur[75].

Yol tesviye çalışmaları esnasında banketler içinde tesviye çalışmaları yürütülür. Şoseden ayrı olarak bakım gerektirebilir. Banketlerde ıslah edilirken tamamı ıslah edilmeyebilir, kısmı alanlarda ıslah çalışmaları yürütülür. Örneğin Havsa-Edirne yolunda 23 kilometrelik alanda yapılan yol çalışmasında banket için yapılan iyileştirme 4.680 metrelik kısmı ihtiva etmiştir[76].

4. Kilometre Direği (Taşı)[77]

Yol güzergâhına belli aralıklarla yerleştirilen yolüstü sanayi yapıları arasında yer almaktadır. Ulaşılacak mevkilere ne kadarlık mesafe kaldığını belirlemek amacıyla dikilen kilometre taşları yol masrafları arasında gösterilerek bedeli yol ücretinden karşılanır[78].

Romalılar devrinde her 1 milde bir dikilen bu taşlar Osmanlı Devleti'nde daha sık aralıklarla dikilmiştir. Zira 1 mil 1428 metre olarak Romalılarca tespit edilmiştir. Oysa Kirmasti-Mihaliç yolu tamir edilirken 17. ve 19. kilometreleri arasında 19 adet

---

[75] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s.2041,2048.
[76] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s.238.
[77] **Kilometre Direği:** Romalılar yollarında gayet muntazam işaret taşları kullanmışlardır. Bunlar üzerinden büyük şehirlerin mesafelerini tespit etmişlerdir. Romalılarda her 1 milde bir taş dikilmiştir. 1 mil=1428 metredir. Orhan Günsoy; **a.g.e.,** s. 4.
[78] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1735.

kilometre taştı dikilmiştir[79]. Yine Selanik-Dedeağaç demiryolunun Sarıgöl İstasyonu ve Kılkış Kasabası arasındaki 508 metrelik yola 1 adet kilometre taşı dikilmiştir.

Kilometre taşları, ülke yollarının bilhassa şehirlerarası yollarda uygulanmıştır. Edirne-Ortaköy, Karacaali yollarında Bergama-Dikili, Bergama-Soma, Bursa-Gemlik, Mudurnu-Gerede yolunun I. kısmında sayıları değişen oranda kilometre direkleri çakılmıştır[80].

Diyarbakır Vilayeti'nin Harput'a doğru giden yolunda 111 adet, Musul'a giden yolunda 104 adet ve Haleb doğrultusunda giden yolunda ise 90 adet kilometre taşı kullanılmış bütün bunlar için 10. 876 guruş harcanması Vilayet Fen Dairesi'nce uygun görülmüştür. Masraf cetvelleri içerisinde fazla bir yekûn olmamakla birlikte çizelgelerde yerini almaktadır[81].

III. YOLALTI VE YOLÜSTÜ YAPILARDA KULLANILAN TEMEL MALZEME VE ALETLER

Yol işlerinde kullanılan teknik ve diğer malzemeler yolüstü ve yolalt yapısı tespit edilerek karar verilir. Yol yapımına başlamadan önce zeminin incelenmesi ve tasnif edilmesi gerekmektedir. Kullanılacak malzemede coğrafi koşullar, iklim ve bölgenin tabii kaynakları göz önünde bulundurulacaktır. İhtiyaç duyulan alet ve edevatın uzak mesafelerden getirilmesi inşaatın gecikmesine ve masrafının giderek artmasına neden olacaktır.

Osmanlı Devri yapılarında en çok kullanılan tabii malzeme taş, kum ve kerestedir Sultan Hamidi devrinde de doğaya sadık kalınarak en ihtiyaç duyulan ana malzemeler olmuştur. Bilhassa taşların sert ve sık gözenekli olmasına dikkat edilir. Donun tesirinden bozulmayacak türde olmasına özen gösterilir.

Sultan II. Abdülhamid devrinde kullanılan temel malzemeler ve aletler şunlardır: Kırma Taş, Toplama Taş, Yonma Taş ve Kesme Taş'tır. Ayrıca yollarda çeşitli özelliklerde kumlarda kullanılmaktadır. Temel aletler ise silindir, küskü, tokmak ve diğerleridir.

---

[79] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/49,** H. 1324 S. 15 (10 Nisan 1906). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 238.
[80] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1315 (9 Ocak 1898), s. 95. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 1788. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2044-2045.
[81] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 864.

Kırma Taşlar; Bu tür taşlar 6 cm hacminde olup sert ve iyi cinsten olmaları tercih edilir. Kırma taşlar istenilen ölçüde kırıldıktan sonra yol inşası sırasında yolun kenarında bulunan banketler üzerine dökülerek Mühendisler tarafından gerekli özellikleri taşıyıp taşımadığına karar verilerek kullanımına izin verilir yada verilmeyebilir. Yola serilen kırma taşların birbiri ile bağlantılı olması için üzerine silindir alışmaları yapılır. Daha sonra belirlenen özelliklerde ve kalınlıkta kum serilerek taşlama yapılmasına ve silindir geçirilmesine devam edilir.

Toplama Taşlar; Herhangi bir nitelik ve ölçüsü olmayan akarsu kenarlarından, doğa eteklerinden ve dere kenarlarından temin edilen taşlardır. Belli bir ölçütü tutturmak mümkün değildir. Osmanlı yollarında da sık sık toplama taşlar kullanılmıştır.

Yonma Taşlar; Dış cepheye bakan taşların dondan kırılıp dökülmemesi için gerekli mukavemetin sağlanmasına dikkat edilmelidir. İstinad duvarlarında ve köprülerde yaygın olarak kullanılmaktadır.

Kum; Kullanılacak kumun cinsi önemlidir. Killi yada kumlu olması suyun geçişini dahi değiştirmektedir. Su, kumlu zeminlerde aşıp giderken killi toprak, suyu kendine nüfuz ederek yutmaktadır. Kullanılan malzeme olarak kilden çok kum tercih edilmektedir. Yollara döşenen kumun kalınlığı 4 ila 5 cm arasında değişmektedir. Ancak masrafı azaltmak düşüncesinin etkili olmasından dolayı yaygın olarak 4 cm derinliğindeki kum döşenmesi daha yaygındır.

Kumun yola serilmesi sonrası üzerinde taşlama ve silindir geçirilmesi yapılarak kumun taban taşları arasına işlemesi sağlanır. Oluşacak boşluklar kapatılmaya çalışılır.

Silindir ve Küskü; Toprağın kazılması sırasında kullanılan teknik malzeme Küskü'dür. Özellikle yumuşak zeminlerde kullanılabilmektedir. Silindir ise, trafiğin yoğun olduğu mıntıkalarda yolun dayanıklılığını sağlamada kullanılır. Taş ve kum serilmesinden sonra silindir geçirilerek yolların eğimi azaltılmaya çalışılır.

Tokmak; Yolların tesviyesi sırasında tesadüf olunacak çukur yerlere toprak konuldukça, bir yandan da 15-20 Okka ağırlığında ağaç tokmaklar ile amele tarafından tokmaklanarak, yer gibi katı ve sertleştirildikten sonra taş döşeme yapılır. Tokmaklamak önemlidir. Zira yetersiz yapıldığı takdirde yolun kısa sürede bozulmasına sebep olacaktır.

IV. TURUK VE MEABİR TEŞKİLATI

XIX. Yüzyılın sonu XX. yüzyılın başlarından itibaren kentleşme anlayışının etkisi ile Nafıa Nezareti'ne bağlı bir birim olan Turuk ve Meabir Dairesi'nin çalışmaları önem kazanmıştır. Şehir Yönetimleri; yol, köprü, kaldırım, su bendi, bataklıkların kurutulması ve diğer faaliyetlerini planlamak amacıyla bu teşkilata ihtiyaç duymaktadır[82].

1. Turuk ve Meabir Teşkilatı İle İlgili Nizamnameler

Turuk ve Meabir teşkilatına ait çeşitli nizamnameler devlet tarafından yayınlanmıştır. Bunlardan tespit edebildiklerimizden ilki 1869 tarihli nizamnamedir. H. 6 Cemaziyel-evvel 1286 (14 Ağustos 1869) tarihli Yol Nizamnamesine göre;

I.Sınıf yoldan IV. Sınıf yola kadar her birinin genişliğini (mikdarı arzını) tespit ettikten sonra bir yolun mevkisi yükseğe tesadüf ediyorsa, 2 metre derinlikte kazılacaktır.

O yolun arzı, sınıf olarak altta bulunan yolların arzına inecek ve yol güzergâhında bulunacak yokuşların meyli %6'dan fazla olmayıp ancak zorunlu durumlarda Nezaretin uygun görmesiyle eksiltilebilir.

Çakıl veya kırma taştan olan yolların kalınlığı I. ve II. sınıf yollarda 25, III. Sınıf yollarda 20 cm olarak yapılacaktır. Büyük taşların yolun altına konulacağı, ufak taşların kalınlığı ise 6 cm. den fazla olmayacağı, yolun her iki tarafında yolun ortasına varıncaya kadar, her iki taraftan olarak her 1 metrede 4 cm meyil verilerek **(*Balık Sırtı oluşturulacak)***'tır.

Turuk ve Meabir Nizamnamesi'ne göre, yollar kolay ve müşkül olarak iki dereceli add edilmektedir. Kolay kısımlarda şosenin genişliği 5 metre tercih edilirken satıhları yani yan kısımları ise 1'er metre olarak belirlenmiştir. Fakat müşkül olan yerlerde yolun genişliği 1'er metre azaltıldığı gibi satıhları da 50 cm. ye indirilebilmektedir

Düz veya düzleştirilmiş yolların her iki tarafına da hendekler kazılacaktır.

Seyyar Müfettiş Selim Sırrı Paşa, Nafıa Nezareti'ne sunduğu raporda, Vilayetler'in bazılarında nizamnameye aykırı olarak hareket edildiği, hatta bazı

---

[82] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 259.

vilayetlerden yolların gayet yolsuz bir şekilde yapıldığını rapor etmiştir. Devletin bu konuda gerekli tedbirleri alması gerektiğini vurgulamıştır[83].

Turuk ve Meabir teşkilatına ait ikinci bir nizamname ise, H. Fi Şaban 99/22 Haziran 98 (4 Temmuz 1882) tarihli Nafıa Nezareti tarafından Vilayetlere gönderilen nizamnamedir. Bu nizamnameye göre, yolların inşası sırasında dikkat edilmesi gerekenler şu şekildedir:

1-Yolların keşfi, güzergâhları ve ne miktar para gerektirdiği tahmin edilecek

2-Yollarda görev alacak olan ahalinin nüfusu tespit edildikten sonra her köy ve kasaba mükellef olan nüfus sayısını, yapacakları işlerin kolaylık ve zorluk derecelerini, niteliklerini ve ölçümlerini belirleyeceklerdir.

3-Yapılacak inşaatın süresi belirlenerek, o zaman diliminde ya şahsen yâda köy ve kasaba halkınca bir müteahhide ihale etmek veya iş yapmaya muktedir olmayanlar kendi yerlerine para vererek yaptırma şıklarından birini kabul edeceklerdir.

4- Ahalinin bedelen işletmek ve müteahhide ihale etmesine mani olunacaktır[84].

5- Yapılan işlerin fenne uygunluğunu sağlamak amacıyla Mühendis ve Kondüktör tayini yapılacak. Ancak bunlar ahalinin işlerine müdahale etmeyeceklerdir.

6- Yolların bilhassa sıkıntılı olan yerleri tespit edilerek şose döşemesi yapılması öncelikli olacaktır.

7- Yolun özelliğine göre, kolay yada müşküllü yollar olarak ayırt edilip kolay kısımlarda yolun genişliği 5 metre yan kısımları 1'er metre olacaktır. Problemli yollarda ise yolun genişliği 4 metre yan kısımları ise 50 cm olacaktır.

8- Her köy ve mahalle Muhtarı'nın bulunduğu yerdeki görevi, ifa etmeye gelenler ve gelmeyenlerin kayıtlarını tutacak. Gelmeyenler için ya davet icap ettirilecek yâda bizzat haber verilecektir. Muhtarlar amele sevkiyatından görevli olup kendilerine ait iş hissesi bitmedikçe görev yerlerini terk edemeyeceklerdir.

9- Yol bedeli, sadece yol yapım bedeli ile ilgilidir. Diğer köprü, bataklık, orman ve benzeri işlerde kullanılamaz. Ancak orman bulunan, kireç yakmasını bilenler köprü ve menfezin inşasında gerekli olan ağacın kesimi ve nakliyatında bizzat görev almaktadırlar. Bunun için gereli şart ise ormanın yakın olması, kerestenin uzak

---

[83] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şevval 1302 (Temmuz-Ağustos 1885), s. 290-291.

[84] Yollar belirli taksimlerle köy ve kasabalara paylaştırılmaktadır. Her bir mahalle ve karye kendi hissesini yapmakla yükümlüdür. Yapamayanlar topyekün olarak hizmeti yerine getirme yetkisini bir başkasına verebileceklerdir. Bu düzenleme ile mühendisler ilgilenecektir. **BOA. Ticaret-Nafıa-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri (T. NFM.) 721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886).

yerlerden getirilmemesi ve kireç yakmasını bilen insanlar olmasıdır. Aksi durum caiz değildir.

Bir diğer Turuk ve Meabir Nizamnamesine göre ise; yapılacak yollarda taksim usulü uygulanmaktadır. Ülke genelinde topyekün yol yapmak mümkün değildir. Her karye ve kasaba kendisine isabet eden yol hissesini ya bizzat kendileri, ya bedelini ödeyerek yada müteahhitler vasıtasıyla inşa edeceklerdir.

Ancak müteahhitler tarafından yapılan yollarda usulsüzlükler ve yolsuzluklarla karşılaşılmaktadır. Devlet ile yapılan anlaşmalar haricinde halktan zorla birtakım akçeler toplanmakta ve suiistimallere neden olmaktadır. Devlet bu nedenle karye ve kasaba hissesine düşen yollarda müteahhitler yoluyla yapılmasından ziyade bedel veya bizzat çalışma yoluyla yapılması konusunda ısrarlıdır.

Ancak coğrafi şartlar beraberinde insanların yaşayış biçimlerini de etkiler. Toprak işine alışık olmayan yada balıkçılık, gemicilik ve kiracılık gibi sık sık köyünde bulunmayanlar için devlet bayındırlık mevsiminde evinde, köyünde ve kasabasında bulunmayanlar için müteahhitlere ihale yolunu açık tutmuşlardır. Ancak ilgili Vilayet İdaresi ihaleye vermeden önce gerekçeleriyle birlikte Nafıa Nezareti'ne ayrıntılı bir açıklama sunup Nafıa Teşkilatı'nın görüşü ve Padişahın İradesi ile uygun görüldükten sonra ihaleye verilebilmektedir[85].

Kavaid-i Umumiye'ye göre yolların yapımındaki bir başka önemli Kanun maddesi ise şudur: Büyük caddeler açılmadıkça köy yollarının yapılmaması konusundaki kanun maddesidir. Ancak bu koşul Adalar için geçerli değildir. Cezayir Bahr-i Sefid'de bulunan Adalar'daki yolların yapımında da tıpkı Balkanlar, Irak ve Suriye Kıtaları ve Anadolu'da olduğu gibi amele-i mükellefe tarafından yapılmaktadır. Ancak Adalar'da büyük yollar bir merkeze veya Pazar yerine veya denize inen küçük köy yolları kadar ehemmiyetli olmadığından Ada halkının mutlaka ana yollarda çalıştırılması şartı olmayıp istedikleri yolda çalışabileceklerdir. Ada halkı, 1 günlük zorunlu hizmete tabidir[86].

Yol yapımında dikkat edilecek bir diğer husus ise; yollar boyunca büyük fabrikaların kuruluşu esnasında fabrikaların kuruldukları mevki ile yol arasında belli bir açıklığın olmasına dikkat edilmesidir.

---

[85] **BOA. T.NFM. 721/42,** H. 1304 Za. 16 (6 Ağustos 1887). **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Safer 1302 (Kasım-Aralık 1884), s. 42-43.
[86] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. 1 Rebiül-evvel 1302 (19 Aralık 1884), s. 67.

Makineler nizamnamesine göre; ileride fabrika civarında tesis ve inşası düşünülen evler veya yolların 22 metreden daha yakın olmaması gerektiği eğer uzaklığa dikkat edilmeyip iskânda bulunulur ise fabrikanın etrafına 75 cm genişliğinde bir duvar inşasında bulunması gerekmektedir. Sur inşasında herhangi bir hilaf söz konusu olursa kanunen lazım gelen muamele uygulamaya konulacaktır[87].

Bütün yeni düzenlemelere rağmen çeşitli vilayetlerde, kazalarda usulsüzlükler olduğu görülmektedir. Devlet bunun önünü almak için daima gerekli kanuni düzenlemeleri yerine getirmeye çalışmakta aynı zamanda gerektiğinde yönetici kadrosunu değiştirmektedir. 1887 yılında idari kadro değişmiştir[88]. Turuk ve Meabir muamelatına dair hazırlanan talimatların bir nüshası vilayetlere gönderilir[89].

Her yıl Mart ayı başında Kaza Nüfus İdareleri tarafından her karyenin amele-i mükellefiyeti belirlenir. Kimler bedel ödeyecek kimler fiili olarak çalışacak bu kayıtların tutulduğu defterler ilgili vilayetin Nafıa Komisyonlarına teslim edilir.

Bu defterlerin mahallerine bildirilmesi amacıyla bir örneği vilayette veya sancakta bulunan Ziraat Bankası şubesine teslim edilir. Banka biri bedel verenler için biride faal olarak çalışanlar için iki sürgü hazırlayarak bunları ilgili mahallenin muhtarlarına göndererek askıya asılır. Böylece oluşabilecek olumsuz düşüncelerde ortadan kaldırılmış olacaktır.

Fakat bütün bunlara rağmen Tekfur Dağı Sancağı kazalarında ve keza Diyarbakır Vilayeti'nde nüfus-u mükellefe defterleri her yıl düzenli olarak hazırlanmadığı ve yol ücretinden de yeri geldikçe tahsiller yapıldığı durumlarıyla karşılaşılmıştır.

Bu usulsüzlük yılsonu bakiyelerinin çıkarılmasında, takibinde sorun yarattığı gibi mükellef olan nüfusu da tespit etmekte problem teşkil etmektedir.

---

[87] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** s. 69.

[88] "…***Turuk ve Meabir işlerinin bir suret-i matlube ve mültezimede ceryanı maksadıyla Turuk ve Meabir Müdürlüğüne 3 bin guruş maaşla İdare-i mezkure Baş-Kitabetinde bulunan izzetlü Fikri Beğ*** ve Muavinliğine 2500 guruşla Selanik Vilayeti Baş Mühendisi Arslan Efendi ve Demiryolları Müdüriyeti Muavinliğine maaş-ı celile-i Merkez Komiserliği uhdesinde kalmak ve Heyet-i fenniyeden ma'dud bulunmak üzere Margosyan Efendinin tayinleri ve Tahsisat-ı Asliye Dairesinden bazı tadilatın icrası hususna dair ber vech-i istizan irade-i seniyye-i cenab-ı hazret-i padişaha müteallık ve şeref-südur buyurulmuş icab-ı ol vechle icra kılınmış…" **BOA. Ticaret Defteri (T.) 2303,** 18 Temmuz 1303 (30 Temmuz 1887).

Turuk ve Meabir İdaresi'ne yapılan bu kadro değişikliğinde Fikri Bey görevine atanması iptal edilmiştir. Daha sonraki Sicil-i Ahval Müdüriyeti'ndeki kayda göre : "…Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Galanın yerne diğeri tayin **olunmadığı** kayden anlaşılmasıyla…"**BOA. T. 2303,** 11 Şubat 1303 (23 Şubat 1888).

[89] **BOA. T. 171,** Temmuz 306 (Temmuz-Ağustos 1890), s. 6.

Kayıtsız işlem yapılmasını önlemek amacıyla Ziraat Bankasının kayıtları dışında olan hiçbir nafıa hizmetine ödeme yapmaması kararı alınır[90].

Bazı vilayet memurları işin kolayına kaçarak işlem yapmaktadır. Örneğin Aydın Vilayeti'nin Nif Nahiyesi'nde 1898 yılında yol hizmetinde faal olarak yer alanların listesi Ziraat Bankası'na sunulmadığı gibi, yekûn cetvelini de yapan yapmayan diye bir ayrıma tabi tutmadan toplu bir yekûn defteri hazırlayarak Nafıa Komisyonu'na sunmuştur. Ancak İzmir Ziraat Bankası yapılan uygulamanın kuraldışı olduğunu belirterek yeniden mühendis, kondüktör ve muhtarların gözetiminde yeni defterler düzenlenmesi istemiştir.

Yönetmeliğe göre, Tarık bedelini vermeyip çalışanların kayıtları defterde yer alacak ve bunların bankaya herhangi bir borçları varsa bu borçtan düşülecektir. Bu yeni bilgiler Muhtarlar tarafından da işleme konulacaktır. Görevinde ihmalde bulunanlar tespit edilecek ve Turuk ve Meabir İdaresi'ne bildirilerek gerekli cezai işlemler yapılacaktır[91].

2. Amele-i Mükellefe Hakkındaki Kanuni Düzenlemeler[92]

Amele-i Mükellefe hakkında çeşitli yönetimler döneminde sık sık aralıklara kanunlar yayınlanmaktadır. Sultan II. Abdülhamid devrinde de çeşitli düzenlemelr yapılmıştır. Nizam-ı kadim gereğince 26 Kanun-u evvel 1295 (7 Ocak 1880) tarihindeki düzenlemeye göre ufak tefek şeyler dahi ahalinin nizama aykırı olarak başka işlerde çalıştırılamayacağı sık sık belgelerde yerini bulmaktadır[93].

Her yıl vilayetlerdeki erkek nüfusun yol işlerinde görevlendirilmesi yapılır. 301 yılı için amele-i mükellefe nüfusunun 2/3'ünün görevlendirilmesi için vilayetlere yazı

---

[90] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1318 (15 Eylül 1900), s. 922-923.

[91] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.15 Rebiül-ahir 1318 (12 Ağustos 1900) , s. 889.

[92] İngiliz bir Mühendis, halkın devlet tarafından yılda 4 günlüğüne angarya hizmeti ile yolun bitirilemeyeceğini ifade etmektedir. Mühendis sebebini ise şöyle açıklar: "…Jandarmalara halktan çalışacak kişileri getirmeleri emredildiğinde, zengin halk jandarmalara rüşvet vererek gelmezler. Jandarmaların getirdikleri kişiler genellikle parasız olanlardır. Çalışmak üzere getirilmiş olan kişilere yapmaları gereken işi söylerim. Ben başlarında olduğum sürece işlerini yaparlar. Fakat ben yanlarından ayrılınca oturup bir sigara yakarlar…" Sibel Ercüment; **a.g.t.,** s. 128.

[93] **BOA. T.NFM. 716/8,** H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880). "…Meclis-i Nafı'aca lede'l-mutalâ'a istihkâmât ameliyâtının derkâr olan lüzûm ve ehemmiyet hasebiyle sür'at-i husulü esbabının istihsâli-i vacîbeden ise de Turuk ve meabir Nizâmnâme-i mahsûsâsında ahali-i mükellefenin istihkâm inşâ'atında istihdamına dair bir güne ahkâm olmadığına…" **BOA. T. NFM 718/42,** 28 Mart 99/ H. Gurre Cemaziyel-ahir 300 (10 Nisan 1883).

1869 yılında çıkarılan Yol Yapım Yasası'na göre, 16 ila 60 yaş arasında ve kırsal alanda yaşayan her erkek, bölgesindeki yol ve köprü yapımında dört gün yada beş yılda yirmi gün çalışmakla yükümlü tutulmuştur. Bu sistem ülke genelinde tam anlamda uygulamaya geçilmeden 1875 yılında uygulamadan kaldırıldı. Ancak 1879'da yeniden yürürlüğe kondu. Enver Ziya Karal; **a.g.e.,** Cilt VI., s. 462.

gönderilmiştir[94]. Memleketinde bulunmayın insanlardan amele ücreti tahsil edilmektedir[95]. Turuk ve Meabir Nizamnamesi'ne göre, şehir ve kaza ve sancakların merkezi dahilindeki sokak ve caddelerin inşası ve imarı Yerel Yönetimler tarafından yerine getirilir. Turuk ve Meabir'e ait amele bu işlerde görevlendirilemez[96].

Amele-i mükellefenin bedelen veyahud bedenen hizmet etmesi halinde kendilerine birer İlmuhaber verilmektedir. Bunlar üzerine pul yapıştırılmasına gerek bulunmamaktadır[97].

Amele-i mükellefe yoluyla inşa olunan yollarda amelenin birlikte getirip kullandığı öküz, manda ve eseb gibi koşu hayvanlarından birinin 1 günlük işi 1 amelenin 2 günlük işine denktir. Bir eşek (merkeb) yevmiyesi ise 1 amele yevmiyesine eşittir. Amele ve hayvan ücretleri yolun uzunluğuna ve yapısına göre değişmektedir[98].

1889 Yılı sonuna kadar balıkçılık ve kayıkçılık gibi toprak işi ile meşgul olmayanlar ile toprak işine alışık olmayan şehir halkından başka herkes bedenen mükelleftir. 1890 Yılından itibaren bedelini ödemek ya da bedenen çalışmak seçeneklerinden birini seçme hakkı tanınmıştır. Ayrıca müteahhitler aracılığıyla yolların yapımına izin verilmiştir[99]. Turuk ve meabir işlerinin müteahhitlere verileceği hallerde kefil göstererek ihaleye girebilmektedirler[100].

Devlet 1306 yılından beridir müteahhitler vasıtasıyla yolların yapılmasını istemesine rağmen yol bedeli ödemelerinde sık sık aksaklıklar yaşanmaktadır. Bilhassa Nüfus Daireleri'nin nüfus kayıtlarını düzenli tutmayışları yolda çalışan ve çalışmayanı belirlemede problemler oluşturmuştur. Ayrıca halkın yol bedelini vermekten imtina etmesi bazen muaf olduğu iddiaları da eklenince adeta devletin her yıl karşılaştığı kronik bir başağrısına dönüştürmüştür.

Nüfus kayıtlarının yanlış ve eksik tutulması bir yerden kesin olarak gelecek tahsilâtı belirlemede güçlüklere neden olduğu gibi devletinde hukuki yönden halkını

---

[94] "…Umûm-u Vilâyât-ı Şâhâne nüfus-u zükûrî sülüsânının amele-i mükellefe olarak yollara istihdâmı…"**BOA. T. 171,** Nisan 301 (Nisan-Mayıs 1885), s. 6.
[95] **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 6.
[96] "…Şehr ve kasabat dâhilindeki zokak ve caddelerin imâr ve inşâsına ve Devâ'ir-i Belediyeye 'a'id evvelce Turuk ve Meabir mükellefinin bu gibi yollara sarf ve istimâli muvaffak nizâm olamayacağına binâen tervîc ve işârı cihetine gidilemeyeceğine…" **BOA. T. 193, 13/1310,** 24 Eylül 310/ H. 6 Rebiül-ahir 312 (7 Ekim 1894).
[97] **BOA. T. 171,** Teşrin-i sani 304 (Kasım-Aralık 1888), s. 6. **BOA. T. 171,** Teşrin-i sani 306 (Kasım-Aralık 1890), s. 6.
[98] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** Nisan 1303 (Nisan-Mayıs 1887), s. 38.
[99] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 10-11.
[100] **BOA. T. 172,** 25 Mayıs 1314 (6 Haziran 1898).

cezalandıramamaktadır. Ortak çözüm ise bedenene çalışmak isteyenlerin yol işlerinde görevlendirilip, bedeli olarak yapmak isteyenelerin ise bedellerini vermelerini kabul etmek ortak çözüm olarak kabul görmüştür.

Turuk ve Meabir Nizamnamesinin 10. maddesinde turuk bedelinin alım- cezai ve muafiyetlikler belirlenmiştir. Muaf olanlar arasında bir nahiye, kaza ve sancakta bulunan müderrisler, hatipler, talebe-i umum, papaz, haham ve ilel-i vücud (özürlü) olanlar yol yapımından nakdi ve bedeni olarak muaftırlar[101]. Ayrıca Tulumbacı efradı tarık bedelinden istisnadırlar. Devletin son başkenti olan İstanbul ve çevresinde ikamet edenlerden devlet memuru olanlarda bu vergiden muaf sayılmışlardır[102]. Zaptiye ve jandarma mensupları da yol bedelinden muaftır.

Osmanlı Devleti'nin son yıllarında içerde sürekli bir göç hareketi görülmektedir. Bu nedenle devletin vergilerini toplamada sıkıntılar yaşanmakta ve çeşitli zamanlarda farklı tartışmalara ve davalara yol açmaktadır. İstanbul ve civarının vergiden muaf olduğunu belirtmiştik. Aslen Edirneli olan ancak 25 yıldır İstanbul'da ikamet etmekte bulunan Şerbetçi Yani Veled Vasil Efendi hakkında Edirne Vilayeti'nce amele ücreti ödemesi konusunda cezai işlem uygulanmaya başlanılmıştır. Yani Efendi arzuhalinde Edirne ile hiçbir alakasının kalmadığını ve uzun yıllardır İstanbul'da ikamet ettiğini belgeleriyle kanıtlaması ve Edirne'de hiçbir bağlantısının olmadığının ortaya çıkmasıyla hakkındaki cezai işlem durdurulmuştur[103].

Turuk bedeli insanların yollardan edecekleri istifadeye göre alınır. Vefat eden bir insan yollardan istifade edemeyeceğine göre o yılki ücret tahsil edilmeyeceği açıkça belirtilmiştir[104].

Yol bedelinden çeşitli zamanlarda muafiyetlik talebinde bulunan başvurulara rastlanılmaktadır. Nizamnamenin 10. maddesine göre İmamlar bedenen değilse bile bedel olarak ödemekle yükümlüdürler. Ancak Selanik Vilayeti'nde Karaali Mahallesi Mescidi İmamı, hem bedenen eksik olması, hem fakir ve halkın isteğiyle imamlık vazifesini yerine getirdiğinden dolayı şahsı muaf tutulmuştur[105]. İmamların muafiyetlik durumları görevlendirme durumlarına göre değişebilmektedir. Nitekim devlet tarafından

---

[101] **BOA. T. NFM. 720/8,** H. 1302 Ş. 10 (25 Mayıs 1885). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Muharrem 1317 (10 Haziran 1899), s. 429. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1836-1837.
[102] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 857.
[103] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1317 (24 Temmuz 1899), s. 857.
[104] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1317 (23 Ağustos 1899) , s. 498.
[105] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 857.

beratlı olan İmamlar vergiye tabi iken, halkın rica ve minnetiyle görevi ifa edenler ise istisnai gruplar arasında yerini almaktadır. Edirne Vilayetinde Daye Hatun Cami İmamı buna örnektir[106].

Verilen muafiyetlikler bazen bir kişi yâda sadece meslek grubunu değil bir bölge halkını da topyekun içerebilmektedir. 1900'de Marmara civarında gerçekleşen deprem sonrası Balıkesir Sancağı İdaresi Dâhiliye Nezareti'ne başvuruda bulunarak bu yılki bütün vergilerden muafiyetlik istemişlerdir. Dâhiliye Nezareti konuyu, Şura-yı Devlet Maliye Dairesi'nde gündeme getirtmiş ve Sancak halkı 1899 yılına mahsus olmak şartıyla yol bedeli de dâhil olmak üzere bütün vergilerden muaf tutulmuşlardır[107].

Yol bedelinden, istisna olduğu iddiasında bulunan memurlara sık sık rastlanmaktadır. Bilhassa İstanbul'dan Taşra'ya giden memurlar[108], askerler muaf olduklarını ileri sürerek yeni bulundukları taşra idarelerinde sıkıntılar yaşamalarına neden olmaktadır. Her askere alınan kişi vergiden muaf değildir[109]. Nitekim III. Ordu Levazım Dairesi II. Şube Müdürü Tevfik Bey Manastır'a görevlendirilmiştir. Ancak Tevfik Bey bir süre sonra Manastır'da bir ev satın alarak iskân etmiştir.

Vilayet İdaresi'nin Turuk bedelini talep etmesi üzerine muaf olduğunu belirtmiştir. Ancak bu muafiyetlik İstanbul ve çevresi için geçerlidir. Tevfik Bey'in uzun yıllardır İstanbul'la bağı kalmamıştır. Bu nedenle Nezaretten gelen cevapta 1888 yılından beridir ödememekte ısrar ettiği yol bedelinin ödenmesi gerekmektedir. Zira mülkiyet sahibi olması o bölge yollarını tasarruf ettiği anlamına gelmektedir[110].

---

[106] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1317 (3 Mart 1900), s. 712-713.
[107] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1317 (7 Eylül 1899), s. 515.
[108] "… Çatalcalı olan ancak Erzincan Bidayet Mahkemesi Ceza Dairesinde görevli memur Şevket Efendi turuk bedelinden muaf olduğunu belirtmiş. Ancak Turuk ve Meabir nizamnamesinin 10. maddesine göre böyle bir muafiyetlik söz konusu değildir. Çatalca'da da kaydı olmayan Şevket Beğ Erzincan'da kayıt altına alınarak vergiye tabi tutulması…" **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1317 (24 Temmuz 1899), s. 468.
[109] "…Çatalca Kazası dâhilinde Subaşı Karyesi ahâlîsinden ve H. 317 (1899/1900) senesi tertîb-i sânî efrâdından olub mürettebâtına sevkî emrinin vürûduna değin hânesine saiverilmiş olan İdris bin Said'in tarîk-ı mükellefiyetinden istisnâsı lazım gelüb gelmeyeceği Çatalca Sancağı Mutasarrıflığı'ndan istifsâr olunması üzerine Turuk ve Meabir İdaresinden ifade kılındığı üzere hidmet-i fa'aliye-i askeriyeleri fevka'l-ade bir hale tabi olarak evkât-ı sâ'ire-i adiyede işiyle meşgul olan ahalîden farkı olmayan efrâd-ı ihtiyâtiyye ve tertîb-i sânî hee saat silâh altına da'vet olunması muhtemel olan efrâd-ı cedîde-i mevkufâya kıyas olunamayacağından bunların mükellefiyet-i mezkûreden istisnâsı münâsib olamayacağı…"**Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (6 Ağustos 1902), s. 1817.
[110] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.1 Rebiül-ahir 1317 (9 Ağustos 1899), s. 486.

a. Ecnebilerden Yol Bedeli Tahsili

Osmanlı Devleti, sınırları içerisindeki yollardan Müslüman halkın tasarruf ettiği gerekçesiyle vergiye tabi tutmaktadır. Oysa bu yollarda ülkemizde bulunan Ecnebilerde ticari ve zirai amaçlı olarak tasarruf etmektedir.

Rüsum-u mürüriyeye tabi olan yollarda her sınıf ahali ve bunların hayvanları amele-i mükellefeden muaf tutulmuşlardır. Ancak rüsum-u mürüriye kategorisine girmeyen yollarda Osmanlı tebaası mükelleftir. Ecnebiler ise, hayvanları hariç yanlarında bulunan hizmetlileri dâhil amele-i mükellefeden ***adet*** olduğu üzere muaftırlar. Lakin kayıtlarda, nizamnamelerde ve hiçbir kanunnamede bu durum hakkında bir açıklama veya kanıta rastlanmamıştır. Bu konu hakkında farklı zamanlarda farklı kaza idareleri tarafından Nafıa Nezaretine başvuruda bulunulması üzerine uygulama açısından açıklık ortaya çıkmıştır. Gerekli hukuki düzenlemenin yapılması ve kargaşanın önlenmesi amacıyla durum Nafıa Meclisinde görüşüldükten sonra Hukuk Müşavirliğine yapılan başvurularla birlikte bir mazbata eşliğinde havale edilmiştir[111].

b. Adalarda Turuk Bedeli Uygulaması

Ada yolları, coğrafi özellikleri bakımından Anadolu ve Rumeli kıtalarında bulunan ve birbirine bağlı olan veya mukayese edilecek nitelikte olmadığından, yol yapım kuralları da değişmektedir.

Kavaid-i Umumiye'ye göre ana yollar yapılmadan ara yollar yapılmamalıdır. Oysaki Adalardaki yollar birbirinden bağımsızdır. Halk için liman-iskeleye gidecek en kısa yol hangisi ise o yol yapılmalıdır. O güzergâhta da çalışmasına izin verilmektedir. Keza mükellefiyetlikte 4 gün değil 1 günlüktür[112].

Ada halkları kendileri için bazı yıllar farklı kurallar uygulatmışlardır. Devlet 1888 yılına kadar müteahhitler aracılığıyla şose yapımına izin vermemiştir. Ancak Midilli Adası'nda iskân olan Osmanlı tebaası, uzun yıllardır amele-i mükellefiyetle yapılan 90 civarındaki yol teşebbüsünde suiistimallerle karşılamış ve halk eliyle yapılan yollarında genellikle Fenni açıdan kontrolü yapılmadığı durumlarıyla karşılaşıldığından yapılan yolların muhafazası ve uzun ömürlü olması da maalesef söz konusu olmamıştır.

Bu durumlarında göz önüne alınarak Ada halkı 1882'de taksim-i inşaat usulünden istisna tutulmaları ve verecekleri ianeler (yardım) yoluyla Müteahhitler tarafından yapılmasını gündeme getirmişlerdir.

---

[111] **BOA. T. NFM. 718/35,** H. 15 Cemaziyel-evvel 300 (24 Mart 1883).
[112] **Mecmua- ı Umur-u Nafıa,** H. Rebiül-evvel 1302 (Aralık-Ocak 1884/1885), s. 62.

Buna göre Ada halkı bir bütün olarak belki 1000'de 10-15'i hariç tamamı hisselerine düşen payın %90'nını iane olarak müteahhide verecekler. Bu yolun kullanım hakkı Ada halkına ait olacaktır. Midilli Adası halkı ücret konusunda daha ileriye giderek devlet tarafından yapılan o yılki öşür fazlasını dahi bu amaca harcamayı istemiştir. Midilli halkı belediyeye, hükümete ve komisyona toplu başvuruda bulunmuştur.

Bu usulün taksim sistemi ve amele mükellefiyeti kuralından 1/1000 oranında bir farkı yoktur. Ancak bu kural sadece 21 Teşrin-i evvel 1298 (2 Kasım 1882) yılına has olup daha sonraki yıllar için uygulanacağı anlamına gelmemektedir. Sadece ada halkı için daha iyi olduğu düşüncesiyle kabul edilmiştir. 6 Eylül 98 (18 Eylül 1882)'de nezaretten adaya tebliğ edilmiş ve vilayet idaresince kayıt altına alınmıştır[113].

c. Turuk Bedeli'nin Kullanım Alanları Yasağı

Yol bedelinin kullanım ve tasarruf hakkı Turuk ve Meabir İdaresi'ne ait olup, vilayetlerde oluşturulan Nafıa komisyonları bu paranın giriş-çıkışını kontrol etmektedirler. Çeşitli zamanlarda bu bedelin yol yapımı dışında başka alanlarda harcanması düşüncesiyle teşebbüslerde bulunulmuştur. Çukurova'ya can veren Seyhan Nehri sık sık yaptığı taşkınlıklarla bölge tarımına zarar vermektedir. Adana Kasaba'sı halkı 1893'te oluşan sele karşı sed inşa etmek istemiştir. Bedelini de yol ücretinden tahsil ettirmekte sakınca görmemiştir. Ancak devlet sed inşa ve tamirinin Turuk ve Meabir İdaresi'nin çalışma alanına girmediğinden bu bedelin kullanılamayacağını belirtir[114].

Adana Vilayeti İdaresi başvurusunda Sed inşasındaki gecikmenin ortaya çıkaracağı sonuçları ifade etmiştir. Ücretin tahsilindeki gecikme yolların bozulmasına hem de çok sayıda ürün telefiyetine yol açacağını belirterek bu durumları göz önüne alan Nafıa Nezareti bedelin kullanımına istisnai bir hal olarak izin vermiştir[115].

Bir diğer istisnai durumda Edirne'de karşımıza çıkmaktadır. Edirne Vilayeti'nde İskeçe Kasabası içinden geçen nehrin taşması sonrası Misvaklı, Boyacılar ve Dumanlı

---

[113] **BOA. T. NFM. 718/48,** 3 Mayıs 299 (15 Mayıs 1883).

[114] "…Me'alinde 'amele-i mükellefenin hidemât-ı nakdiye ve bedeniyyelerinin nehirler kenârına sedd inşası gibi esâsen Turuk ve Me'âbir İnşâ'atından 'add edilemeyen ameliyyât usûl-u mer'iyyeye muvaffak olmamağla…" **BOA. İrade Ticaret Nafıa (İ. TNF.)** H. 1311 Ra. 18 (29 Eylül 1893).

[115] "…Vakı'a tarîk-i 'amele mükellefesinin sed ta'mîrinde istihdâmıyla tarîka 'â'id olan bedelât-ı nakdiyyenin oraya sarfı muvaffak usûl görülemiyor ise de Seyhan Nehri'nin tuğyânı halinde ahâlînin hem mezrû'atına ve hemde yollarını bozarak iki yönden hasarlarını istîzâm ile yapdıkları yollardan istifâdeye mahal bırakmayacağına nazaran 'amele-i mükellefenin burada istihdamlar pekde usûl hâricinde add edilemeyeceği…"**BOA. İ. TNF.** H. 1311 Ra. 18 (29 Eylül 1893).

Karyeleri ile Yenice Kasabası'nın bir kısım ziraat alanları hasar görmüştür. Yenice Kasabası'nda 44 hane zarar gördüğü gibi kasaba birkaç arşın yüksekliğinde su altında kalmış ve avlu duvarları, hayvan ahırları ve iki ahşap köprü hasar görmüştür. Bu hasarın toplam maliyeti 240.000 guruştur. Edirne Vilayeti bu bedelin bir kısmının yol bedelinden karşılanması amacıyla teşebbüste bulunur. Ancak ilk başvurusunda bu bedelin sadece askeri amaçlı yol ve köprülerin yapımında kullanılacağını ve başka tahsisatın aranılması çerçevesinde bir cevap gelir.

Edirne Vilayeti'nin nakdiye bedeli 8-10 bin guruştur ve çıkan miktarı karşılayıcı nitelikte de değildir. Fakat sed yapım masrafı nafıa tahsisatından derhal karşılanmadığı takdirde ve bu çayın bir daha taşması halinde Yenice Kasabası'nın tamamen harap olacağı belirtilir. Böyle büyük bir kasabanın yok olması demek, elde edilecek ağnam, aşar ve diğer vergilerin ve varidatların eksilmesi anlamına gelmektedir. Hazinenin gelecekte uğrayacağı büyük maddi kayıpta göz önüne alınarak bedel-i nakdiyenin kullanımına izin verilerek çayın bir an evvel asıl mecrasına dönüştürülmesi için gerekli çalışmaların yapılmasına başlanılması Nezaretten emir edilmiştir[116].

Sık sık belgelerde yol bedelinin harcaması Turuk ve Meabir İdaresini ilgilendiren inşaat ve tamirat masrafı karşılığı olarak görülmüştür. Seyelanların verdiği hasarat zamanla bu harcama alanına girdiği halde bir kasabaya suyun kanallarla getirilmesi için yapılacak masraf bu bedel içerisinde yer almamaktadır[117].

ç. Yol Bedelinde Cezai İşlemler

Bazı sebeplerden dolayı yol ücretlerinin ödenmesinde aksaklıklar olmaktadır. Bu ücreti vermek istemeyenler, muaf olduğu iddiasında bulunanlar ve bazen de Nafıa Komisyonlarının düzenli çalışmayışından dolayı ödemelerde eksikler olmuştur.

Turuk bedelindeki eksiklikler yılsonu bakiyesinin net olarak çıkarılmasına, devlete borcu olanlarla, görevini ifa edenleri ayırt etmek açısından önemlidir.

Her yıl yapılacak yol miktarını gösteren cetveller hazırlanarak çalışacak amele sayısı ve amele ücreti miktarı belirlenerek Şubat ayına kadar, Fen memurlarınca Nafıa nezaretine sunulur. Ancak nasıl olmuştur bilinmez Konya Vilayeti'ne bağlı olan Karaağaç Kazası halkından 10 yıldır ücret alınmadığı gibi bedeni olarak çalışmada da bulunmadıkları tespit edilmiştir. Bu durum karşısında Turuk ve Meabir İdaresi, 10 yıla

[116] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 L. 26 (13 Mayıs 1893).
[117] **BOA. İ. TNF.** H. 1319 L. 30 (8 Şubat 1902).

karşılık ceza olarak, 2'şer gün fazladan çalışma yada ücretinin ödenmesi kararını çıkartır.

Kaza halkı verilen cezanın iptali için nezarete başvuruda bulunur. Konu, Hukuk Müşavirliği'nde değerlendirilir. Ahali kendilerinin bulundukları yerlere 10 yıldır hiçbir nafıa hizmetinin yapılmadığını ve idare tarafından da çağrılmadıkları iddialarını ortaya atarlar. Ancak yapılan tahkikatta durumun doğruluğu tespit edilmiş ve ceza iptal edilir. Yerine 1899'dan itibaren geçerli olmak üzere yeni kuralların uygulanacağı kararı alınır. Ancak olur ki, bu yılda gelmeyenler olur ise 2'şer günlük nakdi ve bedeni ceza geçerli olacaktır[118].

Bazı sebeplerden ve mahalli olaylardan dolayı vergisini ödemeyenlere devlet bugün olduğu gibi o dönemde de ödeme kolaylıkları sunmuştur. Selanik ve Yanya'da yol bedeli borçlarını zamanında ödemeyenler için fazladan bir ceza alınmamak kolaylığıyla en geç o yılki Ağustos ayına kadar ödedikleri takdirde cezadan istisna tutulacakları bildirilmiştir. Ağustos ayından sonra yapılacak her ödeme yada bedeni çalışma cezaya tabidir[119].

Devletin ödemelerde bu kadar esnek davranmasının sebebi yıllık bakiyeyi netleştirmek ve sürümden kazanma mantığıyla yıllık bütçe açığı vermemektir. Nafıa işlerinin bir düzen içinde yürütülmesini sağlayabilmektir.

Amasya Sancağında 1891 yılından beridir yol ücretini ödemeyenler tespit edilmiştir. Ancak bu ödemeyenler gerçekten aciz, kudretsiz oldukları ve muhtaciyetlik durumlarına sahip olduklarından ödemenin yapılmaması Vilayet İdaresi'nin kararıdır. Sivas Vilayeti durumu, Turuk ve Meabir İdaresi'ne bildirerek neden tahsil etmediklerini açıklamıştır. Ancak gelen telgrafta cezai işlem yapılmasını ve alınmama durumunun söz konusu olamayacağı ifade edilmiştir. Açıklamada kudretsiz ve zayıf olanlardan indirimli olarak yol bedeli alınırken maddi durumu iyi olanlar için gerekli cezanın uygulanması kararı verilmiştir.

1891'den beridir yaklaşık 10-12 yıllık ödeme cezası olarak 2 günlük bir ceza verilmiştir ki buda çok büyük bir meblağ ya da bedeni çalışma değildir[120].

---

[118] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1317 (25 Haziran 1899), s. 437.
[119] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1318 (15 Mayıs 1900), s. 789.
[120] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhicce 1319 (11 Mart 1902), s. 1535.

3.Yol İşlerinde Görevli Personel

Turuk ve Meabir teşkilatı bünyesinde Çavuşlar, Anbar memurları, Katipler, Mühendisler ve diğer personel yer almaktadır. Devlet sık sık aralıklarla kurumların fazla personel istihdam etmemesi konusunda uyarmaktadır. Çıkardığı tahrirler ile fazla istihdamın önüne geçmeye çalışılmaktadır.

a. Muhtarlar

Yol yapım inşa ve tamiri sırasında muhtarlara iş takibi bakımından önemli görevler düşmektedir. Fen memurlarınca belirlenen yol taksimatının karyelerdeki takipçisi muhtarlardır. Her muhtar kendi sınırları dahilinde yapılacak çalışma esnasında ameleler gibi inşaat sahasına giderek gelen-gelmeyen ameleyi tespit etmekte, yollarda görev alacak amele sayısı, ücret verecek reaya sayısı, muaf olanlar, borçlu olanlar ve diğer kayıtları tutmaktadırlar. Merkezi yönetim Muhtarlar'ın verdiği bilgi doğrultusunda hareket etmektedir. Amele-i mükellefe tarafından verilecek nakdiye bedelleri Muhtarlar tarafından belli bir pay (%2 gibi) karşılığında tahsil edilmektedir[121].

Kastamonu'da Safranbolu ahalisi 1887 yılında yaşanan kıtlıktan dolayı vergilerini ödemekte sıkıntı çekmektedirler. Birde buna muhtarlar tarafından yapılan 30 guruşluk amele ücretide eklenince halk arasında huzursuzluğu daha da artırmıştır. Ahalinin başvurusu üzerine 5 guruştan fazla ücret alınmaması konusunda Muhtarları uyarmıştır. Yetkilerini aşarak 5 guruştan fazla alanlar tespit edilirse Köy İdarecileri hakkında gerekli cezai işlemler yapılacaktır[122].

b. Seyyar Memurlar

Yol bedeli ücretlerinin ödenmesi, takibi ve oluşabilecek aksaklıkları gidermek amacıyla Turuk ve Meabir idaresince görevlendirilirler. Bu memurlar köy ve kasabalardaki nüfus-u mükellef defterlerini zamanında tanzimi ve muhtarlardaki kayıtların kontrolü gibi görevleri de yerine getirmektedirler. Görev yerlerine gitmeyenler olursa derhal yerine yeni bir Seyyar Memur tayin edilmektedir.

Ücretlerine yol harcırahları da dâhil olmak üzere 3. 500 guruş maaşla bedelat-ı nakdiyenin 1/10'una karşılık tutulmuştur. Ancak ödemelerde sıkıntıların çıkmasıyla maaşların yeniden düzenlenmesine karar verilmiştir.

---

[121] **BOA. T. 171,** Temmuz 1306 (Temmuz-Ağustos 1890), s. 6.
[122] **BOA. T.NFM. 721/48,** 1305 M. 1 (19 Eylül 1887).

Yeni uygulamaya göre, Eylül 1899'dan itibaren geçerli olmak üzere yarısı aylık yarısı harcırah olarak 3.000 guruş aylık olarak ellerine geçecektir. Bu 3.000 guruşun 6 aylık kısmı ay be ay verilirken, geriye kalan 6 aylık kısmı yani 18.000 Lirası ise görevlendirildikleri Vilayet Dairesi'nde 6 aylık süreyi devirdikten sonra ödenecektir. Bu esnada gönderildikleri yerlerde görevlerini yerine getirmemeleri halinde bu ödeme yapılmayacaktır. Görev yerlerine gitmeme hallerinde derhal yenisi tayin edilecektir[123].

c. Çavuş-Anbar Memuru ve Kâtipler

Turuk ve Meabir bünyesinde çalışan bir diğer görevli çavuşlardır. İnşaat zamanlarında inşaat alanlarında görev yapmaktadırlar. İnşa edilecek güzergâh boyunca 1 saatlik mesafedeki aralıklarla 1'er Çavuş yerleştirilir. Bu çavuşlar 2 sınıfa ayrılmaktadır. Birinci yada ikinci mevkide yer alacakları Mühendisler tarafından yapılan sınav ile belirlenmektedir. Maaşları da görev alacakları mevkie göre değişmektedir.

Çavuşlar, her zaman her yerde aynı sayıda bulunmayabilirler. İhtiyaç doğrultusunda görevlendirme yapılmaktadır. Amele sayısındaki fazlalık ve yolun coğrafi özelliği Çavuş sayısını artırmakta yada azaltmaktadır.

Ellerindeki ruhsatlar aracılığıyla görevlendirilmektedirler. Her görev ruhsata işletilmektedir.

Anbar memurları ise; esas görevleri inşaatın yapıldığı mevkiler boyunca amele ve yolun ihtiyacı olan malın bulundurulmasını sağlamaktır. Liva ve Kaza anbar memurları olarak ayrı ayrı görevlendirmeleri yapılmaktadır. Bu memurlar aldıkları alet ve edevatı koruyacaklarına ve zayi etmeyeceklerine dair bir kefalet akçesi ödemektedirler. Karşılığında bir senet verilmektedir.

Senet yoluyla ellerindeki malzemeyi kullanma hakkını elde etmektedirler. Anbar memurları mevsimlik işçi konumundadır. İhtiyaç doğrultusunda görevlendirilmektedirler. Görev yerlerini ise Mühendisler ve kâtipler belirlemektedir.

Kâtiplerin görevleri ise, bağlı oldukları kurumun kayıtlarını tutarlar. Anbar memurların ve çavuşların ellerindeki ruhsatları yenilerler. Ayrıca anbar memurlarının ellerinde bulunan malzemenin kaydını tutarak oluşabilecek bir yolsuzluğun önüne geçilmiş olmaktadır[124].

---

[123] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Cemaziyel-evvel 1317 (21 Eylül 1899), s. 531-532.
[124] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 302 (Ekim-Kasım 1884), s. 16-17.

V. OSMANLI ASYASI VİLAYETİ YOLLARI

Sultan II. Abdülhamid devri vilayeti yollarını iki kısımda ele aldık. İlk olarak Asya kıtası yolları işlenecek, daha sonra Balkan Kıtası yollarına yer verilecektir. Bu yolları en iyi şekildegörebilmek için bakınız (EK II: Osmanlı Asyası Vilayeti Yolları Haritası ve EK IV: Osmanlı Avrupa Kıtası Vilayeti Yolları Haritası).

1. Hüdavendigar Vilayeti Yolları

Osmanlı Devleti'nde karayoluna yapılan yatırım temelde askeri amaca hizmet etmektedir. Bununla beraber ekonomik kalkınmayı sağlamayı ve atıl kaynakları harekete geçirmeyi de hedeflemektedir.

Teknolojik gelişmeler ve bunun sonucu meydana gelen zorunluluklar insanları da daha hareketli hale getirmiştir. Taşıt miktarının artışı, yeni taşıtların ortaya çıkışı, şoselere paralel olarak demiryolu ve tramvay hatlarının yapılmaya başlanması, şoselere yeni standartlar kazandırmayı gerektirmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Asya kıtasını Avrupa kıtası ile buluşturan bir yol ağı sistemine sahip olan Hüdavendigar Vilayeti XIX. yüzyılın gelişmelerine bağlı olarak karayolunda sadece şose ile değil aynı zamanda tramvay ve demiryolu hatları ile de hizmet vermektedir. İç kesimleri çeşitli ulaşım alternatifleri ile Marmara Denizi sahillerine taşımakta, sahillerdeki iskele, liman ve rıhtımlar aracılığıyla da kara ulaşımı yerini deniz ulaşımına bırakarak Anadolu'yu Rumeli ile buluşturabilmektedir.

Vilayet yolları yapılırken, yoldan istifade edecek olan trafiğe en iyi şartlarda hizmet verilmesi için, yolun projelendirmesi sırasında trafik miktarı ve diğer özellikler dikkate alınmaktadır[125].

Hüdavendigar vilayeti yolları yapılırken Mühendisler taşıtların genişliğine, karşılıklı olarak emniyetli bir şekilde geçebilmelerine imkân sağlayıcı olmasına dikkat ettikleri gibi Fen memurları yol güzergâhını belirlerken meyilleri de dikkate almaktadır. Yolların meyilleri ovalara, dalgalı arazilere ve dağlık arazilere göre değişmektedir. Ayrıca Vilayet sınırlarında yapılan şose yolların istimlak edeceği yerler hakkındaki düzenlemelerde Nafıa Nezareti tarafından vilayete gönderilir[126].

---

[125] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa**, H. Fi Muharrem 1302 Ekim-Kasım 1884), s. 18.
[126] **BOA. T. 171,** Mayıs 302 (Mayıs-Haziran 1886), s. 6.

Ulu Hakan devrinde vilayete ait yolların genişliği 5 ila 8 metre[127] olarak tespit edilirken, meyilleri ise %8 ila %2,5 arasında değişmektedir. Hüdavendigar yolları elbette ki sadece Sultan Abdülhamit devriyle başlamış değildir. 1879'dan önceki vilayet dâhilinde yapılan yolların uzunlukları, meyilleri ve genişlikleri Tablo 2'de verilmiştir[128].

Tablo 2: 1296/1879 Yılına Kadar Yapılmış olan Hüdavendigar Vilayeti Yolları

Güzergâh	Uzunluk (km/m)	Eğim Derecesi (%)	Genişlik (m)
Yenişehir-Gemlik	60.000	6	8
Bursa-Kütahya	150.000	-	-
Mudanya-Bursa	26.900	-	-
Mihaliç-Bandırma	48.000	Cüz‹i	7
Toplam	284.900		

Vilayet yolları demiryolu ve tramvay teknolojisine uygun olarak hem kalitesini artırmış, hem de daha uzak mesafelere kadar uzatılmıştır. Araba teknolojisi ile yollarda araba sürüşleri yapılarak, halka yolun kalitesi gösterilmektedir. Bu devir altyapı ve üst yapılarında tamamlananlar büyük açılış törenleri ile halka ifşa edilmektedir. Açılış törenlerine Vilayet'in askeri ve mülki daireleri, ulema kesimi, esnaf ileri gelenleri ve halk coşkulu olarak katılmakta ve Padişaha uzun ve sağlıklı ömürler dilenmektedir.

Bursa Sancak merkezi olarak kurulan vilayet, Kütahya, Karahisar ve Karesi sancaklarından oluşmaktadır. Karesi Sancağı Abdülhamid devrinde uzun yıllar sancaktan ziyade vilayet idari birimi olarak yerini almıştır.

Vilayet idaresi'nde, şehir ve kasabalar dahilindeki yolların bakım ve onarımından Belediye İdaresi birinci derecede sorumludur. Diğer yollar ise Turuk ve Meabir Teşkilatı ve amele-i mükellefe sorumluluğundadır[129].

Hüdavendigar'da yapılmış olan yol çalışmaları H. 1297-1300/1880-1883 yılları arasında 44. 590 metre şose yol yapılırken[130] 1300/1883 yılında yapılan yol miktarı 3

[127] Seyyar Müfettiş Selim Sırrı Paşa'nın Teşrin-i evvel 1300 yılında yaptığı gezi sırasında vilayet dahilindeki yolların genişliğinde aykırı durumlar tespit etmiştir. Yol genişliği 7 metre yanları ise 1'er metre ile toplam 9 metre olarak döşenmektedir. Yolun Turuk ve Meabir Nizamnamesi'ne uygun olarak yapılmasına özen gösterilmesi konusunda Vilayet İdaresi uyarılmıştır. **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 18.
[128] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298 (1880/1881).
[129] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1928.

yıla bedel olabilecek nitelikte 38. 599 metre yeni yol yapılmıştır. H. 1303-1304/1886-1887 yıllarında vilayetin toplam yol uzunluğu 52. 823 metreye ulaşmaktadır[131]. Yapılan güzergâhlara bir yandan yenileri eklenirken, bir yandan da eski olan şoseler tamir edilmektedir. XX. Yüzyılın başlarına gelindiğinde vilayet dâhilinde yeni yoldan ziyade, tamir edilen yol miktarı daha da artış göstermiş Yeni yapılan yol 46. 190 metre iken tamir edilen yol kilometresi ise 58. 650 metredir[132]. Bir ağacın dalları gibi genişlemekte olan yollar anayollarda birleşerek halka hizmet vermektedir.

Vilayetin gelişmiş bir yol ağı sistemine sahiptir. Bandırma-Balıkesir-Kartal-Yakacık ve Midilli Adası yönünde otomobil ulaşımı yapılacak kadar ağını büyütmüştür[133].

Vilayetin Güzergâhları

Karahisar-Kütahya-Bursa Güzergâhı

Bugünkü Afyonkarahisar'dan başlayıp Kütahya'dan geçerek Bursa Sancağı'nda Konya Caddesi'nde son bulmaktadır. Sultan Abdülmecid devrinde yapımına başlanılan yolun Konya Caddesi'nden Kütahya'ya kadar olan 150.000 m. lik kısmı tamamlanmıştır. Bu yola H. 1298/1881 yılında 355 metre daha ilave yapılmıştır[134]. Bu yol şehirlerarası yol olduğu için İstimlâk Yasası'nı uygulamada problem yaşanmadığından yolun genişliği 8-9 metreye kadar ulaşmıştır. Yolun eğimi ise geçeceği mesafenin düz alandan dağlık alana doğru kuzeyden güneye dik bir şekilde indiği düşünüldüğünde ve Anadolu jeolojik yapısına göre eğim derecesi en azdan en çoğa doğru gitmektedir.

Yolun geçkisi bir yandan da Afyonkarahisar'dan Bursa'ya doğru uzatılmaktadır. Bilindiği üzere Osmanlı devleti yolları taksim usulüne uygun olarak inşa etmekte, bu nedenle yolların başlangıç ve bitiş noktaları, yol üzerinde çalışacak amele sayısı, yollarda kullanılacak malzeme tedariki gibi unsurlar dikkate alınmaktadır. Karahisar-sahib'den başlayan yolda 15.000 amele çalıştırılarak kısa zamanda Kütahya'ya kadar 44. 200 metrelik yol tamamlanmıştır. Yol boyunca köprü, menfez ve şev altyapıları eklenmiştir. H. 1302/1885 Yılında yol üst ve altyapıları ile tamamlanarak açılış töreni

---

[130] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298 (1880/1881). **Mecmua-ı Umur-u Nafıa**, H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 7. **Mecmua-ı Umur-u Nafıa**, H. Fi Şaban 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 246-249.
[131] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38**, H. 22 Cemaziyel-evvel 306 (24 Ocak 1889).
[132] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/13. (Tarihsiz)**
[133] **BOA. M. V. Dosya No:110,** H. 1322 B. 8 (18 Eylül 1904) .
[134] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298 (1880/1881).

yapılmıştır. Tören esnasında yolun kalitesini ifade eden otomobil sürüşleri gerçekleştirilmiştir[135].

Bursa-Kütahya-Karahisar güzergâhı zamanla hasar görmüş ve tamiri gerektirmiştir. Her yıl Seyyar Müfettişler yaptıkları gezi esnasında yolun eksikliklerini belirler, aynı zamanda vilayet idaresine bulunan Fen Mühendisleri de ayda bir defa mutlaka yolları gezmekte ve aksaklıkları cetvellere kayıt etmektedirler. Düzenlenen cetveller doğrultusunda tamir edilecekler belirlenir. Karahisar-Kütahya geçkisinin 21. 680 metrelik kısmı yeniden tamir edilmeye ihtiyaç duymuştur.

Kütahya Sancağı dahilinde yer alan Çekürler İstasyonu mevkisinde de 340 metre uzunluğunda yeni bir şube yolun yapımına karar verilmiştir. Müteahhit tarafından yapılan yolun başarıyla bitirilmesiyle verilmiş olan depozito bedeli iade edilmiştir[136].

Karahisar-Şuhud Yolu

Anadolu'nun batı kıyılarında dağlık alan olan Karahisar bölgesinden Şuhud'a kadar olan 8 kilometrelik şose yolun döşemesi ve imalat işleri yapılarak, Şuhud'a kadar kesintisiz ulaşım yapılmaya başlanmıştır[137].

Gemlik-Yenişehir-İznik

Bursa'dan Ertuğrul Sancağına kadar uzanan yolların şubelerinden biri olan Yenişehir hattı bir yönü ile Gemlik sahiline uzanırken bir yönü ile de İznik'e kol uzatmaktadır. Gemlik'ten Yenişehir'e kadar 1880-1881 yıllarında 2600 m +7046 m =9. 646 m. lik 7 metre genişliğinde ve %8 derece eğimde bir yol tamamlanmıştır. Yolun yapımı sırasında istimlâk edilen değirmenlerin yerlerine yenileri yapılarak zarar giderilmiştir[138]. Yol bir taraftan da içten dışa doğru Yenişehir'den başlayıp limana doğru yapılmakta olup yolun 60.000 metrelik kısmı Sultan Abdülmecid zamanında tamamlanmış 1881 yılında da 1713 metre ilave yapılmıştır. Yolun genişliği 8 metre eğim derecesi ise %6 olarak tespit edilmiştir[139].

---

[135] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa**, H. Fi Safer 1302 (Kasım-Aralık 1884). **Mecmua-ı Umur-u Nafıa**, Fi Zilhicce 1302, s. 359.

[136]**Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1318 (12 Ağustos 1900), s.891. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1515. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902), s. 1707. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1835. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 235.

[137] **BOA. T. 2302,** 11 Teşrin-i evvel 1304 . **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1318 (29 Temmuz 1900), s. 870.

[138] **BOA. T. 171,** Eylül 301 (Eylül/Ekim 1885), s. 6.

[139] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298 (1880/1881).

Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının daha ilk yıllarında tamamlanan yol Yenişehir[140] merkez olarak İznik'e doğru uzatılmasına devam edilmiştir. Yenişehir-İznik yolu yapımı, 1324 yılında müteahhide ihale olarak verilmiş ve 1500 metrelik kısa mesafeli olan yolun geçkisi Fen heyetince uygun görülerek kısa zamanda tamamlanabilmiştir[141].

Bilecik-Söğüd ve Söğüd İstasyonu

Ertuğrul Sancağı'na bağlı olan yol, Karadeniz sahiline dökülen Karasu Nehri üzerinden geçmesi gerekmektedir. Ancak bu nehir üzerinde bir köprü inşa edilirse Bilecik-Söğüd yolu tamamlanacaktır.

Sekizdeğirmenler adıyla inşa edilmiş olan köprü, ulaşımı içlere doğru uzatma imkânı sağlamıştır. Söğüd'e kadar uzatılan hat şose yoluna alternatif olan demiryolu hattı ile birleştirmek amacıyla yol, tekrardan Söğüd İstasyonu'na kadar uzatılmıştır. Demiryolu mevkisine kadar uzanan güzergâh Karasu ve Yeniköy Köprülerinin yenilenmesini gerekli kılmıştır. Amele-i mükellefe ücretinden yapılan yol için ihaleye gidilmiştir. Yol haritasında yolun bazı noktalarında toprak dağıtımı gerekmiş bazı yerlerde yarmalar açılırken bazı yerlerde doldurulmak suretiyle toprak tesviyesi yapılmıştır. Bu kısa mesafeli yol için 5. 117 guruş harcanarak ulaşıma açılmıştır[142].

Mudanya-Bursa (Mudanya-Gemlik-Bursa)

Mudanya-Gemlik karayoluyla, Hüdavendigar Merkez Sancağı'ndan Konya Caddesi'ne kadar uzanan yolun 26. 900 metrelik kısmı Sultan II. Abdülhamid devri öncesinde büyük oranda tamamlanmıştır. Yolun 1430 metrelik kısmı 1881 yılında yeniden tamir edilmiştir[143].

Mudanya-Bursa karayolu hattı tamamlandığı gibi Abdülhamid devrinin daha ilk yıllarında Mösyö Kriko Mudanya-Bursa arasında bir demiryolu inşa etme ve işletme imtiyazını elde etmiştir. Böylece Mudanya Limanı'na gelen insan ve hayvan ve eşya nakli beraberinde Mudanya-İstanbul arasında ek vapur ulaşımını da getirmiştir[144].

---

[140] "…Hüdavendigar Vilayet-i Celilesi dâhilinde Yenişehir Kondüktörü Mehmed Emin Efendiler'in takdim eyledikleri istidaları vechle 302 senesi Martı ibtidasından itibaren memuriyetleri icra edilmiş…"**BOA. T. 2303,** 18 Mart 1302 (30 Mart 1886).

[141] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.1 Muharrem 1318 (1 Mayıs 1900), s. 781. **BOA. Y. PRK. TNF. 8/49**, H. 1324 S. 2 (10 Nisan 1906).

[142] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 709. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Şaban 1320 (17 Kasım 1902), s. 1920.

[143] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298 (1880/1881).

[144] **BOA. Y. EE. 796**, H. 14 R. 97 (26 Mart 1880).

Bursa'dan başlayan bu yolun bazı güzergâhları zaman içerisinde hasar görmüştür. Bursa-Gemlik yolunun 12. ve 33. kilometreleri arasındaki yol üzerinde büyük bir yol altı ve üstü çalışmaları başlatılmıştır. Dolan hendekler temizlendi, banket ve şevlerde yeniden yapıldı. Yeniden yapılmış gibi olan yol, toprak tesviyesini de gerektirmiş, tesviyesi tamamlanan yol üstyapı inşaatına hazır demektir. Yola kırma taş döşendikten sonra üzerine kum serilerek ve üstünden de silindir geçirilerek yolun drenajı artırılmış olmaktadır.

Bu güzergâhtaki köprülerde zamanla kagir yapılara dönüştürülmeye başlanmıştır. Beklenilenden daha masraflı çıkan tamir işi yeni sanatsal yapıların eklenmesiyle kilometre direkleri ve menfezlerde eklenince 403. 995 guruş harcanması için Turuk ve Meabir idaresinden izin istenilmiştir. Ancak bu esnada inşaat mevsiminin geçmek üzere olması ve tamamlanması gereken Bursa-Atranos yolu acilliğinden dolayı böyle bir tamirin daha sonra yapılması uygun görülmüştür[145].

Yolun daha sonraki yıllarda Bursa merkezini Konya Caddesi'ne bağlayan kısmında tamirata gidilerek Gökdere Köprüsü (Irgandı) uğradığı hasardan dolayı tamir edilmiştir[146]. Bursa'dan Mudanya'ya Fransızlar tarafından araba yoluda inşa edilmiştir[147].

Bursa-Yenişehir-Bilecik-Karasu Boğazı-Ertuğrul Yolu

Bu yolun yapımı bir anda gerçekleştirilmiş değildir. Ancak yol taksim sistemine bağlı olarak her inşaat mevsiminde bir kısmı tamamlanarak İçAnadolu'ya doğru uzatılmıştır.

Bursa'dan başlayıp Ertuğrul sancağına kadar uzanan yolun vilayet sınırları dahilinde kalan son kısmı olan Karasu Nehri-Ertuğrul arasındaki yolda 1899 yılında başarıyla tamamlanmıştır[148]. Tamamlanan yol kısa zamanda nehrin taşmasıyla zarar görmüş ve tamirini Kızılcık Boğazı ve Köplü Karyesi halkı üstlenmiştir. 1889 yılından beridir uygulanan nizamnameye uygun olarak yol ihaleye verilmiş masrafı ise 102. 436 guruş ile yol bedelinden karşılanmıştır[149].

---

[145] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Safer 1315 (16 Temmuz 1897), s. 95.
[146] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1866.
[147] Shaw; **a.g.e.,** s. 158.
[148] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1318 (1 Mayıs 1900), s. 781.
[149] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Şaban 1317 (19 Aralık 1899), s. 694. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1847.

Yolun Bursa yönüne doğru bir diğer tamiri ise Bilecik-Yenişehir arasında yapılmıştır. Asmalı Peykâr adındaki mevkisi tamirine karar verildiği gibi yolun Yenişehir kısmında da Pelidavzı Köyü kaldırımları ve yoldan geçen Hisar Çayı üzerindeki köprünün de korkuluk ve kaldırımları tamir edilerek daha iyi bir hizmet vermesi amaçlanmıştır[150].

Bilecik-Söğüd

Bilecik-Söğüd yolu üzerindeki Yeniköy Köprüsü yeniden inşa edildiği gibi, köprünün her iki yönündeki şose yollarda döşenmiştir[151].

Bursa-Atranos ve Kirmasti-Mihaliç-Bandırma Geçkisi

Vilayetin yolları sadece iç kısımlara doğru değil aynı zamanda iki denizi Marmara ve Ege Denizi'ni karayoluyla da birbirine bağlamayı hedeflemektedir

Bursa-Atranos yolu yapımına XX. yüzyılda başlanılmış kısa zamanda tamamlanmasına gayret edilmiştir[152]. Bu gayretin sebebi Bandırma ile Balıkesir arasında 100 kilometre uzunlukta bir tramvay hattının inşasına izin verilmiş olmasıdır[153]. Bu yol tramvay yönüne doğru olacağından böylece şosenin tramvay ile karşılaştığı noktada oluşturulacak olan istasyon sayesinde trafik ister Balıkesir yönünde isterse Bandırma yönünde akışını yapacaktır. Keza tramvaydan inen yolcularda bu şose şubesi sayesinde iç kısımlara doğru trafik akışını gerçekleştirmiş olacaktır.

Kirmasti-Mihaliç-Bandırma yolunun 48.000 kilometrelik kısmı Padişah Abdülmecid devrinde tamamlanmıştır. Atılımcı hükümdar Abdülhamid'de bu yola 1880 ve 1881 yıllarında cüz'ide olsa 150 + 540=690 metre daha yol ilave ettirmiştir. Güzergâh genişliği olarak 7 metre uygun görülmüş eğim ise enaz derecede tutularak yolun yapımı başarıyla sonuçlandırılmıştır[154].

Uzun yıllar önce tamamlanan yol 1906 yıllarına gelindiğinde artık kullanılamaz hale gelmiştir. Bilhassa yolun ilk 8 kilometresi ile 17. ve 19. kilometreleri arası kullanılmaz olmuştur. Tamirden ziyade yeniden yapılmasına karar verilen yolda, yol tesviyesi, şose döşemesi ve 12 adet köprü ve menfezin tamiri ile yolun uzunluğunu

---

[150] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, 1 Zilhicce 1323 (27 Ocak 1906), s. 351.
[151] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 1 Muharrem 1318 (1 Mayıs 1900), s. 781.
[152] 1301'de yapımına başlanılan yolun tamamlanması uzun sürmüştür. Bölgenin dağlık olması beraberinde masrafın artmasına neden olmuştur. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Rebiül-ahir 1311 (26 Ekim 1893), s. 172. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, 15 Safer 1315 (16 Temmuz 1897), s. 95.
[153] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/2**, H. 1311 M. 29 (12 Ağustos 1893).
[154] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298 (1880/1881).

gösteren kilometre taşlarının dikilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Yüklü bir meblağı gerektiren inşaat için 126. 433 guruş harcanmıştır[155].

Görüldüğü üzere yeni yapılan yol ile tamir edilen yola harcanan masraf ve zaman neredeyse aynıdır. Devletin çeşitli şekillerde halkı ve vilayet idarecilerini uyarmasına rağmen bugün olduğu gibi o dönemde de yol bakımında istenilen sonuçlar elde edilememektedir.

Bursa Sancak Merkezi Yolları

Hüdavendigar vilayeti merkez sancak yolları ister Kütahya'ya ister Eskişehir'e ister Marmara denizine isterse Ege sahillerine doğru uzansın her halükarda Bursa'dan geçmektedir. Bursa yollarının caddeleri yönlerine uygun olarak isim almaktadır. Kütahya Caddesi, Konya Caddesi gibi.

Bursa'dan Kasr-ı Hümayun'a kadar tamamlanan yolun Hamidiyye Karakolhanesi'ne kadar ki kısmı eksik kalmıştır. Bu yol hem geliş gidişi engellemekte hemde devlet bütçesine zarar vermektedir. Bu yolun devamını yapmak için Karakolun kuzeyinden yola paralel gelen yol ile birleştirilmesine karar verilmiştir. Vilayet'te bulunan Nafıa Komisyonu 11.703 guruş meblağ harcayarak yolu ihale ile tamamlamıştır[156].

Demiryolu hatları döşendikçe yollarda yönünü değiştirmektedir. Panas İstasyonu'na ulaşımı temin etmek için Panas İstasyonu-Hüdavendigar şubesi inşa edilerek yeni bir yöneliş olmuştur[157].

Bursa şehir içi yolları tramvay işletimine müsait olacak kadar geniştir. Sancağ'ın Sedbaşı Köprüsü'nden başlayıp Çekirge'ye kadar uzanan 5 kilometrelik yolda ve Bursa-Mudanya arasında işleyen demiryolu güzergâhına doğruda şubeler açılarak tramvay halatları döşenmesi imtiyazı verilerek[158] yeni yolların yapımını ve eski yolların ise tamiratı sağlanmış olmaktadır. Bu hattın çift hat olarak açılması yolun genişliğinin 12 ila 15 metre arasında olmasını zorunlu hale getirmektedir.

Osmanlı Devleti'nin son yıllarında elektrik kullanımının yaygınlaşmasıyla yollarda işleyen tramvaylar da beygir gücünden elektrik gücüne kavuşturulmaktadır.

---

[155] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/49**, H. 1324 S. 2 (10 Nisan 1906).
[156] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H.15 Şevval 1317 (16 Şubat 1900), s. 695.
[157] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1317 (5 Aralık 1899), s. 607.
[158] **BOA. T.NFM. 722/30**, H. 1309 C. 3 (4 Ocak 1892).

Bursa merkezinde ve Hükümet Konağı yönündeki yol ile yine Sedbaşı Köprüsü, Çekirge mevkisi ve Kestel Dağı'na doğru olan yol üzerinde tramvay yolu açılmıştır[159].

Sancak merkezindeki nüfus yoğunluğu, eşya ve emtia naklinin fazlalığı yolları işlek hale getirmiştir.

Simav ve Simav-Gördes Yolu

Kütahya sancağına bağlı olan Simav kazası yolu Abdülhamid'in son yıllarında yapımına başlanılmıştır. Osmanlı devletinde ilk demiryolu hatları arasında yer alan Aydın-Kasaba demiryolu II. Abdülhamid devrinde yeni şubeleriyle Aydın-Kasaba hattı iç kısımdaki Konya hattıyla birleştirilmek istenmiştir. Demiryolu ulaşımı genelde uzak mesafeler için en uygun ulaşım ağıdır. Bu sistem çeşitli istasyonları kurdurmayı gerektirmiştir. Bu mevkilerde yolcu ve yük nakli yapılır. Simav, Simav-Gördes yolu da demiryolu ulaşımının getirdiği trafiğe bağlı olarak yapılmasına ihtiyaç duyulan bir güzergâhtır.

Osmanlı Devleti, bir yol yapacağı zaman, o yolun kullanılma kapasitesini ve araç sayısını tespit eder. Arz-talep doğrultusunda yollarını yapmaktadır. Yol ve yol üstü yapılar için 58 metre 550 desimetrelik çam kerestesine ihtiyaç duyulmuş bu miktar kerestenin karşılanması için Orman, Ziraat ve Maden Nezaretinden izin istenilmiştir. 1900'lü yıllarda yapımına başlanılan yol 12 ay içerisinde hizmete açılmıştır[160].

Karaağaç-Terilya Yolu

İhale ile yapımına başlanılan yolun uzunluğu 25 km. dir. Müteahhit inşa sırasında fazladan çalışmalarda bulunduğundan bedelinin karşılanmasını talep etmiştir. Vilayet idaresi mevcut anlaşmaya uygun olarak hareket etmesi konusunda uyarıda bulunarak iddia edilecek durumların kabul görmeyeceğini bildirmiştir[161].

Eskişehir-Sakarya yolu

Eskişehir'in giderek artan önemi, yollarının yapımını da hızlandırmıştır. Kısa zamanda yolaltı ve yolüstü yapıları ile işler hale gelmiştir[162].

---

[159] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 16 Cemaziyel-evvel 324 (8 Temmuz 1906), s. 188-191.
[160] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilkade 1319 (23 Şubat 1902), s. 1519. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Rebiül-evvel 1320(8 Haziran 1902), s. 1729.
[161] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1321 (7 Ekim 1903), s. 215.
[162] **BOA. T. OMZ. VRK. 532/5,** 28 Şubat 320 (13 Mart 1905).

Karesi Sancağı[163]-Biga Yolu

Karesi-Biga yolunun yapımı Müteahhit Nedred Efendi'ye verilmiştir. Taksim usulüne uygun olarak tamamlanan yolun ilk kısmı, halkın kullanımına açılmıştır.

Ancak daha yolun kullanımı üzerinden 1 yıl geçmeden tamire muhtaç hale dönüşmesi, yolu teftiş eden komisyonun ve müteahhidin sorgulanması için Biga Mutasarrıflığının harekete geçmesine neden oldu. Müteahhit tarafından yolun geriye kalan kısmının yapımı devam etmektedir. Devlet hem bu kısımların hemde tamire muhtaç olan kısmın tetkik için yeniden bir komisyon oluşturmuştur.

Komisyon tamir için gerekli masrafı tespit edecek, ayrıca yolun bu hale gelmesindeki temel esasları araştıracak ve eksikliğin inşadan mı yoksa diğer unsurlarda mı (iklim, taşıt vs.) kaynaklandığını tespit edecektir.

Bilindiği üzere bir yolun halkın kullanımına açılması için fenni esaslara uygun olduğu hakkında raporlar düzenlenmektedir. Bozulan yol fenni esaslara uygundur, raporuna sahip olduğundan tamiri müteahhidin sorumluluğu dışında kalmıştır[164].

Burhaniye-Hamidiye İskelesi Yolu

İhale ile 1897 yılında yapımına başlanılan yolun 1898 yılı içerisinde işlemeye başlaması taahhüt edilmiştir. Ancak oluşturulan komisyon yolun gelip geçmeye müsait olmadığı yönünde rapor sunması üzerine Müteahhit eksiklikleri tamamlamaya devam etmiştir.

1899 yılına gelindiğinde büyük bir açılış töreni ile yol ulaşıma açılmıştır[165].

Edremid-Burhaniye Yolu

Ertuğrul ve Karesi Mutasarrıflıklarınca yapılan talep üzerine 10 kilometrelik yolun yapımına başlanılmıştır[166].

Ayvalık-Burhaniye Yolu

Yolun ilk olarak I. kısmı yani 1 kilometrelik kısmı yapılacaktır. Yol üzerinde kullanılacak kırılmış taş, kum ve silindir için 181.000 guruş masraf harcanması ilk keşifte kararlaştırılmışsa da daha sonra kumun kalınlığında indirime gidilerek yani 4 cm

---

[163] Karesi Sancağı, Sultan II. Abdülhamid'in hükümdarlığının ilk yıllarında Vilayet olarak geçmektedir. **BOA. T. 2303,** 2 Temmuz 1303 (14 Temmuz 1887).
[164] **BOA. T. 193, 13/1310,** 1 Eylül 310/H. 13 Rebiül-evvel 1312 (14 Eyll 1894).
[165] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1317 (24 Temmuz 1899), s. 467.
[166] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/49,** H. 1324 S. 2 (10 Nisan 1906). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1322 (30 Mayıs 1904), s. 85.

kalınlığında döşenerek maliyet biraz daha azaltılmıştır. Önemli bir düşüş olmamakla beraber 177. 800 guruşa mal olmuştur[167].

Balıkesir-Edremid-Akçay Güzergâhı

İlk olarak 1309 yılında yapımı tamamlanan Balıkesir-Edremid yolu Turuk ve Meabir Müdürü Fikri Bey'in de katılımıyla Padişaha uzun ömürler dilemek suretiyle büyük bir açılış töreni yapılmıştır. Yol boyunca toplam 58 adet köprü inşa edilmiştir. Köprülerin uzunluğu genel olarak 21, 5 metredir.

Bu güzergâh daha sonraki yıllarda kısım kısım tamirat görmüştür. Örneğin 42. ve 43. kilometreleri arasındaki 250 metrelik kısım tamir edilmiştir[168].

Daha sonraki yıllarda yol Akçay İskelesine kadar devam etmiştir. Yolun 94. ve 102. kilometreleri arasındaki 5. 106 metrelik kısmı keşif çalışması sonucu tamire ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Şose üzerine serilecek kumun kalınlığı ilk olarak 5 cm olarak belirlenmiş daha sonra fiyatta düşürme yapılması için 4 cm olarak karar verilmiştir.

Yolun toprak tesviyesi için:	11. 481 guruş
Kum serilmesi ve silindir geçirilmesi:	138. 456 guruş
Kasis yapımı (3 adet) :	2. 744 guruş
Yekün :	152. 721 guruştur[169].

Yolun Edremid kısmına yakın bulunan Havran ve Sarnıç Köprüleri ile diğer köprülerin bakım ve onarımları da tamamlanacaktır[170].

Balıkesir-Bandırma Yolu

Hüdavendigar vilayeti sınırları dahilinde yer alan Balıkesir-Bandırma İskelesi yolundaki ahşap köprüler ıslah çalışmaları sırasında zamanla kagir yapıya dönüştürülmüştür[171].

Balıkesir-Soma Yolu

Balıkesir-Soma güzergâhı I-IV parçaya ayrılmıştır. Müteaahide verilen yolun yeniden yapımının tamamlanabilmesi için müteahhide ek süre verilmiştir. Bu yolda yer alan köprülerde yeniden inşa edilecektir[172].

---

[167] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902), s. 1700.
[168] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1317 (9 Ağustos 1899), s. 488.
[169] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.1 Receb 1321 (23 Eylül 1903), s. 201.
[170] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1798. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1792.
[171] **BOA. T. 172,** H. 10 Cemaziyel-evvel 1314 (18 Eylül 1896). Bandırma yolunun güvenliği için vilayet idaresi bekçi görevlendirmesi yapmıştır.

2. İzmid Mutasarrıflığı Yolları

İzmid Sancağı Yolu

1304 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde yolların yapım ve inşası imtiyaza verilmemekteydi. Ancak bu tarihten itibaren Osmanlı sınırları dâhilinde karayolları yapımında imtiyaz usulü kullanılmaya başladı. İzmid yolunun yapımını Müteahhit Atnaşin üstlenmiştir. Yolun inşası sırasında Mutasarrıflık yolun mukavele şartlarında belirtilen mesafeden daha uzun yapılmasını istemiştir. Yolun yapımı tamamlandıktan sonra Müteahhit yaptığı çalışmanın bedelini Mutasarrıflık İdaresi'nden talep etmiştir.

Ödemelerde yapılan aksaklıklar sonucu, Müteahhit İzmid Bidayet Mahkemesi'ne başvuruda bulunarak evrakların tamamı Hukuk Müşavirliğince incelenmeye alınmıştır[173]. Yapılan yol çalışmasında suiistimalin yapıldığı tespit edilince, bir Teftiş Komisyonu oluşturulmuştur[174]. Demiryolları Baş Katibi Mahmud Bey Teftiş Komisyonu'na görevlendirilmiştir[175].

İzmid-Ankara Yolu

İzmid'den Ankara'ya doğru inşa edilen yol çalışmalarının Hüdavendigar, Ankara ve Kastamonu Vilayetleri tarafından yürütülmektedir. Yol çalışmaları sırasında Ankara ve Hüdavendigar Vilayetleri'nin amele nüfusundan istifade edilecektir. Ancak Seyyar Müfettiş Sırrı Paşa'nın sunduğu raporda bu yolun Bolu ve İzmid sancaklarınca kilometre hesabıyla yapılmasının doğru olacağını bildirmiştir[176].

Yolun İzmid'e yakın olan Ova Çayı üzerinden geçişini sağlamak için, 48 metre uzunluğunda kagir bir köprü inşa edilmiştir. Bu yol Hüdavendigar, Ankara ve Kastamonu vilayetlerini buluşturmaktadır[177].

İzmid-Mekece Yolu

Yolun güzergâhının oldukça meyilli olmasından ötürü emek ve sermayenin büyük bir kısmı toprak tesviyesine harcamıştır. Bilhassa 4. ve 6. kilometrelerinde bu eğim daha da artmaktadır. Yolun kullanışlı bir duruma gelebilmesi için 137. 334 guruş toprak tesviyesine, 250. 610 guruş kum ve silindir işlerine, 60. 310 guruş ise diğer yol

---

[172] **BOA. T. OMZ. VRK. 532/5,** 28 Şubat 320(13 Mart 1905). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1323 (13 Aralık 1905), s. 304.
[173] **BOA. T. NFM. 721/43,** H. 1304 Z. 3 (23 Ağustos 1887).
[174] **BOA. T. 171,** Mayıs 301 (Mayıs-Haziran 1885), s. 6.
[175] **BOA. T. 171,** Ağustos 302 (Ağustos-Eylül 1886), s. 6. **BOA. T. 171,** Teşrin-i Sani 301 (Kasım-Aralık 1885), s. 7.
[176] **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel-Şubat 302 (Ekim-Kasım 1886-Şubat-Mart 1887), s. 6.
[177] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1317(16 Şubat 1900), s. 694.

yapı işlerine ayrılmıştır. Toprak kaymasına karşılık tedbir olarak kagir istinat duvarları yapılarak toprağın tutulması sağlanacaktır[178].

Kocaeli Sancağı Yolu

Kocaeli sancağı hudutlarında karayolu ulaşımına alternatif olarak Sakarya nehri üzerinde vapur ulaşımı yapılmaktadır[179].

Adapazarı-Çatalköprü Yolu

Bu yolun inşasına vilayet idaresi geçte olsa başlamıştır[180]. Yolun yapımında istihdam edilecek amele, Adapazarı Sancağı'ndan temin edilecektir. Ancak yolun yapımı sırasında amele tayininde sorunlar yaşanacaktır.

Adapazarı halkından 306-316 seneleri arasında 10 yıl boyunca amele ücreti düzenli bir şekilde tahsil edilememiştir. Tahsilde kusurlu olunma nedeni ise nüfus kayıtlarının dağınık tutulmuş olmasıdır. İzmid Mutasarrıflığı bundan sonra kayıtlarını düzgün tutarak, açığı kapatmaya çalışacaktır.

Devlet, yolu müteahhit aracılığıyla yapacak ve yola amele nakli gerçekleştirecektir. Yolda köprüler inşa edilecek ve Sakarya Nehri üzerinde de geçişi sağlayacak bir köprünün yapılmasına çalışılacaktır. Ancak bir türlü yolun yapımında istenilen randıman alınamamaktadır. Bunun üzerine Seyyar Müfettiş Bedri Bey görevlendirilerek, yol yapımındaki sıkıntıları çözmeye çalışmıştır.

Sunduğu raporda yolun tesviye edilen kısımlarının boşa çıktığını, köy halkının görevini ifa etmekten imtina ettiğini, bazılarının ise bedel vererek yol yapımından kurtulmak istediklerini belirtmiştir. Devletin ameleye olan ihtiyacından dolayı ücreti kabul edememiştir.

Bedri Bey raporda kendi görüşünü de sunarak, gönüllü çalışmak isteyenlerin yolda görevlendirilmesinin, diğerlerinin ise, bedellerini vermesiyle halkın sızlanması engellenmiş olacağını belirterek sorun çözümlenmeye çalışılmıştır[181].

---

[178] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1878.
[179] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 22 Ramazan 93 (11 Ekim 1876), s. 81.
[180] Adapazarı'nın artık önemli kılan yeni bir etken vardır. Bu etken Bosna'dan gelen Müslüman Muhacirlerdir. Devlet Boşnaklı Müslümanları Adapazarı'nda Mahmudiye Karyesi civarına yerleştirmiştir. Devlet ekilebilir arazi sunmuştur. Ürettiklerini satabilmeleri için yeni yollara ihtiyaç duyulmuştur. **BOA. M. V.** H. 1319 B. 17 (30 Ekim 1901).
[181] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1740. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1836-1837.

Kandıra-Çatalköprü Yolu

İzmid Mutasarrıflığı dâhilinde yer alan Kandıra-Çatalköprü yolunun tamiratı sırasında civarda bulunan köy halkı, yol tamiratı için görevlendirilmiştir. Ancak onarım çalışmaları sırasında köy halkı görevini ifa etmeyerek kaçmışlardır.

Mutasarrıflık İdaresi, Turuk ve Meabir Teşkilatı'na başvuruda bulunarak nasıl bir ceza uygulanması gerektiği konusunda açıklama talebinde bulunmuştur. Turuk İdaresi, öncelikle görevini ifa edenlerin belirlenmesini, yerine getirmeyenlerin ise 4 günlük çalışma yükümlülüğünü, yerine getirmeleri için yönlendirilmesine karar vermiştir[182].

Yalova-Pazarköy

İzmid Mutasarrıflığı'na bağlı olan güzergâh için, ilk olarak bir Keşif Komisyonu oluşturulmuştur. Bu komisyon yol boyunca yapılacak toprak tesviyesi için 116. 610 guruş, kum döşemesi ve silindir geçirilmesi için ise 299. 409 guruş belirlemiştir. Yol alt ve üst yapıları için ise 107. 980 guruş tespit edilmiştir. Yola ilave olarak kilometre uzunluklarını gösteren kilometre direkleri masrafları da ilave edilerek toplam 550 guruş hesap çıkmıştır.

Mali durumun çokta iç açıcı olmamasından dolayı yol işlerinde birtakım kısıtlamalara gidilmiştir. Örneğin kumun kalınlığı 4 cm.den biraz daha az kalınlıkta yapılmasına karar verilmiştir. Böylece yolun inşası 505. 992 guruş olarak kesinleşmiştir[183].

İzmid Mutasarrıflığındaki suiistimallerden dolayı yolun yapımı uzun yıllar tamamlanamamıştır. 1906 Yılında yolun ancak 9 km. lik kısmı bitirilmiştir[184].

3. İstanbul ve Çevresi Yolları[185]

İstanbul'un Daire-i Belediye ve Şehr Emaneti'nin kontrolünde olan güzergâhlarında yolların genişliği 12, 15 ve 20 metre olarak değişmektedir.

İstanbul'da tramvayların geçtiği güzergâhlarda yapılan yol genişletmeleri esnasında bozulan kaldırımların yerine yenilerinin yapılması konusunda devlet uyarıcıdır. Ancak tramvay hattı döşenecek yolda daha önce herhangibir kaldırım yok ise

---

[182] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1317 (25 Haziran 1899), s. 438.
[183] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1735.
[184] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1323 (10 Şubat 1906), s. 370.
[185] Birinci Ordu Karargahı İstanbul'da bulunmaktadır.

inşa edilecek kaldırımlar Şehr Emaneti tarafından yapılmak zorundadır. İstanbul'daki en yaygın kaldırım çeşidi ise, dört köşe parkelerdir.

İstanbul yolları yeni yapılan elektrik tesisatları, gaz ve su borularını döşemesi ve tramvay hatlarının inşası sırasında zarar görmektedir. Devlet işletmelerin verdiği zararları telafi etmeleri konusunda sık sık uyarılarda bulunmaktadır.

Taşıt teknolojisini Başkentten takip edebilmek mümkündür. Cadde ve sokaklarında tramvay, omnibüs, atlı araba ve kamyon dahi görülebilmektedir[186].

İstanbul ve çevresi yolları da tıpkı Diyarbekir, Samsun gibi yöneldiği yöne doğru isim almaktadır. Der-saadet-Bağdad Caddesi yönündeki ana güzergâha ek ilaveler yapılmaktadır. Maltepe İstasyonu'ndan başlatılan yol Başıbüyük Köyü'ne doğru uzatılarak şube oluşturulmuştur. Ana yol olmayıp şube yollardan olması yolun genişliğinin az olmasına neden olmuştur. Yol genişliği 4 metre yanları ise 20 cm. yapılarak tamamlanmıştır. Yola serilecek olan kırma taş güzergâhın taşlık olmasından dolayı çıkarılan hafriyattan temin edilmiştir. Bu durum yol yapım bedelini azaltmıştır[187].

Kadıköy Yolu

Kadıköyü sahili boyunca rıhtımlar yer almaktadır. Bu rıhtımların yoldan 15 metre kadar uzaklıkta inşa edilmesine dikkat edilir. İleride yol genişletme çalışmalarının yürütülebilmesi için bu mesafe korunur[188].

Küçük Çekmece-Florya Yolu

İstanbul'un Avrupa yakasında yer alan Küçük Çekmece Kazası yol yapımı konusunda sık sık sorunlar yaşamaktadır. Payitaht'ta bulunanların amele-i mükellefeden muaf olmaları amele istihdamı sorunuyla karşılaşılmasına neden olmaktadır.

Küçük Çekmece dâhilindeki yolun yapımı için kırma taş satın alınmıştır. Taşın nakli için 100 guruş maaşla bir memur istihdam edilmiştir[189].

Yaklaşık 700 metre uzunluğundaki Küçük Çekmece-Florya yolunun tamiri, mesafesinin kısalığından dolayı da yeterince önemsenmemiştir[190].

---

[186] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/16,** 24 Mart 314 (5 Nisan 1898).
[187] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s.1748.
[188] **BOA. T. NFM. 718/64,** 28 Mayıs 299 (9 Haziran 1883).
[189] **BOA. T. 171,** Kanun-u Sani 304 (Ocak-Şubat 1889), s. 6.
[190] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1317 (9 Ağustos 1899), s. 477.

Büyükdere-Belgrad Yolu

Turuk ve meabir İdaresinin 1 Ekim 1888 tarihli takriri gereğince Büyükdere'den Belgrad'a kadar ki yolların yapımı gerçekleştirilecektir. Yolun inşası sırasında yapım işlerini takip etmek için Çatalca Kondüktörlerinden Hakkı Efendi görevlendirilmiştir[191].

Üsküdar-Alemdağı

Üsküdar-Alemdağı güzergâhında yer alan Halim Paşa Çiftliği yönündeki 730 metrelik kısmın yeniden yapılması amacıyla Şehr Emaneti, Turuk ve Meabir İdaresi'ne başvuruda bulunmuştur.

Keşif miktarı olan 31. 350 guruşun amele ücretinden karşılanması karşılığında yapımına başlanılmıştır. Alemdağı yolu üzerinde yer alan Pot Deresi üzerindeki 2 adet ahşap köprünün de tamiri yapılmasına gerek duyulmuştur. İlk keşifin yapılmasından kısa bir süre sonra dere sularının taşmasıyla hasar bir kat daha artış göstermiştir. Buna paralel olarak masrafta artmıştır. Bedeli yol ücretinden verilerek, ihale ile tamamlanmıştır[192].

Çatalca-İstasyon Yolu

Çatalca'dan Demiryolu İstasyonuna kadar uzanan yol ve üzerindeki köprüler 1902 yılı sonbaharı gelmeden yeniden tamir edilmiştir[193].

Hadımköyü İstasyonu Yolu

Askeri nakliye açısından mühim olan Hadımköyü Demiryolu İstasyonu'ndan Bağçe Köyü'ne kadar ki 1. 980 metrelik yolun yapımı için 113. 691. guruş harcanacaktır. Gerekli olan bu bedel amele-i mükellefeden karşılanacaktır[194].

Çatalca-Büyük Çekmece

Çatalca Mutasarrıflığı'nın Büyükçekmece doğrultusunda giden ve Papas Bergosu Karyesi'nde son bulan 6. 555 metrelik yolun, 2 kilometrelik kısmı tamire muhtaç durumdadır. Mutasarrıflık İdaresi'nin gönderdiği 52. 950 guruş ile bakımı yapılmıştır[195].

---

[191] **BOA. T. 2303,** 24 Eylül 1304 (6 Ekim 1888).
[192] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902), s. 1717. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s. 1834.
[193] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1841.
[194] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1802.
[195] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhicce 1323 (27 Ocak 1906), s. 357.

4. Aydın Vilayeti Yolları

Aydın Vilayeti göreceli olarak gelişmiş bir şehirdir. Osmanlı ekonomisinde önemli bir paya sahip olan şehir, 1854'ten beri borçlanan devletin adeta borcunun finansmanlığını yerine getirmektedir. İzmir Gümrük vergisi, Aydın, Menteşe öşür vergisi devletin borçlarına karşılık olarak gösterilmiştir.

Vilayeti bu kadar zenginleştiren faktörlerin başında gelişmiş bir kara-deniz ticaretine sahip olması, Avrupa piyasalarında değer ifade eden tarımsal ürünlerin yetiştirilmesi ve kıyı kesimlerinin her zaman için batı teknolojisi ve ürünleri ile daha çabuk tanışması etkin rol oynamaktadır. Avrupa ile olan gelişmiş bir ilişki ağı kentte uygulanan ulaşım sektörüne de etkilemektedir.

Aydın Vilayeti gelişmiş bir karayolu ulaşımına sahiptir. Şoselerinin mükemmelliği yanında Aydın-Kasaba demiryolu, İzmir-Göztepe Tramvay hattı ve Menderes nehri üzerinde yapılan nehir ulaşımına birde kıyılar arasındaki İzmir vapur ulaşımı da eklendiğinde vilayetin iyi bir ulaşım ağına sahip olduğu aşikâr olarak ortadadır.

Sultan II. Abdülhamid, tahta çıktığında, şehirde demiryolu ve şose ulaşımı mevcuttur. Yeni devir hükümdarı bu yol sistemine, zaman içinde yeni uzantılar ekletecek, şose ve demiryolu ulaşımına alternatif olarak buharlı tramvay, nehir ulaşımı ve vapur ulaşımını eklemeyi de ihmal etmeyecektir.

Sultan II. Abdülhamid devri öncesini ifade eden H. 1297/1880 yılına kadar ki şose güzergâhları, meyillerinin derecesi ve enlerinin ölçüleri Tablo 3'de gösterilmiştir.

Tablo 3: H. 1297/1880 Yılına Kadar Aydın Vilayeti Yolları[196]

Güzergâh	Uzunluk (km/m)	Meyil Derecesi (%)	En (m)
Gördes-Salihli	35.000	7	7, 5
Muğla-Gökabad	27. 810	5	9
Milas-Güllük Gölü	23. 509	6	9
Salihli-Borlu	44.000	4	7, 5
Salihli-Demirci	31.000	6	7, 5
Kula-Alaşehir	28. 194	6	7, 5
Soma-Kırkağaç	12. 725	4	7, 5
Kırkağaç-Magnisa	30.000	5	7, 5
Akhisar-Magnisa	14. 155	2	7, 5
Manisa-Palamud	3. 699	2	7, 5
Manisa-Akhisar	32. 898	2	7, 5
Alaçatı-Ilıca	2. 776	2	6
Ilıca-Alaçatı	3. 180	3	6
Çeşme-Ilıca	5. 280	4	7, 5
Bergi-Kızılcaali	4. 710	4	5, 75
Nif-Taşkahve	7. 140	6	9
Toplam	306.076		

Sultan II. Abdülhamit'in ilk yıllarında görülecektir ki bu yolların tamamlanması çalışmaları bitirilerek saltanatının geriye kalan zaman diliminde ise, bu yollara yeni güzergâhlar eklenecektir.

Aydın vilayetinde H. 1297/1880 yılı inşaat mevsiminde toplamda 42 km 600 metrelik yol ilave edilmiştir. H. 1298/1881'de yapılan toplam yol uzunluğu ise 73. 584[197] metre iken bir yıl sonra bu yol miktarı 36. 602 metre daha ilave edilerek üç yıl içerisinde toplam olarak 151 km 789 metre şose ulaşımı sağlanmıştır[198]. Görüldüğü üzere **"*İnşaat Lideri*"** devrindeki yol uzunluğu kendinden önceki selefleriyle karşılaştırıldığında üç yıllık bir zaman diliminde Osmanlı Devleti'nin Aydın

[196] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298 (1880/1881).
[197] Bu yol miktarı Mecmua-ı Umur-u Nafia mecmuasında 73. 584 metre olarak geçmekte iken **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26** nolu belgede toplamda 54. 682 metre olarak hesaplanmıştır.
[198] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa**, H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 7.

Vilayeti'nde yapmış olduğu toplamdaki yol miktarının %50'sine denk gelecek rakamlardadır.

Sultan Hamid devrinde vilayet dâhilinde yapılan yolların uzunluğu, güzergâhı, genişliğini ve eğim derecesini gösterir ilk istatiksel bilgiler 1298/1881 yılına aittir. Tablo 4'te bu yıla ait veriler yer almaktadır.

Tablo 4: H. 1298/1881 Yılı Aydın Vilayeti Yolları[199]

Güzergâh	Uzunluk (km/m)	Eğim Derecesi (%)	Genişlik (m)
Gördes-Salihli	1. 553	7	7, 5
Muğla-Gökabad	4. 992	5	9
Milas-Güllük Gölü	1.076	6	9
Salihli-Borlu	1. 200	4	7, 5
Salihli-Demirci	5. 542	6	7, 5
Kula-Alaşehir	4. 231	6	7, 5
Soma-Kırkağaç	1.091	4	7, 5
Kırkağaç-Magnisa	5. 390	5	7, 5
Akhisar-Magnisa	4. 403	2	7, 5
Manisa-Palamud	1. 132	2	7, 5
Manisa-Akhisar	10. 177	2	7, 5
Alaçatı-Ilıca	1. 200	2	6
Ilıca-Alaçatı	1.060	3	6
Çeşme-Ilıca	2. 607	4	7, 5
Bergi-Kızılcaali	1. 735	4	5, 75
Nif-Taşkahve	6. 693	6	9
Toplam	54. 682		

Aydın Vilayeti yolları katlanarak devam etmiştir. H. 1303/1886'da 89 kilometre 980 metre yeni yol yapımı gerçekleştirirken, H. 1304/1887'de buna 62. 500 metrelik daha yeni yol eklenmiştir. Yapılan yeni uzatmalara bağlı olarak zamanın ve tabiatın gereği olarak bozulan yollarda bir taraftanda tamir edilmektedir. H. 1304/1887'de 39. 100 metre şose tamiratı gerçekleştirilmiştir[200].

Saltanatının ilk devirlerinde şehrin yollarına ağırlık verilmekle beraber bu ağırlık ilerleyen zamanlarda azalmıştır. Bunda vilayetin, yol ağının tamamlanmış olmasının etkisi kadar Sultan'ın sadece Balkanlar'da yada Anadolu'nun batı kısımlarında değil

[199] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298 (1880/1881).
[200] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38**, H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889)

doğusuyla kuzeyiyle ülkenin dört bir etrafında ulaşımı sağlama isteği etkili olmuştur. Ayrıca daha önce de ifade edildiği gibi çok yönlü bir ulaşım sisteminin şehir halkının hizmetine sunulmuş olmasının etkisi de söz konusudur.

H. 1315/1899 Yılında Aydın vilayetinde 21 kilometre yeni yol inşa edilirken 48. 900 metre uzunluktaki yol içinde tamir gerek görülmüştür[201]. Keza H. 1319/1903 yılına gelindiğinde yapılan yeni yol miktarı o kadar cüz'i kalmaktadır ki sadece 13. 320 metre şose uzatılmıştır. Bu yıla ait tamir miktarı ise 25. 900 metre olarak kayıtlarda yerini almaktadır[202].

Aydın Vilayeti yolları kuzey yönünde Balıkesir, Bursa şehirleri ile birleşirken, batı ve güney yönünde de Konya Vilayeti doğrultusunda güzergâhlarını belirlemiştir. 1906'da Aydın Vilayeti Fen heyetinin yaptığı çalışma sonrası Ser-Mühendis tarafından sunulan stivasyonlarda vilayet dahilinde toplamda yapılan yol ve köprülerin listesi Turuk ve Meabir idaresine sunulmuştur. Bu rapora göre vilayetin İzmir-Urla, Urla-Çeşme, Kilizman-Seferihisar, İzmir-Neyf (Nif), Tire-Torbalı, Borlu-Gördes ve Alaşehir-Kula yolları tamamlandığı gibi yollardan geçen köprülerde başarıyla sonuçlandırılarak halkın hizmetine sunulmuştur[203].

Aydın-Kasaba demiryolu ile vilayetin şose yolu paralel bir gelişim göstermektedir. İzmir-Aydın demiryolu imtiyazını alan kumpanya 23 Eylül 1856'da Sultan Abdülaziz devrinde imzalanan mukavele gereğince 30 mil/70.000 zira' alanda ister demir ile isterse şose ile yolların yapımı imtiyazını elde etmiştir[204].

Yolların yapımı sırasında görülen suiistimaller devlet tarafından sorgulanmaktadır. Aydın Vilayeti Eski Nafıa Müdürleri'nden Safvet Bey'in yaptığı çalışmalar ve muameleleri soruşturmak için, Tahkikat Komisyonu oluşturulmuştur. Komisyonun çalışmaları tamamlaması ile rapor Bab-ı Ali'ye sunulmuştur. Suçlular tespit edilerek cezalandırılmıştır[205].

---

[201] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 862.
[202] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/13**, H. 1319 (1901/1902).
[203] **BOA. Y. PRK. TNF.** H. 1324 S. 2 (28 Mart 1906).
[204] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 14 Ca. 293 (7 Haziran 1876), s. 78.
[205] **BOA. T. 171,** Ağustos-Şubat 301 (Ağustos-Eylül 1885), s. 6-7. **BOA. T. 171,** Ağustos 302 (Ağustos-Eylül 1886), s. 6

Vilayet Güzergâhları:

İzmir-Çeşme ve Urla (Kilizman-Kalazumun-Klazomenia)-Seferihisar Güzergâhı

İhracat limanı İzmir'den başlayıp Çeşme'de son bulacak yolun üzerindeki mevkiler aşama aşama tamamlanmıştır. İlk olarak tamamlanan kısım olan Çeşme-Hamidiyye arası kısa bir süre sonra yeniden tamir edilmeye gereksinim duyularak 10.086 metrelik kısmı yama görmüştür. Bu yamalama işlemi devam ederken, yolun diğer taksimleri de yapılmaya başlanmıştır. İlk olarak Sultan'ın adıyla anılan Hamidiyye'den başlayarak Urla tahaffuzhanesine kadar olan kısmı ile Seferihisar arasındaki 22 kilometre 434 metrelik kısmı bir yıllık inşaat mevsimi içerisinde bitirilmiştir[206]. Kilizman-Seferihisar arasındaki yola daha sonraki yıllarda yeni eklentiler yapılarak yolun 32 kilometrelik kısmı tamamlanmıştır.

Kilizman-Sivrihisar güzergâhının 31. kilometresinde yolun dik yamaçlı olmasından dolayı 180 metre kadarlık kısmında pere usulü[207] ile yolun eğimi 1/1-1/4 oranında alınarak yolun tesviyesi tamamlanmıştır. Düzeltilen yola, kaba taşlar, yamaca gelecek şekilde bir kama şeklinde dizilerek, akacak olan suyun yolu yalpalayarak geçmesi bu sistemle sağlanmıştır.

Yol bir taraftan da İzmir doğrultusunda uzanmaktadır. Yolun 40. kilometre 505. metresinde 15'er metre açıklıkta bir Kafesli Köprünün yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Batı tekniğinin güzel bir örneği olan bu köprü günümüzde çok yaygın olmamakla birlikte ilk örneğine İzmir'de tesadüf edilmiştir[208].

Tire-Torbalı-Seydiköy-İzmir Geçkisi

Aydın Vilayeti, var olan yollarına yenilerini katmaya çalışmaktadır. İzmir-Seydiköy arasında yapımına başlanılan yollun masrafı Gaziemir, Cumaovası ve Seydiköy nahiyeleri halkının Ziraat Bankası'nda tutulan H. 1316-1320/1898-1902 yıllarına ait yol bedelinden karşılanacaktır.

Yapımına başlanılan yola 15. 452 amele iştirak etmekle birlikte toplamda 247. 232 guruş harcanmıştır[209].

---

[206] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 858. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1884.
[207] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Zilkade 1323 (28 Aralık 1905), s. 311.
[208] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Receb 1320 (4 Ekim 1902), s. 1862.
[209] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902), s. 1716.

Seydiköy yolunun tamamlanması üzerine güneye Torbalı-Tire nahiyelerine doğru yolun uzatılmasına başlanılmıştır. Torbalı-Seydiköy yolunun 3.747 metresinde şose döşemesi yapılmakla beraber yolun ilk defa yapılmasından dolayı çok sayıda yol altı ve yol üstü yapılarında inşa edilmesi gerekmektedir. Uzun yıllardır nahiyenin turuk bedeline dokunulmamasından dolayı yüklü miktarda yol bedeli bakiyesi tespit edilmiştir. Bu durum yeni yapılacak yolda hiçbir masraftan kaçınılmamasına imkân sağlayacaktır.

Kısa zamanda yapımına başlanılan güzergâhta 1 adet 2 metrelik köprü, 60 cm. lik 8 adet tek gözlü kapaklı menfez ile 1 adette çift gözlü kapaklı menfez ilave edilecektir. Yolu dikine kesen su akıntılarının yol üzerinde birikinti oluşturmaması için 15'er metrelik 3 kasis ilavesi daha yapılacaktır. Yolun belli noktalarında kuru duvar eklentisi de yapılması gerekli bulunmuştur. Oldukça teşekküllü yapılan yola 8. 990 işçi sevk edilmiştir[210].

İzmir'den Aydın'a doğru uzatılan yolun Tire-Torbalı kısmında da ilk yapım olmasından dolayı bu mevkiler arasında da demir köprüler, kemerli köprüler ve 3 kapaklı menfezde yol altına döşenmiştir[211].

İzmir-Karşıyaka ve İzmir-Nif

Kısa mesafeli olan İzmir-Nif yolunun 76 metrelik kısmı tamamlanmıştır. İzmir-Karşıyaka yolu da bitirilerek büyük bir coşkuyla açılış töreni yapılarak halkın hizmetine sunulmuştur[212].

Bergama-Dikili ve Bergama-Soma

Ege sahillerinden Balıkesir'e kadar uzanan yolun ilk parçası olarak Bergama-Dikili arasının yapılmasına başlanıldı. Turuk ve Meabir mühendislerince yapılan keşifte yolun bu kısmı 28. 500 metre olarak tespit edilmiştir.

Bergama'dan Soma'ya doğru devam eden yol hızla yapılmaktadır. Dikili'den Soma'ya kadar 41.000 kilometresinde toprak tesviyesi çalışması yapılması gerekli bulunmuştur. Tesviye edilen yol dışında 15.000 metresi üzerinde de şose döşemesi yapılarak yolun alt yapıları olan tek ve çift gözlü menfezler, kasisler, köprüler ve istinat

---

[210] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1848.
[211] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1809-1810. **BOA. T. 171,** Nisan 304 (Nisan-Mayıs 1888, s. 6.
[212] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 855. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1545.

duvarları da eklenerek güzergâh bir bütün olarak hizmete açılmaya uygun hale gelmiştir.

Yolun uzunluğunu göstermek amacıyla Bergama-Dikili arasında 29 adet kilometre taşı dikilmiştir. Bilindiği üzere 1 kilometre taşı 1 mildir, 1 mil=1. 428 m. dir. Bu duruma göre bu kısım yolun uzunluğu 29x 1. 428= 41. 412 metreye karşılık gelmektedir.

Bergama-Soma arasındaki yol için ise 43 kilometre taşı eklenmiştir. Bu hesaba göre; 43x1. 428=61. 404 metre yolun yapıldığı anlaşılmaktadır[213].

Salihli-Gördes ve Borlu-Gördes

Aydın vilayetinden Kütahya yönüne doğru uzanan yol ileride Simav-Gördes yolu ile birleştiği gibi Abdülhamit'in saltanatının daha ilk yıllarında yapılmış olan ve devamı getirilen Salihli-Demirci, Salihli-Borlu yollarının da bir devamı niteliğindedir.

Yolun ilk olarak Altapurlu-Borlu arasında 32 kilometresinde şose döşemesine başlanılmış ve kısa zamanda Borlu-Gördes kısmının da 15 kilometrelik şose ilavesi yapılması hedeflenilmiştir.

Borlu-Gördes mevkileri arasında yamaçlı kısımların varlığından dolayı 150 metre civarında bir kuru duvar eklenerek yol zemininin kayması engellenmiş olacaktır.

Oldukça uzun mesafeli olan yol için 748. 250 guruş yol bedelinden karşılanmış. 1888'den beridir yaygın olan sisteme göre yol yine müteahhit aracılığıyla bitirilmiştir[214].

Aydın-Çine

Aydın demiryolunu dik olarak kesen bu yol ihale ile yapılmıştır[215].

Ödemiş-Bergi Yolu

İhale ile yapılan yolun, bazı kısımlarında tamirata ihtiyaç duyulması üzerine yeniden keşif defteri hazırlanmıştır. Buna göre hem yol hemde yol üzerindeki 2 adet kapaklı menfez ile 1 ve 15 metrelik köprülerin tamiri ve bazılarının da yeniden inşası yapılmıştır[216].

---

[213] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 236.
[214] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Receb 1320 (4 Ekim 1902), s. 1870.
[215] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1318 (27 Ağustos 1900), s. 903.
[216] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1321 (23 Ekim 1903), s. 225.

Mağnisa Yolu

Mağnisa'da yapılması düşünülen yolun, Beşyol Geçidi mevkisinden başlatılmasının uygun olup olmayacağı Vilayet İdaresi'nce mutalaa edilmiştir.

Aydın Vilayeti yol çalışmaları için Baş Mühendisi görevlendirmiştir[217].

5. Kastamonu Vilayeti Yolları

Bir taraftan iklim farklılıkları yolların yönleri ve boyutları üzerinde etkiler yaparken diğer taraftan kentin yerleştiği toprakların ova, vadi, sırt, yamaç veya tepe olması yol düzeninin biçimlendirilmesinde etkili olmaktadır.

Ovalara kurulmuş kentlerde eğim faktörü ortadan kalkarken ve en kısa mesafelerle yolların birbirine kavuşturma olanağı sağlarken, buna karşın yamaçlardaki eğimler, kıyılarda, vadilerde, su kenarı hizaları yönler bakımından sınırlamalar getirmektedir.

Kastamonu Vilayeti arazi yapısının dağlık, dik yamaçlı ve çok sayıda su akıntılarının olmasından dolayı eğim dereceleri buna bağlı olarak artmaktadır. Vilayetin yolları batıda İzmid Sancağı ile doğuda Trabzon Vilayeti'ne doğru uzanmakta, güneyde ise Ankara Vilayeti'nin yolları ile buluşmaktadır. Vilayet dahilinde ulaşım alternatifleri olarak şose haricinde Bartın'dan iç kısımlara doğru kısa mesafeli bir tramvay hattı ile, Bartın Suyu üzerinde yapılan nehir ulaşımına rastlamak mümkündür.

Vilayetin yollarını, ticari ve askeri nitelikte olarak iki ayrı sınıflandırmaya tabi tutmak mümkündür. İnebolu'dan başlayıp iç kısımlara doğru giden Kastamonu-Kangırı-Ankara yolu ve şubeleri olan Kastamonu-Taşköprü-Boyabad, Kastamonu-Tosya-Osmancık şubesi ve Kangırı-İskilib şubeleri askeri-ticari amaçlı yoldur. Buna paralel olarak Bartın-Safranbolu-Araç yolu ise daha ziyade ekonomik maksada hizmet edici nitelikte düşünülerek yapılmıştır.

Kentin dahilindeki anayollar bir dik yay şeklini andıracak görünüştedir. Bu yay biçimi oklarla iç ve dış mevkilere doğru kollarını uzatmıştır.

Vilayet İdaresi, atıl durumda kalan yollarının yeniden tamirini yaparken, yol üstünde yada altında bulunan hurdanın listesini çıkartarak bazen satmaktadır. Böylece yeni yapılacak yollar için bütçe temini sağlanabilmektedir. Bunun güzel örneği İnebolu yolu tamir edilirken yapılmıştır[218].

---

[217] **BOA. T. 171,** Nisan-Eylül 304 (Nisan-Mayıs 1888), s. 6.
[218] **BOA. T. 171,** Nisan 301 (Nisan-Mayıs 1885), s. 6.

Şehrin ana ve ara yolları eğimleri en az %8 en fazla %12 olarak karşımıza çıkmaktadır. %8'lik eğim dağlık arazilerde en fazla olması gerekebilecek bir eğim derecesidir. Ancak vilayet yolları eğim derecesini biraz daha zorlayarak %12'ye kadar çıkarmıştır ki bu eğim arazinin oldukça dağlık olduğunu ifade etmektedir. Zira Osmanlı hudutları dahilindeki eğimin bu kadar üst raddeye gelmesi nadirdir.

Vilayet sınırlarında Meşrutiyet yönetimine kadar yapılan yol ve Sultan II. Abdülhamit'in saltanatının ilk yıllarına ait toplam yol uzunluğu, eğim dereceleri ve yolların genişlikleri Tablo 5'te ifade edilmiştir.

Tablo 5: Tanzimat ve Meşrutiyet Devrinin İlk Yıllarına Ait Kastamonu Vilayeti Yolları[219]

Güzergâhlar	**Tanzimat Devri**	**MeşrutiyetDevri**		**Eğim**	**En**
	Km/m	Km/m	Km/m	Derece	Metre
İnebolu-Kastamonu	89. 500	61.000	26. 700	12	7-10
Kastamonu-Çangırı	101. 600	28. 243	28. 243	8	5-7
Sinob-Boyabad	98. 600	--	26. 692	8	8
Bartın-Zagfranbolu	100.000	--	351	8	8
İzmid-Ankara (Sarracılar Köprüsü'ne kadar)	89. 500	--	110	8	8
Toplam	479. 200				

Meşrutiyet devri öncesinde büyük oranda yapımı tamamlanan yollar Abdülhamid devrinde bir bütün olarak birleştirilecek ve ek şubeler açmaktan da geri durulmayacaktır. Her ne kadar Osmanlı Devleti'nin sadece savaş zamanlarında yol yaptığı düşüncesi kani olmakta ise de, Abdülhamid devrinde görülen 93 Harbi ve Yunan Harbi haricinde uzun soluklu savaşlar olmamıştır. Fakat görülecektir ki bu devirde yol yapımına devam edilmiş ve yolları bir devletin "***Ayak İzleri***[220]**"** olarak tasavvur etmiştir.

Sultan II. Abdülhamid devrinde şehrin yolları uzatılmış 1300/1880'de bir yıllık inşaat sezonunda vilayet ve sancaklar dâhil toplam 29. 560 metre yeni yol inşası

[219] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298. (1880/1881)
[220] Armen Gero; **Osmanlı Bankası, Armen Gero'nun Anıları,** Çeviren: Attila Tuygan, Belge Yayınları, İstanbul-2009, s. 209.

gerçekleştirilmiştir[221]. H. 1303-1304/1883-1884 yıllarında bu yollara 30. 717+65. 500=96. 217 metre yeni yol ilavesi yapılabilmiştir[222].

Büyük oranda vilayetin yolları tamamlanmış, Meşrutiyet devrinin son dönemlerinde yeni yapılan yol miktarı azalmakta onun yerine tamir edilen yol uzunluklarının daha fazla olduğu görülmektedir. 1897/1898 yılında yapılan toplam yol uzunluğu 11. 560 gibi cüzi bir rakam iken tamir edilen yol uzunluğu 179 kilometreyi aşacak kadar bir tamir söz konusu olmuştur[223].

Kastamonu Vilayeti 1900 yılında askeri amaçlı bir teftişten geçirilmiştir. Hassa Ordusu'na bağlı Kastamonu Redif Fırkası Erkan-ı Harbiye Memuru Kaim-makam Hamid Bey, Kastamonu Vilayeti'ndeki Redif Fırkası Dairelerini kontrol amacıyla Kastamonu'ya gönderilmiştir. Teftiş sırasında Turuk işlerine ait bir raporda sunmuştur. Bu rapora göre:

1-İnebolu-Kastamonu ve Koçhisar-Çankırı yolunun İnebolu-Kastamonu arasındaki kısmı tamir edilmelidir,

2-Sinob-Ayancığ'a kadar yeni bir yol yapılmalı,

3-Sinob-Boyabad yolu Kastamonu'ya kadar uzatılmalı, ayrıca Boyabad ile Taşköprü arasında yeni bir yol yapılmalıdır,

4-Daha önce tesviyesi yapılmış olan Taşköprü'den Kastamonu'ya kadar ki yol ile Kastamonu'dan Tosya'ya kadar ki yolun yapımı bitirilmelidir,

5-Çankırı'dan İskilib'e kadar yeni bir yol yapılmalı,

6-İnşa edilmiş olan Kastamonu-Tosya yolu Osmancık Kazası'na kadar uzatılarak Osmancık'ta inşa edilmiş olan diğer yolla birleştirilmelidir[224].

1901'e gelindiğinde yeni yapılan ve tamir edilen[225] yol miktarında bir azalma olmaktadır. Bu yolun önemini yitirdiği anlamına gelmemeli, aksine Sultan II. Abdülhamid devrinde Kastamonu vilayeti yolları Bartın İskelesi ve İnebolu İskelesi ve Rıhtımlarının yapılması ile çok sayıda vapur bu iskelelere gelerek gelen yolcu, eşya ve diğer nakliyeler karayoluyla iç kısımlara ulaşmıştır. Bu azalmada etkili olan faktör büyük oranda vilayet yol çalışmalarının bitirilmiş olması etkili olsa gerek. Zira ilerleyen konularda görülecektir ki, Abdülhamid devrinde yepyeni yol güzergâhlarının yapıldığı

---

[221] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa**, H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 7.
[222] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38**, H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889)
[223] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s.837.
[224] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1318 (10 Ekim 1900), 957.
[225] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/13**, H. 1319 (1901/1902).

görülecektir. 1901'de vilayette 10. 280 metre yeni yol, 19.060 tamir edilen yol ve 14. 220 metre kadarda toprak tesviyesi yapılmış yol uzunlukları tespit edilmiştir.

Kastamonu vilayeti Turuk ve Meabir işleri yapılırken devlet vilayete ihtiyacı doğrultusunda mühendis ve kondüktör tayininde bulunmuştur. Boşalan görevlerine derhal yenilerini tayin etmiş, rütbesi gelenlerin rütbelerinde yükselmeler gerçekleştirmiştir. Devletin bütün kurumlarında gayr-i Müslimlere çalışma olanağı verilmiş ve Müslüman olma şartı Tanzimat ile kaldırılmıştı. Nitekim vilayet nafıa çalışanları arasında Osmanlı tebaasından olan, ancak Müslüman olmayan mühendis, kondüktör yer almaktadır. Hatta Osmanlı tebaasından olmayan Fransız, İngiliz, Alman ve Yunan vatandaşlarına dahi görevler verilmiştir.

Şehrin I. Sınıf Tarık Kondüktörlüğüne Yunan tebaasından olan **Atinalı** Softalı Tironi Efendi tayin edilmiştir. Tironi Efendi Osmanlı tebaasına geçmek istediğini belirtmiş bunun üzerine talebi Ticaret ve Nafıa Nezaretince Sicil-i Ahval Dairesine bildirilerek evrakları teslim edilmiştir[226]. Vilayetin I. Sınıf Kondüktörlerinden olan Thomas Kinyos'un istifası üzerine yerine derhal 650 guruş maaşla II. Sınıf Kondüktörlerinden Halil Efendi tayin edilmiştir[227].

Bazen de devlet girdiği ekonomik dar boğazdan dolayı sık sık memuriyetlerden çıkarmalar yapmaktadır. Vilayet Kondüktörlerinden Camiç Efendi memur maaşı ödenemediği için görevine son verilmiştir. Fakat 2 Temmuz 1306/14 Temmuz 1890'da I. Sınıf Kondüktörleri'nden Cemil Efendi'nin istifası üzerine 650 guruş aylıkla Camiç Efendi yeniden II. Sınıf Kondüktörlüğüyle görevine dönmüştür[228].

Mühendis, kondüktör, katip, anbarcı gibi çalışanlar sadece vilayet merkezi nafıa komisyonlarına değil sancak ve kaza nafıa komisyonlarına da bu görevliler tayin edilmektedir. Bolu sancağı mühendisi Berabaynos Efendi 1890'da 4. Rütbeden Mecidiye Nişanına layık görülmüştür[229]. Bolu Sancağı'na Tercüme Kalemi Katibi Fasih Bey, Nafıa Müdürü olarak tayin edilmiştir[230].

---

[226] **BOA. T. /2302**, 29 Temmuz 1307 (10 Ağustos 1891).
[227] **BOA. T. /2302**, Ağustos 1305 (Ağustos-Eylül 1889). **BOA. T. 171,** Kanun-u Sani 303 (Ocak-Şubat 1888), s. 6.
[228] **BOA. T. /2302**, 8 Teşrin-i Evvel 1306 (20 Ekim 1890).
[229] **BOA. T. 2302**, 16 Cemaziyel-ahir 1306 (17 Şubat 1889). **BOA. T. 172**, 9 Eylül 1314 (21 Eylül 1898) .
[230] **BOA. T. 2303,** 2 Mayıs 1304 (14 Mayıs 1888).

Bütün vilayetlerde yollar Tarık bedelinden karşılanmakta[231] nadir de olsa yardım yoluyla da yollar, köprüler, sedler, menfez, kasis ve daha nice yapılar inşa edilebilmektedir. Yol bedelleri sık sık tartışma konusu olmaktadır. Bilhassa muafiyetlik konusunda karışıklıklar olabilmektedir. Kentin mahallerinden olan Alaca Mescid'de ikamet eden Sina Kerim Efendi ve Oğulları aslen İstanbul doğumlu olup Kastamonu'da iskân olmaktadırlar. Bilindiği üzere İstanbul kent merkezi oturanları, bu yol bedelinden muaf tutulmuşlardır. Fakat Sina Efendi ve oğulları Kastamonu'da yerleşik olmalarından dolayı böyle bir muafiyete tabi değillerdir. Ellerinde bulunan emlak, arazi ve dükkânlardan dolayı tasarruf hakkını kullanmalarından ücrete tabi olmaktadırlar[232].

Kent, bayındırlık alanındaki çalışmalarını her yıl elde edeceği turuk bedeline göre belirlediğinden bedeldeki aksamalar çalışmalara da direk olarak yansımaktadır. 1898'de vilayet merkezi sakinlerinden bazıları yollarda bedeni olarak çalışma listesine alınırken daha sonra bu taahhütlerinden vazgeçerek bedelini vermek istemişlerdir. Vilayet Nafıa Komisyonu, Turuk ve Meabir İdaresi'ne konuyu bildirerek gerekli çözümü talep etmiştir[233].

Kastamonu vilayeti, sancak ve kazalarında yapılan yol güzergâhları, yolüstü ve altyapıları ile aşağıda verilmiştir:

Sinob-Boyabad Geçkisi

Karadeniz bölgesinin iklimsel özelliği yapılan yollarda çabuk bozulmalara yol açtığı gibi yeni yapılan yol çalışmaları esnasında da farklı teknikler ve sistemler uygulamayı gerektirmiştir. Karadeniz ikliminin oluşturduğu uzun sarmaşıklar toprak ve kaya yapısını etkilemekte, sarmaşıkların kayaların içlerine girerek onları parçalamaktadır.

Bu parçalama bazen yol tesviyesinde kolaylıklar sağladığı gibi yol zemininin de oynak olmasına neden olabilmektedir. Yolun çabuk bozulmasını engellemek düşüncesiyle yollar boyunca şevlere ihtiyaç duyulmuştur. Sinob-Boyabad yolu şevleri ile uğraşılırken, yumuşak sert kayalara rastlanmış bu kayaların tesviyesi işinin

---

[231] Kastamonu Vilayeti'nde 1305 yılı itibariyle turuk bedeli olarak 5 guruş tahsil edileceği bildirilmiştir. Kastamonu halkının 1305 yılında yaşadığı kıtlıktan dolayı akar, emlka ve hayvan vergisinden muaf tutulurken amele-i mükellefeden muaf tutulmayarak 5 guruş ödemekle yükümlü tutulmuşlardır. **BOA. T. NFM. 721/48,** H. 1305 M. 1 (19 Eylül 1887).

[232] **Umur-u Nafıa ve Ticaret Mecmuası**, H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1796.

[233] **BOA. T. 172**, 29 Eylül 1314 (11 Ekim 1898).

müteahhit kendi ihaleye girdiği paradan değil ayrı bir bütçeden karşılanmasını istemiştir.

Yol üzerinde oluşan bu yumuşak-sert kayalaşma oluşumu küskü ve gülenk türündeki bitkilerden dolayı meydana gelmiştir. Yol boyunca yapılacak temizleme çalışmaları esnasında her 1'er metrelik temizleme için ilk olarak 7 guruş hesaplanmış, ancak daha sonra tesviyenin küreklerle yapılması masrafı azalttığından bu meblağ 4 guruşa indirilerek, kalan meblağ yol çalışmasında görevlendirilmiş olan Başmühendis Vekili Müfettiş Kenan Bey'in teftiş masrafına karşılık gösterilmiştir[234].

Sinob-Boyabad yolu bir bütün olarak Sultan II. Abdülhamid son yıllarında tamamlanabilmiştir. Ancak Karadeniz bölgesi yolları sık sık seyelanlardan zarar görmekte ve bozulmaktadır. Sel felaketi yol kadar yol üstü sanayi yapılarına da hasar vermektedir. Tamir esnasında bu hasarlar vilayet idaresinin bütçesi doğrultusunda tamir edilebilmektedir. 100 kilometreden daha uzun mesafeli olan yolun 26. ve 90. kilometrelerinde bulunan Kapalı Köprüsü ve Karaviran Köprüleri zarar görmüş hem köprülerin tamiratının yapılması hemde toplam 45 metre uzunluğunda kuru duvar ilavesi ile yine zarar gören 50 cm. açıklığında bir menfezin tamiri gerekmiştir. 1905 Yılındaki bu tamir için 29.555 guruş masraf tahmin edilmektedir[235].

Bolu Yolu (Ankara-Hüdavendigar-Bolu-İzmid)

Bolu sancağı ilk olarak Kastamonu Vilayeti'ne bağlı olmakla birlikte 1890 yılına gelindiğinde Bolu ayrılarak Göynük-Gerede-Düzce-Bartın-ve Ereğli'den oluşan bir vilayet haline getirilmiştir.

Ankara Vilayetinden başlayan ve Hüdavendigar Vilayeti'nde İzmid'e kadar uzanacak yolun Kastamonu Vilayeti yönünde Bolu'dan geçerek yapımına karar verilmiştir. Bilindiği üzere Ankara-İzmid arasında kesintisiz demiryolu ulaşımı yapılmaktadır. Bu şose yol demiryoluna paralel bir niteliktedir.

H. 6 Muharrem 1305/24 Eylül 1887 Yılı yol yapım çalışmaları arasında yer almaktadır. Ticari amaçlı olarak yapılacak olan yolun, döşemesi sırasında kiremit ihtiyacının karşılanmasındaki güçlüklerden dolayı bir türlü tamamlanamamıştır. Ancak üç vilayetin birbirine bağlanabilmesi için bu yolun mutlak olarak bitmesi gerektiği konusunda Vilayet İdaresi uyarılmıştır.

---

[234] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1318 (8 Kasım 1900), s. 957.
[235] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 265.

Bolu-Mudurnu-Gerede

Bolu Sancağının kuzeydoğu yönünde Gerede ve güneybatı yönünde Mudurnu'ya doğru kolları uzatılarak sancak bir yönü ile Ankara-İzmid yoluna birleştirilmeye çalışılırken, bir yönü ile de Kastamonu Sancak merkezine doğru uzanan yollar ile birleştirilmesi amaçlanmaktadır.

Bir yıllık inşaat mevsiminde yol faal hale getirilecektir. Mudurnu yolunun I. kısmının toprak tesviyesi ve şose döşemesi için 167.572 guruş yani 55.857 amelenin yevmiyesinden karşılanacaktır. Yolun alt yapısı için 60 cm. lik 1 kapaklı menfez ile 1 metre açıklığında 7 ve 2 metre açıklığında 1 adet tam kemerli köprüler inşa edilecektir. Yol boyunca uygun mevkilerde 6 adet kilometre direği dikilecektir. Bunun içinde ek bütçe olarak 33.054 guruşa ihtiyaç vardır.

Gerede güzergahınında, I. kısmının tamamlanması için yapılacak toprak tesviyesi ve şose döşemesi 173. 872 guruş yani 57. 957 amele yevmiyesi tahsis edilmiştir. Yol boyunca 60 cm açıklığında 2 adet kapaklı menfez ile 2 metre yüksekliğinde 1 adet tam kemerli köprü ve 6 adet kilometre direği için 22. 120 guruş tahsis edilmiştir.

Bolu-Göynük Yolu

Bolu Sancağı dahilinde bulunan Göynük Kasabası yolu yapımı sırasında istimlak edilen arazilerin bedelleri ödenmiştir[236].

İnebolu-Kastamonu (Tosya-Taşköprü-Araç) -Kangırı-Ankara Yolu

Karadeniz sahilinde yer alan İnebolu mevkisi Karadeniz ticaretinde İstanbul yönünden gelen gemiler için önemli bir liman kentidir. Ticari açıdan önemli olmasına rağmen uzun yıllar iskele yapımı ve inşası tam olarak gerçekleştirilememiştir. Bu durum yolcu ve yük naklinde büyük sorunlara neden olmaktadır.

1880/1881 Yılında yapımına başlanılan İnebolu-Kastamonu güzergahı, büyük paraların harcanması ve çok sayıda emeğin gayreti sonrası bitirilmiştir. Yolun tamamlanması ile Kastamonu yönünde bir ağacı andıracak şekilde şubeleri oluşturulmaya çalışılmıştır. Bunun için Kastamonu-Kangırı, Kastamonu-Ankara, Kastamonu-Tosya-Taşköprü ve Araç yönünde yolların yapımı için keşif çalışmaları başlatılmıştır.

---

[236] **BOA. T. 171,** Nisan 301 (Nisan-Mayıs 1885), s. 6

Yollarının büyük bir kısmı 1885 yılına gelindiğinde tamamlanmıştır. Ancak yoldan istenilen faydanın elde edilebilmesi için bir an evvel İnebolu Liman ve İskelesi'nin yapımının tamamlanması gerekmektedir. Ticari nitelikli yolun daha kazançlı hale dönüşmesi için bu liman ve iskele şarttır. Devlet hem yolu hemde iskele yapımını kontrol etmek amacıyla Turuk ve Meabir İdaresi Baş Mühendisi Margosyan Efendi'yi görevlendirmiştir[237].

Kastamonu-İnebolu yolu 1316 yılına gelindiğinde gördüğü hasardan dolayı yeniden ihaleye verilmiştir[238].

Kastamonu-Zagfranbolu (Araç-Kastamonu)

Kastamonu vilayetinin Zagfranbolu Sancağı yönünde başlayan yol Araç Çayı üzerine inşa edilecek bir köprü ile Kastamonu yönüne doğru uzatılacaktır.

Yol çalışmalarına başlamak için Vilayet Baş Mühendisi Ragıb Bey görevlendirilmiştir. Yolun tesviyesi sırasında Araç Çayı'nın yola vereceği zararında önlenilmesine çalışmıştır[239].

Kangırı-Ankara

Yol taksimat usulüne uygun olarak yapılan Kangırı-Ankara güzergahının I. kısmına ilaveten II. kısmın yapımının bitirilmesine başlanılmıştır. Bu güzergahın 9. ve 15. kilometreleri arasında 6'şar gözlü birer köprü inşa edilecektir[240].

Bartın-Amasra

Payitaht Karadeniz ticaretini en iyi şekilde canlandırmak için sahilden iç kısımlara yol yapım çalışmalarına ziyadesiyle önem vermektedir. Bartın İskelesi'nin açılışı, Bartın Nehri'nin ulaşıma açık bir hale getirilmesi beraberinde Bartın-Amasra yollarının bakım ve onarımını gerekli kılmıştır.

Sultan II. Abdülhamid devrinde Müteahhitler aracılığıyla yapılan yollarda suiistimallerin olmasından dolayı bu sistemde değişikliğe gidilerek mükellefiyet şartı getirmiştir. Ayrıca karayollarının müteahhit tarafından değil de Fen Mühendislerinin kontrolünde halkın eliyle yapılmasını özendirmeye çalışmışsa da bundan da istenilen sonuç alınamamıştır.

---

[237] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Rebiül-evvel 1302 (Aralık-Ocak 1884/1885), s. 71-74.
[238] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1316 85 Haziran 1898), s. 20.
[239] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1315 (16 Haziran 1897), s. 32.
[240] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1323 (28 Aralık 1905), s. 312.

Bartın-Amasra yolu 15.797 metredir. Harcanılması gereken bütçe ilk hesaplamalarda 335.257 guruş olarak belirlenmiş, ancak daha sonra yapılan indirimlerle bu miktar 287.834 guruşa düşmüştür. Yolun tamiri amele ücretinden karşılanacaktır. Oluşabilecek eksiklik halinde geriye kalan meblağ, Sancak İdaresi'ne ait bazı gelir kaynaklarından karşılanacaktır[241].

Bartın-Zagfranbolu

Kıyıdan iç kısımlara doğru yapılan Amasra-Bartın ve Zagfranbolu yolu uzun zaman önce tamamlanmasına rağmen yolun tamiri ihtiyacı devletin yeniden bütçe tahsis etmesine neden olmaktadır. Her yeni tamirat beraberinde yeni eklentileri de getirmektedir.

Hem Bartın-Zagfranbolu güzergâhı hemde Zagfranbolu hududunda 35 metre genişliğinde 2 gözlü köprü tamir edilmiştir[242].

Zonguldak-Kozlu Limanı Yolu (Ereğli Madeni Yolu)

Ereğli Maden işletmesine ait kömürlerin, denize ulaştırılıp ihracını sağlamak için tamiri yapılan ticari amaçlı yollardan biridir. Yol, maden işletim mevkisinden başlayıp limana kadar iyileştirilmesi ve yenilenmesi çalışmaları yürütülecektir.

Ereğli madenlerini işletme hakkını 42 yıllığına elde eden Mimar Yanko Bey tarafından yol ıslahı yapılacaktır[243].

Taşköprü Yolu

Taşköprü yolunun inşasını devlet ihaleye vermeye karar vermiştir. Çeşitli talipler arasında Der-saadette bulunan talibi ilk olarak uygun görülmesine rağmen, inşaat mevsimine uzun bir zamanın olması ve mevkii yeniden tetkik için şimdilik yapımı ertelenmiştir. Bu duruma istinaden müteahhidin teminat akçesi iade edilmiştir[244].

Düzce-Akçeşehir Yolu

Düzce-Akçeşehir yolunu birleştirmek için Küçük Milan Çayı üzerine bir köprü inşa edilmesi gerekmektedir[245]. Düzce-Akşehir yolunun eksik olan 22 kilometrelik kısmının da yapımına devam edilmektedir. Yolun 2 kilometrelik kısmının oldukça dik

---

[241] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1318 (10 Ekim 1900), s. 958.
[242] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 855.
[243] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 21 Şevval 308 (30 Mayıs 1891), s. 165. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 21 C. 311 (30 Aralık 1893), s. 209.
[244] **BOA. T. 193, 13/1310,** 1 Eylül 1310/ H. 12 Rebiül-evvel 1312 (13 Eylül 1894).
[245] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1318 (12 Ağustos 1900), s. 886.

olmasından dolayı bu mevkide yolun dolaştırılarak eğimin azaltılması yoluna gidilmiştir. Bu durum beraberinde ilave yapılar gerektirmiştir.

Standart ölçüde 60 cm. lik 1 adet kapaklı menfez ve 1 metrelik 5 adet kemerli menfez ile 10 metre genişliğindeki bir köprünün inşası için ek bütçe olarakta 1.258. 491 guruş tahsis edilmesi gerektiği merkeze bildirilmiştir[246].

6. Trabzon Vilayeti Yolları

Trabzon Vilayeti yolları yapılırken dikkat edilmesi gereken unsurlar arasında yolların Kuzey-Güney yönünde yapılmasıdır. Bu şekilde yapılmasının nedeni denizden gelen nemli havanın yol ve binalara zararını önlemektir. Nem bu yönde dağılmaktadır. Eğer ki denize paralel olarak doğu-batı yönünde yapılmış olsaydı nemin iç kısımlara doğru akışı engellenmiş olacaktır. Turuk ve meabir idaresi bu durumu göz önünde bulundurmaya çalışmıştır.

Samsun'da Bağdad Caddesi adını taşıyan yolun yönü Bağdad Vilayeti olduğu için bu ismi almaktadır.

Vilayetin XIX. yüzyıldaki idari yapısı Trabzon merkez olmak üzere dört sancağa ayrılmıştır. Bu taksimata göre, Trabzon Sancağı'na bağlı kazalar şunlardır: Sürmene, Akçaabad, Vakfıkebir, Görele, Tirebolu, Giresun ve Ordu'dur.

Samsun, bölgenin bir diğer sancağı idi. Fatsa, Ünye, Terme, Çarşamba ve Bafra kazaları bu sancağa bağlıdır. Lazistan Sancağı ise, Rize, Of ve Hopa yer almakta iken Gümüşhane Sancağı'nda, Torul, Şiran ve Kelkit Kazaları bağlı idi.

Trabzon-Gümüşhane-Erzurum-Beyazıd-İran Güzergahı

Trabzon'dan başlayıp Erzurum'a ve oradan da Doğu Beyazıd (Ağrı)'ya kadar uzanan yolun sonu İran hududuna kadar dayanmaktadır. Ticari ve askeri amaçlı olan yol İpek yolu ticaretinin de Anadolu'daki devamını oluşturmaktadır.

Roma-Bizans devletlerinden Osmanlı devletine miras olarak kalan yol zaman içerisinde yeni bakım ve onarımlarla genişletilmiş aynı zamanda yeni şubeler de ilave edilmiştir. Sultan II. Abdülhamid'de bu yolun ehemmiyetine istinaden gerekli bakım ve onarımı yaptırmıştır. İlk olarak 1884'te yapılan keşf sonrası Erzurum-Beyazıd güzergâhı için 540.000 guruş harcanarak yolun 2 yıl içerisinde tamamlanmasına karar verilirken, yolun Trabzon yönünde bulunan Gümüşhane-Erzurum kısmının yapımı için

[246] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1320 (10 Mayıs 1902), s. 1699.

ise 3.000.000 guruş harcanması gerekerek bedeli amele-i mükellefeden karşılanmıştır[247].

Yol uzun yıllar hizmet vermekle birlikte tabiat ve insan faktörlerinin etkisi ile yeniden bakım ve onarıma ihtiyaç gerektirmiştir. Bilhassa Erzurum-Gümüşhane mevkisinin 36 kilometrelik kısmı yağmur sularının oluşturduğu tahribat sonrası geçilmez bir hale gelmiştir. 4 Eylül 1309 (16 Eylül 1893)'de tamirinin yapılması için Trabzon Vilayeti İdaresi tarafından teşebbüslerde bulunulmasına rağmen merkezden bir türlü mühendis gönderilememesi, inşaat mevsiminin geçmek üzere olmasından dolayı Vilayet İdari kadrosu sorumluluğu kendi üzerine alarak Vilayetin ileri gelenlerinden Arif Efendi'yi 2.000 Guruş ücret ile keşif yapması için görevlendirmiştir. Maaşı yol bedelinden karşılanacaktır.

Turuk ve Meabir Nizamnamesi'ne göre yol bedelinden harcanacak meblağı belirleyen Mühendislerdir. Ancak vilayete gönderilecek mühendis görevlendirilmesinin gecikmesinden dolayı bu kural ihlal edilmiştir. Durumun vahameti gerekçeleriyle Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne bildirilmiş ve Şura-yı Devlet'in Dâhiliye Dairesi'nin de uygun görmesiyle yolun keşfi tamamlanmıştır[248].

Trabzon-Erzurum yolundan istenilen randımanın alınabilmesi için güzergâh boyunca yer alan bütün mevkilerin bakım ve onarımının düzenli olarak yapılması şarttır. Gümüşhane mevkisi 1903 yılına gelindiğinden yeniden tamir edilmesi için ihaleye verilmiştir. Müteahhit, Gümüşhane sancağı sınırları dâhilindeki, oynak arazinin, zarar verici boyutunu azaltmak için kuru istinad duvarları ile harçlı duvarlar yapılarak heyelanın zararını engellemeye çalışmıştır. Bu duvarların yapımı esnasında meyillere dikkat edilmiştir. Yol üzerindeki köprü ve kasis tamir edilecek, gerekli yerlerde anroşman yapımı da sağlanacaktır. Sadece bu mevki için amele ücretinden 232.055 guruş harcanacaktır[249].

---

[247] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 10-11.

[248] **BOA. İ.TNF.** H. 1311 Ra. 8 (19 Eylül 1893). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1311 (12 Ekim 1893), s. 155.

[249] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1879. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2046-2047. 93 Harbi yenilgisi sonrası herhangibir Ru saldırısına karşı bu güzergâh yolları düzenli olarak bakım ve ıslah edilmiştir. Ziya Kazıcı; **Sultan II. Abdülhamid Dönemi ve Osmanlı Devleti,** Kayıhan Yayıncılı, İstanbul-2009, s. 110.

Erzincan-Erzurum Yolu

Trabzon-Erzurum yolu Gümüşhane ve Erzincan güzergahı olarak Erzurum'da birleşmektedir. Erzurum yönünde Bekçiler Köprüsü'nden Tanzara Hanları mevkisine kadar ki 19 km. lik yol üzerinde yola ait sanayi işleri sonlandırılmıştı.

Ayrıca Erzincan'da yönünde de yol PirAhmed-Sepkürü Dağı arasındaki 85 km. lik kısım sellerden zarar gördüğünden selin yola getirdiklerinin temizlenmesi amacıyla hendek temizleme çalışmalarına başlanılmıştır[250].

Canik Sancağı Yolları

Sancak kendine bağlı olan Bafra-Samsun, Samsun-Çaharşanba ve Terme-Ünye yollarının yapımına uzun zaman önce başlamasına rağmen bitirilememiştir. Bilhassa yağışlı zamanlarda yol öylesine kayganlaşmakta ve kullanılamaz hale gelmektedir ki gönderilen postalar dahi yerine ulaşamadan geri gelmektedir.

Yolun ne kadar işlemez ve kullanılamaz halde olmasından ötürü, bir an evvel tamamlanmasına çalışılmıştır[251].

Ünye-Niksar Yolu

Bu yolun yapımı sırasında yol üzerinde var olan köprü ve menfezlerde tamir edilecektir. Yol yapım ve tamiratı sırasında gerekli olan kereste Ünye ormanlarından karşılanacaktır. Orman Nezareti Trabzon Vilayeti'ne 3. 930 guruşluk bir kesim yapmasına izin vermiştir[252].

Erzurum-Değirmendere-Sürmene Güzergâhı

Erzurum güzergâhında bulunan ve Değirmendere mevkisinden ayrılıp Sürmene'ye doğru giden yolu, tamir etmek amacıyla keşif çalışmaları yürütülmüştür. İlk keşifte 536. 598 guruş fiat tespit edilmiştir.

Ancak gönderilen keşif resimleri arasında olan 3 adet köprü, rapordan çıkarılarak masraf biraz daha azaltılmıştır. Yolun sağlamlığını temin amacıyla yol, taşlama ve silindir işlemine tabi tutulacaktır[253].

---

[250] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1879.
[251] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 1 Rebiül-ahir 1318 (29 Temmuz 1900), s. 875.
[252] **BOA. T. 173,** 17 Haziran 1311/H. 6 Muharrem 1313 (29 Haziran 1895)), s. 45.
[253] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Dâhiliye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.DH.) 7/25,** H. 6 Cemaziyel-ahir 311/2 Kanun-u evvel 309 (15 Kasım 1893) (**Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1756.

Trabzon-Akçaabad (Trabzon-Erzurum Yönü)

Trabzon ve Erzurum'u birbirine bağlayan Büyük Cadde'li yolun Trabzon'dan Akçaabad'a doğru olan kısmının tamamlanması için vilayet çalışmalarını devam ettirmektedir.

Yolun Akçaabad'da, Kavak Meydanı'ndan daha ileriye doğru Miralı'ya kadar kesintisiz olarak uzatılmasına karar verilmiştir. Böylece Akçaabad-Trabzon ve Erzurum birbirine bağlanmış olacaktır.

Turuk ve Meabir Nizamnamesi'ne göre, şehir merkezlerinde yapılan ve Büyük Cadde niteliğindeki yollarda amele görevlendirilmesi yapılamamaktadır. Bu nedenle vilayet idaresi yol yapımını tamamlayacaktır[254].

Akçaabad-Vakfıkebir (Sahil Yolu)

Akçaabad'dan başlayıp Vakfıkebir'den Kul Kasabası'na kadar sahili takip edecek yol 6,5 saat sürmektedir. Yolun yapımı sırasında Devrez mevkisindeki ahşap köprülerde bitirilerek yol, ulaşıma açık hale gelecektir[255].

Polathane-Kal'e Mevkisi

Trabzon vilayet merkezinde yer alan Polathane yolunun Kal'e adlı mevkisinden başlayıp Ard-ı Asya'ya doğru uzanan ve Havrus (Horus) Dağı'na kadar ki yolun yapımına başlanacaktır.

Yolun uzunluğu 50 kilometre, genişliği ise 4 metredir. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde bu kadar az genişlikte yollar yapılmamaktadır. Ancak Karadeniz bölgesinin yeryüzü şekli geniş yolların yapımına engel teşkil etmektedir[256].

Trabzon-Sivas Geçkisi

Ordu Kazası ile Sivas Vilayeti'ne bağlı Hamidiyye Kazası arasındaki yolun tamiri, her iki vilayet idaresi halkları tarafından talep edilmiştir. Ancak halk var olan güzergâhın değiştirilmesinin daha uygun olacağını başvurularında ifade etmişlerdir.

Trabzon Vilayeti Mühendisi, yolun Malabadi Vadisi'ni takip etmesi gerektiği konusunda görüş bildirmiştir. Ancak vadi sık ve taşlıktır. Bu nedenle yol boyunca büyük köprülerin ve uzun metreli istinad duvarlarının yapılmasına gerek vardır. Eski

---

[254] **BOA. T. 193, 13/1310,** 24 Eylül 1310/H. 6 Rebiül-ahir 312 (6 Ekim 1894).
[255] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1546.
[256] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1318 (14 Haziran 1900), s. 821.

yolun tamirinin mali yönü daha uygun olacağından, yeni bir güzergâh açılmasından şimdilik vazgeçilmiştir[257].

Sivas-Ordu (Harçbel Geçidi)

İnsan ve hayvan ulaşımına dahi müsait olmayan yolun yapımına 1302 yılında teşebbüs edilmiştir. Güzergâh olarak Sivas'tan başlayıp kuzey yönünde Hafik, Koçgiri ve Karahisar Sancağı'nda Koçhisar ve Hamidiye Kazaları'ndan geçerek Ordu'ya varmadan önce yer alan Harçbel Geçidi'ne kadar uzanacaktır.

Sivas ve Ordu'yu birbirine bağlayan bu yol 5 ay içerisinde tamamlanmıştır. Hem yolun açılışını yapmak hemde yolun kullanışlı hale gelip gelmediğini anlamak amacıyla bir kafile arabalar ile Harçbel Geçidi'ne kadar gidilmiştir. Daha önce yaklaşık 4 günde birbirine kavuşan haklar bu yeni yol ile bu zaman dilimi kısalmış olmaktadır. Açılış töreni sırasında Vilayet ileri gelenlerine Padişah tarafından hizmetlerinden dolayı teşekkür edilmiştir[258].

Trabzon-Erzurum Yolu[259]

Trabzon-Erzurum yolu yapıldıktan sonra İran Ticareti bir kat daha canlanmıştır. Yol üzerinde köprüler ve suyolları inşa edilerek mükemmel bir yol yapılmıştır. Kilometre aralıklarına, kilometre taşı konularak üzerlerine mesafeler kilometre ve saat cinsinden kazınarak yazılmıştır[260].

Güzergâh boyunca ayrıca 34 köprü tamir edilmiştir[261].

Samsun-Amasya Yolu

Avrupalı Mühendisler tarafından yapılan yolun kenarlarında, suyun tahliyesini sağlamak için hendekler inşa edilmiştir. Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının ilk

---

[257] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1536.
[258] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Safer 1302 (Kasım-Aralık 1884), s. 38-39.
[259] Trabzon-Erzurum yolunun yapımı için Tanzimat devrinde çalışmalara başlanılmış, Paris Üniversitesi'nde Onur derecesi almış Tilki Paşa görevlendirilmiştir. İlk etapta büyük bir hızla başlayan çalışmanın sonu getirilememiştir. Seyyah Sandwith eserinde şöyle ifade etmektedir: "…Sanki yolu altından yaptılar. İşçilere mi yoksa Mühendislere mi çok para verildi? Harcanan paranın sonucu ne oldu? Bu soruların cevabını hiç kimse veremedi. Kötü durumdaki 2 millik bir yol, Türkiye'nin farksızlığının ve kendi ihtiyaçlarına ilgisizliğinin bir anıtı olarak hala durmaktadır…" Kırım harbi sırasında yolun tamamlanmamış olması Erzurum ve kars yönünde ordunun naklinin yapılamadığını da ifade etmektedir. Sibel Ercüment; **a.g.t.,** s. 23-25.
[260] Sibel Ercüment; **a.g.t.,** s. 340. **BOA. Y.PRK.DH. 7/25,** H. 6 Cemaziyel-ahir 311/2 Kanun-u evvel 309 (15 Kasım 1893)
[261] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şaban 302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 249.

yıllarında faaliyete geçen yol işlemeye başladıktan sonra ki 1 yıl içerisinde yani 1300 yılında 20. 533 metre uzunluğunda kısmı yeniden tamir edilmiştir[262].

7. Samsun Vilayeti Yolları

Karadeniz'e kıyısı bulunan önemli ticaret şehirlerinden biridir. Bilhassa buharlı gemilerin deniz ticaretinde kullanılmaya başlanması ve tütün ekiminin burada yapılması ticari canlılığı bir kat daha artırmıştır.

Bafra-Alaçam Yolu

Yol boyunca yer alan köprüler iane yolu ile yapılacaktır. Toplam 44 köprünün yapımı bitirilirken, ilaveten 16 köprü inşa edilmiştir[263].

Karahisar-Giresun

Giresun, Karadeniz kıyısındaki küçük bir kıyı şehridir. Şehrin doğusunda Demirkapı limanı bulunurken batı yönünde Lonca limanı bulunmaktadır. Her iki limanda, kışın emniyetli olmadığından işlerliğini kaybetmektedir[264].

Sivas Vilayeti'ne bağlı olan Karahisar'ın Giresun'a bağlanması için kuzey-güney doğrultusunda yol yapım çalışmalarına başlanılmıştır. H.11 Muharrem 1297/25 Aralık 1879'da keşif için Mühendis Solaski, Giresun'a gelmiştir. Bu yolun başlangıcı Giresun olup Karahisar'a doğru uzanacaktır. Yolun mesafesi 1 günü bulmaktadır. Yolun 12 saatlik mesafesi, Giresun halkı tarafından inşa edilecektir. Ancak yolun yapımına Giresun yönünde[265] başlanılmamıştır. Zira yolun geçeceği güzergâhın sarp olması ve iklimin daha sert olmasından dolayı, inşaata Karahisar yönünde başlanılmasına karar verilmiştir.

Bir yerde yol yapımına başlanılması için, Mühendis'in bulunması şarttır. Sancak İdaresi, Mühendis'in de bulunmasına istinaden bir an evvel yol çalışmalara başlamak istemiştir. Bütün iyi niyetlere rağmen amele istihdamı sorunu ile karşılaşılmıştır. Ücretli amele çalıştırıldığında ise, büyük paralar harcanacaktır. Fakat merkezden uzak yerlere Mühendis ve teknik personel çok az gitmeyi tercih etmektedir. Sancak İdaresi Mühendis'ten istifade etmek istemiş, gerekli ücret tahsil edilene kadar yol üzerinde

---

[262] Sibel Ercüment; **a.g.t.,** s. 61. **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şaban 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 247.
[263] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 267.
[264] Sibel Ercüment; **a. g. t.,** s. 120.
[265] Nafıa Nezareti'ne sunulan haritaya göre yolun Giresun yönündeki 6 kilometrelik kısmı sancak halkı tarafından tamamlanması gerekirken bu kısmı yapmamak konusunda Karahisar idaresi ile ağız dalaşına girişilmiştir. Merkez sorunun hal edilmesi için teftiş amacıyla Mutasarrıf Enis Efendi Kulak Kaya mevkisine görevlendirilmiştir. **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Rebiül-evvel 1302 (Aralık-Ocak 1884/1885), s. 66-67.

yapılacak bekçi kulübeleri gibi işlerin yapılması düşünülmüşse de, bu gibi işlere akçe sarfında bulunmanın doğru olmayacağına karar verilmiştir. Eğer ahali isterse yol yapımına derhal başlanılacaktır[266].

Amelenin teşvik edilmesi ve geceleri de yapılan çalışma sonucunda 1882 yılına gelindiğinde 64. 541 metrelik yol hayvan ulaşımına uygun olarak döşenmiştir. İlerleyen zaman içerisinde yolun 51.537 metrelik kısmı arabaların geçebileceği hale başarıyla getirilebilmiştir.

Karahisar yönünde 2.359 metre mesafelik yol daha önce yapılmıştır[267].

Samsun-Mamûretü'l-Azîz-Erzurum Güzergâhı

Samsun Vilayeti'nin Bağdad Caddesi'nden[268] Mamûretü'l-aziz Vilayeti'ne ve daha ötelere uzanacak yolun yapımına Muharrem 1884'te başlanılmıştır. Askeri amaçlı olarak döşenmesine başlanan yolun, toplam uzunluğu 230 kilometredir. Yolu tamamlama çalışmaları oldukça uzun sürmüş 15 yıl içerisinde tamamlanabilmiştir.

Ancak bu zaman zarfında güzergâhtaki bazı köprüler tamamlanmadığı gibi bir kısım yolda tamire muhtaç hale gelmiştir. Devlet hem bu eksiklikleri tamamlamak hemde yenilerini eklemek için çalışmalarını yürütmüştür.

Daha önce yapılmış olan ve Doğu Anadolu'da Ermeni ve Kürt ayaklanmaları ile olası Rus saldırısına karşı inşa edilen Mamuretül-aziz Erzincan yolununda, Harput-Eğin kısmı tamamlanmıştır. Yolun, Eğin'den Samsun'a kadar olan kısmıyla, Harput-Hozat mevkisi kısmında 1897/1898 yılında değişikliğe gidilerek yolun daha güvenli olan Harput-Erzurum yönünde döşenmesine karar verilmiştir.

Bütün bu çalışmalara rağmen ne Harput-Erzurum yolu nede Samsun'a giden yolda istenilen sonuç alınamamıştır. Bunun üzerine devlet yeniden bir komisyon oluşturarak, yol ve yol üzerindeki köprü, menfez ve diğer yapıların durumu ile Erzincan'nın Eğin Sancağı'nda, yarım kalan yolun, kısa zamanda Samsun Vilayeti'nin Bağdad Caddesi'ne kadar sorunsuz olarak ulaşımı sağlamak için Turuk ve Meabir İdaresi tarafından Seyyar Müfettiş Bedri Bey görevlendirmiştir[269].

---

[266] **BOA. T. NFM. 716/8,** H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880).
[267] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şaban 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 247.
[268] Cadde ismini Samsun-Bağdad Demiryolu projesinden almış olabilir. Zira Osmanlı Devleti'nde Cadde ve sokak isimleri yolların ulaşacakları güzergahlara göre isimler alabilmektedirler.
[269] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1317 (26 Mayıs 1899), s. 410.

8. Sivas Vilayeti Yolları

Vilayet, merkez Sivas olmak üzere Amasya ve Karahisar-ı Şarkî olmak üzere üç sancaklarından oluşmaktadır. Sivas merkez sancağının kazaları şunlardır: Aziziye (Pınarbaşı), Tokad[270], Koçgiri (Zara), Divriği, Darende, Gürün ve Tenos (Şarkışla).

Diğer bütün vilayetlerde olduğu gibi burada da amele ücretinin tahsilinde sorunlar yaşanmaktadır. 1893/1894 Yılına ait turuk bedelini ödemeyenlerin cezalarının affi durumunda Belediye büyük bir zarara uğrayacaktır. Ayrıca bu durumun bedelini ödeyen veya bedenen çalışanlar açısından haksız durumun oluşmasına neden olacağından, Vilayet İdaresi durumu Şura-yı Devlet'e bildirmiştir[271].

Sivas Vilayeti'ndeki nafıa işlerinde de suiistimallerle karşılaşılmıştır[272]. Sivas Vilayeti'ne bağlı Amasya Sancağı'nda görev yapmak üzere II. Sınıf Mühendisliğine Serviyen Efendi tayin edilmiştir[273].

Vilayetin Başlıca Güzergâhları

Amasya Sancak Merkezi Yolu

Samsun'dan başlayan ve Bağdad Caddesi'nin devamı olan yolun Havza ve Köprü mevkileri arasındaki kısmı ile Amasya ve Mecidavzı kısımlarının tamiri yapılmış. Ayrıca yol üzerinde yer alan 14 menfez ve kasisin inşası da bitirilmiştir[274].

Tokad-Ünye Kısmı

Tokad-Ünye yolunun keşif çalışması, detaylı olarak yapılmış, ancak daha sonra vilayet idaresi kısıtlamalara gidilmesine taraftar olmuştur. Projesi, yeniden düzenlenerek sınırlandırılmış hali ile yol ihaleye çıkarılmıştır[275].

Tokad-Sivas Yolu

Yapımına, Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarında başlanılmıştır. Yaklaşık 5 millik kısmı 5 yıl gibi uzun bir zamanda, ancak bitirilebilmiştir[276].

---

[270] 1883 Devlet Salnamesine göre Tokad, Sivas'a bağlı bir kaza olmaktan çıkarılarak, sancak yapılmıştır. Sibel Ercüment; **a.g.t.,** s. 22.

[271] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1312 (12 Ocak 1895), s. 257.

[272] **BOA. T. 171,** Temmuz 302 (Temmuz-Ağustos 1886), s. 6. **BOA. T. 171,** Şubat 306 (Şubat-Mart 1891), s. 6.

[273] "…Gökbüze Tarik-ı Mühendisi iken geçenlerde hasebü-l-icab açığa çıkarılmış olan Serviyen Efendi bu kere II. Sınıf Mühendisliğine mahsus 1500 guruş maaşla Sivas Vilayeti dahilinde Amasya Sancağı Mühendisliğine tayin…" **BOA. T. 2303,** 4 Teşrin-i evvel 1304 (16 Ekim 1888).

[274] Amasya, belgede Sancak olarak değil Mutasarrıflık olarak geçmiştir. Osmanlı Vilayet İdaresi bazı yerlerde bugünkü gibi idari alanda değişimler yapmaktadır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.1 Rebiül-ahir 1318 (29 Temmuz 1900), s. 870.

[275] **BOA. T. OMZ. VRK. 532/5,** H. 28 Şubat 320(13 Mart 1905).

[276] Sibel Ercüment; **a.g.t.,** s. 129.

Sivas-Kayseri

1900 Yılı bayındırlık istatistiğine göre bu güzergâhta yer alan bütün köprülerin tamiratı yapılmıştır[277].

Sivas-Harput

Sivas-Harput yolunun, Harput hududuna kadar ki mesafede yer alan 1,5 ila 5 metre açıklıklarındaki 16 adet köprü tamir edilmiştir. Ayrıca yol daha sonra parça parça Taşçı ustalarına ihale ile tamamlanması için verilmiştir[278].

Sivas-Pürkenek ve Merakim Yolu

Vilayetin sınırlarında yer alan Pürkenek ve Merakim yollarının inşasına 1893/1894 yılında başlanılmıştır. Yolun inşası sırasında 1893/1894 yılına ait amele-i mükellefin görevini ifa etmediği tespit edilmiştir. Durum Turuk ve Meabir İdaresine bildirilmiştir[279].

Karahisar-Giresun Yolu

Karahisar Kasabası'ndan başlayıp Giresun Kasabası'na kadar uzanacak 28 kilometrelik yol, Sivas ve Trabzon Vilayetlerinin ortak çalışmasıyla faaliyete geçirilecektir. Giresun yönünde yapımı 16. 400 guruş ile ihaleye verilerek döşemesine başlanırken Karahisar yönündeki çalışmalar oldukça yavaş yürümektedir. Bu durum zirai ürünlerin, mahsullerin taşınmasındaki gecikmeyi artıracaktır.

Karahisar yönünün halk eliyle yapılması işi biraz yavaşlatmakla beraber yol boyunca yapılacak istinad duvarlarının müteahhit tarafından yapılmasına karar verilmiştir. Halk eliyle yapılacak işlerde 34. 492 amele yani 413. 903 guruş tahsis edilirken, istinad duvarı için Mecidi 20 guruş hesabıyla 256. 180 guruş tahsis edilmiştir[280].

9. Konya Vilayeti Yolları

Kafkasya dağlarını aşarak gelen Çerkesler Anadolu'nun iç kısımlarına yerleştirilmişlerdir. Devlet Konya Vilayeti'nin Ereğli Kazası'nın Lütfü Hamidi Köyü'ne pek çok Çerkes Muhaciri iskân ettirmiştir[281].

---

[277] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1317 (16 Şubat 1900), s. 678.
[278] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1317 (16 Şubat 1900), s. 678. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1323 (10 Şubat 1906), s. 364.
[279] **BOA. T. 172,** 3 Teşrin-i evvel 1314 (15 Ekim 1898).
[280] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), 1863. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2026-2027.
[281] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1318 (10 Eylül 1900), s. 924.

Ser-Mühendislik ve Turuk ve Meabir İdaresi Konya Vilayeti'ndeki genel Turuk ve Meabir durumu ile ilgili yapılmış işlerin listesini merkeze sunmuştur. Buna göre:

1898/1899 yılı inşaat mevsiminde Konya Vilayeti dâhilinde şu çalışmalar yapılmıştır:

Köprülü-köprüsüz yol uzunluğu: 6. 408 metre

Toprak tesviyesi : 14. 997 metre

Köprü ve menfez yapımı: 14 adet

İstinat duvarı uzunluğu: 562 metre

1898/1899 yılı Teşrin-i Sani ayı dâhil Konya Vilayeti'nin genel Turuk ve Meabir çalışması:

Yol uzunluğu: 131.036 metre

Köprü-menfez sayısı: 59 adet

İstinat Duvarı uzunluğu: 6.257 metre olarak rakamlar açıklanmıştır[282].

Konya Vilayeti'nin Karaman Kazası'nda görevli olan Mühendis Ahmet, Ankara Vilayeti dahilindeki Kayseri Mühendisi Bankur Efendi ile becayiş yapmıştır[283].

Vilayetin Başlıca Güzergâhları

Konya-Silifke

Konya'dan Silifke'ye doğru giden 8. 384 metrelik araba yolu tamir edilmiştir[284].

Aksaray-Karasu Geçkisi

1903 Yılının Nisan ayında başlayan yol çalışmaları Haziran ayına gelindiğinde son bulmuştur. Yol boyunca toprak tesviyesi haricinde şose döşemesi ile kuru geçid ve 4. 974 metrelik hendek yapımı gerçekleştirilmiştir. Arabalarla yola, taş, kırma taş ve kum taşınmıştır. Yolun bitirilmesi için 1708 amele görev yapmıştır.

Yolun Karasu Nehri'ne tesadüf eden kısımlarında, kuru duvar inşa edilerek, suyun yola zararı engellenmeye çalışılmıştır[285].

Niğde-Nevşehir Yolu

Konya Vilayeti, sancaklarındaki yol yapım çalışmalarında oldukça başarılıdır. Kısa zamanda yolun, toprak tesviyesi, şose döşemesi, köprü, menfez, kasis, haçlı duvar ve istinad duvarları dâhil 56 parça iş 6 aylık bir zamanda tamamlanmıştır[286].

---

[282] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Ramazan 1317 (17 Ocak 1900), s. 647.
[283] **BOA. T. 2303,** 16 Şubat 1306 (28 Şubat 1901)
[284] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şaban 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 249.
[285] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s. 1827. Béla Horvath; **Anadolu 1913,** Çeviren: Tarık Demirkan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul–1996, s. 57-59.

Ürgüb-Kayseri Yolu

Nevşehir'in, Kayseri yönünde birleşebilmesi için Ürgüb-Kayseri güzergâhının yapılması gerekir. Taksim esasına göre yapılacak yolun ilk olarak 0-6. 361. metreleri inşa edilecektir. Emaneten yapılacak yolda görev alacak amele sayısı 14. 146 olarak açıklanmıştır. Yola ayrıca peykur, anbarcı, çavuş ve katip görevlendirilmesi yapılarak 8.000 guruş harcanmıştır.

Yolun ikinci kısmı olan 6. 361-10. 453 metrelik kısmı ise, ihaleye verilmiştir. Toprak tesviyesi, kum döşemesi, silindir geçirilmesi ve şose döşemesi için 251. 863 guruş harcanmıştır. Bu ücretler amele bedelinden tahsis edilecektir[287].

Niğde-Kayseri Yolu

Niğde Sancağı hudutlarında yer alan Arablı Geçidi'ne kadar ki yolun, yapım çalışmalarına başlanılmıştır. Yol altında 56 kapaklı menfez yapımına gerek duyulurken yol üstünde de 14 adet kasis inşası gerekmektedir.

Yolun geçişe hazır olması için 4 adette kagir yapılı köprü yapılmıştır. Bütün bunların bedeli yol ücretinden karşılanmıştır[288].

Niğde-Bor-Adana Çermik Hamamları

Müteahhit tarafından yapımına başlanacak yola, maddi destek amele bedelinden sağlanacaktır. Niğde-Bor yolu ticari amaçlı bir yoldur. Kısa mesafeli olan bu yol kısa zamanda ulaşıma açılmıştır. Yolun devamında yer alan Adana-Çermik Hamamlarına kadar da yol iki koldan uzatılmıştır. Biri 665 metre uzunluğunda iken, diğeri 700 metre uzunluğunda iki kol halinde inşa edilmiştir.

Yolların genişliği fazla olmayıp 4 ila 5 metre olarak belirlenmiştir. Yol çalışmaları sırasında bu genişlik 3, 5 metreye kadar düşmüştür[289].

Güzergâh boyunca 39 kapaklı menfez ile 3 kasis yeniden inşa edilirken, daha önce yapılmış olan 2 kagir yapılı köprünün de tamiratı yapılacaktır[290].

Niğde-Mersin Yolu

Niğde-Mersin güzergâhının uzun olması yapımının taksimat usulüne göre yapılmasına neden olmuştur. İlk olarak yolun Çay Kavağı'na kadar I. kısmı

---

[286] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 784. Béla Horvath; **a.g.e.,** s. 81-86.
[287] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1880-1881.
[288] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 710.
[289] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1318 (27 Ağustos 1900), s. 901.
[290] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 710.

tamamlanacaktır. Bu kısımda muhtelif özelliklerde yapılar inşa edilecektir. Bunlar arasında; 1 metrelik 2 ve 2 metrelik 3 kagir köprü, muhtelif özeliklerde 5 adet köprü, 60 cm açıklığında 48 adet kapaklı menfez ile 1 adet 2 gözlü kapaklı menfez ilave edilmiştir. Ayrıca yolu dik olarak kesen, su akıntılarına karşıda 15 ayrı yerde kasis, inşa edilerek suyun yola birikinti yapmadan akımı sağlanmaya çalışılmıştır.

1318 Yılının, 6 aylık inşaat mevsiminde bu çalışmaların tamamlanması, halk ve devlet tarafından memnuniyetle karşılanmıştır[291].

Yolun geriye kalan kısımlarının yapılmasını devam edilerek 54. kilometrede bulunan Porsuk Hanı kısmı inşa edildikten sonra 67. kilometrede bulunan Aktepe mevkisine kadar ki şose döşemesi bitirilmiştir. Bu 10 kilometrelik yolda 3 metre açıklıkta bulunan köprülerin koltuklarına menfez ilavesi yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu çalışma için 237. 576 guruş harcanmıştır[292].

Bir sonraki yılın inşaat mevsiminde ise Aktepe-Akköprü arasındaki kısmı tamamlanırken ek çalışma olarak yolun bazı mevkilerinde harçlı duvar yapımına ihtiyaç duyulmuştur. Bunun için harcanan bedel 32. 677 guruş olup ihaleye verilerek yapılmıştır[293]. Yolun işler hale gelmesine rağmen 1904/1905'te yaşanan sel felaketi sonrası bu kısmın 66. km ile 84. km. arası büyük bir hasar görmüştür. İnşa edilen hendekler, selin getirdiği taş, kaya ve ağaç parçaları ile dolmuş yol ise tamamen tahrip olmuştur. Devlet zararın daha da artmaması için, tamirat çalışmasını müteahhide vermiştir. Müteahhid, kısa bir süre sonra ihale edilen meblağa göre işi bitiremeyeceğini ifade ederek, yarıda bırakır, yolun ehemmiyeti göz önüne alınarak yeniden yapılan müzakereler sonucu müteahhit ikna edilerek çalışmalara devam edilmiştir[294].

Karapeyker-Ereğli ve Akşehir-Karaağaç-Yalvaç-Ilgın Yolu

Konya Vilayeti sınırları dâhilinde, çok sayıda yer altı sularının geçtiği güzergâhta yer alan bu yol üzerinde kaplıcalar bulunmaktadır. Devlet hem kaplıcalardan istifadeyi temin etmek hemde demiryolu istasyonlarına giden yol sayısını artırarak müşteri kapasitesini artırma amacı ile yolun yapımını ihaleye vermiştir[295].

---

[291] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1793.
[292] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902)
[293] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1318 (12 Ağustos 1900), s. 888.
[294] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 255. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 271-72.
[295] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1317 (26 Mayıs 1899), s. 424.

Akşehir-Yalvaç-Karaağaç yolu

Yolların yapımına başlanılmadan önce keşif çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmadaki en önemli kısım istihdam edilecek amelenin belirlenmesidir. Akşehir-Yalvaç ve Karaağaç yolu taksimat esasına dayalı olarak I-IV ayrı kısım halinde yapılmasına karar verilmiştir.

İlk olarak I. ve II. kısım olan 10.049 metrelik mesafe tamamlanmış ve bu kısımda yer alan korkuluk ve banketlerin inşası da bitirilerek yolun güvenliği sağlanmıştır[296].

Yolun IV. parçası yapılırken yola ilk olarak Akşehir Sancağı'nın amelesi görevlendirilmiştir. İstihdam edilen amelelerin, bedeni olarak görevlerini yerine getirmelerine rağmen yol bitirilmemiştir. Yolun yarım bırakılması, sil baştan emeğe ve sermaye kaybına yol açacağından geriye kalan işler için en yakın sancaklardan, amele temini için çalışılmıştır. İlk olarakta Yalvaç ve Karaağaç'tan temin edilmesi düşünülmüş fakat sancakların inşa edilecek yola uzak olması bunun gerçekleşmesine engel olmuştur.

Akşehir-Yalvaç ve Karaağaç yolu bir bütün olarak ulaşıma açık hale gelmesine rağmen birkaç yıl sonra yeniden bakım ve onarıma alınmıştır [297].

Alaiye-Eğridir-Karaağaç Yolu

Güneyden kuzeye doğru Alaiye'den başlayıp, Eğridir ve Karaağaç yönündeki yolun yapımı için fenni tahkikatler yapılarak Turuk ve Meabir İdaresi'ne sunulmuştur[298].

Burdur-Isparta-Dinar Yolu

Burdur-Dinar-Isparta yolunun yapımına başlanılmıştır. Yolun yapımı sırasında istihdam edilen mevsimlik işçi ve memurların maaşları ile alet ve diğer malzeme için 6.000 guruş tahsis edilmiştir[299]. Taksimat usulüne uygun olarak ilk Dinar-Isparta kısmı tamamlanırken, Burdur-Dinar kısmının yapımına da başlanılmıştır.

Burdur-Dinar güzergâh boyunca, köprü, kasis ve menfezler yapılacaktır. Yapılacak işlerin başlıcaları şunlardır:

---

[296] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Cemaziyel-ahir 1318 (10 Ekim 1900), s. 955.
[297] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2048.
[298] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1533.
[299] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1537.

24 metre açıklığında 1 köprü — 8 metre açıklığında 2 köprü

60 cm. lik 8 adet kapaklı menfez — 130 metrelik kuru duvar

Duvarlı-duvarsız kasis inşası — 10. ve 11. kilometrelerinde köprü yapımı

Yekün: 51. 521 guruş harcanması planlanmaktadır.

Yolun 11. kilometresindeki köprünün açıklığı, 24 metre olarak belirtilmişse de, profilde açıkça gösterilmeyişinden dolayı onay görmemiştir[300]. Yoldan geçen Receb Deresi üzerine de bir köprü yapılması gerekmektedir. Yolun sağlamlaştırılması için dere boyunca 124 metre uzunluğunda harçlı duvarda inşa edilmiştir[301].

Isparta-Burdur Yolu

Isparta, Burdur ve Dinar yolları bir üçgendir. İster Dinar yönünden gelinsin, isterse Burdur yönünden her iki halükarda da Isparta sınırlarından geçmek zorundadır.

Yolun işleyebilmesi için 42 parçalık sanayi işi yapılması gerekmektedir. Bunlar arasında tam kemerli, basık kemerli menfez, nim-kagir ve ahşap köprüler, her 10 metrede bir lağım, 384, 5 metrelik harçlı duvar, 35 metrelik kuru duvar ve 5, 6, 8, metrelik kasisler yapılacaktır.

Bütün bunların, bir inşaat mevsiminde bitirilmesi hedeflenmektedir[302].

Konya-Antalya Güzergâhı (III. Kısım Akyokuş mevkisi)

Konya'yı Antalya'ya birleştirecek yolun, mesafesinin uzun olması, taksimat esasına göre yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. İlk iki kısmın tamamlanmasından sonra III. Kısım olan Akyokuş mevkisinin tamamlanmasına sıra gelmiştir. 10 kilometrelik mesafe için harcanılması düşünülen ilk miktar 509. 208 guruş olarak belirlenmiştir.

Yolun profilinde değişimlere gidilerek 19. 600. metresinde güzergâhın yukarı yönünde değiştirilmesi ile hafriyat miktarı biraz daha azaltılmıştır. Ayrıca yolun %6'lık eğimi %6, 5 olarak belirlenerek yolun bütçe harcaması 506. 772 guruş 35 santim olarak belirlenmiştir[303].

---

[300] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1320 (6 Ağustos 1902), s. 1800-1801.
[301] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1885.
[302] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1809-1810.
[303] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 1785.

Antalya-Isparta

Antalya ve Isparta Sancakları karşılıklı olarak yolların yapımını üstlenmişlerdir. İki sancak arasında yapılan yol çalışmaları için 28.000 guruş Isparta Sancağı'ndan tahsis edilirken, 46. 500 guruş ise Antalya Sancağı'ndan tahsis edilmiştir.

Bu miktarlar sadece bir yıla ait çalıştırılan memurların maaşıdır. Yolun yapımı ihaleye verilerek tamamlanmıştır[304].

Antalya-Burdur Yolu

Antalya-Burdur yolunun yapımı için Vilayet İdaresi tarafından geçici görevle Fen memurları tayin edilmiştir. Maaş cetvelleri düzenlenerek Nezarete gönderilmiştir[305].

Isparta-Eğridir

İhaleye verilen yolda, nim-kagir yapılı bir köprü yapılmıştır[306].

Burdur-Kuzköybeli

Burdur-Antalya yolu üzerinde yer alan, Kuzköybeli mevkisine kadar ki yolda, geçici işçi ve malzeme temin edilerek tamamlanmıştır. 10.000 guruş bütçeden tahsis edilmiştir. Yola, ilavelerde bulunularak 21. 800 guruş bedel ile 60 cm. lik 5 adet kapaklı menfez ve 2 metre açıklığında 1 adet köprü yapılarak yol tamamlanmıştır. [307].

10. Adana Vilayeti Güzergâhları

XVIII. Yüzyıla kadar bataklık olan Adana ve çevresi, bataklıkların kurutulmasıyla yeni bir iskân alanına dönüşmüştür. Kısa zamanda hızla büyüyen vilayet, tramvay, demiryolu ulaşımı ve diğer kara ulaşımları ile Seyhan ve Ceyhan nehirleri boyunca yapılan nehir ulaşımı ve ilaveten denizden yapılan vapur ulaşımı, Yumurtalık Limanı'nın varlığı, vilayetin yolcu, eşya ve yük kapasitesinin olağanüstü bir şekilde artmasını sağlamıştır.

Adana vilayetinde yol, köprü ve menfezlerin imal ve inşası hakkında nelerin yapılması gerektiği konusunda Seyyar Müfettiş tarafından merkeze bir rapor sunulmuştur[308].

Adana Vilayeti'nin bazı yerlerinde yollar inşa etmek ve civardaki nehirlerin mecralarının ıslahıyla, bataklıkların temizlenmesi konusunda Vilayet İdaresi tarafından

---

[304] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1533.
[305] **BOA. T. OMZ. VRK. 532/15,** 28 Şubat 320 (13 Mart 1905).
[306] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1320 (8 Haziran 1902), s. 1729.
[307] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1537.
[308] **BOA. T. 171,** Ağustos 301 (Ağustos-Eylül 1885), s. 6.

bir çalışma yürütülmüştür.

Yollara ait tetkikat-ı muamele Turuk ve Meabir İdaresi'nce tamamlanmış olup nerelerin ne şekilde imtiyaza verileceği ve imtiyaz ve salahiyet talebinde bulunanlar değerlendirmeye vilayetçe alınmıştır[309].

Yumurtalık Limanı-Adana-Misis Yolu

Çukurovası'nı sulama imtiyazını alan İspiraki İsati Efendi, aynı zamanda yol yapım imtiyazını da elde etmiştir. İsati Efendi, Yumurtalık Limanı-Adana ve Misis arasında tramvay ve Omnibüslerin kullanımına uygun bir yol inşa etmeyi taahhüt etmektedir. Bu durumda yolun genişliği en az 7 ila 9 metre olması gerekmektedir.

Yolun döşemesi yapıldıktan sonra, İsati Efendi bu güzergâhta buhar gücüne dayalı Omnibüs ile tramvay işletme hakkını da elde etmiştir. Bu yol Mersin yönünde de devam ettirilerek Akdeniz'e paralel yay şeklinde bir güzergâh oluşturulmuş olacaktır[310].

Silifke-Ermenek Yolu

Konya Vilayeti yönünde tamamlanmış olan Silifke yolunun, Adana şehrine bağlı Ermenek kısmının da ulaşıma açık hale gelmesi için, ihale ile yapılması yolunda adımlar atılmıştır. Lakin yapılan 100 kilometrelik yol, araba yolu özelliğinde döşenmemiştir. Halk eliyle yapılan şose yoldur[311].

Haçin-Feke/Feke-Haçin, Feke-Sis Mevkisi

Adana Vilayeti'nin Kozan Sancağı'na bağlı olan Haçin ve Feke Kazaları idareleri bu yolu karşılıklı olarak yapmaya başlamışlardır. Yolun devamı Sis ile devam edecektir.

Kuzey-güney yönünde uzanan yolun amacı, kaza halklarını, inşa edilen yollarla vilayet sınırlarında inşa edilen demiryolu hatlarına ulaştırmaktır.

Askeri kadro, devlet erkânı, din adamları ve halkın katılımıyla yolun açılış töreni yapılmıştır.

Yolun, Haçin-Feke kısmının tamamlanmasıyla, sıra daha güneyde olan Feke-Sis güzergâhının yapılmasına gelmiştir. Açılış töreni esnasında bu yolun temelide atılmıştır[312].

---

[309] **BOA. T. 201,** 11 Eylül 1319/ H. 2 Receb 1321 (24 Eylül 1903).
[310] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 1-4.
[311] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şaban 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 247.
[312] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Gurre-i Şaban 1317 (5 Aralık 1899), s. 605.

Seyhan Köprüsü-Baç Köprüsü Yolu

Kısa mesafeli olarak yapılacak yol iki köprü arasındaki yolun kullanışlı hale gelmesini amaçlamıştır. 1.300 metrelik yolun yapımı kısa zamanda tamamlandı. Yolun Seyhan Nehri'ne doğru olan yönündeki kısmına, nehrin zarar vermemesi için, kagir sedler ile yol muhafaza edilmeye çalışılmıştır[313].

Misis Yolu

Misis yolunun bozulmaması için, Deliçay Deresi boyunca uzanan kısmına 172 metrelik kuru duvar ve daha sağlam olması için ek olarak harçlı duvar yapılmıştır[314].

Adana-Tarsus-Mersin Yolu

Adana-Mersin güzergâhında araba yolu kadar, demiryolu ve kısa mesafeli tramvay ulaşımı da yapılmaktadır.

Adana-Tarsus ve Mersin'e kadar uzanan yol, toplam 65. 790 metredir. Bu yol, su tahribatına müsait olduğundan bakım ve onarım çalışmaları sırasında bu hassas durum göz önünde bulundurulmuştur[315]. Sultan II. Abdülhamid devrinde başarıyla tamamlanan yol, bazı zamanlar bakım ve onarıma ihtiyaç duymaktadır. Yolun ilk olarak 29 kilometrelik kısmı tamir görmüştür. Yeniden 4 cm kalınlığında kum döşemesi ve sıkılaştırma yapılmıştır. Bu onarıma harcana para 551.086 guruştur[316].

Bir diğer tamir çalışması yol üstündeki köprülerin tamiridir. Yolun 31. kilometre 500. metresinde zarar görmüş olan Keloğlu Köprüsü ile biraz ilerisinde yer alan Helke Köprüleri'nin tamiratı yapılarak yol geliş-gidişe açılmıştır[317].

Adana-Karaisalı Yolu

Adana Sancak merkezine bağlı olan, Karaisalı Kazası yolunun, Çakıt ve Gürgün Mahalleleri'nin birleştiği kısmında, halkın yardımıyla köprü yapılmıştır[318].

Payas-İskenderun Yolu

İskenderun Limanı'ndan Maraş yönüne doğru uzanan yolun, yapımına başlanılmıştır. Yol boyunca yolüstü ve yolaltı yapılarda ilave edilecektir. Yolun ilk olarak 12 kilometrelik kısmının toprak tesviyesi ve şose döşemesi bitirilmiştir.

---

[313] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2025.
[314] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2025.
[315] **BOA. T. NFM. 718/70,** H. 16 Zilkade 1300/6 Eylül 99 (18 Eylül 1883).
[316] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1875.
[317] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1323 (11 Ocak 1906), s. 329.
[318] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 240.

Ayrıca yol boyunca 1 kagir kemerli köprü, 1 adet kapaklı menfez ile 2 adet 8 metre açıklığında demir pütürselli köprü ayakları ile 120 metre uzunluğunda istinad duvarı inşa edilmiştir. İlave olarak yol boyunca gerekli noktalarda banket ve korkuluklarda inşa edilmiştir[319].

Tarsus-Akköprü

1906 Yılında ilk defa yapımına başlanılacak yol, ihaleye verilmiştir. Yol uzunluğu kesin olarak bilinmemekle beraber yolun en az 75 kilometre olduğunu ifade edebiliriz.

Yolun geçeceği güzergâh oldukça eğimli zira yolun 71. 500. metresinde eğimin %14-18 raddelerinde olması bu kısımda güzergâhın değiştirilmesine neden olmuştur. Yolun eğimini azaltmak için yol mesafesi bir miktar uzatılmıştır.

Güzergâhın bazı kısımlarında, özellikle Çoğbili mevkisinde 400 metrelik alanda hendek yapılacaktır. Ayrıca güzergâh boyunca 9 adet duvarlı ve duvarsız kasislerde inşa edilecektir. Bütün bunlar için yapılacak masraf 6. 103, 5 guruştur[320].

11. Diyarbekir Vilayeti Güzergâhları

Anadolu kıtasının kalkınmasında XIX. yüzyılın sonlarından itibaren sık sık İngiltere, Fransa ve Rusya tarafından ıslahat adı altında devlete çeşitli raporlar sunmaktadırlar. Berlin Antlaşması'ndaki hükümlere dayanarak, bu devletler buralarda ıslahat yapılması için devleti zorlamışlardır.

Doğu Anadolu bölgesinde ıslah çalışmalarını yürütmek amacıyla devlet tarafından IV. Orduya bağlı 15. Redif Fırkası'nı teftiş amacıyla Erkan-ı Harbiye Binbaşılarından Mehmed Ali Nüzhet Bey görevlendirilmiştir. Mehmed Bey, teftiş sırasında hazırladığı raporda askeri amaçlı nakliye açısından önemli olan Diyarbekir-Mardin-Malatya ve Maden yollarının ve köprülerinin kısa zamanda bakım ve onarımının yapılması gerektiğini belirtmiştir[321].

Ancak, Diyarbekir yollarının yapımı sırasında tıpkı Van-Trabzon Vilayetleri'ndeki gibi amele istihdamı ve personel görevlendirilmesinde sorunlar yaşanmaktadır. Amele-i mükellefe ücretinin tahsilinde[322] sorunlar yaşandığı gibi

---

[319] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2041.
[320] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhicce 1323 (27 Ocak 1906), s. 356.
[321] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1317 (2 Şubat 1900), s. 679.
[322] Amele ücretinin tahsilinin düzensizliğinden Vilayet İdaresi sorumludur. H.1312-1313 (1894-1895) ve H. 1314 (1896) yıllarına ait Maden Kazası'nın amele ücreti tahsil edilmemiştir. Devlet bu durumda kaza

görevlilerde üzerlerine düşen vazifeyi tam anlamıyla yerine getirememektedirler. Bu durum vilayet yollarının bir bütün olarak inşasını güçleştirmektedir.

Vilayetler, nafıa işlerini yapabilmeleri için mutlaka merkezden tayin edilmiş mühendis veya diğer teknik personelden birinin yada birkaçının bulunmasını gerekmektedir. Aksi hallerde devlet yapılan keşifleri geçersiz saymaktadır[323].

Vilayet İdaresi'ne bağlı olarak çalışan Umur-u Nafıa Komisyonu 1305'te Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunarak yolların tamamlanması amacıyla vilayete 3 Mühendis ile 6 Kondüktör'ün görevlendirilmesini talep etmiştir. Bu bilirkişiler, gelmediği sürece çalışmalara başlanılamayacağı belirtilmiştir. Vilayet İdaresi ilerleyen zaman içerisinde 2 Kondüktör'ün kafi geleceğini belirterek, bunlardan birinin Vilayet ahalisinden, bir diğerinin ise İlkbahar mevsimine kadar tayin edilmesini yenilemişlerdir. Bütün bu isteklere rağmen devletin içinde bulunduğu ekonomik dar boğazdan dolayı kurumlarında fazla sayıda personel istihdamında bulunamamaktadır. Bu nedenle vilayetçe görevlendirilecek kişinin, işbilir olmasına dikkat edilmesi konusunda uyarıda bulunmuştur.

Diyarbekir Vilayetine has olmamakla birlikte, birçok vilayet, bağlantılı olduğu yönlere göre isimler alabilmektedir. Diyarbekir yolları, yolun gittiği yöne göre isim almıştır. Diyarbekir'den başlayıp Harbut ve Samsun'a doğru yönelen yolun caddesine Samsun Caddesi adı verirken, Haleb Sancağı'na doğru uzanan caddeye ise Haleb Caddesi denilmiştir. Keza Bağdad yönünde giden caddesine de Bağdad Caddesi adı verilmiştir. Bugün bu durum halen devam etmektedir[324].

Diyarbekir-Siverek-İskenderun

Islahat ve gelişmenin devamlılığı açısından yolların ne kadar önemli olduğunu bilen Osmanlı Devleti bu amaca hizmet edecek olan Diyarbekir'den başlayıp Siverek güzergâhını izleyip İskenderun Limanı'nda son bulacak araba yolunun yapılması düşüncesi kent idarecileri tarafından ortaya atılan bu fikri devlet değerlendirmeye almıştır.

Nafıa Nezareti aynı güzergah üzerinde birde demiryolu hattını döşemek istemektedir. Bu nedenle yol yapımı ihaleye verildiğinde şartlı olarak verilecektir.

---

halkını cezalandırması gerekmektedir. Ancak görevde suiistimalin olmasından dolayı kaza halkı sorumlu tutulmamıştır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1317 (9 Ağustos 1899), s. 487.

[323] **BOA. T. NFM. 721/53,** 1305 M. 8 (26 Eylül 1887).

[324] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 864.

Güzergâhtan uzun vadede kazanç bekleyenler bu koşulu göz önüne alarak başvurmaları gerekmektedir. Diyarbekir'den başlayan yolun ilk olarak Siverek kısmı tamamlanacak daha sonra İskenderun-Haleb yolu döşenecektir. Yolun bir kısmı Haleb Vilayeti sınırları dahilinden geçmektedir. Bu sebeple Vilayet idaresi yol için gerekli olan mali desteği Belediye Sandıkları'ndan karşılamak için Belediye'ye ait sermayeyi Nafıa İdaresi'ne teslim etmiştir. Haleb Vilayeti merkezden gönderilecek bir Nafıa Müdürü tarafından yapılacak çalışmaların başlatılmasını beklemektedir[325].

Yolun İskenderun-Haleb kısmı için Mösyö William Sola imtiyaz başvurusunda bulunmuştur. Ancak aynı tarihlerde Ser-Mimar Serkez Efendi'de Suriye'den başlayıp Bağdad'a kadar uzanacak bir demiryolunun döşenmesi ve işletilmesi imtiyazı talebinde bulunmuştur. Suriye kıtasında hâkimiyet mücadelesi veren dünya devletleri bu mücadeleyi sermayedarları aracılığıyla en iyi şekilde yürütmektedirler. Zira bu iki teklif birbiri ile bağlantılıdır. Mösyö Sola İskenderun Limanı'nı kontrol altında bulundurarak iç kısımlardan demiryolu vasıtasıyla taşınan mallardan vergi elde etmeyi düşünmektedir. Devlet yaptığı değerlendirme sonucunda Mösyö Sola'nın teklifindeki samimiyetsizlikten ötürü reddetmeyi uygun bulmuştur[326].

Diyarbekir-Samsun

Samsun'dan başlayan ve adını Bağdad Caddesi olarak alan yolun, Diyarbekir Vilayeti'ndeki devamı Ergani Kazası yönünde gitmektedir. Diyarbekir-Samsun yolunun Ergani'ye tesadüf eden kısmında daha önceleri inşa edilmiş olan 17 adet köprü ile 10 menfezin kagir yapıya dönüştürülmesi için Vilayet bütçesinden 117. 832 guruş harcanmıştır[327]. Bu yol Diyarbekir'den sonra Musul-Haleb ve Harput yönünde üç kola ayrılmaktadır. Bu üç kol aynı zamanda yapılması düşünülen demiryolu projeleri ile de benzer güzergâhları içermektedir.

Diyarbekir-Harput

1900 Yılı bayındırlık hizmetleri içerisinde Diyarbekir-Harput güzergâhı başarıyla tamamlanmıştır. Yol Diyarbekir vilayet merkezinden başlayıp Harput hududuna kadar devam etmektedir. Yol boyunca 111 kilometre taşı dikilmiştir. Bu durum da yolun tamamı yaklaşık olarak 1428x111=158 küsur kilometre etmektedir[328].

---

[325] **BOA. T. NFM. 716/26,** H. 1297 C. 8 (18 Mayıs 1880).
[326] **BOA. T. NFM. 716/49,** H. 1297 B. 30 (8 Temmuz 1880).
[327] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1320 (8 Temmuz 1902), s. 1765.
[328] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 864.

Diyarbekir-Musul

Diyarbekir'den Musul hududuna kadar tamamlanan yol boyunca 104 adet kilometre taşı dikilmiştir[329]. Bağdad'a doğru giden bu yolun uzunluğu yaklaşık 1428x104=148 kilometredir.

Diyarbekir-Haleb

Diyarbekir'den Haleb'e kadar uzanan yol boyunca 90 adet kilometre taşı dikilmiştir[330]. Bu haliyle yolun uzunluğu 1428x90= 128 küsur kilometre etmektedir.

12. Van Vilayeti Yolları

Van Vilayeti'nin, merkeze uzaklığı ve sık sık Ermeni-Kürt çatışmalarının olması, yol yapım çalışmalarını güçleştirmektedir[331]. Ayrıca Van-Erzurum, Van-Bitlis, Van-Şatak ve Van-Hakkari yollarının yapımı sırasında amele istihdamı sorunu yaşandığı gibi düzenli olarak amele yevmiyesi de tahsil edilememekte, bu durum Nafıa bütçesinin oluşumuna da engel teşkil etmektedir.

Vilayet Baş Mühendisi sunduğu raporda durumu Turuk ve Meabir İdaresi'ne bildirmiştir. Bütün bunlara rağmen yol, köprü ve menfez ve diğer yapı çalışmaları halk eliyle yürütülmeye çalışılmaktadır[332].

Devlet tarafından 303 yılında Van Vilayeti'ne bir Baş Kondüktör tayini yapılmıştır[333].

Van-Erzurum Yolu (İptal), Van-Hıns Yolu

Van Gölü'nde vapur işletilmesine başlanılmasıyla daha önce inşa edilmiş olan, Erciş-Malazgird-Erzurum güzergahı, terk edilerek yeni yolun Hıns'tan geçirilmesine karar verilmiştir[334].

---

[329] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 864.
[330] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 864.
[331] Van Vilayeti'ne yapılan sık sık teftişlerle bölge sakinlerinin huzur ve güvenliği sağlanmaya çalışılmaktadır. **BOA.** Dâhiliye Nezâreti Mektubî Kalemi Belgeleri (**DH. MKT.), 1375/57,** H. 1304 S. 5 (3 Kasım 1886).
[332] ***Şarkî Anadolu Temüryolları Hakkında Meclis-i Mebusân-ı Nafı'a Encümenince Tanzîm Olunan Esbâb-ı Mucîbe ve Madde-i Kanuniye Layihaları,*** **Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi,** İstanbul-Matbaa-ı Amire-1327, s. 7. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1929.
[333] **BOA. T. 171,** Mayıs 303 (Mayıs-Haziran 1887), s. 6.
[334] **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 6.

Van-Şatak Yolu

Van-Şatak güzergâhı, Şatak Sancağı'nın Sürtakin Karyesi'ne kadar devam etmektedir. Yolun 20 kilometrelik kısmının ilk yarısının toprak tesviyesi tamamlanırken yol üzerinde 9 adet nim-kagir köprü ve 6 adet menfez yapımı ile sonlandırılmıştır[335]. Yaklaşık 2, 5 saatlik yol, araba kullanımına müsait hale gelmiştir.

13. Bitlis Vilayeti Yolları

Devlet her vilayet idaresine civar sancak, kaza ve köylerin nafıa işlerinin yürütülmesi için mühendis, kondüktör[336] ve teknik eleman görevlendirmesi yapmaktadır. Kentleşme oranlarındaki yükseklik, tayin edilen personel sayısını artırmakta yada azaltmaktadır.

Bitlis Vilayeti'nde sık sık bayındırlık işlerine, işin ehli olmayan, insanların müdahalesi ile karşılaşılmaktadır. Bu durum yapılan işin fenni kalitesini düşürmekte, aynı zamanda para ve emek kayıplarına neden olmaktadır. 1885'te bir grup insan Vilayette bulunan Fen Memurlarının işlerini yapmalarına engel olmaları üzerine durum merkeze bildirilerek gerekli tedbirler alınmıştır[337].

Bitlis Vilayeti'ne görev yapmak üzere gönderilmiş olan Kondüktör Leon Efendi'nin görevine gereken önemi vermeyişinden ve faydadan ziyade zarar verici olmasından dolayı, devlet yerine Ahmed Hamdi Efendi'yi tayin etmiştir[338]. Ayrıca Ermeni olaylarında kent büyük zarar görmektedir. Fransızlar Ermenileri desteklemek adına burada Konsolosluk açmayı düşünmüşlerse de Osmanlı hükümeti bu talebi onaylamamıştır[339].

Bitlis Yolu

Bitlis yolunun yapımı sırasında, toprak tesviyesi yapılarak daha önce güzergahta yer alan değirmen mecrası, taş ve toprakla doldurularak yolun boşlukları giderilmiştir[340].

---

[335] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Şaban 1317 (19 Aralık 1899), s. 631. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1317 (16 Şubat 1900), s. 677.
[336] "…Bitlis Vilayeti 3. Sınıf Kondüktörleri'nden Mahmud Nedim Efendinin 2. Sınıf Kondüktörlüğü'ne terfi'i…" **BOA. T. 2303,** 4 Teşrin-i evvel 1304 (16 Ekim 1888).
[337] **BOA. T. NFM. 720/14,** H. 1302 L. 28 (10 Ağustos 1885).
[338] **BOA. T. NFM. 721/46,** H. 1304 Z. 24 (13 Eylül 1887).
[339] **BOA. İrade Hususi, 35,** 20 Ca. 1320 825 Ağustos 1902).
[340] **BOA. T. 171,** Ağustos 304 (Ağustos-Eylül 1888), s. 6.

Bitlis-Diyarbekir-Erzurum Yolu

Bitlis'ten Diyarbekir'e doğru uzanan yol geçkisinin dağlık ve kayalık olması, inşaat yapım sırasında lağım tekniği ile çalışmalar yürütülmüştür. Yolun 6 kilometrelik kısmının toprak tesviyesi ve şose döşemesi tamamlanırken 1, 5 metrelik kısmının sadece toprak tesviyesi bitirilmiştir.

Bitlis'den Diyarbekir'e ve Erzurum'a kadar uzanan yolun tamamlanması ile açılış töreni yapılmıştır. Bu yol üzerinde Sultan II. Abdülhamid'in adını taşıyan Hamidiyye Caddesi'nin tamamlanmasıyla da açılış töreni gerçekleştirilmiştir[341].

Veysel Karani-Bitlis ve Muş-Kığı Yolu

Siirt yönünde Veysel Karani Hazretleri Kasabası'ndan başlayan yol, Bitlis Sancak merkezine kadar ulaşacaktır. Amele istihdamına ve yol bedeline ihtiyaç bulunmaktadır. Bu kısım tamamlandığında Nafıa alanında büyük bir hizmet gerçekleşmiş olacaktır.

Muş-Kığı güzergâhının da yapımına başlanılmıştır.

14. Erzurum Vilayeti Yolları

Kentin güvenli olması ve Rus ve İran sınırına yakınlığından dolayı IV. Ordu Karargâhı burada bulunmaktadır. Erzurum Kenti bilhassa, Ermeni olaylarında kilit noktadır. Amerika burada Konsolosluk açmak istediğinde Osmanlı Devleti bu isteği onaylamamıştır. Amerika hükümetinin Erzurum'da tebaası yokken böyle bir talepte bulunması ve ısrarcı olması Babıali tarafından kabul görmemiştir[342].

Erzurum Vilayeti'nde de nafıa işlerinin yerine getirilmesi için Mühendis bulundurulmaktadır. III. Sınıf Mühendisliği'nden Mühüran Mamikonyan Efendi bulunmaktadır[343].

1900/1901 Yılı Haziranı itibariyle vilayet sınırları dâhilinde yeni ve tamir edilen yol miktarı 51 kilometredir. Bu rakam 1899/1900 yılı nafıa işlerinin 3 misli kadardır. Oldukça başarılı olan 1901 yılında ayrıca 40 civarında köprü yapım ve onarımı da bitirilmiştir[344].

---

[341] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1323 (29 Kasım 1905), s. 279.
[342] **BOA. İrade Hususi, 79,** H. 25 B. 1315 (20 Aralık 1897).
[343] **BOA. T. 2303,** 29 Mart 1304 (10 Nisan 1888). Mühendis daha sonra Turuk ve Meabir merkez teşkilatına II. Sınıf Mühendis olarak tayin edilmiştir.
[344] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1320 (6 Ağustos 1902), s. 1797.

Erzincan-Gümüşhane Yolu

Erzincan Sancağı'nın Kemah Kasabası ile Gümüşhane yönünde yapılan yol üzerindeki yolatı ve yolüstü yapıları için 173. 234 guruş bütçeye ihtiyaç vardır.

Erzincan Sancağı'nda inşa olunan yollar için amele-i mükellefe nakdi olarak çalışmayı taahhüt ederken daha sonra bundan vazgeçerek bedeni olarak çalışmışlardır[345].

Tortum Kazası Yolu

Tortum kazası yolunun inşası sırasında Zencek Köyündeki çalışmalar amele ücretinden tahsil edilecektir[346].

15. Ankara Vilayeti Yolları

Vilayet sınırlarında yapılan şose yolların istimlâk edeceği yerler hakkındaki düzenleme Nafıa Nezareti tarafından vilayet gönderilmiştir[347].

1900/1901 ve 1902/1903 yıllarına ait Ankara Vilayeti'nin yol durumu aşağıdaki gibidir:

1900/1901 Yılı inşaat mevsiminde yeni yapılanlar;

Ankara'da 16 kilometre şose yol ile 44 kilometrelik toprak tesviyesi çalışmaları yapılmıştır. Bu yıla ait olarak 9 adet yeni köprü yapılmıştır.

Bu yılki inşaat mevsiminde tamir edilenler;

54 kilometre şose yol ile 52 kilometre toprak tesviyesi tamir edilmiştir. Ayrıca 31 adet köprünün de tamiri bitirilmiştir[348].

1902/1903 Yılına ait hesap cetvellerine göre ise, nafıa işlerinin büyük bir kısmının ihale veya emanet usulü ile yapılması hedeflenilmiştir. Bu yılki inşaat mevsiminde geçici memur ve inşaat masrafı için 80. 100 guruş amele ücreti tahsis edilmiştir.

Ankara Sancak Yolu

Ankara vilayeti merkez sancağı dahilinde yer alan Bağdad Caddesi'nin Ankara'dan Yeni Han'a kadar olan 45 km. lik kısmın toprak tesviyesi tamamlanmıştır. Ancak yolun güzeran edebilmesi için 58 adet kasis, 6 adet 60 cm. lik menfez ile 2 adet 1

---

[345] **BOA. T. 172,** 12 Teşrin-i sani 1314 (24 Kasım 1898).
[346] **BOA. T. 172,** 9 Eylül 1314 (21 Eylül 1898)
[347] **BOA. T. 171,** Mayıs 302 (Mayıs-Haziran 1886), s. 6. Beğpazarı kasabasındaki yolun inşası sırasında istimlâk edilen bağçenin arazi bedeli ödenmiştir. **BOA. T. 172,** 9 Temmuz 1314 (21 Temmuz 1898).
[348] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 1764. 1320 yılına ait cetvelde bazı mevkiler yer almamıştır. Bunlar arasında Ankara, Çerkes, Sivrihisar, Sarıköy, Yozgad, Çorum, Osmancık ve İskeleb yollarına ait keşif cetvelleri bu miktara dahil değildir.

m. lik menfezin inşasına ve 99, 5 m³lük kuru duvar yapımına gerek duyulmaktadır. Bu sanayi işleri bittikten sonra yol ulaşıma açılacaktır[349].

Kırşehir-Kayseri Yolu

Devletler, yol ve köprü inşası sırasında çeşitli faktörleri göz önüne alarak hareket etmektedirler. Nitekim Osmanlı Devleti'de Kırşehir'den başlayıp Kayseriye'ye kadar devam edecek yolun yapımına başlamadan evvel malzeme tedarikindeki kolaylık ve yolun devlete sağlayacağı menfaati dikkate almaktadır. İnşaat mevsiminin yaklaşmış olması çalışmalara bir an evvel başlanılmasını gerekli kılmıştır.

İlk güzergâh planında yol, Kırşehir'den başlayıp Bektaş ve Boğaz Köprüsü'nden geçirilip doğruca Kayseriye'ye doğru uzanmaktaydı. Ancak Kırşehir Sancak Mühendisi Ziver ve Kayseri Mühendisi Hamit Efendi bu mevki boyunca Mucur Nahiyesi ve Çiflik'ten başka bir köy yada kasaba bulunmamaktadır ve bu durum yaklaşık 20 saatlik yolun inşası sırasında gerekli olacak amelenin tedarikinde büyük sıkıntılara yol açacaktır.

Ayrıca yolun yapımındaki temel gaye, sadece Kırşehir'i Kayseri'ye bağlamak değildir amaç her iki sancağında ticaretini canlandırmak olduğundan, yolun güzergâhının yeniden belirlenmesi için Ziver, Hamit Efendiler ile Vilayet İdaresinden oluşan bir komisyon oluşturuldu.

Yeni projede yol değişmiştir (Bakınız: EK. III: Kırşehir-Nevşehir ve Kayseri Yolu Haritası). Kırşehir'den 23 kilometre uzaklıkta bulunan Kızılırmak nehri üzerinde inşa edilen Kazdika Köprüsü'nden başlayarak Nevşehir'e ve oradan da 3 saatlik mesafede bulunan Ürgüb'e doğru uzanan yol Kayseri yönünde uzanacaktır. Kayseri'de son bulacak olan yolun devamı Kayseri-Mersin güzergâhına bağlanarak güneye doğru kesintisiz olarak ulaşılacaktır.

Yol boyunca çalıştırılacak amele sayısı ve yaş ortalamaları belirlenmiştir. 16 ila 60 yaşlar arasındaki sağlıklı olan herkes bazı istisnalar hariç[350] yol hizmetinde bulunacaktır. Kırşehir Sancağı'nın nahiye, köy ve kasabalarından olmak üzere çalışabilecek amele sayısı 14.655'tir. Bu sayının 1.155 kadarı muaf olup toplam 13.500

---

[349] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 273. Béla Horvath; **a.g.e.,** s. 111-113.

[350] "…Taksîm-i ameliyât bahsine gelince mâ-nevâhî Kırşehiri Kazasının altmış yaşından yukarı ve onaltı yaşından aşağı olanlar ve askerde bulunanlardan mâ'âda nüfus-u mükellefesi 14. 655 neferden ibârettir bundan Müderris ve İmâm ve Hatîb ve talebe ve Papas ve Haham ve i'lel-i vücûd olanlara mukabil 1155 nüfus daha tenzîl…" **BOA. T. NFM. 720/8,** H. 1302 Ş. 10 (25 Mayıs 1885).

kişi çalışacaktır. Ancak bu neferin 2.000 kadarı köprülere malzeme taşımakla görevlendirileceğinden, geriye kalan 11.500 kişi 22.970 metrelik yolu tamamlayacaklardır. Bu hesaba göre her 1 ameleye 2 metrelik yol yapım hakkı düşmektedir. Eğer ihtiyaç olursa Konya Vilayeti'de yol yapımına destek sağlayacaktır.

Yolun döşenmesi sırasında, Kırşehir Sancağı'nın iki kaza ahalisi bu güzergâhın inşasında yer almayacaktır. Zira Keskin ve Mecidiye kazaları halkı Yozgad yolunun yapımında görevlendirilmişlerdir[351].

Yozgad Yolu

Kırşehir Sancağı'na uzak mesafede bulunan, Keskin ve Mecidiye Kazaları ahalisi tarafından yapımına başlanılacak yolun güzergahı Çaşnigir Köprüsü'nden başlayıp bu iki kazadan geçerek Yozgad'a kadar uzatılacaktır.

Yola, toplam 12. 547 amele istihdam edilecek olup 9. 189'u Keskin Kazası'ndan geriye kalan 3.358 amele ise Mecidiye Kazası'ndan karşılanacaktır[352]. Devlet tarafından 301 yılının ilk 6 aylık Ankara Vilayetine ait Nafıa bütçesi 320. 815 guruş olarak belirlenmiştir. Bu miktarın 90.000 guruşu Yozgad Sancağı nafıa işlerine tahsis edilmiştir.

Sancak idaresi bu meblağın 60.000 guruşunu sarf ederek geriye kalan 30.000 guruş çeşme tamiratında kullanılmıştır. Yetersiz gelmesi üzerine devlet 50.000 guruş daha ek bütçe tahsis etmiştir[353].

Kayseri Yolu

1881/1882 Yıllarında Kayseri yolunun bir kısmının yapımı Müteahhit Makaryos Busfaki'ye ihale edilmiştir. Devlet aynı zaman diliminde, yol üzerinde çalışacak amelenin bir kısmını bir başka yolun yapımında istihdam etmiştir. Bu durum hoşnutsuzluğa neden olmuştur. Müteahhit Busfaki kendi çabalarıyla 1. 558 metrelik kısmı tamamlamıştır.

Yolun ihale anlaşmasına aykırı olan, bu durum karşısında Busfaki yapmış olduğu 27. 900 guruşun devlet tarafından karşılanmasını talep etmiştir. Yola bu kadar guruşun harcandığını Liva Mühendisi'de tasdik etmiştir. Devlet, Kayseri yoluna tahsis edilecek ameleyi bir başka yere görevlendirmesinden dolayı suçunu kabul etmiştir. Zararının daha sonra giderilmesi amacıyla Busfaki'ye bir Açık İlmuhaber verilmiştir.

---

[351] **BOA. T. NFM. 720/8,** H. 1302 Ş. 10 (25 Mayıs 1885).
[352] **BOA. T. NFM. 720/8,** H. 1302 Ş. 10 (25 Mayıs 1885).
[353] **BOA. T. NFM. 720/16,** H. 1302 Za. 2(13 Ağustos 1885).

Devletin kurumlarında meydana gelen uygulama değişikliklerinden biride Açık İlmuhaberlerin feshidir.

Makaryos Busfaki'nin bu uygulama karşısında elindeki belgeyi tasfiye etmiştir. Ancak ücretin tahsil edilip edilmediği kesin değildir. Yaklaşık 10 yıl sonra borcun tahsilini talep etmiştir. Devlet bu meblağı, ödeyip ödemediğini Karye İhtiyar Meclisi vasıtasıyla açığa kavuşturmak istemiş ise de, başarılı olamamıştır. Zira üyelerinin bir kısmı başka diyarlara giderken bir kısmıda vefat etmiştir.

Ancak Busfaki'nin bu ücreti amele yevmiyesinden tahsil etmiş olduğu ihtimali yüksektir[354].

Kayseri yolunun yapımına 1306 yılında yine devam edilmiştir[355].

Ankara-Numune Çiftliği Yolu

Devlet, tarım ve hayvan ıslahını sağlamak için son yıllarda Numune Çiftlikleri tesis etmeye başlamıştır. Ankara Vilayeti'nde inşa edilen Numune Çiftliğine ulaşımı kolaylaştırmak için bu güzergâhtaki yolun yapımına başlanılmıştır.

Yol tesviyesi ve şose döşemesi ve çeşitli sanayi yapılarının da yerleştirileceği 1700 metrelik yol için ihale yapılmıştır. Turul bedelinden 93. 342 guruş harcanmıştır[356].

Kalecik-Kangırı Yolu

Ankara merkez sancağına bağlı Kalecik'ten başlayan yol, Kangırı'ya kadar uzatılacaktır. 1899 Yılı amele ücretinden baki kalan miktar ile yapımına başlanılmıştır[357].

Ankara-Gökbüze Kazası

Gökbüze kazası dahilindeki yollar inşa edilmektedir[358].

Ankara-Sulfasıl Boğazı Yolu

Ankara'dan başlayıp Sulfasıl Geçidi'ne kadar inşa edilmiş olan yolun ihale ile tamirine ihtiyaç duyulmuştur. Yolun 1. 450 metrelik kısmı tamir edilirken yolun 5. ve 6. kilometrelerinde yer alan köprülerin ayaklarına da dolma işlemi yapılacaktır. Ayrıca 60 cm. lik bir adet menfez ile 9 adet kasis, kuru duvar ile rub-u mahrut inşası ve eksik olan

---

[354] **BOA. T. 193, 13/1310,** 20 Eylül 1310/ H. 1 Rebiül-ahir 1312 (2 Ekim 1894).
[355] "…Kayseri tarıkının inşâsından dolayı Taşçılara verilecek meblağ…" **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 306 (Aralık-Ocak 1890/1891), s. 6.
[356] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1738.
[357] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1318 (14 Haziran 1900), s. 821-822.
[358] **BOA. T. 171,** Mart 306 (Mart-Nisan 1890), s. 6.

490 metrelik yolun yapımı da tamamlanacaktır. Bütün bunlar için 16. 336 guruş harcanacaktır[359].

16. Haleb Vilayeti Yolları

Haleb Vilayeti'ndeki nafıa işlerinin yürütülebilmesi için mühendise ihtiyaç vardır. Kosova Vilayeti'nden buraya Maraş Sancağı'nda görev almak üzere Ali Haydar Efendi tayin edilmiştir[360]. Bazende mühendislerin başka illere görevlendirilmesi yapılmaktadır. Mühendis Migorski Efendi 10 Ağustos 1891'de Hüdavendigar Vilayeti'ne tayin edilmiştir[361].

Başkent Der-saadet'ten uzaklaştıkça devletin vilayetlerindeki kontrolü bir hayli zorlaşmaktadır. Hemen hemen her vilayette tarık bedellerinin ödenmesinde aksamalar olmaktadır. Bazen idarelerin sorumsuzluğundan bazende olağanüstü şartlardan dolayı bu bedel tahsil edilememektedir.

1900 Yılına ait vilayet idaresinin cetvelleri kontrol edilirken, amele ücretinin ne bedenen nede bedelen tahsil edilmediği tespit edilmiştir. Devlet vilayet idaresinden bu durumun açıklanmasını talep etmiştir. Haleb Vilayetinde yaşanan 1902'deki kurak mevsim beraberinde kıtlık vakalarının yaşanmasına neden olmuştur. Vilayet İdaresi bu durumdaki halka bedeni yada bedeli olarak bir sorumluluk verilemeyeceğinden Padişah'ın ihsan ve lütufuna sığınarak borcun 1903 yılı Şubat'ı sonuna kadar ertelenmesini talep etmişlerdir[362].

Haleb-İskenderun Yolu

Haleb-İskenderun yolunun 114. kilometresinden sonra yol, Kilis yönüne doğru uzanmaktadır[363]. Yolun bu mıntıkadan sonraki kısmında ıslah çalışmaları yürütülmüştür.

Secaris-Kilis Yolu

Haleb-İskenderun ana yolunun 114. kilometresinden sonra devam eden yol Secaris-Kilis yoludur. 20 km. uzunluğunda bulunan yolun yeniden tamir edilmesi ve şose döşemesinin yapılması amacıyla çalışmalara başlanılmıştır. Yol üzerinde ayrıca

---

[359] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 259.
[360] **BOA. T. OMZ. VRK. 532/5,** 28 Şubat 320 (13 Mart 1905).
[361] **BOA. T. 2303,** 30 Temmuz 1307 (11 Ağustos 1891).
[362] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1320 (8 Haziran 1902), s. 1732.
[363] **BOA. T.NFM. 718/2,** H. 1299 L 12 (27 Ağustos 1882) **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1322 (30 Mayıs 1904), s. 83.

farklı özelliklerde 14 köprü ile 10 adette kapaklı menfez inşası padişaha yapılan dualarla hizmete açılmıştır[364].

Kilis-Ayıntab Yolu

Bu güzergahta yer alan yolların yapımına yeniden başlanılmıştır[365].

Beylan-Kırıkhan, Amik-Haleb

Haleb Vilayeti'nin merkez sancağında yer alan bu iki mevkideki yolların daha önce inşası tamamlanmış olmasına rağmen 1319 yılına gelindiğinde yeniden yapımına karar verilmiştir.

Beylan-Kırıkhan arasındaki 23 kilometre ile Amik-Haleb arasındaki 93 kilometre boyunca 6 cm çapında taş döşemesi yapılacaktır. Taş döşemesi ve yol üzerindeki kusurlu yapıların tamiri dahil 1. 375. 355 guruş ile ihaleye verilmiştir[366].

Maraş-Pazarcık Yolu

Maraş Sancağı ile Pazarcık Kazası arasındaki yol ve köprülerin yapımı tam olup faal haldedir. Sultan II. Abdülhamid devrinde de tamirat çalışmaları ile yolun kullanımında devamlılık sağlanmaya çalışılmıştır[367].

17. Suriye Vilayeti Yolları

Sultan Hamid'in saltanatını boyunca en sık karşılaştığı müşkülat çeşitli yerlerden gelen göçlerdir. Devlet Kafkaslardan ve Balkanlardan gelen göçmenleri Suriye kıtasına yerleştirmektedir. Rumeli'den gelen göçmenlerin bir kısmı Suriye'nin Bovizan Köyü'ne yerleştirilmişlerdir[368].

Ancak Müslüman Muhacirlerden başka, buraya yerleşmek isteyen Yahudilerde bulunmaktadır. Farklı ülkelerde, farklı din ve devletlerin egemenliğinde yaşayan Yahudiler, Suriye ve o civar eyaletlerinde iskân edilmek için Mösyö James Alexsandr aracılığıyla talepte bulunmuşlardır[369]. Sultan Hamid'in Yahudiler konusundaki hassasiyeti göz önüne alındığında bu talep geri çevrilmiştir.

Sultan II. Abülhamid devrinde, Suriye kıtasındaki trafik yoğunluğu yolların imtiyazla işletilmesine imkân tanımaktadır. Mösyö Roberto'nun devlet ile yaptığı

---

[364] **Umur-u Nafıa ve Ziraat mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1322 (30 Mayıs 1904), s. 83.
[365] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1322 (20 Mayıs 1904), s. 84.
[366] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhicce 1319, s. 1530-31.
[367] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 260.
[368] **BOA. M. V. Dosya No:113,** H. 1324 S. 3 (29 Mart 1906).
[369] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/22,** H. 1298 L. 21 816 Eylül 1881).

mukaveleye göre yolcu, hayvan ve eşyalardan alınacak ücret belli bir esasa dayanmaktadır.

Mukavelenin 7. maddesine göre;

Yaya ve atlı yolculardan ve yüklü-yüksüz hayvanlardan 14 guruş

Yaya kişi beraberinde taşıdığı 15 kıyye için ayrıca ücret ödenmeyecek

15 Kıyye'den sonrası ücretlenmeye tabidir[370].

Şam Sancağı Güzergahları

Şam Sancağı, Osmanlı Mülki İdari yapısında, bir süre için Suriye Vilayeti'ne bağlı olmaktan çıkarak bir vilayet olmuştur.

Şam merkezinde işlek bir yol ağı oluşturulmaya çalışılmıştır. Sancak İdaresi Şam Şehri'nin önemini artırmak için bütün yolların Hükümet Konağı'nda birleşmesini sağlamaya çalışmışlardır. Güzergâh aşağıdaki gibidir:

Hükümet Konağı-Mısır Kapısı-Mezirib-Havran'a kadar uzatılacaktır. Yol ayrıca Muhyiddin Arabi Hazretleri'nin Türbesi'ne, Bab-ı Şarkıyye, Roma Kasabası'na ve Müteran Kasabaları'ndan geçmektedir.

Yolun genişliği aynı zamanda tramvay ulaşımını da uygun olarak yapılacağından 7 ila 9 metre arasındadır. Şam Sancağı'nı dolaşan yolun uzunluğu ise 80 kilometredir[371].

Şam-Humus Yolu

Şam'dan Hums'a kadar ki yolun inşasına büyük bir gayretle başlanılmıştır. Yolun 1. kilometresinde istimlak edilen arazilerin bir kısmı vakıf arazisi olduğu tespit edilmiştir. Bu arazinin gelir kaynağının fakir ve fukaraya tahsis edilmiş olduğu kayıtlarda yer almaktadır.

Vilayet Turuk ve Meabir Dairesi, durumu merkeze bildirerek alınması gereken tedbir konusunda bir karar verilmesini istemiştir. Buna göre Vakıf arazisi olan yerlerde iskân edilmiş olan fakir ve fukaranın zararlarının amele-i mükellefe bedelinden karşılanmasına karar verilmiştir. Bunun haricinde kalan yolu genişletmek amacıyla istimlâk edilen yerler için herhangibir tazminat verilmeyeceği bildirilmiştir.

Amele-i mükellefe bedelinden 8.000 guruş tazminat bedeli olarak harcanacak 23.000 guruş ise yol boyunca inşası gereken duvarlar için tahsis edilecektir[372].

---

[370] **BOA. T. NFM. 721/59,** H. 1305 S. 6 (24 Ekim 1887).
[371] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 10 Receb 307 (2 Mart 1890), s. 147.
[372] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 R. 19 (10 Kasım 1892).

Hums-Trablus-Şam Yolu

Hums ve Trablus-şam arasındaki yolun inşası 1297 yılında tamamlanmıştır. Yol işlek bir güzergâhta yer aldığından imtiyaza verilmiştir.

Güzergâh boyunca, araba vasıtasıyla yolcu ve eşya nakliyatı belli bir ücret, dâhilinde yapılmaktadır[373].

Şam-Kantara-Vadiü'l-Acem, Kantara-Arabana Güzergâhı

Şam'dan başlayıp önce Kantara'na, sonra Vadiü'l-Aceme kadar uzanan yolun yapımına başlanmıştır. Bu kısmın döşenmesi ile sıra Kantara-Arabana arasındaki kısmın yapımına gelmiştir. Güzergâh boyunca ulaşımı sağlayacak yol ve köprü çalışmaları yapılacaktır[374].

Beka'-Baalbek Geçkisi

İşlek yol olma özelliğinden dolayı daha önce yapılmış olan Beka'-Baalbek yolunun hem tamirini yapmak hemde araba işletmek üzere 10 yıllığına devlet tarafından imtiyaza verilmiştir[375]. Bu yol daha öncede 10 yıllığına imtiyaza verilmiştir[376].

Baalbek-Şetver

Ticari amaçlı yol, araba ulaşımına müsaittir. Baalbek-Şetvere arasındaki yol boyunca Nasrah Andaki Efendi araba işletmek için imtiyaz başvurusunda bulunmuştur[377].

El-Hama-Şam Geçkisi

Osmanlı Devleti daha önce yaptığı yolları bu dönemde sık sık genişletme çalışmaları yapmaktadır. El-Hama ile Şam arasındaki yolun genişliği 4 metredir. Bu dar alandan tramvayların geçmesine imkan yoktur.

Yolun Tramvay ulaşımına müsait hale gelmesi için genişlik 8 metreye çıkarılmıştır. Böylece Beyrut-Şam tramvay hattının bu kısmı Suriye Vilayeti idaresi tarafından tamamlanmıştır[378].

---

[373] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 6.
[374] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1317 (21 Eylül 1899), s. 530. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1320 (8 Haziran 1902), s. 1737.
[375] **BOA. T. 172,** 11 Temmuz 1314/11 Ağustos 1314 (23 Temmuz 1898/23 Ağustos 1898).
[376] **BOA. T. 171,** Kanun-u sani 302 (Ocak-Şubat 1887), s. 7.
[377] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 19.
[378] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Zilkade 308 (16 Haziran 1891), s. 169. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1311 (26 Ekim 1893), s. 181-184.

Ma'an-Lut Gölü ve Kudüs-Eriha Yolu

Ma'an mevkisi toprağının iyi işletilemediği ve ziraatının ve ticaretinin gelişmiş olmamasından dolayı burada bulunan Asker ve Jandarma için gerekli erzak tedarikinde sık sık sıkıntılara yol açmaktadır.

Hem erzak tedarikini sağlamak hemde levazımat temini için, Ma'an'da, Kürk Kasabası'ndan başlayıp Lut Gölü'ne kadar devam eden 20 kilometrelik mesafenin halk eliyle yapılmasına karar verilmiştir.

Bu yolun devamı getirilerek daha önce inşasına başlanılmış olan, ancak yarım kalan Kudüs-Eriha güzergahının da döşenmesine başlanılmıştır. Yolun 22 kilometrelik kısmı daha önce yapılmış geriye kalan 13 kilometrelik mesafesi de tamamlandığı takdirde, Vilayet İdaresi kuzey-güney doğrultusunda kesintisiz bir ulaşım temin etmiş olacaktır[379].

Trablus-şam-Lazkiye Güzergahı

Trablus-şam'dan Lazkiye İskelesi'ne kadar ki, yolun yapımına Vilayet idaresi tarafından başlanılmıştır. Yolun yapımı sırasında suiistimallerin ortaya çıkması üzerine durumu Mühendis Mehmed Arif merkeze bildirmiştir.

Nafıa Nezareti, derhal Tahkikat Komisyonu oluşturarak suçluların cezalandırılmasını sağlamıştır[380].

18.Musul Vilayeti Yolları

Musul Yolu

Kısa mesafelidir. Yaklaşık 3 kilometrelik olan yol, Musul'un kendi iç ulaşımı için yapılmıştır. Yolun başlangıcı Dicle Köprüsü başındaki Der-saadet Caddesi'nden başlayıp Yunus Peygamber'in Mezarlığı'na ve oradan da Havsa Köprüsü'ne kadar uzanan yol, Ninova Nehri civarında son bulmaktadır.

Yolun açılış töreninde, Askeri Bando ve Mızıka Takımı, Hamidiyye Marşı'nı söyleyerek büyük bir coşkuyla yol açılışı yapılmıştır.

19.Bağdad Vilayeti Yolları

Ane (Anh)-Bağdad

Anh Kazası'nı Bağdad'a bağlayan yoldur. Yol, Bağdad Vilayeti'nin Haleb Caddesi'ne doğru yapılmıştır. Geçki boyunca ayrıca kagir yapılı büyük bir köprü dahi inşa edilmiştir[381].

---

[379] **BOA. İ. TNF.** H. 1311 N. 27 (3 Nisan 1894).
[380] **BOA. T. NFM. 721/49,** H. 1305 M. 3 (21 Eylül 1887).

Necef-Kufe İskelesi Güzergâhı

İşlek bir yol olup, tramvay taşıtları ve işlek bir posta ulaşımı yapılmaktadır. Yolun genişliği 7 ila 9 metre arasındadır. Güzergâh boyunca kira arabaları da işletilmektedir[382].

Bağdad-Aziziyye (Haleb Yönü)

Bağdad-Aziziyye güzergâhı, araba yolu ve tramvay yolu olarak yapılacaktır. Tramvay hatlarının tek hat olarak geçirilmesinde yolun genişliği en az 7 metre olması gerekmektedir.

Yol güzergâh olarak Bağdad-Aziziyye-Babe'l-Ferc-Hendek Caddesi ve Haleb Şehir Dairesi olarak belirlenmiştir.

Bağdad-Haleb-Musul-İskenderun Araba Yolu

Sultan Hamid'in ülke çapındaki bazı işletmeleri kendi adına yaptığını sık sık ifade etmekteyiz. Bağdad-Basra ve Şam-ı Şerif'e doğru yapılacak olan otomobil İşletmesi, Hazine-i Hassa adına yapılacaktır[383].

Suriye ve Beyrut ve Bağdad bölgesindeki İngiliz, Fransız ve Alman etkisini azaltmak amacıyla etkin olarak devlet yer almaktadır. Otomobillerin işleyeceği kadar itrafiğğin yoğun olduğu mevkiler şunlardır:

Bağdad-Haleb

Bağdad-Musul

Musul-Haleb

Musul-Şam-ı Şerif

Musul-İskenderun

Haleb-İskenderun'dur.

Bu yolun dikkat çeken özelliği İskenderun'da sonlanmasıdır[384]. Limana yapılacak aktarma ile denizaşırı ülkelere gidilebilecektir.

20. Beyrut Vilayeti Yolları

Beyrut Vilayeti yolları, Sultan II. Abdülhamid devrinde, yeniden inşa edilmiştir. Bunun temel nedeni, giderek büyüyen ticari hacmi ve yeni teknolojilere bağlı olarak

---

[381] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 263. ***Şarkî Anadolu Temüryolları…,*** s. 4.
[382] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 6 Rebiül-ahir 324 (30 Mayıs 1906), s. 191-193.
[383] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 9 Safer 324 (4 Nisan 1906), s. 178. Karayolundan Mekke'ye gelen Hacıların izlediği karayolundan biri Basra ve Bağdad Yolu'dur. Gülden Sarıyıldız; **Hicaz Karantina Teşkilatı (1865-1914),** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul-1989, s.50.
[384] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** 13 Teşrin-i sani 324 (26 Kasım 1908), s. 241.

giderek yaygınlaşan tramvay ve demiryolu hatlarının da döşenmesi ile yeni yollar ve var olanlarında genişletilmesini gerektirmiştir[385].

Nablus-Kudüs-ü Şerif

Ticaret Kenti olan Beyrut Vilayeti'nin yolları birbiri ardı sıra bağlanmaktadır. Nablus'tan Kudüs-ü Şerif'e kadar 2 kilometre küsurluk yolun yapımı ihaleye verilecektir. Yolun çalışması sırasında yapılacak işler ve bedelleri şu şekilde belirlenmiştir:

Yolun toprak tesviyesi: 94. 312 guruş

Şose döşemesi, kum ve silindir dâhil: 187. 153 guruş

Sanayi işleri için:46. 589 guruş

Toplam: 328.054 guruştur.

İnşaat bütçesinin çok cüzi miktarı olan 1. 200 guruşu yol bedelinden karşılanacaktır. İhale ile yapımına başlanılan yol, Nablus Sancağı merkezinden başlayıp Askeri Hastane ve Askeri Kışla'ya uzandıktan sonra Kudüs-ü Şerif'e kadar devam ettirilecektir[386].

Beyrut-Şam Yolu[387]

Roma, Bizans devirlerinden beridir varlığını sürdüren yol, Osmanlı Devleti zamanında da kullanılmaktadır. Bu yolun bu kadar uzun ömürlü olması Turuk ve Meabir İdaresi tarafından, merak edilerek bir komisyon oluşturulmuş ve yolun bakî kalmasındaki faktörler araştırılmıştır[388]. Zira yapılan yollar genellikle tabiat, insan ve araç faktörlerinin etkisiyle bozulmakta, hatta yok olup gitmektedir.

Bu güzergâhtaki yolların bakım ve ıslahı Özel sermaye tarafından yapılmış paralı yollardır. Bilhassa Fransız Şirketleri tarafından döşenmiştir.

---

[385] Beyrut vilayetinin Akka Sancağı'ndaki bayındırlık işlerinin yerine getirilmesi için Mühendis Sumahir görevlendirilmiştir. **BOA. T. 171,** Ağustos 303 (Ağustos/Eylül 1887), s. 6.

[386] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1318 (29 Temmuz 1900), s. 872.

[387] İslam ülkelerinden her yıl Hac vazifesini yerine getirmek üzere Müslümanlar kafileler halinde Mekke'ye gelirler, karayolundan Mekke'ye gelen Hacı adaylarının izlediği en büyük ve en önemli güzergâh Beyrut-Şam'dır. Anadolu, Rumeli, Dağıstan ve daha birçok memleketten Hacılar burada toplanır. İstanbul'dan Beyrut'a oradan da Şam'a hareket eden vapurlarla buradan alınırdı. Vapur seferlerinin giderek yoğunlaşması ile eski Hac yolları olarak bilinen karayollarının önemini ikinci plana itmiştir. Gülden Sarıyıldız; **a.g.t.,** s.51.

[388] **BOA. T. 172,** 31 Mayıs 1314 (12 Haziran 1898).

Şirketler yol çalışmaları sırasında yapacakları istimlâk sırasında vakıf yapılarına dokunmamaya özen göstermektedirler. Beyrut-Şam yolu boyunca olan vakıf binaları devlete teslim edilmiştir[389].

Lazkiye-Haleb-Cisr-i Şugur (Beyrut-Haleb Yolu)

Beyrut Şehri'nin kuzeydeki Sancağı olan Lazkiyye'den Haleb Vilayetine doğru yol yapımına hızla başlanılmıştır. Yol Lazkiyye'den başlayıp Haleb Vilayeti'nin Cisr-i Şugur Sancağı hududuna kadar ki 60 kilometrelik mesafe inşa edilecektir[390].

Yol taksim usulüne uygun olarak ilk önce I. kısım olan 13 kilometrelik mesafenin yapımına başlanacaktır.

Yolun tesviyesi, şose döşemesi ve imalat malzemeleri için 380. 622 guruş harcanacaktır[391].

Trablus-Urfa-Tartos Yolu

Suriye kıtasından Anadolu içlerine doğru hızla yol inşasına Beyrut Vilayeti ve diğer vilayetler hız vermişlerdir. Askeri amaçlı olarak inşasına başlanılan yol; Trablus-Urfa ve Arab Haciş mevkisilerinden geçerek Tartos'a kadar 40 kilometrelik yolun yapımı diğer yolların tamamlanmasıyla inşasına başlanılmıştır[392].

Kudüs-Yafa Yolu

Kudüs-Yafa yolu, halk tarafından yapılmıştır. Ancak yol üzerinde araba işletmek isteyen Fransalı Mösyö Lafek elde ettiği imtiyaza karşılık gelirinin bir kısmını Belediye'ye tahsis edecektir. Belediye İdaresi bu mali desteği, yolların yapımı ve bakımında kullanacaktır[393].

Beyrut-Şam Caddesi

Beyrut Vilayeti'nin merkezinde yapımına başlanan yol kısa mesafelidir. Yolun ilk olarak Fırka'l-Şebak Karakolu ile Cebel Karakolu arasındaki 840 metrelik kısmın yapımı tamamlanmıştır.

Yolun şehir merkezine kesintisiz olarak ulaşımı temin edebilmesi için daha sonra Fırka'l-Şebak Karakolu ile Domina Fabrikası arasındaki 1.240 metrelik kısım

---

[389] **BOA. T. 172,** 28 Mayıs 1314 (9 Haziran 1898).
[390] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1318 (29 Temmuz 1900), s. 872.
[391] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902), s. 1701-1702.
[392] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1318 (29 Temmuz 1900), s. 872.
[393] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 L. 21 (16 Eylül 1891).

tamir edilmiştir. Buna ilave olarak Domani Fabrikası ile Süvarı Kışlası'na kadar ki 870 metrelik yolun bakım ve onarım çalışmaları da yürütülmüştür[394].

Merkez sancak için yapılan yolların maliyeti 100. 793 guruşa mal olmuştur. Bu bedel turuk bedelinden karşılanmıştır.

Beyrut-Cebel-i Lübnan Yolu

Beyrut Vilayeti dâhilinde yer alan Sayda, Trabluş-şam, ile Beyrut'un diğer yollarla bağlantısı sağlanarak askeri ve ticari nakliyat kolaylaşacaktır. Buna Cebel-i Lübnan'da dâhil edildiği takdirde mükemmel bir yol ağı sağlanmış olacaktır[395].

Beyrut sancak merkezinde Başvere'den başlayıp Cebel-i Lübnan hududuna kadar ki yol 1320 yılı sonbahar mevsimine kadar tamamlanacaktır[396].

Beyrut-Sayda Yolu

Ticari amaçlı olarak inşa edilen yol, kısa zamanda tamamlanmıştır. Kira arabaları işletmeye müsait olup, açılış töreni sırasında Padişah'a uzun ömürler dilenmiştir[397].

Sayda Yolu

Sayda Kazası dâhilinde 5 kilometrelik yol yapımı tamamlanmıştır[398].

Sayda-Merci'un Güzergâhı

Yolun başlangıç noktası, Kefere Tansit Karyesi'dir. Buradan başlayan yolun, 18 kilometrelik kısmının yeryüzü şeklinin dağlık olmasından dolayı yapım masrafı artış göstermiştir.

Yolun eğimini almak için, toprak tesviyesi yapılmıştır. Daha sonra şose döşemesi yapılan yolda ayrıca kuru duvar ve harçlı duvarlarda ilave edilerek Mecidi 20 guruş hesabıyla 952.093 guruş harcanmıştır[399].

Nablus-Dulkerim

Nablus-Dulkerim yolunun ihtiyaç duyduğu bakımı yapmak ve yol üzerinde 2 adet kasis ile 8 metrelik bir köprünün inşası için 109. 702 guruş masraf yapılacaktır[400].

---

[394] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1747.
[395] **BOA. T. 172,** 25 Mayıs 1314 (6 Haziran 1898).
[396] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1841.
[397] **BOA. T. 172,** 25 Mayıs 1314 (6 Haziran 1898). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902), s. 1701-1702.
[398] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902), s. 1702.
[399] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1927.
[400] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Receb 1321 (23 Eylül 1903), s. 199.

Dulkerim-Yafa Yolu

Dulkerim-Yafa yolunun uzun olmasından dolayı taksimat usulüne uygun olarak yapılmıştır. İlk kısım 22 kilometre olup, bu mesafenin yapımı sırasında toprak tesviyesi, şose döşemesi ve yol boyunca gerekli olan sanayi malzemeleri için toplamda 406. 623 guruş harcanmıştır[401].

İhaleye verilen yolun tamamlanmasıyla açılış töreni yapılmıştır.

Hayfa-Nasıra Yolu

Kısa mesafeli yolun 2. 4467 metrelik kısmı için yol tesviyesi, kum ve şose döşemesi için 84. 519 guruş harcama yapılmıştır. Yolun 14 kilometrelik kısmında ise tamirat çalışmaları yürütülmüştür[402].

Şemakin-Basrü'l-Hayr-Süveyde Güzergahı

Suriye ve Beyrut Vilaytleri ile Kudüs-ü Şerif Mutasarrıflığındaki askeri alandaki yol hizmetlerinin durumunu teftiş amacıyla V. Ordu-yu Hümayunu Erkan-ı Harbiye Mir-Alayı İsmail Kamil Bey, teftişi sonrasında sunduğu layihada (Sevkü'l-ceyş) askeri sevkiyat açısından önemli olan Semükin-Basrü'l-hayr ve Süveyde yolunun sadece 14 kilometrelik kısmı yapılmış, bunun ise tam olarak bitirilmediğini bildirmiştir.

Yolun işlevi, askeri amaçlarımıza hizmet edici nitelikte olmasından dolayı Ser-Askeri durumdan haberdar edilerek eksiklikleri bulunan yolun bitirilmesi ve geriye kalan güzergahında tamamlanması için hızla çalışmalara başlanılması emri verilmiştir[403].

21. Mamuretü'l- Aziz Vilayeti Yolları

Sultan II. Abdülhamid devri yapılan idari taksimat değişiklikleri sonrası Mamuratül-aziz 1882 yılında Vilayete dönüştürülmüştür. Daha öncesinde Diyarbekir'e bağlı bir Sancak İdaresi'dir.

Devlet tarafından vilayete gerekli olan nafıa personeli ihtiyaç doğrultusunda istihdam edilmiştir. Vilayet yollarının yapımı sırasında sanayi mallarının korunması için Zaptiye Nezareti'nden Zabıtan görevlendirilmesi yapılmıştır. Görevlinin ücreti vilayet

---

[401] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1739.
[402] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1320 (6 Ağustos 1902), s. 1799. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1321 (8 Eylül 1903), s. 182.
[403] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 711.

idaresince karşılanacaktır[404]. Ayrıca Vilayette Kondüktör istihdamı da sağlanmıştır. II. Sınıf Kondüktörlerden Remzi ve Saçatur Efendiler[405] görev yapmışlardır.

Mamuratül-aziz Vilayeti'nde bulunan, Ünye Kazası Eşrafından Hazinedar-zade Süleyman Bey'in görevi sırasında Nafıa alanındaki başarılı çalışmalarından dolayı Mamuratül-Aziz Vilayeti Valisi tarafından teşekkür edilmiştir[406].

22. Hakkâri Vilayeti Yolları

Hakkâri Vilayeti 1882 yılından sonra ayrı bir vilayet olarak geçmektedir. Vilayete bağlı olan başlıca Kazalar: Beytüş-şebab, Çal, Mamuretül-Hamid, Mahmudi, İmadiye, Gevar, Elbak ve Çölemerik'tir.

Devlet, vilayetin nafıa işlerini yürütebilmesi için 1887'de Ser-Mühendis Münyas Efendi'yi tayin etmiştir[407].

VI. OSMANLI AVRUPASI YOLLARI

Kaynayan kazan gibi bir bölgeye dönüşen Balkanlarda, neredeyse XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra sürekli kargaşalar çıkmakta ve devletin zirvesini meşgul etmektedir. Berlin Antlaşması'yla Balkanlarda ıslahat yapacağı sözü veren Osmanlı Devleti bu sözünü devletlerin müdahalesini engellemek için sürekli olarak geciktirmektedir. Ancak olaylar öyle bir hale gelecektir ki, bir yandan Bulgar Komitacıları tren katarlarına el koyacak, bir yandan da mevcut telgraf tellerini imha ederek ulaşımı ve iletişimi gerçekleştirmez hale getireceklerdir[408]. Buna Sırp, Yunan ve Karadağlılar'ın taşkınlıkları da eklendiğinde, devlet biraz daha çıkmaza girmektedir.

Osmanlı devleti kuruluş devrinden beridir Balkanlarda yer almaya başlamış ve köklü bir ulaşım ağına sahip olmuştur. Teknolojinin gelişmesine bağlı olarak nehir ulaşımı, vapur ulaşımı, demiryolu ve tramvay tekniklerini getirmekten ve uygulamaktan geri kalmamış, ulaşımdan haberleşmeye, fabrikadan şirketleşmeye kadar pek çok ilkler burada uygulanmıştır.

---

[404] **BOA. T. 171,** Temmuz 301 (Temmuz-Ağustos 1885), s. 6. **BOA. T. 171,** Eylül 302 (Eylül-Ekim 1886), s. 6.

[405] "…Remzi ve Saçatur Efendilerin adab-ı umumiyyeye muhalif hareketlerinden dolayı H. 15 Haziran 1302 (27 Haziran 1886) tarihinden itibaren kayıdları terkin kılındığı…" **BOA. T. 2303,** 22 Temmuz 1302 (3 Ağustos 1886).

[406] **BOA. DH. MKT. 1439/43,** H. 1304 Za 24 (14 Ağustos 1887).

[407] **BOA. T. 171,** Ağustos 303 (Ağustos-Eylül 1887), s. 6. **BOA. T. 2303,** 7 Eylül 1303 (19 Eylül 1887).

[408] **BOA. T.NFM. 720/29,** H. 1303 S. 16 (24 Kasım 1885). **BOA. Y. EE. 3/54, E. Tas. No: 1-156,** 11 Mayıs 1895, s. 15, 21.

Devlet, Balkanlarda askeri ve ticari nitelikli yollar inşa etmekle beraber Abdülhamid devrinde bu yollara yenileri eklenmekte ve var olan yollarda tamir edilerek ulaşımın aktif olarak devam etmesi sağlanmaya çalışılmaktadır.

Sultan II. Abdülhamid devrinde Balkan coğrafyası Edirne, Kosova, Selanik, Manastır, İşkodra, Yanya ve Bosna Vilayetleri'nden oluşmaktadır (Bakınız: EK IV. Osanlı Avrupa Kıtası Vilayeti Yolları Haritası). Aşağıda sırasıyla vilayet yollarına yer verilecektir.

1. Yanya Vilayeti Yolları

Osmanlı Devleti'nin son döneminde Balkanlarda sürekli olarak olayların, ayaklanmaların çıkmasından dolayı, devlet yollara daha da önem vermekte ve sürekli olarak açık tutmaya çalışmaktadır.

Yanya Vilayeti var olan nüfusuna ve mevkisinin önemine rağmen yollarının yapılması ve tamamlanması konusunda vilayetin Başmühendislerinden gelen raporlarda vilayet idaresi ve halkının gayretsiz olduğunu vurgulamaktadır. Tamirine ve yapımına başlanan yollar zamanla atıl durumda kalarak devlet bütçesi açısından zarar oluşturmaktadır[409].

Yanya vilayeti yolları dört doğrultuda uzanmaktadır. Yanya-Manastır, Yanya-Selanik, Yanya-Preveze ve Yanya-İşkodra doğrultusunda gitmektedir. Vilayetin Yunanistan devletiyle hudut olması yollarının önemini bir kat daha artırmaktadır.

Yanya Vilayeti yollarının 1297 ve 1298 yılları arasında yapılan yol miktarı ve toplam yol aşağıda Tablo 6'da görülmektedir.

Tablo 6: 1880-1881 Yılları Yanya Vilayeti Yolları[410]

Güzergâh	**1880**	**1881**	**Toplam**	**Genişlik**
	Km/m	Km/m	Km/m	Metre
Yanya-Ayasandra	55.000	55.000	110.000	5-7
Yanya-Gravno yoluyla Selaniğ'e doğru	---	12. 400	120.000	4-5
Yanya-Leskoviç ve Konice tarıkıyla Selaniğ'e doğru	---	11.06	120.000	7

[409] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1803.
[410] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/26,** H. 1298 (1880/1881).

Tabloda görüldüğü üzere vilayetin yolları daha önceki dönemlerde büyük oranda tamamlanmış bu dönmede daha ziyade tamir edilmeye ve yeni yollar açılmaya çalışılmıştır.

Yanya Vilayeti'nin 1880-1881-1882 ve 1883 yıllarına ait yapılan toplam yol uzunluğu şöyledir:

1880 Yılı: 55.000 metre

1881 Yılı: 68. 506 metre

1882 Yılı: 10. 901 metre[411]

1883 Yılı: 20. 341 metre'dir[412].

Yanya Vilayeti'ne ait nafıa işlerine, devlet tarafından önemli destek sağlanmaktadır. 1885 yılında yapılacak nafia hizmetleri için Nafıa Nezareti bütçesinden 300.000 guruş tahsis edilmiştir[413].

Zamanla yeni yoldan ziyade tamir edilen yol miktarı artış göstermiştir. 1318 yılı istatistiklerinde yeni yol yapılmayıp tamir edilen yol miktarı 8 kilometre olup 1319'de bu miktar 27. 800 metreye kadar yükselmiştir. 1319'da az bir alanda 2. 720 metrelik toprak tesviyesi çalışmaları yerine getirilmiştir[414].

Yanya Vilayeti'nin Yunan hududuna yakınlığından dolayı 1897 yılında Osmanlı-Yunan harbi esnasında vilayet yolları gece-gündüz çalışılarak tamamlanmaya çalışılmıştır. Vilayet idaresinde görev alan Seyyar Mühendisler bu yeni açılan yolları tamamlama çalışmaları sırasında maaşlarına ek olarak harcırah isteyerek emeklerinin karşılığını almaya çalışmışlardır. Bu durum Ticaret ve Nafıa Meclisinde müzakereye alınmıştır[415].

Vilayet halkının Osmanlı-Yunan harbine katılmış olmalarından dolayı redif ve müstahfız grubundan askerlerin yol mükellefiyetinden muaf tutulmaları Turuk ve Meabir idaresince uygun görülmüştür[416].

Vilayetin başlıca güzergâhları:

---

[411] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 7.
[412] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şaban 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 246-249.
[413] **BOA. T. 171,** Eylül-Teşrin-i evvel 301, s. 6-7.
[414] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900). **BOA. Y. PRK. TNF. 8/13,** H. 1319 (1901/1902).
[415] **BOA. T. 172,** 3 Mayıs 1314 (15 Mayıs 1898).
[416] **BOA. T. 172,** 25 Ağustos 1314 (6 Eylül 1898).

Yanya Sancak Yolu

Yanya Vilayeti'nin sancak merkezinin kuzeyinde yer alan Lekovek kazası köylerinden Rodat Karyesi'ne doğru şose döşemesi yapılmıştır. İstimlak edilen tarlaların bedeli sahiplerine ödenmiştir[417].

Yanya-Ergiri Sancağı Yolu

Yanya vilayetine bağlı olan Ergiri Sancağı vilayeti yolları yapımına Meşrutiyet devrinde büyük bir hız verilerek başlanılmıştır. Yol ve köprüleri kısa zamanda tamamlanarak büyük bir açılış töreni 1893'te gerçekleştirilmiştir[418]. Abdülhamid devrinde bayındırlık alanında yapılan çalışmalar bir gövde gösterisi olarak değerlendirilmiş ve ***"Padişahım Çok Yaşa"*** sloganlarıyla Hamid rejiminin varlığını ortaya koymuştur.

Yanya-Kalamus Nehri (Road Forster) Orman Yolu

Osmanlı Devleti'nde yolların yapımı, halk ve devlet işbirliği ile gerçekleşmektedir. Bu durum 1890 yılına kadar bu şekilde devam etmiş bu tarihten itibaren yaygın olarak ihaleye verilerek tamamlanmaya çalışılmıştır. Yanya-Kalamus Nehri yolu verilen bir imtiyaza bağlı olarak yapılmış ve tamamlanmış olan bir yoldur.

Yanya Vilayeti sınırları içerisinde yer alan Revan Ormanları'nın işletilmesi hakkını alan İngiliz Kumpanyası kestiği ağaçların Kalamus Nehri vasıtasıyla taşınmasını sağlamaya çalışacaktır. Nehir taşımacılığından istifade edebilmesi ve düşük maliyetle sonuçlandırabilmek için Revan Ormanları'ndan Kalamus Nehri'ne kadar ki Orman Yolu'nun inşa edilmesi Padişah tarafından da onay görmüştür.

Bu yolun tamamlanmasıyla nehir ulaşımı ve ağaç kesimi aktif hale gelerek hem devlet, hem halk hemde imtiyaz sahibi bu işten karlı çıkmıştır[419].

Yanya-Preveze Yolu

Yanya Vilayeti'nden Preveze Sancağı'na kadar ki 104 kilometrelik alanın taksim usulüne uygun olarak tamiratı gündeme gelmiştir. Yolun ilk 1-78 kilometrelik kısmın ücreti, yol bedelinden karşılanmak suretiyle 1. 445. 485 guruş 99 santim harcanması gerektiği yapılan keşifte ortaya çıkmıştır. Yolun 78-104 kilometre arası ise ihaleye verilecek bu mesafe için ise 49. 381 guruş masraf yapılması beklenilmektedir[420].

---

[417] **BOA. T. 171,** Haziran 305 (Haziran/Temmuz 1889), s. 6.
[418] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1311 (12 Ekim 1893), s. 157.
[419] **BOA. T. NFM. 716/91**, H. 1298 C. 5 (5 Mayıs 1881).
[420] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Receb 1318 (25 Ekim 1900), s. 978-979. İbrahim Yılmazçelik-Ahmet Aksın; **a.g.e.,** s. 388-396.

Yol tamiratı esnasında muhtelif yerlerde toprak tesviye edileceği ve şose döşemesi çalışmaları ile imalatı sanayiye mahsus çalışmalar yerine getirilecektir. Vilayet yollarındaki genişlik fazla olmamakla birlikte yolun 98. kilometresinde bir kısım alanda eğim sorunu bulunmakta ve ilk 352. metresinde meyil yükseltilirken 168. metresinde meylin azaltılmasına ihtiyaç duyulmuştur.

Yol meyillerini desteklemek amacıyla yapılan imla şevlerinin su tahribatına karşı korumak amacıyla çim ile kaplanmasına karar verilmiştir. 104 kilometrelik yolun bir kısmında kuru duvar ve hendek yapımına ihtiyaç duyulmuştur. Yol tamirat çalışmaları esnasında yetersiz kalan menfez ve köprülerde tamir edilmektedir[421].

Kalibaki-Serandoz, Serandoz-Berat, Berat-Avlonya

Birbirine bağlı olarak ilerleyen bu yollar vilayetin taşıdığı öneme rağmen harap bir şekilde bulunmaktadır.

Vilayet idaresi Mühendisleri'nin sorumsuzluğu, halkın talepkar olmayışı uzun zaman önce yapılan bu yolların atıl duruma düşmesine neden olmuştur. Berat-Avlonya, Serandoz-Berat ve Kalibaki Serandoz yolu yeniden ikmal ve ıslah edilerek kullanılır hale getirilmiştir[422].

Yanya-Manastır Yolu (Askeri)

Bu yolun yapımına her iki vilayet idaresi ortak olarak başlamıştır. Yol bir yandan Yanya doğrultusunda ilerlerken bir yandan Manastır Vilayeti idaresi tarafından yol çalışmaları yürütülmektedir. Ancak 1897 yılında ihaleye verilerek tamirine başlanan yol aradan 2-3 yıl geçmesine rağmen bir türlü tamamlanmamış, inşaat mevsimleri geçtikçe yapılan çalışmalarda zamanla harap bir hale gelmiştir.

Uzun bir süre atıl durumda kalan yol, 1902 yılında yapılan yeni bir hamle ile yeniden ele alınmıştır[423]. Yanya-Manastır yolunun 40-45. kilometreleri arasında yolüstü ve yolaltı düzenleme çalışmalarına başlanılmıştır. 41. kilometrede yıkılacak duruma gelen istinad duvarlarına destek sağlanarak doğrultma çalışmaları yürütülürken bir kısımda da imla alanları tesis edilmiştir.

---

[421] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1829. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1926. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1323 (28 Aralık 1905), s. 316. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1321 (7 Ekim 1903), s. 212. Sacit Kutlu; **Balkanlar ve Osmanlı Devleti,** Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul-2007, s. 51, 100.

[422] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1803.

[423] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağusos 1902), s. 1803.

Yol çalışmaları esnasında 41. kilometrede yol eğiminin %11 derecesinde olması büyük bir riske yol açtığından eğimin %8 civarlarına indirilmesine çalışılacaktır. Ayrıca 42. kilometresinde de harita da yer alan güzergahın değiştirilmesi gerekli olmuştur. Bu 5 kilometrelik alanda mevcut olan menfezlerde bilhassa 43. 109 metrede bulunan menfezin tamire ihtiyacı söz konusudur. Bütün bu kısa mesafeli alan için yapılacak harcama 11. 361 guruş olarak yol bedelinden karşılanmıştır.

Yolun 40-45. kilometreleri arası tamamlanırken bir yandan da 50-56. kilometreleri arası tamamlanmaya çalışılmıştır. Bu taksimde de 51. 176-54.030. metrelerinde yolun güzergahının değiştirilmesi mühendislerce gerekli bulunmuştur. Güzergah değişimine bağlı olarak yolun eğimi de azaltılmaya çalışılacaktır. Bu mevkide yolların genişlikleri de artırılmaya çalışılmıştır.

Yol ıslahı yapılırken, kısa mesafeli alanlarda kuru duvar ve hendek yapımına da yer verilerek yolun uzun vadede hizmet vermesi sağlanmış olacaktır[424].

İskoçba-Margliç, Marglıç-Parga, Aydonat-Flat-Parga İskelesi Yolu

Kıyı boyunca uzanan yol, İskoçba-Margiriç, Aydonat-Flat yolu daha sonraki zamanda Parga İskelesine kadar uzatılmıştır[425].

Marglıç-Parga kısmının yapımı Sultan II. Abdülhamid'in Cülus kutlamalarına yetiştirlmeye çalışılmıştır. Tahsis edilen amele-i mükellefe ile çalışmalara hız verilmiştir[426].

Yanya-Miçvegrabana Yolu (Askeri)

Manastır Vilayeti tarafından yapımına başlanan yol askeri karakterli bir yol olup kısa zaman içerisinde tamamlanmıştır[427].

2. İşkodra Vilayeti Yolları

Her kar ve yağmur mevsiminde taşmakta olan Boyana, Derin (Drina) ve Kır Nehirleri vilayetin sahip olduğu bütün yolları baştanbaşa kullanılmaz hale getirmektedir[428].

Vilayetin Valisi olan Ferik Abdi Paşa, görevi esnasında bu nehirlerin göz göre göre insan ve mal kaybına sebebiyet verdiğini ve insanların yüreklerini yakan ve ellerini

---

[424] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1323 (11 Ocak 1906), s. 327. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhicce 1323 (27 Ocak 1906), s. 355.
[425] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1803.
[426] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1321 (28 Mayıs 1903), s. 195.
[427] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1302), s. 1803.
[428] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1 Muharrem 1314 (12 Haziran 1896). **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).

böğürlerinde bırakan bir hale düşürdüğünü görmüştür. Bir valinin ilk görevi devletin menfaatini, halkının can ve mal güvenliğini sağlamaktır. Vilayet İdare Meclisi, Müslim ve Gayr-i Müslim üyeler, memur ve mühendisler bir araya gelerek bu nehirlerin zararlarını gidermeye çalışmışlardır[429].

İşkodra Vilayeti'nde, Tanzimat devrine ait olarak fazla bir yol yekûnu bulunmamaktadır. Meşrutiyet devrinde yapılmış olan yol miktarı ise diğer vilayetlerle karşılaştırıldığında gayet cüzi kaldığı görülecektir. Tablo 7'de Tanzimat ve Meşrutiyet devrine ait yol uzunluğuna yer verilmiştir.

Tablo 7: İşkodra Vilayetinin Tanzimat ve Meşrutiyet Devrinin İlk Yıllarına Ait Yol Uzunluğu[430]

Vilayet	**1880**	**1881**	**1882**	**Temmuz 1883**
İşkodra	Km/m	Km/m	Km/m	Km/m
	---	---	4. 366	---

Sultan II. Abdülhamid devrinin sonlarına gelindiğinde de çok fazla bir yolun olmadığı Tablo 8'de gösterilmiştir.

Tablo 8: 1900-1901 Yıllarına Ait İşkodra Vilayeti Yol Cetveli[431]

İşkodra	**Yıl**	**Yeni Yol**	**Toprak Tesviyesi**	**Tamir Edilen Yol**
Vilayeti	**1900**	---	---	7. 430 m.
	1901	1. 920 m.	---	300 m.

Vilayete ait başlıca güzergahlar:

İşkodra-Çayağzı (Askeri yol)

İşkodra ile Çayağzı arasında yapılacak olan yol, aynı zamanda Çayağzı'nın köylerine kadar da uzanmaktadır. Yolun köylere kadar gidebilmesi için Mortepiz Deresi üzerine 47 metre uzunluğunda bir köprü yapılarak ulaşımda devamlılık sağlanmıştır. Çayağzı yolu askeri açıdan önemli olmasından dolayı sürekli ulaşıma açık halde tutulmuştur[432].

---

[429] **BOA. T. NFM. 718/38,** H. 20 Cemaziyel-evvel 300/17 Mart 99 (29 Mart 1883).
[430] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302, s. 7.
[431] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900) **BOA. Y. PRK. TNF. 8/13,** H. 1319 (1901/1902).
[432] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 726.

Draç-Şayak-Tiran Yolu

İşkodra Vilayeti sancaklarını bir araya getirmek amacıyla Draç'tan başlayıp Şayak'a ve daha sonra Tiran'a kadar uzanan yolun yapımına başlanılmıştır. 34 kilometre uzunluğundaki yol 1902'li yıllarda tamamlanarak ulaşıma açılmıştır[433].

Şengin Yolu

İşkodra Sancağı sınırları içerisinde yer alan yol daha önce yapılmış olmasına rağmen, Derin Nehri'nin vermiş olduğu zarardan dolayı yeniden yapılıp faal hale getirilmiştir[434].

3. Kosova Vilayeti Yolları

1882 Yılında vilayetlerin idari taksmatında yapılan değişiklik sonucu Kosova Vilayeti oluşturulmuştur. İlk önceleri sadece 3 sancaktan ibarettir. Bunlar Üsküb, Priştine ve Taşlıca'dır. 1890 Yılına gelindiğinde sancak sayısı 5'e çıkmıştır. Ek olarak İpek ve Yenipazar Sancakları ilave edilmiştir.

İdari alandaki değişime bağlı olarak nafıa dairelerinin kapasitesi de de değişmiştir. Örneğin, Priştine'de var olan Nafıa dairesi yeniden düzenlenerek teftişi yapılmıştır[435].

Kosova Vilayeti'nde görevli olan Kondüktörler arasında Yol Katipliği'ne uygun kimse bulunmamaktadır. Kondüktör Mesud Efendi'nin de kaydı silinmesiyle bu göreve 400 guruş maaşla Zekeriya Efendi tayin edilmiştir[436].

Kamanov-Palanga ve Köprülü-Perlepe yolları için gerekli olan imalat-ı sanayi ürünleri ve Lakoviç köprüsü inşaatında kullanılacak olan 200 tonluk su kireci Avrupa'dan hızla Selanik Limanı'na ulaşmıştır[437].

Kosova Vilayeti 1316 yılının Mart ayından Ağustos ayı sonuna kadar gayet başarılı işler çıkarmıştır. Bunlar arasında:

Şose yapımı	: 27.772 metre
Hendekli-hendeksiz yol	: 92.822 metre
Toprak tesviyesi	: 19.414 metre
Şose tamiri	: 27.500 metre
Köprü tamiri	: 27 adet'tir.

[433] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 M. 1317 (26 Mayıs 1899), s. 408. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Ramazan 1320 (31 Aralık 1902), s. 1937.
[434] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 M. 1317 (26 Mayıs 1899), s. 408.
[435] **BOA. T. 171,** Eylül 305 (Eylül-Ekim 1888), s. 6.
[436] **BOA. T. 2303,** 30 Ağustos 1306 (11 Eylül 1890).
[437] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1323 (10 Şubat 1906), s. 365.

Bütün bunlar ile beraber kasis, menfez ve diğer yapılar dahil 3.800. 451 guruş harcanmıştır[438].

Vilayetin Başlıca Güzergâhları:

Köprülü-Perlepe Geçkisi

Rumeli Vilayet-i Şahanesi Müfettişi bu güzergahta yapılması gereken 19 köprü ile diğer imalat işlerinin tamamlanması için, gerekli maddi desteğin sağlanmadığını raporunda ifade etmiştir. Yol için ilk olarak 1899'da 58. 236 guruş tahsisat istenilmiş cevap alınmayınca 1909'da ikinci bir başvuru daha yapılmıştır.

Yola gerekli tahsisat yapılmadığı takdirde, harcama giderek artmaktadır. Yol için gerekli tahsisatın bir kısmı bedelat-ı nakdiyyeden, bir kısmı ise 4 günlük olarak 5. 169 amelenin istihdam edilmesi ile karşılanmıştır. Yolun yapımında bunların yetersiz kalması ile ücretli amele dahi çalıştırılarak yol işlek hale gelmiştir[439].

Üsküb Yolu

Üsküb Sancağı'ndan geçen Serrade Deresi'nin taşması, civarından geçen yolun bozulmasına neden olmuştur. Dereyi kontrol etmek için etrafına sed inşası yapılacaktır. Harcanacak 70.000 guruş ücret yol bedelinden tahsis edilecektir[440].

Priştine-Kosova

Priştine'den Kosova merkezine kadar ki 3. 200 metrelik şose yolu tamir edilmiştir[441].

Priştine-Demiryolu İstasyonu Güzergahı

Priştine Kasabası ile Tren İstasyonu arasındaki yol üzerinde düzenleme çalışmaları yapılacaktır. Priştine-Glovboder arasındaki 8. 520 kilometrelik yolda hendek temizleme ve banketlerin düzenlenmesi yapılırken şosesi aşınmış olan 3. 900 metrelik kısımda ise 25 cm. kalınlığında kırma taş döşemesi yapılacaktır.

Yol üzerindeki düzenleme çalışmalarında 720 metrelik kısımda ise taş döşemesi ayrıca 60 cm açıklığında 12 kapaklı menfez ve 5 adet 1 metrelik ve 2 adet 2 metrelik kemerli menfez ile köprü çalışmaları da yapılarak toplam 266. 646. guruş sermaye harcaması yapılacaktır[442].

---

[438] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1317 (5 Aralık 1899), s. 608.
[439] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhicce 1323 (27 Ocak 1906), s. 353-354.
[440] **BOA. T. 172,** 28 Eylül 1314 (10 Ekim 1898).
[441] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şaban 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 249.
[442] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 323 (13 Aralık 1905), s. 298.

Bellova Yolu

Bellova yolunun inşası sırasında suiistimaller ortaya çıkmıştır[443].

İştib-Koçani

İnşası bitirilmiş yola eklentiler yapılmıştır. Yolun 28. 535-28. 635 kilometreli arasında su birikimini önlemek için 2 adet kasis 3. 115 guruşa yapılmıştır[444].

İştib Yolu

İştib Kasabası'nın ortasından geçmekte olan Sunta Nehri'nin sık sık taşması üzerine köprü ve kordon inşasının yapılmasının doğru olacağına karar verilmiştir. Bunun için istimlak edilecek yerlerin bedelinin, Belediye tarafından ödenmesi sağlanacaktır. Ayrıca Belediye'nin 304 yılından kalan bedelat-ı nakdiye ücreti bulunmaktadır. Harcama bu bakiyeden yapılacaktır.

Aynı mevkide bulunan Rıhtım şoselerinin de tamirat bu bakıyyeden sağlanacaktır[445].

4. Manastır Vilayeti Yolları

Manastır-Selanik demiryolu hattının bitirilmiş olması yolcu ve eşya naklini üst düzeye getirmek için ana yollar dışında şube yolların yapımını gerektirmiştir. Manastır vilayeti askeri açıdan önemlidir. Zira III. Ordu'nun Karargâhı burada bulunmaktadır.

Manastır Vilayeti ile sancakları hakkında yapılan çalışmalar bölgeyi dolaşan Seyyar Müfettiş tarafından Nafıa Nezareti'ne bir layiha takdim edilmiştir[446].

Manastır, Kosova ve Selanik Vilayetlerindeki ıslah çalışmalarını yürütmek amacıyla 1902'de Hüseyin Hilmi Paşa[447] görevlendirilmiştir. Müfettiş olarak tayin edilmiş olup 1908 yılına kadar bölgede kalmıştır. Abdülhamid yönetimi öncesi bu bölgelerin yolarının yapılmış olmasına rağmen sık sık çıkmaya başlayan isyanlar yapılan yolların bakımını ve yeniden inşasını gerektirmektedir. Bölgenin güvenli olmayışı amele görevlendirmesini zorlaştırmaktadır. Köyler sürekli boşaltılmaktadır. Manastır Vilayeti'nde çıkan İllinden Ayaklanması, kısa zamanda Edirne'nin bazı köylerine ve Selanik Vilayetine de sıçramıştır.

---

[443] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 306 (Aralık-Ocak 1890/1891), s. 6.
[444] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1323 (23 Aralık 1905), s. 317.
[445] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1843.
[446] **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel 301 (Ekim-Kasım 1885), s. 7.
[447] Hüseyin Hilmi Paşa, Yunan kültürünün etkisinde kalmış Midilli kökenli idi. Gül Tokay; **a.g.e.,** s. 42.

Manastır Vilayeti baş Mühendisliği'nde 1884'lü yıllarda Jolidi Efendi bulunmaktadır[448]. 1897 yılında Manastır Vilayeti'nin Sancaklar ve civar vilayetler ile ulaşım ağını yeniden gözden geçirilmiştir. Manastır-Yanya, Manastır-Selanik, Manastır-Draç yönünde yollar ıslah edilerek vilayetlerle bağlantısı kurulmuştur.

Manastır Ovası

Manastır Ovası'nı sulayan ve yol boyunca devam eden Karasu Nehri'nden geçişi sağlayabilmek için köprülerin yapımı ve ıslahı gerekli görülerek çalışmalar yürütülmüştür[449].

Manastır-Alasonya-Milano Yolları

Balkanlardaki işlek yollardan biridir. Yolun uzunluğu 175 km olup 172 km boyunca sorunsuz ulaşım sağlanmaktadır[450].

Alasonya mevkisindeki yolun Kışla-ı Hümayun'a kadar olan kısmında sıkılaştırma ve tamir çalışmaları ihaleye verilerek yapılmıştır. Yolun sağlamlaştırılması sırasında pere şeklinde duvar örülmesinin uygun olacağına karar verilmiştir. Bu işlem için harcanacak bedel 15.008 guruştur[451].

Manastır-Yanya Yolu

Yolun yapımı ve tamiratı için ilk adım 1897 yılında atılmıştır. Yol boyunca muhtelif açıklıklarda 12 köprü, 12 adet 1 metrelik ve 8 adet 60 cm. lik kagir menfezler ile 10 adette eski büyük köprünün tamiratı yapılacaktır. Ancak hedeflenen çalışma uzun süre gerçekleştirilememiştir[452].

Manastır-Selanik Yolu

İşlek durumda olan iki vilayet arasındaki yola ek, olarak 6 metre açıklığında 3 gözden ibaret kemer yapılı bir köprünün inşası gerekmektedir. Tahsis edilen 9. 431 guruştur ile yapımına başlanılmıştır[453].

Manastır-Selanik-Suroviç İstasyonu Yolu

Manastır-Selanik yolunun, Selanik'ten sonra devamında yer alan Suroviç Şömendifer İstasyonu'na doğru 4. 538 metrelik yeni bir yolun yapımına başlanılmıştır.

---

[448] **BOA. T. 171,** Nisan 302 (Nisan-Mayıs 1886), s. 6.
[449] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1540.
[450] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/49,** H. 1324 S. 15 (10 Nisan 1906).
[451] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1539.
[452] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 42-43.
[453] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 42-43.

Yolun şose döşemesi haricinde 1 adet menfez, 3 adet 1'er metrelik kemerli köprü ve 4 adet farklı özelliklerde köprüler inşa edilmiştir[454].

Manastır-Draç Yolu

Manastır-Draç yolunda 12 adet 2 metrelik kagir malzemeli köprüler ile 1 adet 5 metre açıklığında kemerli köprü ve 3 ila 5 metre arasında 4 adet köprünün yapımı tamamlanmıştır[455].

Uzun bir süre atıl durumda kalan yol, 1902 yılında yapılan yeni bir hamle ile yeniden ele alınmıştır[456].

Manastır-Perlepe Yolu

Yolun bakım ve onarımına ihtiyaç halde bulunması üzerine, Vilayet idaresi taksimat usulüne uygun olarak ilk 6. 974 metrelik mesafenin tamirinin yapılmasına başlanılmıştır. Tamir sırasında kırma taş üzerine serilecek kumun 4 cm kadar yükseklikte serilmesi ve üzerinden silindir geçirilmesi gerekmektedir.

Toprağın tesviyesi, kum ve silindir faaliyetleri eklendiğinde 125. 399 guruşun tahsisi uygun görülmüştür[457].

Manastır-İlbasan

Manastır-İlbasan yolunun Kevvat Tepesi'nden başlayıp Resne hududuna kadar uzanan ve Bakova Tepesi'ne kadar ki yol üzerinde 11 adet çeşitli özelliklerde köprü ve kasisler yenilenmesi yapılırken, Bakova Tepesi'nden Gökse'ye kadar ki yol üzerinde bulunan 36 adet köprüye ilave 1 kagir köprü ile 2 kasisin tamiri yapılmıştır.

Köprü sayısından da anlaşıldığı üzere derelerin ve nehirlerin yaygın olduğu bir coğrafi alandır. Yolun açılış töreni, büyük bir coşkuyla gerçekleştirilmiştir[458].

Perlepe-Köprülü Yolu

Seyelanın etkisiyle bozulan yolda, bazı yapıların yeniden inşasına ihtiyaç duyulmuştur. Bilhassa 13.936-14.043. metreleri arasındaki kısım fazlasıyla zarar görmüş burada yer alan 16 ve 20 metre uzunluğundaki iki kuru istinad duvarı 7.250 guruş harcanarak tamir edilmiştir.

---

[454] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 42-43.
[455] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 42-43.
[456] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1803. Yanya-Manastır Yolu'na bakınız.
[457] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1844.
[458] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1873.

Ayrıca mevki boyunca yer alan, 5 adet kemerli kagir köprünün yeniden yapımına karar verilmiştir[459].

Manastır-Florina-Nasiliç Güzergahı

Yolun Manastır'dan başlayan kısmının 23. 400. metresinde yer alan Gosaviçe Deresi üzerinde bulunan köprünün tamiri ilk önce düşünülmüşse de, daha sonra yeniden yapımına karar verilmiştir. Ayakları kagir üzeri pütürselli olan köprünün yapımı haricinde yol boyunca 313 metre kırma taş ve kum döşemesi yapılacaktır.

Gosaviçe Deresi'nin köprü mevkisinde 3 kola ayrılmasından dolayı dere mecrasının ıslahı, sed ve kanal yapımı da gerçekleştirilerek yola zarar vermesi engellenmiş olacaktır[460].

Köprülü-İştib Yolu

Balkanlar'ın coğrafi yapısı yolların çok uzun ömürlü olmasına imkan vermemektedir. Yolların tamiratı çalışmaları adeta, sil baştan yeni yol şeklinde gerçekleşmektedir. Daha önce yapılmış olan Köprülü-İştib yolunun yaklaşık 42 kilometresinde ıslah çalışmaları yürütülecektir.

İlk olarak 8. ve 27. kilometreleri arasında toprak tesviyesi ve şose döşemesi yapılacaktır. Yolun 14.612 metrelik kısmında kırılmış ve kırılmamış taşlar kullanılacakken 12. 687 m³ kırma taş döşemesi de yapılacaktır.

Yolun geriye kalan 27.900 metresi ile 41.393 metresi arasında da harap olan hendekler ve banketler inşa edilecektir. Ayrıca bu kısımda da 416 metre uzunluğunda 5 metre genişliğinde 15 cm kalınlığında şose ilavesi vardır. Yol üzerine kasis, menfez ve kısa mesafeli köprülerinde ilavesiyle toplam 808.404 guruş harcanmıştır[461].

Milano Boğaz Yolu

Serfiçe Mutasarrıflığı'na bağlı olan Milano Boğaz yolu, daha önce yapılmış olmasına rağmen gördüğü hasardan dolayı yeniden yapılmıştır[462].

5. Selanik Vilayeti Yolları

Yunan sınırına yakın olan bu vilayet, askeri ve ticari açıdan önemlidir. Manastır'da bulunan III. Ordu Karargâhı daha sonraki yıllarda buraya alınacaktır.

---

[459] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1323 (28 Aralık 1905), s. 315. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2028-2029.
[460] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 239.
[461] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/49,** H. 1324 S. 15 (10 Nisan 1906).
[462] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1315 (16 Haziran 1897), s. 31.

Osmanlı-Yunan Harbi esnasında, vilayet kaza ve sancaklarından bazılarında savaşa katılan redif askerlerine amele-i mükellefe hakkı tanınmıştır[463].

Vilayetlere düzenli olarak nafıa personeli bulundurulmaya özen gösterilmiştir. Siroz Sancağı Kondüktörlüğüne Kadri Efendi tayin edilmiştir[464].

Selanik Kesendire'de, Yunanlıların etkisi artmaya başlaması faaliyetlerine karşılık, devlet tedbir almaya çalışmıştır[465].

Selanik-Dedeağaç

Selanik ile Dedeağaç arasındaki demiryolu hatlarının çekilmesi ile inşa edilen şömendifer istasyonlarına, civardaki köy ve kasabaların ulaşabilmesi için yeni yollar yapılmıştır. Bunlardan biride Sarıgöl İstasyonu ile Kılkış Kasabası arasındaki yoldur.

Yol üzerinde 508 metrelik alanda toprak tesviyesi ile 59 metrelik mesafede ise kırma taştan yol döşemesi yapılacaktır. Yolun mesafesini tahmin etmek içinde, 1 adet kilometre taşı dikilecek ve bütün bunların bedeli 10.756 guruşa mal olacaktır[466].

Temürhisar-İstasyon Geçkisi

Temürhisar ile Demiryolu İstasyonu arasındaki 4.450 metre uzunluğundaki yolun toprak tesviyesi, şose döşemesi ve imalat işlerinin yapılmasına karar verilmiştir. İlk olarak halk eliyle yapılması düşünülmüştür. Fakat vilayet halkının uzun zamandır amele-i mükellefe sorumluluğunu bedeli olarak yapmasından ötürü, yolun bu şekilde bitirilmesine imkân olmadığına karar verilmiştir.

Projeden istenilen sonucu almak için en iyi yol, yolu ihaleye vermektir. İhaleye verilirken toprak tesviyesi, şose döşemesi, imalat işleri ile 160 m²'lik alanda kuru duvar inşası yapılacağı belirtilmiştir. İhale bedeli Turuk ve Meabir İdaresi tarafından 170.676 guruş olarak belirlenmiştir[467].

Vidin-Şömendifer İstasyonu

Seyelanın etkisiyle bozulan yolun, yeniden düzenleme çalışması yapılacaktır. İlk olarak yolun 7 m³lük kısmında toprak tesviyesi yapılacak daha sonra 130 m³lük kısımda da şose döşenecektir.

Dolgu şevlerinin korunması ve yol boyunca biriken suyun zararını önlemek içinde 68 metre uzunluğunda kuru duvar ile 1 adet 3 metrelik küçük bir köprü

---

[463] **BOA. T. 172,** 4 Haziran 1314 (16 Haziran 1898).
[464] **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 6.
[465] İbrahim Yılmazçelik-Ahmet Aksın; **a.g.e.,** s. 309-315.
[466] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 237.
[467] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1323 (29 Kasım 1905), s. 282.

yapılacaktır. İşler durumda olan yolun, diğer yapılarının da bakım ve onarımı da yapılacaktır. Seyelan sonrası oluşan zararın geçici olmasından dolayı kuru duvardan vazgeçilerek, pere yapımının yeterli olacağına karar verilmiştir. Vilayet İdaresi 17.044 guruş ücret tahsis edecektir[468].

Drama-Nevrekob

Yol çalışmasına Siroz Sancağı yönünde başlanılacaktır. Oldukça kayalık bir alanda yapılacak yol için ilk başta Siroz yönündeki 11.514 km³lük kayalık alan temizlenecek daha sonra da 46. 596 km³lük şose döşemesi yapılacaktır.

Heyelan veya diğer tabii etkenlerle yolun bozulmaması için 3.000 m³lük alanda istinad duvarı ile harçlı ve harçsız duvar yapımına karar verilmiştir. Liva Mühendisleri sunulan resim ve profillerde bu duvarların gösterilmeyişinden ve keşif sırasında duvar inşası için arazi tahlili yapılmamasından dolayı onay vermemiştir. Zira duvar yapımı için arazinin cinsi kadar civardaki su alanlarının da seviyesinin, miktarının, hızının ve birikinti yada akıntılı olup olmadığı gibi unsurların tetkik edilmesi gerekir. Bütün bunların yapılmadığı hallerde duvar inşası yapılamaz.

Yolun şosesi ve kaya hafriyatı için 1. 216. 338 guruş bütçe aktarılması uygun görülmüştür[469].

Siroz-Ravendi-Nevrekob-Kepekli Karakolu

Siroz'dan başlayıp Ravendi istikametiyle Nevrekob'a doğru uzanan yolun, tamir çalışmalarına başlanılmıştır. Bu sırada askeri amaçlı olan Ahmet Paşa Deresi üzerindeki köprününde inşası sonlandırılmaktadır.

Yolun devamı olan Nevrekob-Kapaklı Karakolu kısmının yapımı içinde teşebbüste bulunulmuştur. Bu yolun daha önce 30 kilometrelik kısmı yapılmış fakat devamı getirilememiştir. Balkanların kaynayan kazan olması devletin yollara daha fazla ağırlık vermesine neden olmuştur.

Karakol ile kaza arasındaki yolun yapımı ihaleye verilmiştir. Yolun 30 kilometreden sonrası bir hayli eğimlidir. Yaklaşık olarak %8-9º eğimlidir. Eğimin azaltılması için güzergahın değiştirilmesi düşünülmüştür. Ancak daha önce yapılan kısmın heba olmaması, ayrıca bu geçkiden daha avantajlı bir yönün bulunmayışından

---

[468] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1323 (13 Aralık 1905), s. 303.
[469] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1323 (13 Aralık 1905), s. 295.

dolayı, yola devam edilmiştir. Mühendisler, eğimi azaltmak için yolu zikzaklar çizerek devam ettirmişlerdir[470].

Karaferie-Serfiçe

Yol üzerinde yer alan Nevrepetamu Köprüsü tamir edilerek yol ulaşıma açılmıştır[471].

Siroz-Karasula

Yol boyunca yer alan köprüler tamamlanarak, ulaşım temin edilebilmektedir[472].

Selanik-Kavala Yolu

Selanik Vilayeti'nden Siroz Sancağı'na bağlı olan Kavala Kasabası'nın yolları Kavala Belediyesi tarafından yapılmakta ve tamir edilmektedir.

Belediye inşa çalışmaları sırasında suyollarına tesadüf eden kısımların bakım ve tamirine biraz daha önem vermektedir[473].

Graçkov-Manastır-Selanik Yolu

Nafıa Nezareti, Graçkov'dan başlayıp Manastır Vilayeti hudutlarını takip eden yolun, Selanik yolu ile birleşen kısmının 1884 yılı kış mevsiminde zarar gördüğünü haber almıştır. Nezaret, Selanik Vilayeti İdaresini gerekli tedbirleri alması konusunda uyarmıştır[474].

6. Edirne Vilayeti

Yapılan yolların zaman içerisinde yağmur, kar ve don gibi tabii olaylardan ve insanların kullanımının verdiği zararla harap olması karşısında devlet sürekli olarak tamir etmektedir. Vilayet idaresi, eski yolları yeniden yapım çalışmalarını yürütürken, kullanılabilir alet ve edevatın bazılarını satışa çıkardığı gibi hurda malzemeyi de ayrıca satışa çıkararak yapılacak yola mali destek sağlanmaya çalışılmaktadır. Şubat 305'te vilayet dâhilindeki yolların inşası sırasında bu uygulama yapılmıştır[475].

Vilayet sınırları dâhilinde yer alan Kuleli-Bergos Taş Ocakları Vilayetin yollarında kullanılan taşı karşılamaktadır[476]. Vilayetin yollarının taksimat usulü ile

---

[470] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 253-254.
[471] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1930.
[472] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 362.
[473] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 4 Cemaziyel-ahir 318 (29 Eylül 1900), s. 90.
[474] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Safer 1302 (Kasım-Aralık 1884), s.28.
[475] **BOA. T. 171,** Şubat 1305 (Şubat-Mart 1890), s. 6.
[476] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2345.

yapılmasından dolayı birtakım şikâyetleri içeren tahriratı Turuk ve Meabir İdaresi'ne göndermişlerdir[477].

Payitahta yakın olan Edirne şehrinin 27.842 metrelik araba yolu 1300 yılı mali bütçesi dâhilinde tamir edilmiştir[478].

Kırkkilise-Babaeski

Yolların inşasının ihaleye verilmesinden beridir, Osmanlı coğrafyasındaki birçok yol ihaleye verilmeye başlamıştır. Kırkkilise'den başlayıp Babaeski Tren İstasyonu'na kadar uzanan yolun inşası tamamlanarak oluşturulan Fen Heyeti tarafından tetkik edilmiştir.

Fen heyeti tarafından gayet başarılı olarak bulunan yolun açılışı gerçekleştirilmiştir[479].

İskece-Karaağaç Güzergahı

İskece-Karaağaç İskelesi arasında bulunan İskece Çayı, Misvaklı Kahveleri ve Boyacılar Karyesi boyunca yapılan yolun inşası tamamlanmıştır[480].

Dedeağaç-İskele Yolu

Dedeağaç-İskele yolunun Gümülcine-Hamidiye Köprüsü arasındaki yolun hem kontrolünü sağlamak hemde ahşap yapılı köprünün bakım ve onarımı temin etmek için Vilayet İdaresi çalışmalarına başlamıştır[481].

Tekfurdağı-Kepekli İstasyonu ve Tekfurdağı-Muradlı Yolu

Rumeli Demiryolları'nı daha işlek hale getirmek için, ana yollarla birlikte ara şubeler açılmaktadır. Tekfurdağı-Kepekli İstasyonu yolu 22 km. olarak tespit edilmiştir. Askeri açıdan önemli olan yol kısa zamanda döşenmiştir[482].

Tekfurdağı-Muradlı güzergahı ise, Müteahhide verilerek yol üzerindeki yapılar ve köprülerin bakım ve onarımı yapılmıştır[483].

Tekfurdağı-Malkara

Tekfurdağı-Malkara yolunun ilk olarak 10 km. lik kısmında toprak tesviyesi çalışmaları yürütülmüştür[484].

---

[477] **BOA. T. 171,** Nisan 301 (Nisan-Mayıs 1885), s. 6.
[478] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şaban 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 247.
[479] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1318 (15 Mayıs 1900), s. 790.
[480] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1745.
[481] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1319 (23 Şubat 1902), s.
[482] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/8,** H. 1 Şaban 1311 (7 Şubat 1894).
[483] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1318 (1 Mayıs 1900), s. 781.
[484] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1317 (5 Aralık 1899), s. 606.

Edirne-Der-saadet (Havsa-Edirne Kısmı)

Osmanlı Devleti'nin Balkan topraklarındaki ilk başkenti Edirne'yi Der-saadet'e bağlayan yolun ıslah çalışmaları her zaman düzenli olarak yerine getirilmiştir. Pek çok defalar tamirat gören yolu II. Abdülhamid'in saltanat yıllarında da tamir edilmiştir.

Yolun Havsa-Edirne kısmında yaklaşık 23 kilometre 750 metrelik kısmında tamirat çalışması yürütülecektir. İlk olarak 4. 580 km. lik kısmı üzerine şose döşemesi ve kum serilerek üzerinden silindir geçirilecektir. Yolun 4. 480 km. lik kısmında da dolan hendeklerin temizlenmesi ve banketlerin onarımı yapılacaktır.

Başmühendis, bütün bu çalışmalar için 103. 923 guruş keşif bedelini çıkararak Vilayet İdaresi'ne sunmuştur[485].

Edirne-Ortaköy

Edirne ile Ortaköy arasındaki yol ve köprülerin bakım ve onarım çalışmaları yapılmıştır[486].

Gümülcine Sancağı ve Ortaköy Kazası Yolları

Bu güzergahtaki yol çalışmalarına ilk olarak Gümülcine yönünde başlanılmış olup Kırcaali, Kuşkavak ve Ortaköy yolu devletin İstanbul yönünden Balkanlara doğru askeri amaçlı yollarından olduğundan yeniden yapımına başlanılmıştır[487].

Bunun devamında yol Ortaköy- Koşuvak ve Gümülcine doğrultusunda karşılıklı olarak devam ettirilmiştir. 17. 400 metrelik yolda toprak tesviyesi, köprü, kasis ve menfezlerin inşası gerçekleştirilmektedir[488].

Yol daha sonra şubeler olarak genişletilmiştir. Gümülcine Sancağı ile Ortaköy Kazası dâhilindeki Ortaköy-Koşuvak, Koşuvak-Mestanlı, Gümülcine-Mestanlı ve İskece-Paşmaklı yollarının yeniden yapım çalışmalarında çok sayıda memur, asker ve amele istihdamı yapılacaktır.

Yaklaşık 8 ay süreyle istihdam edilen personelin maaşı ve diğer malzemelerin teminin için ayrıca kâtip, kondüktör, ambarcı, çavuş ve lağımcılarda görevlendirilmiştir. Bütün bunların giderleri amele-i mükellefe bedelinden tahsis edilecektir[489].

---

[485] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 238.
[486] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1312 (30 Kasım 1894) , s. 189.
[487] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 457.
[488] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1317 (5 Aralık 1899), s. 606.
[489] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902) s. 1746.

Kırcaali (Karacaali)-Ortaköy

Karacaali'den başlayıp Edirne'yi geçtikten sonra Ortaköy'e kadar uzanan 38.030 metresi boyunca şose döşemesi yapılacaktır. Güzergâh boyunca ayrıca kanallar, talvesler ve bunların muhafazası amacıyla kuru duvar inşası yapılacaktır.

Yol boyunca yapılacak şevlerin, tahribatını azaltmak içinde gerekli tedbirler alınacaktır. Yol boyunca belli aralıklarla kilometre direkleri de dikilecektir[490].

Dimetoka-Ortaköy

Dimetoka-Ortaköy yolunun 0-39.930 metreleri arasındaki mesafenin bir kısmı tamir edilirken bir kısmı ise yeniden inşa edilecektir. Yol taksimat usulüne göre yapılacak ve ilk olarak 0-24.405 metreleri arası yapılacaktır. Burası için harcanacak bedel 994.529 guruş iken, II. kısım olan 24.405-34.700 metreleri için ise 364.466, III. kısım olan 34.700-39.930. metreleri için ise 184.502 guruş harcanacaktır. Yolun güzergâhında yer alan Çavuş Deresi üzerinde de bir köprü inşa edilerek yol tamamlanmıştır[491].

Havsa-Hasköy Yolu

Havsa-Hasköy Karyesi arasındaki 12 km. lik yolun yapımına başlanılmıştır. Yol tamamlandıktan kısa bir süre sonra yeniden bakım ve onarıma muhtaç hale gelmiştir. Müteahhit aracılığıyla yol ve köprüler ıslah edilecektir[492].

Gelibolu-Bolayır Yolu

Çanakkale Boğazı yönünde yollar açık halde tutulmaya çalışılmıştır. Asker naklini kolaylaştırmayı amaçlayan yol 14. 679 metredir. Yapımına başlanılmıştır[493].

VII. CEZAYİR BAHR-İ SEFİD YOLLARI

Bahr-i Sefid Vilayeti'ne bağlı Nafıa işlerinin düzenli olarak yürütülebilmesi için devletten tarafından belli bir bütçe tahsisi yapılmaktadır. Yolların yapımı için Baş Mühendis görevlendirilmiştir[494].

Cezayir Bahr-i sefid valiliğinde görev değişimi yapılmıştır[495]. 188'te Vali Galib Bey'in gerekli tahsisatın verilmesi amacıyla yaptığı talebi değerlendirmeye alınarak para tahsisatı yapılmıştır[496].

---

[490] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2044–45.
[491] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1321 (8 Eylül 1903), s.180–181.
[492] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1317 (5 Aralık 1899), s. 607. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1Rebiül-evvel 1318 (29 Haziran 1900), s. 839.
[493] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/8,** H. 1 Şaban 1311 (7 Şubat 1894).
[494] **BOA. T. 171,** Mayıs 302 (Mayıs-Haziran 1886), s. 6.
[495] **BOA. Y. EE. 43/14,** H. 12 C. 95 (13 Haziran 1878).

Bozcaada'da Yol

Ada'da çok fazla yol çalışması yaygın değildir. Bu adadaki Turuk Bedeli diğer Nafıa işlerinde kullanılmaktadır[497].

Midilli Adası Yolları[498]

Yol yapım tekniğinde 1882 yılı itibariyle yeni bir uygulama getiren Midilli Adası halkı, taksimat usulünü uygulamamıştır. Yaygın bir şekilde görülen suiistimallerden ötürü tepkili davranmışlardır. Ayrıca halk eliyle yapılan yollar için Ada İdaresi'nde bir mühendisin bulunmayışı yolların fenni kalitesini azaltmaktadır. Ada halkı Nafıa Nezareti'ne arzuhalde bulunarak yollarının Müteahhitler tarafından yapılmasını talep etmişlerdir.

Yolun yapımı müteahhit tarafından yapılmakla beraber yolun kullanım ve sarfiyat hakkı Ada ahalisine ait olduğu kabul edilmiştir[499].

Midilli Adasında yapılan yollardan biri Mülüh ve Kalonya Kazaları yollarıdır. Her iki kazanında karye halkları caddelerde çalışmaktansa kendi köylerinden denize inecek veya bir merkezde birleşecek ara yollarda çalışmayı tercih ettiklerini Midilli Adası idaresine bildirmişlerdir[500].

Midilli-Ayasu Nahiyesi Yolu

Ayasu Nahiyesi kendi hududu dahilindeki 27 km uzunluğundaki yolu tamamlayarak, açılış töreni esnasında Padişah'a uzun ömürler duasında bulunmuşlardır[501].

Limni Adası Yolları

Limni Adası ve kazaları olan Pankarya ve Kuş'ta 1881 yılında 64 km. lik yol inşası yapılmıştır.

---

[496] **BOA. T. NFM. 720/16,** H. 1302 Za. 2 (13 Ağustos 1885).
[497] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1323 (13 Aralık 1905), s. 299.
[498] Sultan II. Abdülhamit'in saltanat döneminde Midilli Adası, Osmanlı Devleti'nin borcuna karşılık Fransızlar tarafından işgal edilecek duruma gelmiştir. Ancak bu borç Sultan Abdülaziz devrinden kalmış ve gitgide katlanarak 750.000 Altın Lira'ya yükselmiştir. Padişah bu borcu çeşitli müzakereler sonucunda indirimli olarak ödeyecektir. Alpay Kabacalı eserinde Ada'nın işgal edilip bir daha geri verilmediğini belirtmiştir. Ancak İsmet Bozdağ'ın Harem Penceresi'nden II. Abdülhamid adlı eserinde borcun ödenerek işgalin engellenmiş olduğu yazılıdır. Alpay Kabacalı; **a. g. e,** s. 127. İsmet Bozdağ; **Harem…,** s. 97.
[499] **BOA. T. NFM. 718/48,** 3 Mayıs 99 (15 Mayıs 1883).
[500] **BOA. İ.TNF.** H. 1310 Ca. 22 (12 Aralık 1892).**Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Rebiül-evvel 1302 (Aralık-Ocak 1884/1885), s. 67.
[501] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1312 (30 Kasım 1894), s. 189.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KENTİÇİ VE KENTLERARASI SUYOLLARINDA KÖPRÜ VE SED YAPILARI

I. OSMANLI COĞRAFYASINDA KÖPRÜ İNŞA VE TAMİRİ

Yeryüzü şekilleri ve tabii olaylar köprü, sed ve bendleri doğrudan doğruya etkilemektedir. Bunlar günübirlik hizmetler olmayıp uzun zaman hizmet verecek nitelikteki işlerdir. Ayrıca halk için yapılacak her hizmetin kalitesi devlet ekonomisini etkileyici özelliktedir. Bu nedenle yapılacak tesisatın neye, niçin, hangi amaçlarla hizmet edeceği, işe yarayıp yaramayacağı Fen Memurları tarafından tespit edilmesi gerekmektedir.

Turuk ve Meabir işlerine ait nizamnameler düzenlenirken köprülerin nasıl ve ne şekilde yapılacağı da nizamnamede yer almaktadır. Buna göre 22 Zilhicce 302/19 Eylül 301 tarihli Tahrir'e göre;

Yapılacak köprü ve menfezler için gerekli olan taş, kereste ve kirecin zamanında sağlanması ve amelenin işe sevk edilmeden önce bunların tedarik edilmesi gerekmektedir. Kireç yaktırıp hazır olarak bekletilmedir.

Bir diğer maddede ise, yapılacak köprülerin temellerinin gayet derin, ayakları metin bir şekilde ve üzerileri ağaç olarak yapılacaktır[1].

Büyük köprülerin, kasislerin, menfezlerin ve harçlı duvarların yapımından hükümet birinci derecede sorumludur. Mühendisler her yıl vilayet, sancak ve kazaları için gerekli olan Nafıa cetvellerini düzenler. Bu cetvellerdeki bilgiler doğrultusunda merkez, vilayet ve civar mahallelerdeki talip olan müteahhitlere gönderilerek Nafıa Komisyonları ve Vilayet İdare Meclislerince tasdik edilerek kontratlarına ilave edilmektedir.

1888 Yılından beridir devletin köprüleri Müteahhitler tarafından yapılmaktadır. Müteahhitler başvururken kefil göstermek zorundadırlar. İhale usulü ile yapılan köprülerde bedel, amele-i mükellefeden karşılanmaktadır[2]. Müteahhitler tarafından yapılacak işlerde eksik ve kalitesiz malzeme kullanılacağı durumları göz önüne alınarak ayrıca malın kalite ve niteliğine aykırı fiyatlarda bulunabileceği düşüncesiyle bazı

[1] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Zilhicce 1302 (Eylül-Ekim 1885), s. 359.
[2] **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), Ticaret Defteri (T.)172,** 25 Mayıs 1314 (6 Haziran 1898).

işlerin devlet kontrolünde yapılması uygun görülmüştür. Örneğin, kireç, kum, demir, kurşun ve çimentonun temini devlet tarafından sağlanmalıdır. Ancak gerekli taşın madenden çıkarılması, yontulması, iskelelerin kurulması, köprü kalıplarının yapılması ve harcın yoğrulması gibi işler müteahhide aittir.

Yapılacak işlerin fiyatlandırılması metre hesabıyla yapıldığından yapılan iş herhangi bir tabii olay ve tahribata uğramadan yapılış tarihinden itibaren 3 yıl içerisinde yıkılır yada büyük hasar görür ise Müteahhit yeniden yapmakla yükümlüdür[3].

Osmanlı Devleti'nde amele istihdamı, Turuk ve meabir Nizamnamesi'ne göre sadece yollar için yapılmaktadır. Ancak köprü, sed, bend gibi nafıa işleri yapımında Fen Memurlarının belirlediği cetveller doğrultusunda Nafıa Bütçesi'nden pay ayrılabilmektedir[4].

Köprüler uzun soluklu yapılardır. Bu nedenlede köprülerin yapım masrafı yollardan daha pahalıdır. Su taşması, sel, heyelan, deprem gibi çeşitli sebeplerle yıkılan ve açılan köprü yarıkları için Bab-ı Ali, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne danışmaksızın anında müdahalede bulunulması ve zararın azaltılması için Vilayetlerdeki Nafıa Komisyonlarına, nezaretten izin almaksızın 1.000 guruşluk masrafa kadar eldeki bütçeden kullanım hakkı tanımıştır.

1.000 Guruş'tan daha fazla masrafı gerektiren hallerde Ticaret ve Nafıa Nezareti'nin izni gerekmektedir. Mevzuat değişimi yol ve diğer yapıların zararı hallerinde de geçerlidir. Ancak 1.000 guruş bedelin yetersiz olduğun kanaat getirilerek bu meblağ 2.000 guruşa yükseltilmiştir. Yeni yönetmelik derhal vilayet idarelerine tebliğ edilmiştir[5].

Yol üzerinde amele-i mükellefe yolu ile inşa edilen köprüler için lazım olan kerestenin, köprü yapımına en uygun ormandan kesilerek temin edilmesine 1887 yılı itibariyle izin verilmiştir. Köprü işleri nafıaya ait işlerden olduğu için bedeli de Nafıa Bütçesi'nden karşılanmaktadır. Ancak ne kadar ve hangi tür ağacın kesileceği konusunda açıklık olmamasından dolayı, Orman İdaresi bu kanunda birtakım değişikliğe gidilerek 1888 yılında yeniden düzenlenmiştir. Buna göre hangi köyün hangi

---

[3] **BOA. Ticaret-Nafıa-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri (T. NFM.) 721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886).
[4] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** Nisan 303 (Nisan-Mayıs 1887), s. 37.
[5] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafıa Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.) 4/8,** H. 1 Şaban 1311 (23 Ekim 1903).

ormandan ne miktarda ve hangi cins keresteye ihtiyacı olduğunu belirleyip daha sonra kesimin yapılmasına izin verilecektir.

Turuk ve Meabir İdaresi 1886'dan itibaren ihtiyacı olan kereste miktarı ve cinsini ihtiva eden cetvelleri hazırlayarak Nafıa Nezareti'ne sunmuştur. Nezaretin onaylamasından sonra Maliye Nezareti tarafından belli bir bütçe belirlenerek bu ihtiyacın karşılanmasına karar verilmiştir. Ayrıca devlet düzenli olarak Tersane, Tophane-i Amire ve Askeriye için düzenli olarak ağaç kesmektedir. İhtiyaç doğrultusundaki kerestenin buradan temin edilmesi sayesinde, gereksiz ağaç kesimi engellenmiş olacaktır[6]. Köprü yapımında kullanılan çam, meşe ve diğer türdeki ağaçların kesimine Orman ve Meadin Nezareti tarafından ruhsat verilmektedir. Orman vergisinden muaf tutularak devletin katkısı dolaylı olarak sağlanmaktadır[7].

Köprüler işletmeye verildiği gibi hayır yolu ile de yapılmaktadır. İhtiyaç doğrultusunda masrafları nakdiye bedelinden karşılanmaktadır[8].

Vapur, kayık ve mavna gibi ulaşım araçlarının işlediği göl, nehir, ırmaklar üzerindeki köprülerde, gerek köprü ayaklarında gerekse kemer kısımlarında yükseltmeler ve yeniden inşalarla destekler yapılmaktadır[9].

Köprüler her noktada aynı ebatta bulunamazlar. Bu nedenle her bir köprü için ayrı ayrı projelerin düzenlenmesi gerekmektedir. Köprülerin baş ayakları ile orta ayaklarının zeminleri farklı olabilir. Nehir içindeki toprak yapısı değişeceğinden sağlam zemine ulaşana kadar derinlik oluşturulmaya çalışılmaktadır[10].

Devlet, imtiyaza verdiği köprülerde Köprü müruriyesi resmi almaktadır. Bilhassa büyük köprülerden geçenlerden alınan bir resmdir. Ayrıca, köprü gibi hassas noktalarda devlet tarafından Karakolhaneler inşa edilmektedir.

1. Köprü Çeşitleri

Kagir Köprü, Kemerli Kagir Köprü

Osmanlı Devleti'ndeki en yaygın köprü çeşidi kagir olanlarıdır. Bunlarda kemer yapılarına göre çeşitli isimler alabilmektedirler.

---

[6] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** Nisan 1303 (Nisan-Mayıs 1886), s. 35-36.
[7] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1740.
[8] **BOA. İrade Ticaret Nafıa (İ. TNF.)** H. 1310 C. 28 (17 Ocak 1893).
[9] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 8 Safer 1300 (19 Aralık 1882), s. 138.
[10] **BOA. T.NFM. 721/42,** H. 1304 Za. 16 (6 Ağustos 1887). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 43.

Ahşap Köprüler

Köprülerde kagir yapılardan sonra en sık rastlanan ahşap yapılı köprülerdir. Estetik olarak göze hitap eden ancak sık sık bakım gerektiren bu tarz köprülerin ömürleri gerekli bakım ve ıslah çalışmaları yapılmadığında uzun ömürlü olamamaktadır.

Sinob-Boyabad yolundaki Karacaviran Köprüsü ahşap yapıya güzel bir örnektir. Ayrıca İşkodra'da Mortepiz Deresi üzerinde 47 metre uzunluğundaki köprüde bir diğer örnek olarak verilebilir[11].

Kagir-Ahşap (Nim-Kagir) Yapılı Köprü

Bilhassa ayakların kagir zemin döşemesinin ise ahşap olduğu köprülerdir. Ahşap zemin, insanlar için her zaman daha estetik gelmiştir. Ancak sanayileşmenin etkisi, daha ucuza mal edilme anlayışı ahşap yapıya olan rağbeti dolaylı azaltmıştır.

Demir Köprü

Demir köprüler üzerine, ağaçtan döşemeler yapılarak, çok güzel yollar oluşturulabilmektedir. Ağaçlar buhar kazanında yada katran gazı ile cilalanarak sertliği artırılmakta ve uzun vadede üzerine sürülen kara sakız ile de sertliği artırılmaktadır. Böylece kireç taşından daha kullanışlı hale gelmektedir[12].

Osmanlı Devleti'nde demir köprülerin yaygınlaşmasında önceliği yine liman kentleri almaktadır. İzmir, Beyrut, Selanik, İstanbul ve diğer kentler demir köprülerin yaygınlaştığı alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Demir köprüler için gerekli olan malzeme Avrupa'dan sipariş edilmektedir. Devlet halkın menfaatine ait işlerden olduğu için gümrük muafiyeti sağlamaktan çekinmemiştir.

2. Köprü Teknikleri

Kiriş/Dayak Kirişi

Kagir ve Ahşap yapılı köprülerde esas kirişleri doğrudan doğruya kagir yapıya oturtmamak için araya iki başına olmak üzere destek/dayak kiriş ilavesi yapılır. Daha sonra üzerine ahşap döşeme uygulanır[13].

---

[11] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 265. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Zilkade 1317 (1 Nisan 1900), s. 726.

[12] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** Nisan 1303, s. 43-44.

[13] Trabzon Vilayeti'ne bağlı Bafra-Alaçam yolu köprülerinde bu tekniği görebilmek mümkündür. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Ramazan 1323, s. 267.

Zeminin sağlam olmadığı köprülerde de köprü ayaklarına kiriş ilavesi yapılmaktadır.

Kazık Rekzi

Hazırlanan profillerde ayaklar doğrultusunda çakılacak kazıkların hangi mıntıkalarda çakılacağı belirlenir. Ayrıca bakım ve tamirat sırasında da ek kazık çakılması hazırlanan bu profile dayalı olarak yapılır[14].

Kazıklar ağaçtan yada demirden olabilir. Gerek ağaç gerekse demir hava almadığı ve su ile temas etmediği sürece herhangi bir çürümeye maruz kalmamaktadır.

Batardo tekniği

Zeminin kumlu olduğu ve içerisinde de daimi olarak belli miktarda suyun bulunduğu alanlarda yapılacak köprülerde temel inşasında batardo tesis edilir. Ayrıca zemine kazıklar çakılarak daha sağlam hale getirilir[15].

Selyaran

Köprü ayaklarında suyun akış yönüne doğru sivri olarak, ayaklara ek şeklinde inşa edilen yapılardır. Köprülerin orta ayaklarında yaygın olarak yer alırlar.

Pütrell (Pütürsel)

Kagir ve ahşap yapılı köprülerin her yıl bakım gerektirmesinden dolayı tamiri biraz daha azaltmak için taban kirişlerine demir pütürseller yerleştirilir[16].

Köprü Koltuğuna Menfez İlavesi

Özellikle kenar ayaklarına ilave olarak yapılır. Köprü yan ayaklarının sel, su ve diğer atıklardan zarar görmemesi için açılan ilave boşaltma gözüdür[17].

Izgara Tekniği

Temel zeminin sağlam olmadığı mıntıkalarda zemin sağlamlaştırmak amacıyla kenar ayaklarının temellerine yapılan ağaç kazıkların çakılması sonucu, bir ızgara şekli meydana getirilir. Kazıklar dik olarak çakılmaktadır[18].

Perenk Usulü

Köprülerde yer alan kagir ayaklardaki ahşap kısımların çürümesi üzerine uygulanan bir tekniktir[19].

---

[14] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 267.
[15] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1864.
[16] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 41.
[17] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1532.
[18] Konya Vilayeti'ndeki Aksu Köprüsü'nde bu teknik uygulanmıştır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1849.

3. Köprülerde Kullanılan Temel Malzemeler

Kum-Kireç-Su Kireci ve Horasanlı Harç; Bağlayıcı maddelerden en eski bilineni kireçtir. Daha sonra Romalılar su kirecini bularak sulardaki yapıların yapımında kullanmaya başlanılmıştır. Daha sonra Türkler pişmiş kil (tuğla kırıkları) ekleyerek Horasan Harcı elde etmişlerdir.

Horasanlı harç, bilhassa zeminlere sağlamlık kazandırmak için kullanılmaktadır. Su, don, seyelan gibi durumlara karşı yapıyı korur[20].

Parke döşeme; köprü üstlerinde şose haricinde kullanılan bir döşemedir. Parke döşemede zeminin düz olmasına özen gösterilmelidir. Dayanıklılığını artırmak için üzerine bir mai karışım sürülür. Bu karışım alçı ve kireçten oluşmaktadır. Belli ölçülerde yapılır. Örneğin 6 kıyye alçıya 1 kıyye kireç eklenerek bu karışım elde edilir. Daha sonra elimizdeki tahta parçaları bu karışıma bulandırılır[21].

İnce tarak yonma taş; kagir yapılı köprülerin duvarlarının cepheye bakan yüzeylerinde kullanılır. Altıgen olup döşemesi mozaik usulünde yapılır. Kullanılan malzeme pahalı olduğundan inşa edilen köprünün bedeli de artış göstermektedir.

Adi duvar malzemesi; kagir köprülerde duvarların cepheye bakan yüzeylerinde kullanılırlar. Farklı ebatlardaki taşlardan oluşmaktadır. Muntazam bir duvar görüntüsü vermediğinden fazla estetik değildir. Ancak daha ucuz olduğundan tercih edilmektedir[22].

Vidalı adi taş; inşa edilen köprülerde sağlamlaştırma çalışmaları sırasında kullanılan ucuz bir malzemedir[23].

Beton kullanımı; yine köprü ayaklarını sıkılaştırmak için su kireci ile karıştırılarak oluşturulan beton malzeme kullanılmaktadır.

Sultan II. Abdülhamid devrinde inşa ve tamir edilen başlıca köprüler bu bölümdeişlenecektir (Bakınız: EK V: 1876-1909 Yıllarında Anadolu Yarımadası'nda

---

[19] Kastamonu-Kangırı yolu üzerinde yer alan Devrez Köprüsü'nün tamiri sırasında perenk tarzı uygulanmıştır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 257.
[20] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1323 (28 Aralık 1905), s. 312.
[21] Fransa'daki ihtişamlı binalarda pek kıymetli bir döşeme tipi olan ***"Parke"*** İstanbul'da da uzun zamandır binalarda kullanılmaktadır. Bu döşeme basit bir tahta parçası olmayıp insanlar özel olarak Fransa'dan dahi ithal etmektedirler. Bu haliyle gayet pahalıya mal olmaktadır. **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Zilhicce 1302 (Eylül-Ekim 1885), s. 374.
[22] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2028.
[23] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Receb 1321 (23 Eylül 1903), s. 198.

İnşa ve Tamir Edilen Köprülerin Haritası ve EK VII: 1876-1909 Yıllarında Balkan Yarımadası'nda İnşa ve Tamir Edilen Köprülerin Haritası)

a. Osmanlı Devleti'nin Asya Kıtası'nda İnşa ve Tamir Edilen Köprü Yapıları

aa. Hüdavendigar Vilayeti-İzmid Mutasarrıflığı ve Karesi Vilayeti Köprüleri

Vilayet kendi sınırları dâhilindeki birçok köprüyü tamir etmeye çalışmıştır. Tamir edilenler arasında Bileciğ'e bağlı Yaş Karyesi, Göbeli Kasabası ve Aşağı Köyü'nde bulunan Karaçay Köprüleri ile Vezirhan'ında Posta Caddesi üzerinde yer alan bir göze muhtaç köprüler yer almaktadır. Bu köprülerin yapımı Nafıa Bütçesi'nden karşılanmıştır[24].

Hüdavendigar Vilayeti'nde gelişmiş bir ulaşım ağı vardır. Karayolu kadar dere ve nehirlerden de istifade edilmektedir. Bu dere ve nehirler sadece ulaşım amaçlı değil aynı zamanda sulama amacıylada kullanılmaktadır. Vilayette yer alan Susugurlu Deresi, Apolonya Gölü, Ulubad ve Kirmasti Dereleri, Manyas Gölü, Karadere, Karasu Deresi, Uzun Dere, Nilüfer ve Atranos Dereleri boyunca yapılacak nehir ulaşımı imtiyazı devlet tarafından Mehmed Rauf Bey'e verilmiştir.

Rauf Bey, bu imtiyazla beraber bu su akıntıları üzerinde var olan köprülerin bakım ve onarımını da yerine getirmeyi taahhüt etmiştir. Oluşturulacak bir Tahkikat Komisyonu'nun raporu sonrası ıslah ve tadilat çalışmaları yürütülecektir[25].

1. Gökdere Köprüsü (Nilüfer Çayı)

Mudanya-Gemlik karayoluyla Konya Caddesi'ni birbirine bağlayan ve Nilüfer Çayı üzerinden geçen köprü zemininin sağlam olmayışından dolayı 1320 yılında tamir görmüştür.

Köprünün esas kirişleri demirden yapılarak, üzerinin döşemesi de meşe ağacı kerestesi ile kaplanarak köprü sağlamlaştırılmaya çalışılmıştır.

Vilayet Nafıa Komisyonu tarafından köprünün maliyet hesabı olarak 51. 702 guruş belirlenmiştir. Bu meblağ Turuk ve Meabir İdaresi tarafından da onaylanarak tamiri gerçekleştirilmiştir[26].

---

[24] **BOA. Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.) 93,** H. 22 Ş. 96 (11 Ağustos 1879).
[25] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 27 Şevval 1320 (27 Ocak 1903), s. 118.
[26] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1866.

2. Balıkesir-Bandırma Yolu Köprüleri

Balıkesir-Bandırma yolunun 11. km 300 metresiyle 11. km 400. metresinde bulunan iki ahşap köprünün kagir menfez yapıya dönüştürülmesine karar verilmiştir. Ancak acele ile tamiratı yapılacak türden olmadıklarından, yapım zamanları uzadıkça çalıştırılacak eleman sayısı artacak bu durum yüklü bir bütçenin tahsilini gerektirecektir.

Devletin bütçesi bunu karşılamaya imkan tanımadığından köprülerin yol bedelinden karşılanarak değişimine karar verilmiştir. Her iki köprünün dönüştürülmesi için toplam 4.000 guruş harcanması uygun görülmüştür[27].

3. Karahisar-Kütahya Yolu Köprüleri

Bu yol üzerinde de yer alan ahşap yapılı köprülerin zamanla altından geçen su miktarının azalmasından dolayı, kagir yapılı menfezlere dönüştürülmesine karar verilmiştir. Yolun 21. km 680. metresindeki ahşap köprü kagir menfeze dönüştürülmüştür.

Köprünün bedeli yol ücretinden karşılanacaktır. Toplam masraf olarak 1. 612 guruşun yatırılması kafi bulunmuştur[28].

4. Hamidiyye Köprüsü

Kedves[29] Kasabası civarında bulunan Hamidiye Köprüsü'nün inşaat ve tamiratı tamamlanarak açılışı büyük bir törenle gerçekleştirilmiştir.

Sultan Abdülhamit'in adına istinaden yapılmış bir köprüdür[30].

5. Ova Çayı Köprüsü

Ankara'dan başlayıp İzmid'de sonuçlanan yolun, seyrinden geçen Ova Çayı, karayolu ulaşımının bütünlüğünü bozmaktadır. Bu çay üzerinde daha önce inşa edilmiş köprü yeniden tamir görmüştür.

Köprünün toplam uzunluğu 48 metredir. Kagir yapılı olan köprü müteahhit aracılığıyla tamir edilmiştir[31].

6. Karasu Boğazı Köprüleri

Ertuğrul Sancağı'ndan Karasu Boğazı'na kadar ki yol üzerinde, 3 adet yeni köprünün yapımı tamamlanmıştır. Bu güzergâhtaki köprüler müteahhit eliyle

---

[27] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Zilkade 1319 (10 Mat 1902), s. 1515.
[28] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Zilkade 1319 (10 Mat 1902), s. 1515.
[29] Kedves bazı yerlerde Gediz olarak geçmektedir.
[30] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1311 (24 Kasım 1893), s. 225.
[31] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1317 (16 Şubat 1900), s. 694.

yapılmıştır. 1317 yılında oluşturulan komisyon yol üzerinde inşasını bitirilen köprülerin mukavelenamelerine uygun olarak tamamlandığını bildirmiştir[32].

Bu yolun Karasu Boğazı yönünde de 12 köprünün tamiri tamamlanmıştır[33].

7. İnegöl-Domaniç Yolu Köprüleri

İnegöl-Domaniç yolunda daha önce büyük gayretlerle yapılmış olan Turuk ve Meabir işleri, seyelanın etkisi ile büyük bir zarar görmüştür. Vilayet İdaresi, merkeze başvuruda bulunarak bir Tahkikat Komisyonu'nun oluşturulup zarar tespit çalışmaları ile alınacak tedbirlerin rapor edilmesini istemiştir.

Tahkikat sonucu, bozulan köprülerde Radye desteği sağlanması uygun görülmüştür. Güzergâhta yer alan ve daha önce inşa edilmiş olan 15 metrelik 2 gözlü köprü temelinin derinliğinin 1, 5 metre olduğu anlaşılmıştır. Oysaki daha önce yapım profilinde bu derinliğin 2 metre olarak yapıldığı gösterilmiştir. Daha önce yapılan çalışmada usulsüzlük yapıldığının ortaya çıkması ile diğer yapılarında kroki ve anlaşma şartlarına uygun olarak yapılıp yapılmadığı bu tahkikat sırasında ayrıca tetkik edilmiştir.

Bütün suiistimallere rağmen, inşaat mevsiminin geçmek üzere olması ve köprülerin bekletilecek durumda olmayışlarından çalışmalara başlanılmıştır. İlk başta radye yapılması düşünülen köprüde, değişikliğe gidilerek köprünün temelleri etrafına daire şeklinde duvar örülmesine ve diğer ufak çaplı köprülere isei temellerinin önüne suni taş vasıtasıyla radye inşası uygun görülmüştür.

Köprülerin tamiri ihaleye verilirse 17.209 guruş destek sağlanacaktır. Eğer devlet tarafından yerine getirilecek olursa 23.815 guruşa mal olacaktır[34].

8. Sekiz Değirmenler Köprüsü (Karasu Nehri)

Bilecik-Söğüd civarından geçen Karasu Nehri üzerinde inşa edilmiş olan köprü Cisr-i Kebir Nehri'nin (Karasu nehri) taşmasından dolayı harap olmuştur. Tamir için Belediye İdaresi, Şura-yı Devlet tarafından görevlendirilmiştir.

Belediye, kendi elindeki bütçeyi temizlik ve diğer bayındırlık hizmetlerinde kullanmış olmasından dolayı tamirat için gerekli olan 27.995 guruşu tahsis edemeyeceğini bildirmiştir. Bunun üzerine Nafıa Nezareti'nin bütçesinden karşılanmasına karar verilmiştir[35].

---

[32] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 709.
[33] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1318 (1 Mayıs 1900), s. 781.
[34] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1321 (7 Ekim 1903), s. 210-211.
[35] **BOA. Y. EE. 93,** H. 22 Ş. 96 (11 Ağustos 1879).

Köprünün bakım ve onarımı sadece bundan ibaret kalmayıp daha sonraki yıllarda da tamir edilmiştir. 1898 yılındaki sel sonrasında da tamirine ihtiyaç duyulmuştur. Bu defaki tamiri Vilayet gazetelerine ilan verilerek müteahhitler vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir[36].

9. Balıkesir-Edremid Yolu Köprüleri

Yolun Edremid'e yakın olan kısmında Havran ve Sarınç Köprüleri bulunmaktadır. Vilayet hem bu köprüleri tamir etmek hemde yolun 93. ve 101. kilometreleri arasında bulunan 9 ahşap yapılı köprünün tamiri için 280 m³ keresteye ihtiyaç duymuştur[37].

Ahşap yapılı olan köprüler sık sık tamir gerektirmektedir. Yapısının ahşap olmasından dolayı ihtiyacı olan kereste devlet ormanlarından karşılanmaktadır. Ancak devlet sık sık kullanılacak kerestenin miktarı, türü hakkındaki bilgilerin Orman-Maden ve Ziraat Nezareti'ne bildirilmesini istemektedir. Zira izinsiz olarak yapılacak kesimlerde hatalı kesimler yapılmakta buda orman tahribatını artırmaktadır.

Nafia Nezareti gerekli izni alarak meşe türünden 36 metre 137 desimetrelik kerestenin kesimini, Karesi Orman Müfettişliği'ne bildirmiştir[38].

Balıkesir-Edremid yolunun 46. 500-79. 500. kilometreleri arasında yer alan 34 adet ahşap köprünün kagir yapıya dönüştürülmesi için Hüdavendigar Vilayeti hazırladığı keşif defterini ve diğer detaylara ait kayıtları Turuk ve Meabir İdaresine göndererek cevap beklenilmiştir.

Yapılan inceleme sonrası, 151. 752 guruşla bu çalışmanın ihaleye verilmek suretiyle yapılmasına karar verilmiştir[39].

10. Havran Çayı Köprüsü (Ahşap-Tarihi Köprü)

Balıkesir-Edremid güzergâhında Havran Köyü'nden geçmekte olan Havran Çayı üzerinde uzun yıllar önce inşası yapılmış olan ahşap yapılı bir köprüdür. 60 metre uzunluğundaki köprü, yağışlı zamanlarda suyun taşmasıyla sulara teslim olmaktadır.

Balıkesir-Edremid yolu üzerinde bu köprüye paralel olarak bir kanal inşa edilecektir. Ayrıca köprünün uzunluğu ve göz sayısı da artırılarak 8 metre açıklığında 3 gözün ilavesiyle köprü 24 metre daha uzatılmıştır[40].

---

[36] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 709.
[37] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1932.
[38] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Ramazan 1320 (31 Aralık 1902), s. 1948.
[39] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1322 (16 Mayıs 1904), s. 71.
[40] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1315 (30 ağustos 1897), s. 108-109.

11. Ulu (Ölü) Köprüsü

Mihaliç Boğazı-Hüdavendigar güzergâhında uzanan köprü 1899'da yaşanan sel felaketi sırasında yıkılmış ve yeniden yapımı için yapılan teşebbüs bir hayli gecikmiştir. Bunda ilk olarak yapılan keşif sırasında çıkan meblağın yüksek olması ve ihaleten inşasına talibin bulunamamasından dolayı tamiratı yapılamamıştır. Tamiratın yapılmaması hasarın gün be gün daha da artmasına yol açmıştır.

Adeta bir enkaza dönüşmeye başlayan köprünün yapımının gecikmesinde vilayet idaresi ve halk suçlu bulunmuştur. Köprünün fenni tahkiki yeniden yapılarak harcanacak meblağ ve malzeme miktarı belirlenmiştir. Ahşap yapılı olarak inşa edilecek köprüde 186. 417dm³ meşe kerestesi kullanılacaktır. Kerestesi, civardaki ormanlardan vergisiz olarak temin edilecek, harcanacak miktarı azaltmak için köprü döşemeleri doğrudan doğruya kirişlere rabt olunmamak için en-boy olarak ara kirişler ilave edilecektir.

Bütün bu işler için 60.000 guruş tamir masrafı belirlenmiştir[41].

12. Balıkesir-Soma Yolu Köprüsü

Balıkesir-Soma yolu üzerinde daha önce yapılmış olup kullanılamaz hale gelen ahşap köprü için 88 metre 210 dm³ meşe kerestesi kullanılacaktır. Kerestenin vergiden muaf tutulması amacıyla Orman-Ticaret ve Meadin Nezareti'ne başvuruda bulunulmuştur. Nezaretin memurlarının eşliğinde kereste temin edilecektir[42].

13. Karasu ve Yeniköy Köprüleri

Bilecik'ten başlayıp Söğüd'e ve daha ilerisine giden yol üzerindeki köprüler aşama aşama tamir edilmektedir. 1899'da tamir edilen Sekiz Değirmenler Köprüsü'nden sonra sıra Karasu ve Yeniköy köprülerinin tamirine gelmiştir.

Bilecik-Söğüt yolu üzerindeki Yeniköy Köprüsü'nün yeniden yapımı çok yeni olmasına[43] rağmen yapılan keşif sırasında her iki köprünün de kenar ayaklarının oyulmuş olduğu tespit edilmiştir. Ayaklarının önüne anroşman yapılırken, hizmet dışı kalan yol kısmı da doldurularak tamamlanmıştır.

Yolun doldurulması için 5. 117 guruş harcanmıştır. İnşaat mevsimi en iyi şekilde değerlendirilerek köprüler halkın hizmetine sunulmuştur.

---

[41] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 251-252.
[42] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1323 (13 Aralık 1905), s. 304.
[43] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1318 (1 Mayıs 1900), s. 781.

14. Adapazarı-Çatalköprü Yolu ve Sakarya Nehri

Bu güzergâhın tamamında büyüklü küçüklü toplam 15 köprü bulunmaktadır. Sakarya Nehri üzerinde de, bu yolun geçtiği mevki yönünde 1 adet yeni köprü inşa edilecektir. Hem var olan köprülerin tamirini yapmak hemde yeni köprünün inşasını sağlamak için 460 m³ keresteye ihtiyaç duyulmuştur.

Devlet, kereste için talep ettiği Orman vergisinden müteahhiti muaf tutmuştur. Ağaç kesimi Orman Müfettişi nezaretinde yapılacaktır[44].

15. Hisar Köprüsü

Bilecik-Yenişehir yolu üzerinde yer alan Hisar Köprüsü üzerinde bulunan kaldırım ve korkulukların tamirine ihtiyaç duyulmuştur.

Köprünün, Yenişehir yönündeki imlası için, su yönüne doğru anroşman ile muhafaza edilmesine çalışılacaktır[45].

16. Gemlik-Yenişehir Yolu Köprüleri

Ertuğrul Sancağı'na bağlı olan Gemlik-Yenişehir yolu üzerinde yer alan kagir yapılı köprü yeniden inşa edilmiştir. Der-saadetten gelen Fen heyeti, köprünün yeni inşa halini onaylamıştır[46].

17. Kemtari Çayı Köprüsü

Sultan Hamid döneminin ilk yıllarında Karesi Vilayeti'ne bağlı olan Biga Sancağı bu dönemde artık müstakil bir Mutasarrıflık halinde gelmiştir.

Biga Mutasarrıflığı'nın Ayvacık Kazası'ndan geçmekte olan Kemtari Çayı üzerine aynı adla bir köprü yapılmıştır. Açılış törenine mülki-askeri temsilciler ve halk yoğun bir ilgi göstermiştir[47].

18. Kurbağalı Dere Köprüsü

Haydarpaşa Demiryolu'nun devamı olan Ankara-İzmid hattının bakım ve kontrol çalışmaları sırasında tespit edilen eksiklikler Kumpanya'ya bildirilmiştir. Kusurlu olan yapılardan biride Kurbağalı Dere Köprüsü'dür.

Ankara-İzmid Demiryolu hattının Haydarpaşa mevkisine yakın olan Kurbağalı Dere Köprüsü'nün inşası sırasında hatalı malzeme kullanılmış olup tuğlaların iyi

---

[44] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1740.
[45] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilhiccce 1323 (27 Ocak 1906), s. 351.
[46] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1318 (1 Mayıs 1900), s. 781.
[47] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Ramazan 1320 (30 Aralık 1902), s. 1937.

pişmemiş olduğu ve iyi cinsten olmadığı anlaşılmıştır. Tuğlalar arasında yer alan harçlar kof halinde koparak dökülmüştür.

Bunun dışında köprünün başlığını teşkil eden imalatın, yüzey hattının yenilenmesi sırasında da demir çubuk ve traverse kullanılırken bir darbe görmüş olmalı ki kırılmış olduğu tespit edilmiştir. Köprünün temellerinde sorun olmamakla birlikte inşaat sırasında kullanılan malzemenin iyi seçilmemesinden kaynaklanan bir eksiklik söz konusudur[48].

19. Samanlı Dere Köprüsü

Yalova ile Dağ Hamamları yolunun 200. metresinde yer alan Samanlı Dere Köprüsü'nün ıslah çalışmaları için İzmid Mutasarrıflı tarafından çalışmalar yürütülmüştür.

19 metre açıklığında bulunan köprünün kenar ayaklarına ilave olarak 2 adet orta ayak dikilmesi gerekmektedir. Ayrıca köprünün ahşap kısımlarının yenilenmesi de gerekmektedir. Ahşap yerler için gerekli olan kerestenin Adapazarı'ndan nakil edilmesi masrafın bir miktar artmasına neden olmuştur[49].

ab. Kastamonu Vilayeti Köprüleri

1. Kastamonu-İnebolu Yolu Köprüsü

Kastamonu-İnebolu yolunun yapımı 1302'li yıllara gelindiğinde tamamlanmıştır. Ancak yol sonunda inşası gerekli olan İnebolu İskelesinin inşası henüz tamamlanabilmiş değildir. Bu yol içerden dışarıya Karadeniz mahsulünün Karadeniz'e sahili olan diğer ülkelere ulaşımını sağlamaktadır.

Yolun tamamlanması ve faaliyet geçebilmesi için yolun 60. kilometresinde iki kemerli ve 10 metre yüksekliğinde kagir yapılı bir köprünün yapımına başlanılacaktır. Turuk ve Meabir Nizamnamesi'nde yapılan yeni düzenlemelere uygun olarak köprü müteahhit tarafından yapılmıştır.

Köprünün açılış törenine vilayetin ileri gelenleri ile halk katılarak hizmete girmiştir.

---

[48] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1311 (12 Ekim 1893), s. 164-165.
[49] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1319 (23 Şubat 1902), s. 1516. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1534.

2. Devrez Köprüsü

Kastamonu-Kangırı yolu üzerinde yer alan nim-kagir yapılı Devrez Köprüsü 5 gözden oluşan ve 82. 5 metre uzunluğundaki bir köprüdür. Köprünün bir kısmı kagir yapı iken bir kısım yerlerinde ise ahşab yapı özelliği bulunmaktadır.

Seyelanların oluşturduğu etki ile orta kagir ayakta bulunan ağaç kısmın zamanla çürümesinden dolayı bu kısmın yenilenmesi yapılacaktır. Perenk usulü uygulanacak köprünün yapımı ihaleye verilmiştir. Mecidi 20 guruş hesabıyla 53. 194 guruş ile ihale edilmiştir[50].

3. Karacaviran Köprüsü

Heyelanın zarar verdiği köprülerden biri olan Sinob-Boyabad yolunun 90. kilometresindeki Karacaviran Köprüsü ahşap yapılıdır. Her bir gözü 6 metre açıklığında olup 25 gözden oluşmaktadır. Köprünün 2 ahşap ayağı 1904'deki heyelanda zarar gördüğünden tamir edilmesine karar verilmiştir[51].

4. Şeker ve Kuyucak Köprüleri

Vilayet merkezi dahilinde yer alan her iki köprü, seyelanların oluşturduğu etkiden dolayı tamire ihtiyaç duyulmuştur. Köprülerin tamiratı ve inşaatı tamamlanabilmiştir[52].

5. Kangırı-Ankara Yolu (II. Kısım 9. 377-15. 379. metre)

Kangırı-Ankara yolunun II. kısmının 9377. metresinde ve 15379. metresinde bulunan köprüler yolun inşası tamamlanmadan önce 1904 yılındaki sel felaketinden ayakları zarar görmüştür.

Müteaahit tarafından yapılan bu yol tamamlanana kadar müteahhit bakım ve onarımından sorumludur. Bu nedenle sağlamlaştırma çalışmaları, aynı müteahhit tarafından yerine getirilmiştir. Her iki mevkideki köprüde 6 gözden ibarettir. Yapı malzemesi olarak kireç ve kum ile yapılacak Horasanlı harc kullanılacaktır. Birinci köprü için 3. 506 guruş İkinci köprü için ise 5. 447 guruş harcanacaktır[53].

6. Kapalı Köprüsü

1904 Yılının yağmurlu günleri beraberinde büyük sel felaketini getirmiştir. Sinob-Boyabad yolunun 26. kilometresinde nim-kagir (kagir-ahşab) yapılı her bir gözü

---

[50] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 257.
[51] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 265.
[52] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1316 (5 Haziran 1898), s. 20.
[53] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1323 (28 Aralık 1905), s. 312.

6 metre açıklığında 10 gözden ibaret olan Kapalı Köprüsü'nün bazı ayakları zarar görmüştür.

Köprünün bir kagir yapılı kenar ayağı, selin etkisiyle oyularak kullanım dışı kalmasına neden olduğundan tamiri yapılırken temel zemininin cinsi ve toprağın drenajının bilinmesi gerekmektedir. Bu temeli sağlamlaştırırken 2, 5 metre derinliğinde bir temel inşası yapılacak ve iade duvarı ile birlikte harçlı duvar ile suyun zararı önlenmeye çalışılacaktır. Ancak bu durum masraf bir hayli artmaktadır. Daha ucuz ve pratik bir yol denenmesi için yeniden tetkik yapılır. Harçlı duvar yerine perenin yapılması yeterli görülmüştür[54].

7. Milan Çayı Köprüsü

Düzce-Akçeşehir yolundan geçmekte olan Milan Çayı yağmur mevsiminin etkisiyle kendisine yeni mecralar bulmuştur. Bu mecraların bir kısmı köprünün Düzce yönündeki ayağına zarar vermektedir. Vilayet idaresi ayakları sağlamlaştırma çalışmalarına başlamıştır.

Milan Çayı'nın yeni mecralar bulmasından dolayı köprü altından geçen suyun miktarı da azalmıştır. Bu sebeple yeni köprü inşasına gerek olmayıp var olan köprüde küçük çaplı iyileştirmelerin yapılması yeterli görülmüştür. Köprüde Doldurma tekniğini uygulamadan önce, imla edilecek yerlerden alınan numuneler Turuk ve Meabir İdaresi'ne gönderilmiştir. İncelenen numuneler sonunda pere ve anroşman yapımı uygun bulunmuştur. Yapılan tahkikat sonucu harcanacak bütçe 29.037 guruş olarak belirlenmiştir[55].

8. Bolu-Zagfranbolu Yolu Köprüsü

Zagfranbolu hududu sınırlarında 35 metre açıklığında 2 gözlü ahşap yapılı köprünün tamiri ihaleten yapılmıştır[56].

9. Bolu-Mudurnu-Gerede Yolu Köprüleri

Mudurnu yolunun I. kısmında 1 metre açıklığında ve 7 ve 2 metre açıklığında 1 adet tam kemerli köprü inşa edilecektir. Gerede güzergahında da 2 metre yüksekliğinde tam kemerli köprü ihale ile yapılacaktır[57].

---

[54] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 265.
[55] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1318 (12 Ağustos 1900), s. 886.
[56] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 855.
[57] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 1788.

10. Araç Nehri Köprüsü

Araç Kasabası'nın batısında bulunan ahşap yapılı köprü, Araç-Kastamonu yolu yapılırken tamamlanacaktır[58].

ac. Trabzon Vilayeti Köprüleri

Trabzon'da Erzurum-Sürmene yolu üzerindeki köprüler tamir edilirken ayrıca 2 adette Değirmen köprüsü inşa edilmiştir[59].

1. Elekçi Irmağı Köprüsü

Trabzon Vilayeti'nin, Fatsa Kasabası'nı ikiye bölen ve yağmurlu zamanlarda mecrasından taşarak etrafını bataklaştıran ve suların çekilmesiyle kötü kokuya neden olan Elekçi Irmağı üzerinde, geçişi sağlamak amacıyla yeni bir köprünün inşasına başlanılmıştır.

İane yoluyla yapılacak köprünün ayakları kagir, döşemesi ahşaptan diğer kısımlarında ise demir malzeme kullanılacaktır. 40 metre uzunluğunda ve 4 metre genişliğinde yapılacak köprünün keşif çalışmalarını tamamlanmasıyla inşasına başlanılmıştır[60].

2. Kızılırmak Köprüsü

Bafra-Alaçam yolu üzerinde yer alan, her biri 6 metre 35 cm açıklığında olan ve 120 gözden ibaret bulunan köprünün tamiri için, esas kirişlerinin onarılmasına ihtiyaç vardır. Ayrıca 6. 500 döşeme ağacının da yenilenmesi gerekmektedir.

Tamir edilecek köprünün profil ve resimlerinin dosyasında bulunmamasından dolayı kazıkların hangi mevkilere, nasıl ve ne şekilde rabt edileceğinin anlaşılamamasından dolayı yeniden keşfinin yapılarak resim ve profillerin eklenmesi istenilmiştir[61].

3. Bafra-Alaçam Yolu Köprüleri

Anadolu'nun en uzun nehri Kızılırmak üzerinde çok sayıda köprü inşa edilmiştir. Farklı özelliklere sahip olan bu köprülerden bazıları da Bafra-Alaçam yolunun birbirine bağlanabilmesi için inşa edilmiştir.

Halk eliyle ve talebi ile ilk olarak 44 daha sonra 16 adet yeni köprü inşası gerçekleştirilmiştir. Köprülerin genel özellikleri, kenar ayakları kagir, üzerleri ise ahşap

---

[58] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1315 (16 Haziran 1897), s. 33-34.
[59] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1736.
[60] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Safer 1318 (14 Haziran 1900), s. 821.
[61] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 267.

döşemeli olacak olan bu köprülerin uzunlukları birbirinden farklıdır. Bu nedenle her biri için uygulanacak teknik çalışmada farklı olacaktır.

Gerek yeni yapılacak, gerekse eski olanlardan 70 cm yüksekliğinde bulunanların yüksekliği 50 cm. daha artırılarak suların köprüleri aşması engellenmiş olacaktır[62].

aç. Ankara Vilayeti Köprüleri

1. Şehrsuyu Geçidi Köprüsü

Ankara sancak merkezinin sınırlarında yer alan Şehr Suyu Geçidi'nde 15 metre ve 60 cm açıklığında ve 21 metre uzunluğunda 2, 5 metre yüksekliğinde ayakları kagir, üst döşemesi ahşap olan çift gözlü iki adet köprünün yapımı ihaleye verilmiştir[63].

2. Cisr-i Cesim Köprüsü

Avanos Kasabası'nın Ankara yönündeki yolu üzerinde bulunan, Cisr-i cesim Köprüsü'nün yapımı tamamlanmıştır[64].

3. Kızılırmak Nehri Köprüsü

Karadeniz'e dökülen Kızılırmak nehri üzerinde çok sayıda irili ufaklı köprüler bulunmaktadır. Bunlardan biride Ankara Vilayeti'nin Çorum Sancağı'na bağlı Kargı nahiyesinden geçen kısmında inşa edilmiş olan ahşap yapılı köprüdür.

Köprünün ayaklarının bir hayli meyilleşmesinden dolayı düzeltilmesi için nahiye halkı kendi çabalarıyla iyileştirme yapmıştır[65].

Kızılırmak nehri üzerinde yapılan bir diğer köprü ise Kırşehir Sancağı'na bağlı Avanos Kasabası geçkisinden geçen kısmında 147 metre uzunluğundaki bir köprünün yapımına başlanılmıştır. Ahşap yapılı olarak inşa edilecek köprü için 513 adet çam kerestesi kullanılacaktır. Gerekli olan kereste civar ormanlardan temin edilecektir[66].

4. Yayla Köprüsü

Ankara Demiryolu hattının kontrolü yapılırken hattın gidiş yönünde 240. kilometresinde bulunan Yayla Köprüsü'nün Ankara ciheti, kontrolden geçirilmiştir.

Köprünün duvarlarının kemer kalıplarında sökülmeler tespit edilmiştir. Ayrıca kemerlerin taş kısımlarında çatlaklıkların varlığı görülmüştür. Bu çatlakların derzler ile kapatılmasına çalışılmakla beraber katarların seyr-i seferleri sırasında dökülmeler gün be gün artmıştır.

---

[62] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 267.
[63] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1320 (15 Ocak 1903), s. 1977.
[64] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1323 (13 Kasım 1905), s. 1841.
[65] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1318 (15 Ocak 1903), s. 790.
[66] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1317 (21 Eylül 1899), s. 533.

Haydarpaşa Demiryolu Şirketi, baskının azaltılması için demir bendler ile destekleme yapmıştır[67].

5. Sakarya Nehri Demir Köprü

Haydarpaşa Demiryolu Şirketi'ne ait Ankara-İzmid hattında yer alan köprülerin bakım ve onarımı gezisi sırasında eksiklikleri olan köprüleri tespit ederek onarım çalışmalarında bulunmuştur. Bunlardan biride Ankara Demiryolu hattının dönüşünde hattın 468. kilometresinde ve Sakarya Nehri üzerinde 1 gözlü 40 metre açıklığında demirden mamul olan köprüdür.

Köprünün Ankara yönündeki duvarında açıklıklar olup yan kirişlerinin istinatgâhı olan yonma taştan imal edilen duvarların arasında adi taştan yapılmış örme kısımların kabarmış olduğu tespit edilmiştir. Görülen açıklıklar duvarın üst katında daha belirgindir. Yağışlı zamanlarda alt kısımlar su altında kaldığından net olarak tespit edilememiştir.

Bu durum köprüye çirkin bir görüntü vermekle birlikte, tehlikeli bir hali bulunmamaktadır. Uygun bir zamanda örmelerin aralarını derz etmek yeterli olacaktır[68].

6. Porsak Nehri Köprüleri

Ankara-İzmid Demiryolu hattının üzerinden geçtiği nehirlerden biride Porsuk Nehri'dir. Kumpanyalar, nehirler üzerinden geçmeyi sağlayıcı köprüleri inşa ettikleri gibi bakım ve onarımını da üstlenmektedirler. Devlet düzenli olarak oluşturduğu Fen Komisyonları vasıtasıyla Kumpanyalara ait çalışmaları tahkik edebilmektedirler. Bu tahkikat sonucunda gördükleri aksaklıkları raporlar halinde ilgili birimlere sunmaktadırlar.

Porsuk Nehri üzerinde Ankara demiryolu hattının dönüş yönündeki 326. ve 394. kilometrelerindeki her biri 30 metre açıklığında iki köprü bulunmaktadır. 326. kilometresindeki köprüde yapılan menfezlerin yetersiz kalmasından dolayı su taşkınlıkları sonucu köprü zarar görmüştür. Bu nedenle menfezlerin biraz daha yukarıya doğru alınmasının doğru olacağına karar verilmiştir.

394. kilometredeki köprünün durumu ise gayet iyi olup, sadece nehir boyunca dökme taş döşemesiyle yapılmış olan sedlerin bazı yerlerinde kullanılan kufeki taşlarının kırılmış olduğu tespit edilmiştir[69].

---

[67] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1311 (12 Ekim 1893), s. 161.
[68] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1311 (12 Ekim 1893), s. 162-163.
[69] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1311 (12 Ekim 1893), s. 163-164.

7. Gökbüze Köprüsü

Haydarpaşa demiryolu şirketi tarafından daha önce inşa edilmiş olan bu köprü şirketin el değiştirmesiyle Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin kontrolüne girmiştir. Devir teslim aşaması sırasında yeni kumpanya tarafından köprüde tamirat yapılarak daha güvenli hale getirilmeye çalışılmıştır.

Yürütülen çalışmaları takip etmek üzere Mösyö **Röviyye** görevlendirilmiştir[70]. Gökbüze yolunda görevli olan Mühendislerden Serviye Efendi, bir süreliğine açığa alınmıştır.

ad. Sivas Vilayeti Köprüleri

1. Sultanhanı ve Tatlı Köprüleri

Kagir yapılı olan her iki köprüde, zamanla tamire muhtaç hale gelmiştir. Her biri 2, 5 metre açıklığındaki köprüler yeniden tamir edilmiştir[71].

2. Pünkah Karyesi-Fırat Nehri Köprüsü

Sivas Vilayeti'ne bağlı Divriği Sancağı sınırları dâhilinde yer alan ve Pünkah Karyesi sınırlarından geçmekte olan Fırat Nehri üzerinde, ahşap yapılı bir köprü inşası mevcuttur. 31,5 metre uzunluğundaki köprünün ahşap kısımlarının yenilenmesine duyulan ihtiyaçtan dolayı ihaleye çıkarılmıştır. Tamirat sırasında hem ahşap kısımlar yenilenecek hemde köprünün ayakları tamir edilecektir. Keşif bedeli olarak 38.000 guruş harcanması uygun görülmüştür[72].

ae.Van ve Bitlis Vilayeti Köprüleri

1 Malazgird Köprüsü

Murat Nehri üzerinde önceleri inşa edilmiş olan Malazgird Köprüsü, zaman içerisinde nehrin taşkınlıkları ve kış mevsiminin sert geçmesiyle yıkılıp gitmiştir. Doğu Anadolu coğrafyasında Van-Bitlis ve Erzurum Vilayetleri arasındaki geçişi sağlayan köprü, hem halk açısından hemde askeri teşkilat açısından, yeniden yapımı gerekmektedir.

Bitlis Vilayeti'nde bulunan IV. Ordu-yu Hümayun Müşirliği köprünün yapımı için Ser-Askeriye'ye başvuruda bulunmuş, aynı zamanda Vilayet İdaresince köprünün harita ve keşif defteri hazırlanarak Şura-yı Devlet'e sunulmuştur. Gerekli tahkikatlardan sonra 865.000 guruş masrafla kagir olarak yapılmasına karar verilmiştir.

---

[70] **BOA. T. 2303,** 24 Eylül 1308 (6 Ekim 1892).
[71] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1317 (16 Şubat 1900), s. 678.
[72] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (2 Kasım 1902) , s. 1883.

Malazgird Köprüsü, üç vilayetin ulaşımını sağlayıcı nitelikte olmasından masrafının bu vilayetler arasında taksim edilmesine karar verilmiştir. Köprünün tamamlanması için gerekli meblağın 6 yıl içerisinde karşılanacağı ve senelik 58.000 guruş verilecektir. Toplam meblağın 300.000 guruşu Erzurum Vilayetinden, 265.000 guruşu Bitlis ve 300.000 guruşu da Van Vilayeti'nce tahsil edilecektir[73].

2. Van-Şatak Yolu Köprüleri

1317 yılı Nafıa cetvelinde bitirilen yollar arasında yer alır. Yol boyunca 9 adet nim-kagir yapılı köprü inşa edilmiştir[74].

af. Erzurum Vilayeti Köprüleri

1. Fırat Nehri-Kagir Köprü

Erzurum Vilayeti'nden geçen Fırat Nehri üzerinde 87. 476 guruş harcanarak kagir yapılı bir köprü inşa edilecektir[75].

ag. Aydın Vilayeti Köprüleri

1. Bakırçayı Köprüsü

Manisa-Soma İstasyonu[76] üzerinde yer alan Bakırçayı Köprüsü'nün siper duvarları ve köprü üzerinde oluşan konik oluşumların doldurulması amacıyla müteahhide ihale edilmiştir.

Oluşturulan Heyet-i Mahsusa, köprünün fenne uygunluğu tespit ederek yapımı onaylamıştır[77]. Köprü yapımından bir yıl sonra yeniden tamire muhtaç olmuştur. Bu defa köprünün şose olan yolu, ağaç döşemesi ile değiştirilmiştir[78].

2. Büyük Karadere Köprüsü-Sakaboğan Köprüsü

Soma-Bergama yolunun yeniden yapımı sırasında 13 köprünün tamiratı 1903 yılında tamamlanırken, Büyük Karadere ve Sakaboğan köprülerinin tamiri, 1904 yılı inşaat mevsimine kalmıştır.

Kagir, ahşab ve demir yapılı olan bu köprülerin tamiri esnasında gerekli olan malzemeyi ve fiyatları belirlemek üzere yeni, cetveller hazırlanmıştır. Tamirat esnasında kagir yapı üzerine demir pütürsel yerleştirilecek ve üzerleri köşe bendleri ile

---

[73] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1309 (21 Ağustos 1891), s. 34-35.
[74] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1317 (19 Aralık 1899), s. 631.
[75] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1320 (10 Mayıs 1902), s. 1706.
[76] Kasaba Demiryolu Kumpanyası tarafından inşa edilen demiryolu hattı geçtiği güzergahtaki köprüleri inşa ve tamir ettirmek zorundadır. Ancak işletme daha sonra el değiştirdiğinden müteahhit tarafından köprü yapılmıştır. **BOA. T. 188, 9/1306,** 10 Eylül 306/ H. 7 Safer 308 (22 Eylül 1890)
[77] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1320 (1 Ocak 1903), s. 1953.
[78] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1321 (23 Ekim 1903), s. 231

sıkılaştırılacaktır. Kagir yapı kısımlarının tamiratının bir sonraki yıla bırakılmasına karar verilerek, şimdilik kirişlerin tamiri ve şose olan köprü yolunun ahşaba dönüştürülmesi yeterli görülmüştür. Bu çalışma için 150.000 guruş ile ihaleye çıkarılmıştır[79].

3. Kafesli Köprü

İzmir'den Çeşme'ye doğru yapılan yolun, İzmir yönünde 40. kilometre 505. metresinde 15 metre açıklığında kafesli bir köprünün yapımı ihaleye verilecektir. Bu köprünün her tonu için ilk başta 400 Frank harcanacağı belirtilmişse de daha sonra yapılan ciddi bir pazarlık sonrası 260 Frank yani 1235 guruş'a denk gelmektedir. Köprü günümüz yapım malzemesi olan demirden yapılmıştır[80].

4. Çamlıçay Köprüsü

Kilizman-Seferihisar (Sivrihisar) yolunun 31. kilometre 392. metresinde bulunan Çamlıçay Köprüsü'nün ayakları kısmına radiye uygulanması gerekmektedir. Ayrıca köprünün baş kısımlarına da pere ile düzenlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Vilayet İdaresi, daha sonra köprünün muhafaza duvarının da bir kısmının yeniden inşa edilmesine karar vermiştir[81].

5. Ödemiş-Bergi Yolu Köprüleri

Yol boyunca yer alan bazı köprülerin tamiri yapılırken, bazılarının da yeniden yapımına karar verilmiştir. Köprüler kısa mesafelidir. 1 ila 15 metre arasındadır. Köprülerin ayakları ve demir döşemeleri yenilenecektir. Yola ilave olarak 2 ve 7 metrelik 2 köprü ise yeniden inşa edilecektir[82].

6. Tire-Torbalı-Seydiköy Yolu Köprüleri

Müteahhit tarafından yapımına başlanılacak olan Tire-Torbalı yolu köprüleri demir ve kagir yapılı malzemeye dayanmaktadır.

41 metre açıklığında ve 5 gözlü bir köprü ile 10 metre açıklığında 2 gözlü ve yine her biri 1 gözden oluşan 19 adet demir köprü inşa edilecektir. Yolun tam olarak çalışması için 9 adette kemerli köprü yapımı başarıyla tamamlanmıştır[83].

---

[79] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1321 (23 Ekim 1903), s. 231. Not: 150.000 guruş içerisinde Bakırçayı Köprüsü tamiratı da dahildir.
[80] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Receb 1320 (4 Ekim 1902), s. 1862.
[81] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1323 (28 Aralık 1905), s. 311.
[82] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1321 (23 Ekim 1903), s. 225.
[83] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1809-1810.

Torbalı-Seydiköy yolu arasında da 2 metrelik köprü inşası yapılmıştır[84].

ağ. Der-Saadet Köprüleri

1. Karaköy Köprüsü

Sultan II. Abdülhamid saltanatından önce inşa edilmiş olan bir köprüdür. Bu dönemde Karaköy Köprüsü'nün her iki ayağında da Der-sadet Rıhtım Şirketi'ne ait liman ve rıhtım yapılarının inşası gündeme gelmiştir. Ancak rıhtım ve liman inşa edilirken köprünün ayaklarına zarar vermemesine dikkat edilecektir. Garb (Azab) Kapısı Köprüsü ve Karaköy Köprüsü yer almaktadır. İnşa edilecek Der-saadet ve diğer rıhtım işletmelerinin bu köprülere zarar vermemesine özen gösterilmesi gerekmektedir[85].

Der-saddet Rıhtım Şirketi temsilcisi Margos Mişel Paşa, köprünün vapur ulaşımı sırasında zarar göreceği düşüncesiyle Haliç'in daha iç kısımlarına doğru taşınması düşünülmüşse de bu yapılmamıştır[86].

2. Beyoğlu-Tatavle Demir Köprü

Osmanlı devleti tebaasından Kostaki Efendi, Beyoğlu ile Tatavle arasında ulaşımı sağlamak için bir demir köprü inşa etme imtiyazı talebinde bulunmuştur.

Yarım yüzyıllık bir süre ile imtiyaza verilen köprüden mürur resmi elde edecektir[87].

3. Çatalca Mutasarrıflığı Köprüleri

Çatalca'dan Demiryolu İstasyonu'na giden yol üzerinde yer alan 28, 5 ve 12, 5 metre uzunluğunda iki köprünün bakımı için Çatalca Mutasarrıflığı teşebbüste bulunmuştur[88].

ah. Adana Vilayeti Köprüleri

1. Karaisalu Köprüsü

Adana Vilayeti merkeziyle Karaisalu arasındaki yol üzerinde bir yeni köprünün inşası için çalışmalara başlanılmıştır. Köprünün ilk resimlerinde toprağın tesviyesi için 1. 5 metre yükseklik gösterilmesine rağmen, yapılmadığı ayrıca yapım aşamasında da

---

[84] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1848.
[85] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/16,** 24 Mart 314 (5 Nisan 1898).
[86] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/16,** 24 Mart 314 (5 Nisan 1898). **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 9 CA. 296 (1 Mayıs 1879), s. 113. **BOA. Y.PRK. TNF. 4/21,** 1312 Ş. 23 (19 Şubat 1895)
[87] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[88] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902), s. 1718.

kagir ayak (Batardo) tesisi gibi masrafı yükseltici bir yapıyı yapmaktan vazgeçildiği anlaşılmıştır.

Yapıların inşasından birinci derecede Fen memurları sorumludur. Projeye uygun olarak hareket edilmemesinden dolayı çalışma durdurulmuştur. Projede değişikliğe gidilerek kagir ayaklar yerine yapının kazık ayaklar üzerine inşasına karar verilmiştir. Harcanacak miktarda değişiklik olmuştur. Ek ücret olan 500.000 Lira'nın halktan yardım yolu ile temin edileceği ve gerekli olan kerestenin ise civarda bulunan ormanlardan karşılanması harcanacak meblağın artmasına engel olunmuştur[89].

2. Seyhan Köprüsü

Seyhan Köprüsü'nün kemer ve ayakları ile korkuluk duvarlarının tamiratı tamamlanmıştır[90].

3. Yaman Köprüsü

Adana-Karataş İskelesi civarında bulunan ve Kulak Geçidi'nin bulunduğu mevkide ulaşımı sağlayan köprünün tamirine ihtiyaç duyulmuştur.

Turuk ve Meabir İdaresi gönderilen resimlere uygun olarak Fen Dairesinden köprünün tamir projesinin hazırlanmasını talep etmiştir. Köprünün bir tarafında inşa pereli doldurma ile menfez inşası düşünülmüşse de bu fikirden daha sonra vazgeçilerek sadece tamir gerektiren yerler için 65.000 guruşun tahsil edilmesi uygun görülmüştür[91].

4. Keloğlu Köprüsü

Adana-Mersin yolunun 31. 500 metresinde bulunan 2 gözü 4. 80 cm açıklığında 3 gözlü kagir bir köprüdür.

Köprünün, Adana yönündeki ayağına su kireci ile beton yapılarak köprü mecralarına radye inşası yapıldığı gibi, yağmur zamanlarında suyun köprünün gözlerinden rahatlıkla akması için üzengiler yapılmıştır. Köprünün ayak temeli de 2 metre kazılarak tabanı kuvvetlendirilmiştir. Yağışlı mevsimlerde köprünün suyu üzengiye kadar ancak gelebildiğinden başka bir yapının ilavesine ihtiyaç duyulmamıştır. Bütün bunların yapılabilmesi için Nezaret 21. 560 Guruş harcayacaktır[92].

---

[89] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 240.
[90] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2025.
[91] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1323 (29 Kasım 1905), s. 283.
[92] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1323 (11 Ocak 1906), s. 329.

5. Adana-Tarsus-Mersin Yolu Köprüleri

Mersin-Tarsus ve Adana demiryollarının yapımı sırasında çok sayıda küçük çaplı köprülerde inşa edilmiştir. Bu köprülerin bazılarının genişlikleri 75 cm. lik 119 adet köprüdür. Ayrıca 1,5-3,5 metre arasında 32 adet kagir köprünün inşası da gerçekleştirilmiştir.

Geçki boyunca 4, 5 metre genişliğinde 3 adet demir döşemeli köprü yapıldığı gibi 6, 10, 15, 17 metre genişliğinde de 5 adet döşemesi demir olan köprüler inşa edilmiştir[93].

6. Helke Köprüsü

İane yolu ile tamir edilecek kagir yapılı köprü, Adana-Mersin yolu üzerinde bulunmaktadır.

Vilayet halkının 20. 210 guruş tahsisi ile köprü tamir edilecektir[94].

7. Payas-İskenderun Yolu Köprüleri

Kısa mesafeli yaklaşık 12 kilometre uzunluğundaki yolda çok sayıda köprü, menfez ve diğer yolüstü ve yolaltı yapıların yapımına gerek duyulmuştur. Yol boyunca;

1-2 metre açıklığında 2 kagir kemerli köprü ve 1. 5 metre açıklığında 4 adet kagir kemerli köprü inşa edilmiştir.

Bu kagir yapılı köprülerin kenar ayaklarını sağlamlaştırmak için 2 adet 8 metre açıklığında demir putrel yapılmıştır[95].

Yolun 10. kilometre 300. metresinde daha önce inşası yapılan köprünün tamiratı sırasında vilayet idaresi iyi kalitede taş kullanılması konusunda Turuk ve Meabir Dairesi'nce uyarılmıştır[96].

8. Kuruçay Köprüsü

1895 yılında Adana Vilayetinde ulaşım kolaylığı sağlayan Kuruçay Köprüsü, ahşap yapısından dolayı çıkan bir yangında kül olup gitmiştir. Uzun zaman halkın sıkıntılara maruz kalması sonucu köprünün yapımına 1898 yılında yeniden başlanılmıştır.

Bir inşaat mevsiminde bitirilen köprü 1899 yılı içerisinde açılış ötreni gerçekleştirilmiştir[97].

---

[93] **BOA. T. NFM. 718/70,** H. 16 Zilkade 1300/6 Eylül 99 (18 Eylül 1883).
[94] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zillkade 1323 (11 Ocak 1906), s. 329.
[95] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2041.
[96] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1319 (10 Mart 1902), s. 1517.
[97] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1317 (26 Mayıs 1899), s. 424.

aı. Konya Vilayeti Köprüleri

Konya Vilayeti dâhilindeki köprülerin birçoğu tabii koşullara uygun olarak kagir ve nim kagir yapılı köprüler olarak karşımıza çıkmaktadır. Civarda bulunan ormanın azlığı, ahşap yapılı köprülerin yaygınlaşmasına engel teşkil etmektedir. Birkaç ahşap yapılı köprüye ise Isparta yönünde rastlanılmaktadır.

Osmanlı Devleti her vilayetinde çok sayıda irili ufaklık köprüler inşa etmiştir. Konya vilayetinde de pek çok köprü bulunmakla beraber bir kısmının sadece ölçüleri bilinmekte olup adları hakkında bir bilgi bulunmamaktadır. Nitekim Burdur-Dinar, Isparta-Eğridir, Niğde ve çevresine ait köprüler yer almaktadır. Tablo 9'da bunları görebilmek mümkündür.

Tablo 9: 1903 Yılında Konya Vilayeti Sınırlarında Yeni ve Tamir Edilen Köprü Listesi

Konya Vilayeti Köprüleri					
Güzergah	**Yıl**	**Yeni/Tamir**	**Özelliği**	**Göz Sayısı**	**Uzunluk/Yükseklik**
Burdur-Dinar[98]	1903	Yeni	Nim-kagir	1	5 metre açıklık
"	"	"	"	3	4, 5 metre açıklık
"	"	"	"	-	24 metre açıklık
"	"	"	"	-	8 metre açıklık
"	"	"	"	-	8 metre açıklık
Isparta-Eğridir[99]	"	"	"	2	-
Isparta-Burdur[100]	"	Tamir	"	-	4 metre açıklık
"	"	"	"	-	"
"	"	Yeni	"	-	4, 5 metre açıklık
"	"	"	"	-	5, 5 metre açıklık
"	"	"	Ahşap	-	"

1 Niğde-Mersin, Niğde-Kayseri, Niğde-Bor, Niğde-Nevşehir Yolu Köprüleri

Niğde-Mersin güzergahının 54. ve 67. kilometreleri arasındaki mesafede bulunan 3 metre açıklığındaki köprülerin koltuklarına menfez desteği sağlanarak su

[98] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 1784. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1320 (6 Ağustos 1902), s. 1800-1801.
[99] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1320 (8 Haziran 1902), s. 1729.
[100] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1810.

tahliyeleri kolaylaştırılmaya çalışılmıştır. Ayrıca bu yolun Niğde-Çaykavağı'na doğru olan I. kısmında da 1 metre genişliğinde 2 ve 2 metre genişliğinde 1 kagir köprü yapılmıştır[101].

Niğde-Kayseri mevkisi arasındaki 4 adet yeni kagir köprü ise Arablı Geçidi mıntıkasına kadar inşa edilmiş olacaktır.

Niğde'yi Nevşehir'e bağlayan yol üzerinde ise, 3 metre açıklığında 2 metre yüksekliğinde 1 adet basık kemerli köprü ile 4 metre açıklığında 3, 5 metre yüksekliğinde 1 adet kemerli köprü ile 1 metre açıklığında 1, 5 metre yüksekliğinde 5 adet tam kemerli köprü inşası 6 ay gibi kısa bir zamanda başarıyla tamamlanmıştır[102].

2. Receb Deresi Köprüsü

Burdur-Dinar yolunun tamamlayıcısı olan köprünün, 20 metre açıklığında ve nim-kagir olarak yapılmasına karar verilmiştir. Ancak daha sonraki süreçte her biri 6 metre açıklığında 4 gözlü olarak köprünün inşa edilmesinin daha uygun olacağına karar verilmiştir.

Köprünün bir yönünde sağlamlığının daha da artması için harçlı duvarın inşası eklenmiştir. Bütün fikirlere rağmen köprünün hangi mevkide ve malzemenin nicelik ve miktarı belirlenemediğinden tekrar gözden geçirilmiştir. Yeni çalışma sırasında köprü ayaklarının yapılacağı mevki, zemininin çok sağlam olmadığı anlaşılarak göz sayısının 4'ten 3'e indirilmesine ve köprünün zemininin sağlamlaştırılmasına ek olarak köprü kirişlerine destek ilavesiyle inşası bitirilmiş olacaktır. Hem yol hemde köprü için devlet 54. 143 guruş tahsis etmiştir[103].

3. Aksu Köprüsü

Emanet usulüyle yapılacak olan köprü, Konya Vilayet merkezinde yer almaktadır. Komisyon keşif çalışmalarına başlamıştır. Yapılan keşif sırasında zeminin bilhassa kenar ayaklarının temellerinin kazılması sırasında sağlam zemine bir türlü rast gelinememiştir.

Bu durumu bertaraf etmek için kazıklar vasıtasıyla ızgara oluşturulacaktır. Bu yapı, su ve hava ile temas etmediği sürece zarar görmemektedir. Böylece köprü sağlam temellere oturmuş olacaktır. Izgara teşkili için keresteye ihtiyaç bulunmaktadır. 79

---

[101] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1532. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1793.
[102] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1320 (22 Temmuz 1902), s. 1784.
[103] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (2 Kasım 1902), s. 1885.

m³lük kerestelere nakdiye bedelinden 38. 514 guruş harcama yapılarak köprü, faal duruma getirilmiştir[104].

4. Karahayta Köprüsü

Teke Sancağı sınırlarında yapılmış olan Karahayta Köprüsü'nün işler hale gelmesi için Fen komisyonu oluşturulmuştur.

Fenni tahkikat sonucu köprünün geliş-gidişe açılabileceği rapor edilmiştir. Müteahhide verilen köprü için daha önce ödenmiş olan Depozito ve %10'luk kesintinin iadesi de yerine getirilmiştir[105].

5. Arbesun Köprüsü (Kızılırmak Nehri)

Konya vilayeti sınırlarından geçmekte olan Kızılırmak Nehri üzerinde 11 gözlü her biri 10 metre açıklığında ve 2'şer metre genişlikte 10 adet orta ayaklardan ibaret olmak üzere toplam 130 metre uzunluğundaki köprü Sultan II. Abdülhamid'in şanını yüceltecek şekilde törenlerle temeli atılmıştır. Yapımı ihale yolu ile gerçekleştirilmektedir.

İnşaat aşamasında iken, yağmur mevsiminde köprünün ayaklarının dayanamayacağı endişesiyle 1 ayak daha ilave edilerek 12 göz oluşturulmuştur. Bir gözün ilavesiyle yapım için harcanacak miktar 47.041 Guruş olarak amele ücretinden karşılanacaktır[106].

6. Karasu Köprüsü

Karasu nehri üzerinde yapılmış olan köprünün etrafına 1. 20 santimetre yüksekliğinde ve 75 santim genişliğinde 201 metre boyunca uzanan kuru duvar inşa edilmiştir.

Ayrıca yapının daha uzun ömürlü olması için 4 adette kuru menfez ilavesi yapılmıştır. Bütün bunlar Aksaray-Karasu yolunun yapımı sırasında yapılan iyileştirme çalışmaları sırasında yapılmıştır[107].

---

[104] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1849.
[105] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1318 (29 Haziran 1900), s. 839.
[106] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1318 (12 Ağustos 1900), s. 883. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1318 (26 Eylül 1900), s. 943.
[107] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s. 1877.

ai. Bağdad Vilayeti

1. Ane (Anh) Kazası-Kagir Köprü

Köprü yapımının Anh Kazası halkı üstlenmektedir. Köprünün yönü Bağdad Vilayeti'nin Haleb Caddesi yönüne doğrudur. 110 metre uzunluğunda, 5 metre genişliğinde 8 gözlü kagir yapılı bir köprüdür.

Açılış töreni diğer yapılarda olduğu gibi coşkulu olmuştur[108].

2. Fırat Nehri-Kapaklı Köprü İnşası

Fırat Nehri'nin Bağdad Vilayeti'ne tesadüf eden kısmında ve Hindiye Seddi'nin Kerbela, yönüne doğru olan suyun tahliyesini kontrol etmek için, bir Kapaklı Köprü yapılmasına karar verilir.

Bu köprünün yapımı sırasında dışarıdan gelmesi gereken Fransız Mühendis Mösyö Şönderfer'in gelmesi beklenirken bir yandan da Nafıa Nezareti Fen Müşaviri Mösyö Galan'ı[109] Bağdat'a göndererek çalışmaları başlatmıştır.

Keşif çalışmaları sırasında köprünün en uygun mevki olarak Hindiye Seddi'nin Kerbela yönünde bulunan Vasat Kapısı'ndan 20 metre uzunlukta ve 20 metre genişlikte 4 metre derinliğindeki mevkinin biraz ilerisinde kesiştiği noktada inşa edilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir. Keşif sırasında ortaya çıkan meblağ 750. 900 guruştur bu meblağın ¼'ü Hazine-i Hassa tarafından karşılanacak geriye kalan miktar ise her yıl Hendiye Seddi'nin bakım ve onarımı için yatırılan 71.000 guruştan karşılanacaktır. Bu bütçenin iki yıllık payı yani 1319 ve 1320 yılına ait toplam 142.000 guruş Kapaklı Köprü yapımında kullanılacaktır. Yeterli gelmediği takdirde Hazine-i Hassa tarafından gerekli yekün Maliye Hazinesi'ne tahsis edilecektir.

Ancak inşaata hemen başlanılmamıştır. Hindiye seddine yapılması gereken bakım ve onarım köprü yapımını bir süre için ertelemiştir[110].

---

[108] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 263.

[109] "…Turuk ve Meabir Müdüriyeti ile Fen Müşavirliği muma-ileyh Mösyö Galan'ın uhdesinde iken Turuk ve Meabir idaresinin bi-t-tefrik muma-ileyh Mösyö Galanın Fen Müşavirliğini verildiği…"**BOA. T. 2303,** 11 Şubat 1303 (23 Şubat 1888).

[110] **BOA. İ. TNF,** H. 1321 Ş. 5 (27 Ekim 1903).

aj. Kudüs Mutasarrıflığı Köprüleri

1. Kudüs-Nablus Yolu Demir Köprü

Yafa civarında geçmekte olan Mesrare nehri üzerinde demir bir köprü inşa edilmiştir. Köprü Kudüs ve Nablus Sancağı halklarını buluşturmuştur.

Sultan II. Abdülhamit'in şanına yakışır bir açılış töreni yapılmıştır[111].

ak. Suriye Vilayeti Köprüleri

Suriye Vilayeti'nin Şam-Kantara ve Kantara-Arabana arasındaki ulaşımı kolaylaştırmak için 21 adet köprü ve menfez yapım çalışmaları yürütülmüştür.

Temellerinin sağlam ve dayanıklı olabilmesi için köprü ayakları doldurulduktan sonra anroşman ile desteklenmesine karar verilmiştir. Bütün bunlar için yapılacak masraf 167. 704 guruştur.

al. Beyrut Vilayeti Köprüleri

1. Akka-Hayfa Yolu

Akka-Hayfa güzergahından geçen Na'mi ile Makta' Nehirleri üzerinde köprü yapımı gerçekleştirilecektir. Köprülerin ayakları dubalar üzerine oturtulacaktır[112].

am. Diyarbakır Vilayeti Köprüleri

1. Maden-Palu yolu

Maden Sancağı'nın Palu Kasabası yakınından geçen Fırat Nehri üzerinde daha önce inşası yapılmış olan köprünün tamir çalışması yapılacaktır.

Köprü ahşap ve yontma taşa dayalı olarak yapılmıştır (Bakınız: EK VI: Maden-Palu Yolu Köprü Resmi). Köprünün bir kısmında kemer yapı kullanılmıştır. Ayrıca köprünün korkuluk kısmı da oldukça muntazam olarak vardır[113].

Köprünün uzunluğu 147, 5 metredir. Köprünün yonma taş ve ahşap kısmı tamir edilecektir[114].

an. Mamuretül Aziz Vilayeti Köprü

1. Murad Nehri Köprüsü

Mamuretül-Aziz vilayeti dâhilîlinde Boşavi Nahiyesi ile Erzurum Vilayeti'ne bağlı Kuruçay Kazası arasında akmakta olan Murad Nehri üzerinde iki köyün

---

[111] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1312 (4 Ağustos 1894), s. 36.
[112] **BOA. T. 171,** Temmuz-Teşrin-i Sani 301 (Temmuz-Ağustos ve Kasım-Aralık 1885), s. 6-7.
[113] İbrahim Yılmazçelik; **XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır 1790-1840 (Fizikî, İdarî ve Sosyo-Ekonomik Yapı),** Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara-1995, s. 102, 128, 137.
[114] **BOA. Y. PRK. TNF. 3/5,** H. 1308 C. 5 (16 Ocak 1891). Ek V'te Köprünün resmi yer almaktadır. 2010 yılı yenileme çalışmaları arasında bu köprünün yeniden inşası yer almaktadır. Restorasyon çalışması Elazığ İli tarafından yürütülmektedir.

birleşimini sağlayacak bir köprünün inşası için Mikail Efendi tarafından imtiyaz başvurusu yapılmıştır.

Talebi, Vilayet İdaresi ve Nafıa Nezareti'nde değerlendirilerek Padişah'ın onayına sunulmuştur[115].

ao. Haleb Vilayeti Köprüleri

1. Dedepaşa Köprüsü

Maraş ile Pazarcık arasında geçmekte olan ve Aksu Nehri üzerinde ayakları kagir ve döşemesi ahşap olan Dedepaşa Köprüsü'nün tamirine ihtiyaç duyulmuştur. Köprünün kenar ayağının çatlamış olmasından dolayı temel kazma çalışmaları yapılırken, orta ayağı için ise kazık ve rabtiyye ilavesi ile destek çalışmaları yapılacaktır.

Haleb Vilayeti bu köprü tamirine 15.000 guruş harcayacaktır[116].

2. Secaris-Kilis Yolu Köpürleri

Secaris-Kilis yolu yeni baştan yapıldığı sırada 20 kilometrelik mesafede bulunan farklı özelliklerde ve uzunluklarda 14 köprüde tamamlanmıştır. Yapılan köprüler ve özellikleri şu şekildedir:

Köprü Yapısı	***Uzunluk***	***Genişlik***
Basık kemerli	9 metre	3 metre
Tam kemerli	8 metre	2. 80cm.
--	6 metre	1. 40 cm.

Bütün bu köprülerin yeniden yapımı bir yıllık emek sonucunda gerçekleştirilmiştir[117].

3. Kilis-Ayıntab Yolu Köprüleri

Yol boyunca farklı niteliklere sahip çok sayıda köprünün yeniden yapımı başarıyla tamamlanmıştır. Köprülerin özelikleri şunlardır:

Köprü Yapısı	***Uzunluk***	***Genişlik***
Basık kemerli	9 metre	7 metre
Tam kemerli	9 metre	2. 50cm.
--	6 metre	1. 50 cm.
--	7 metre	2 metre[118]

[115] **BOA. Y. EE. 796,** H. 17 Safer 97 (30 Ocak 1880), s. 20.
[116] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 260.
[117] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.15 Rebiül-evvel 1322 (30 Mayıs 1904), s. 83.

4. Hamidiyye Köprüsü

Eski tarihi köprülerden olan Hamidiye Köprüsü Haleb Vilayeti'nin Zeytun mevkisinde yer almaktadır. Köprünün uzunluğu 110 metredir. Sultan II. Abdülhamid devrinde köprünün tamire muhtaç hale gelmesi üzerine Vilayet İdaresi çalışmalarına başlamıştır. İlk olarak komisyonda köprünün kagir yada nim-kagir olarak tamir edilmesine karar verilmeye çalışılmıştır. Kagir olarak inşa edildiği takdirde masraf olarak 160.000 guruş lazım iken nim-kagir olarak yapıldığında köprünün boyu biraz kısalarak 101 metrelik kısım 79.000 guruşa mal olmaktadır. Nim kagir yapının daha çabuk ve daha uygun fiyata mal edilmesi tamiratının bu yapıda yapılmasına karar verilir.

Ancak komisyonda, nehir sularının Temmuz ve Ağustos aylarında 2, 5 metreye kadar düştüğü ve ayakların açığa çıktığı tespit edilmiştir. Bilhassa Zeytun yönündeki 21 metre açıklığında bulunan kısmının yüzeyde kaldığı tespit edilmiştir. Buna alternatif olarak yan bir ayak eklenmesine karar verilir. Bu durumda masrafı artıracağından bundan da vazgeçilerek bu kısmın ahşap olarak tamir edilmesine karar verilmiştir.

Köprünün sağlamlığını artırmak için su kireci ile harc kullanılmasına özen gösterilecektir[119].

b. Osmanlı Devleti'nin Balkan Yarımadası'nda İnşa ve Tamir Edilen Köprüleri

ba. Edirne Vilayeti Köprüleri

1. Çorlu Deresi Demir Köprü

Tekfurdağı-Muradlı yolu üzerinde yer alan Çorlu Deresi üzerine 2 gözlü 25 metre açıklığında ve yanlarının da ilavesiyle toplam 54 metre uzunluğunda demir bir köprünün inşası için keşif çalışmalarına başlanılmıştır.

Yapılan sondaj çalışmaları esnasında nehrin yatağının 5-6 metreden sonra kumlu yapıdan killi yapıya dönüştüğü tespit edilmiştir. Killi temelin varlığı kagir temelli ayakların inşasına engel olmaktadır. Bu nedenle köprü ayaklarının demir kazıklar ile teşkil edilmesine karar verilmiştir.

Köprü için gerekli olan demir malzeme Avrupa'dan gümrük vergisine tabi olmaksızın sipariş edilecek ve her 1 ton için 2. 200 guruş toplamda 99.000 guruş demir

---

[118] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.15 Rebiül-evvel 1322 (30 Mayıs 1904), s. 84.
[119] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1321 (8 Eylül 1903), s. 183.

malzemeye harcanacaktır. Vilayet idaresi köprünün ihale ile yapılması için çalışmalara başlamıştır[120].

2. Söğüdlü-Mavruz Deresi Demir Köprüleri

Edirne Vilayeti sınırlarından geçmekte olan Söğüdlü ve Mavruz Dereleri üzerine son yılların modası olan demir köprü inşası yapılacaktır. Malzemelerin Avrupa'dan gelmesi ile çalışmalara başlanılacaktır[121].

3. Edirne-Cisr-i Mustafa Paşa Yolu

Edirne'den Cisr-i Mustafa Paşa'ya kadar ki yol üzerinde bulunan köprülerin, masrafının ne kadar tutacağının bildirilmesi istenilmektedir[122].

4. Tırnova Kazası Köprüleri

Edirne Vilayeti'nin çok sayıda nehri barındırması bünyesindeki köprü sayısını da artırmaktadır. Kırkilise Sancağı'na bağlı olan Tırnova Kazası'ndan Gökdere ve Gramenk Dereleri geçmektedir.

Tırnova ile Gökdere Nahiyesi yolu tamir edilirken buradan geçen dere üzerindeki köprülerin tamiri ihaleye verilmiştir. Tamir haricinde dere üzerinde başka köprülerde yapılmıştır.

Aynı şekilde Tırnova-Gramenk yolu üzerindeki Gramenk Deresi üzerindeki köprülerinde tamiri ihaleye verilmiştir. Tamir edilenler haricinde dere üzerinde yeni köprülerde yapılarak açılış törenleri gerçekleştirilmiştir[123].

5. Gümülcine-Mestanlı Yolu Köprüleri

Gümülcine-Mestanlı yolunun yapımına başlanıldığı sırada güzergahtan geçen Kireççiler, Alan ve Başlangıç dereleri üzerine muhtelif özelliklerde köprülerin inşası gerekli olmuştur.

Derler üzerindeki köprülerin masrafı amele ücretinden karşılanacaktır.

Kireççiler Deresi için: 12. 474 Guruş

Başlangıç Deresi için: 1.028 guruş

Alan Deresi için: 33. 585 guruş (2 köprü masrafıdır.)

---

[120] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.1 Rebiül-evvel 1322 (16 Mayıs 1904), s. 68-69.
[121] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.1 Rebiül-evvel 1322 (16 Mayıs 1904), s. 76.
[122] **BOA. T. 171,** Eylül-Teşrin-i sani 301, s. 6-7.
[123] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1317 (30 Ocak 1900), s. 646. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 855.

Köprü yapımında keresteye fazlasıyla ihtiyaç vardır. Bu da köprülerin ahşap olarak inşa edildiğini göstermektedir. Her üç dere üzerinde inşa edilecek köprü için toplamda 76. 545 guruş amele ücretinden tahsisat yapılacaktır[124].

6. Hamidiyye Köprüsü (Karasu Nehri)

Gümülcüne Sancağına bağlı İskece Kazası'ndan geçmekte olan Karasu nehri üzerinde Sultan II. Abdülhamit adını taşıyan[125] Hamidiye Köprüsü'nün yapımına başlanılmıştır. Köprü Dedeağaç-İskece yolu üzerinde yer almaktadır[126]. Yapımı tamamlanarak vilayet, sancak ve kaza ileri gelenleri ve halkın katılımıyla geliş-gidişe açılmıştır.

Köprünün tamamlanmasıyla köprü üzerinden gelip geçenlerden alınacak Müruriye Resmi'nin belirlenmesi amacıyla Mutasarrıflık, Nafıa Nezareti'ne ücret tarifesini göndermiştir. Bu tarifeye göre;

Araba ve hayvanat ile geçecek olan Askeri mensuplar, Jandarma, bunlara ait mühimmat, levazımat, devlete ait eşya, ziraata ait hayvanlardan dahi müruriye vergisine tabidir. Elde edilecek hasılat yine köprünün ve İskece yolunun bakım ve tamirine tahsis edilecektir. Mutasarrıflık her 3 ayda bir Nafıa Nezareti'ne hasılat cetvelini sunacaktır.

Nezaret tarifeyi incelemiş ve birkaç değişiklik yapmıştır[127]. Gönderilen tarifede yer alan devlete ve askeri teşkilata ait araba ve hayvanatın vergiye tabi olduğu maddesi değiştirilerek vergiden muaf tutulmuşlardır. Ayrıca zirai amaçlı hayvanlardan da vergi tahsil edilemeyeceği yönünde yapılan değişikliklerle birlikte tarife onaylanmıştır[128].

Karasu Nehri civarında akmakta olan Tunca Nehri'nin sık sık dolması üzerine devlet bu nehrin suyunun bir kanal yolu ile Hamidiye Köprüsü altından geçirilmesine karar vermiştir. İnşa edilecek kanal Tunca Nehri'nden Köprüye kadar uzanacak ancak

---

[124] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Receb 1320 (4 Ekim 1902), s. 1867.

[125] "…Karasu üzerine nâm-nâme-i Cenâb-ı Padişahiye mensûben inşa olunan…" **BOA. T. NFM. 718/75,** 25 Eylül 299/ H. 6 Zilhicce 300 (8 Ekim 1883).

[126] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1319 (23 Şubat 1902),

[127] "…Edirne Vilâyet-i celîlesinden bâ-tahrîrât gönderilen ve mu'ahhiren bir kıt'a telgrafnâme ile lüzûm iâdesi te'kîd olunan târife sûreti idâreye havâle buyurulmasıyla mutala'a ve tedkîk olundu mezkûr târifede köprü üzerinde mürûr edecek Asâkîr-i Şahâne ümerâsıyla Jandarma efrâdının ve nakl olunacak mühimmât ve levâzımât-ı 'askeriyye ve eşyâ-yı miriyyenin râkib ve mahmul oldukları araba ve hayvanat-ı miriyeye 'a'id olduğu halde resm-i müruriyeden müstesnâ ise de bunlar istikrâr ve isticbâr edilmiş bulunduğu suretde rüsum-u mürûriyeye tabi' olacağı münderic olub bu surete ca'iz görülemediği gibi gerek zirâ'ate ve gerek ameliyât-ı zirâ'iyeye mahsûs olan hayvanatdan dahî resm-i ahzı münâsib olamayacağından tâ'rife-i mezbûreden o kaydın tayy ve ihrâcı ve hayvanât-ı zirâ'iyyeden resm alınmayacağının dahî ilâve ve dercî ile tasdika muvaffak…" **BOA. T. NFM 718/75,** 25 Eylül 299/ H. 6 Zilhicce 300 (8 Ekim 1883).

[128] **BOA. T. NFM. 718/75,** 25 Eylül 299/ H. 6 Zilhicce 300 (8 Ekim 1883).

köprünün ayaklarının zarar görmemesine özen gösterilecektir. Yapılan kanal ile iki nehrin suyu köprüden akmaktadır[129].

7. Gazi Mihal Köprüsü

Meriç Nehri üzerinden geçişi sağlayarak Keşan Kazası ile bağlantıyı sağlayan Tarihi bir köprüdür. Köprünün Meriç nehrinin taşmalarından dolayı bakım ve onarıma muhtaç hali hiç eksik olmamaktadır[130].

8. Cisr-i Kebir (Ergene Nehri-Tarihi Köprü-Taş)

Uzunköprü Kasabası ile Kuleli Bergos yolu yakınından geçmekte olan Ergene Nehri üzerine inşa edilmiş olan tarihi Cisr-i Kebir Köprüsü, yaşanan sel felaketleri yüzünden köprünün 3 gözü tamamen yıkılırken, diğer kısımlarında da dolmaların oluşmasına neden olmuştur.

Tarihi taş köprü aynı zamanda Rumeli demiryollarının geçtiği güzergahta yer almaktadır. Demiryolu Kumpanyası ile devlet tarafından yapılan mukavelenamede kumpanya hatların geçtiği güzergahlarda yer alan köprü ve yolları tamir etmeyi taahhüt etmiştir. Köprünün tarihsel önemi ve geliş gidişi aksatıcı bir halde bulunması tamiratının bir an evvel sonuçlandırılmasını gerekli kılmıştır[131].

Devlet köprüyü müteahhit aracılığıyla tamir ettirecektir. Müteahhit, köprünün 3 gözünü yeniden inşa edecek ve diğer zarar gören kısımları da tamir edilecektir. Köprünün yeniden tamiri sırasında orijinal yapısı[132] esas alınacaktır.

Köprü yatağının temizlenmesi ve suların gözlerden akımını sağlamak maksadıyla nehir boyunca uygun mevkilerde 39 adedi daha sonra yapılmak üzere kanallar inşa edilecektir. Kanalların yapımı, temizleme çalışmaları ve yıkılan 3 gözün yeniden inşası için yapılan keşfe göre 280. 934 guruş'un harcanacağı tespit edilmiştir. Kullanılacak taş malzemenin miktar ve özelliklerinin de bir an evvel belirlenmesi ile tamiratı yapılmıştır[133].

---

[129] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 249.
[130] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1311 (10 Kasım 1893), s. 210.
[131] **BOA. Y. PRK. TNF. 3/54,** H. 1310 Ş. 8 (25 Şubat 1893).
[132] "…Köprünün tarz-ı mimârisinin halelden vakayası zımmında işbu gözlerin hâl-i sabıkları üzere inşâsı kararlaşdırıldığı…" **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1876.
[133] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1876-1877.

9. Arda Nehri Köprüsü

Rumeli demiryolları açısından önemli olan köprülerden biridir. Arda Nehri üzerine inşa edilen köprü, nehir suyunu taşmasıyla köprü ayaklarının sakatlanmasına neden olmuş aynı zamanda demiryolu ulaşımını da engellemiştir.

Rumeli Demiryolları Kumpanyası, demiryolu seferlerinin aksamaması için köprü tamirini gecikmeden yapmıştır[134].

10. Konak Değirmeni Köprüsü

Edirne-Ortaköy yolu üzerinde yer alan tarihi Konak Değirmeni Köprüsü, Trakya bölgesi nehirlerinin taşması sonucu yıkılmıştır. Uzun yıllar kullanılamaz halde kalmıştır.

Sultan II. Abdülhamit devrinde, köprünün yeniden tamir edilmesine ve ilaveten 1 göz daha eklenmesine karar verilerek köprü inşa edilmiştir. Diğer yapılarda olduğu gibi köprü açılışı büyük bir törenle gerçekleştirilerek[135] Padişahın ve devletin gücü ortaya konulmuştur.

11. Ergene Köprüsü

Kuruluş dönemi hükümdarlarının ıssız yerleri imaretler vasıtasıyla mamur hale getirerek Müslüman halkın yerleşimine açtıkları yerlerden biridir. Sultan II. Murad'ın Ergene Köprüsü ve imareti buna güzel örnektir[136].

12. Kulaklıoğlu Köprüsü

Gümülcüne Sancağı'nda bulunan Kulaklıoğlu Köprüsü, usulüne uygun olarak müteahhit tarafından yeniden tamir edilmiştir[137]. İlerleyen zaman içerisinde köprünün etrafının giderek suyun getirdikleri ile dolması bakım ve ıslahının yeniden yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Liva Mühendisi tarafından yapılan tahkikat sonucu, 1071 metrelik alanda temizleme çalışması yürütülecek ve bu iş için 10.710 amelenin istihdamı sağlanacaktır.

Ancak Vilayet Başmühendisi'nin sunduğu raporla durum çelişmektedir. Başmühendis'in sunduğu raporda temizlenmesi gereken alan olarak köprüden itibaren

---

[134] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı (Y. PRK. ZB.) 15/9,** H. 1312 Ş. 4 (31 Ocak 1895).

[135] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1312 (30 Kasım 1894), s. 189.

[136] "…Bu Ergene Köprüsü'nün yeri evvel ormanlık ve balçık ve çöküklük idi, haramiler durağı idi. Ve hiç vakit olmazdı ki anda harami adam öldürmeyeydi. Andan Sultan Murad hazain-i harc idüb ol ağaçlar kırdırub pak itdirüb ol arada yüzyetmişdört kantarlı bir köprü yaptırdı. Ve köprünün iki başın mamur itdirüb bir tarafına Ergene nam bir latif şehir idüb…" Mehmet Neşri; **Neşri Tarihi,** Cilt 2, Hazırlayan; M. A. Köymen, Ankara-1984, s. 93.

[137] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.1 Ramazan 1317 (3 Ocak 1900), s. 646.

menba yönünde 75 ve mansıb yönünde 100 metrelik alanın temizlenmesi ve 500 amelenin istihdamı yeterli görülmüştür. Turuk ve Meabir İdaresi uygulamada Başmühendis'in raporunu esas almıştır[138].

13. Meriç Köprüsü[139]

Mustafa Paşa yolunda Avrupa demiryollarında önemli bir yere sahip olan Meriç Köprüsü yaşanan sel-heyelan ve don felaketleri yüzünden sık sık hasar görmektedir. Köprünün sahile yakın olan kagir ayakları 1309 yılındaki soğuk kış mevsiminin etkisiyle buzlaşıp çatlamasına neden olmuştur. Ayrıca bir kısım ayakları da yerinden koparak ayak temelleri sarsılmıştır. Zararın boyutu ziyadesiyle fazladır.

Köprü tamiri her mevsim ve zaman diliminde yapılamaz. Köprünün suyunun çekilmesi gerekmektedir. Bu nedenle Meriç Köprüsü'nün tamiri Haziran ayına kadar beklemek zorundadır[140]. Bu tamirat haricinde 1317'de köprünün kaldırımlarının yenilenmesi için ihaleye verilmiştir[141].

14. Çavuş Dere Köprüsü

Dimetoka-Ortaköy güzergahının 32.972. metresinden geçmekte olan Çavuş Deresi üzerine yolun tamamlanması için 40 metre uzunluğunda taş bir köprünün yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Taş ve kum malzeme kullanılacak köprüde ilk etapta orta ayak dışında kenar ayaklarının yüzeye yakın olarak yapılması düşünülmüştür.

Dere üzerinde ilk defa köprü yapılacağından zemin özellikleri kesin olarak bilinmemektedir. Suyun taşma ve azalma vakitleri bilinmediğinden köprü ayakları yüzeyde kalabilme ihtimali vardır. Buda temeli sarsacağından kenar ayaklarda dahil hepsinin orta ayaklarla yapılacak usullere göre inşa edilmesine karar verilmiştir.

Köprü için gerekli olan taş, kum ve diğer malzemeler dahil 60.779 guruş bedele gerek vardır[142].

bb. Şark-ı Rumeli Vilayeti Köprüleri

Berlin Antlaşmasıyla Balkanların güneyinde Şark-ı Rumeli adıyla yeni bir eyalet teşkil edilecekti sınırları Karadeniz'den başlayarak Hocaköy, Selamköy, Ayvacık

---

[138] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.15 Cemaziyel-ahir 1321 (8 Eylül 1903), s.184.
[139] "Meriç Köprüsü (Yeni Köprü-II. Köprü) ismiyle anılan köprü 220 metre uzunluğunda 12 sivri kemerden oluşmaktadır. Bilhassa köprüye Sultan Abdülmecit devrinde eklenmiş olan ve köprünün ortasında yer alan Köşk, görselliğine bir kat daha zenginlik kazandırmıştır. **Türkiye Tarihi Köprüler Atlası,** Atlas Keşif kitaplığı, Özel Koleksiyon 2010, s. 34.
[140] **BOA. Y. PRK. TNF. 3/54,** H.1310 Ş. 8 (25 Şubat 1893).
[141] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.1 Ramazan 1317 (3 0cak 1900), s. 646.
[142] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H.15 Cemaziyel-ahir 1321, s.180-181.

Karyelerinden Deli Kamçık vadisine gelip küçük ve koca Balkanlardan geçerek Sivritaş ve Kadirtepe arasından Sofya Sancağının hududuna girmekte, Kadirtepe dağından Karasu boyunca güneye inip Karabalkan dağlarını geçerek Arda Nehrine ulaşıyordu. Mustafa paşa köprüsünden 5 kilometre yukarısından Meriç nehrini geçtikten sonra Tuna vadisine varıyordu. Hudud güneye inerek Karaağaç nehrinin kaynağından Karadeniz'e uzanıyordu[143].

bc. Yanya Vilayeti Köprüleri

1. Topluca Köprüsü

Yanya Vilayeti'nin Konice Kasabası'nda nim-kagir yapılı bir köprünün yapımı müteahhide verilmiştir. İhale ile yapılan 19 gözlü köprü imlalarında yapılmasıyla kontrole hazır hale gelmiştir. Oluşturulan Fen heyeti tarafından kontrolü yapılarak açılışı gerçekleştirilmiştir[144].

bç. Kosova Vilayeti Köprüleri

1. Kosova-Gosina

Gosina kazasına bağlı olan İrzonice ve Nic karyelerini birleştiren köprülerin yapımı bitmiştir[145].

2. Köprülü-Perlepe Yolu Köprüleri

Köprülü-Perlepe yolu üzerinde 3 adet kagir 3 adette farklı özelliklerde 6 köprü inşa edilecektir. Köprülerin yapımı sırasında, 2 adet köprü 30 metre genişliğinde olup bu köprülerin zeminlerinin kumlu olmasından ve her mevsimde nehirde en azından 50 cm derinliğinde suyun bulunmasından dolayı bu köprülerin temellerine **batardo usulü** ile sıkılaştırma yapılacaktır. Ayrıca kazık dikilmesine ve beton dökülmesine karar verilerek köprünün sağlamlaştırılması çalışılmıştır.

Bir diğer köprü ise 40 metre açıklığında olup, bu köprünün demir kazıklar üzerine tesis edilmesi gerekeceğinden harita ve profili ayrı olarak hazırlanmıştır.

Kagir köprüler için 113. 780 guruş, muhtelif özelliklerde olan diğer 3 köprü için ise 119. 234 guruş harcanacaktır[146].

---

[143] Düstur, I. Tertip, Cilt I., s. 652. Süleyman Oğuz; **Osmanlı Vilayet İdaresi ve Doğu Rumeli Vilayeti,** Ankara-1986, s. 72. Nedret Güngördü; **Tanzimat ve Meşrutiyet (I-II) Dönemlerinde Osmanlı Mülki İdareleri,** Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara-1988, s. 77.

[144] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/8,** H. 1 Şaban 1311 (7 Şubat 1894).

[145] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1317 (21 Eylül 1899) , s. 530.

[146] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1864-1865.

3. Peregalince Köprüsü

Kosova Vilayeti'nin Çarova Nahiyesi'nden geçen Peregalince Deresi üzerinde inşa edilmiş olan ahşap yapılı köprünün ıslah çalışmaları yapılacaktır. Köprü 64 metre uzunluğundadır ve Çarova Nahiyesi'ni Koçana yoluna bağladığından kısa zamanda yapımı tamamlanmıştır. Islah için harcanan meblağ 5. 578 guruştur.

4. Lakoviç Köprüsü

Lakoviç Köprüsü inşaatında kullanılacak olan 200 tonluk su kireci Avrupa'dan hızla Selanik Limanı'na ulaşmıştır. Yol ve köprü inşaatında kullanılacak malzeme için ilk başta 40.000 guru fiyat tespit edilmiştir.

Vilayet İdaresi bu miktara ek olarak 26. 510 guruş daha ilave edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Gerekçe olarak su kirecinin Marsilya'dan demiryolu vasıtasıyla geldiği ve Selanik Limanı'na gelen su kireçleri için Rıhtım'da alınan ihraç masrafı ve tahmiliye vergisi ile gelen malzemenin Üsküb İstasyonları'nda ambarlara sevki masrafı kat be kat artırmıştır. Bütün bunlarda eklendiğinde tahsis edilen 40.000 guruşun yetersiz kaldığı görülmüştür. Devlet tarafından tahsis edilen meblağ Ziraat Bankası'na yatırılmıştır[147].

bd. Manastır Vilayeti Köprüleri

1. Manastır-Alasonya-Milano Güzergahı Köprüleri

Bu yolun 169. 670 ila 170. 655. metreleri arasındaki yaklaşık 1 kilometrelik mesafede 2, 5 metre genişliğinde çift gözlü 3 adet kagir yapılı köprünün yapımına 60. 209 guruş sermaye sarf edilmiştir[148].

2. Perlepe-Köprülü Yolu (15. km)

Yolun 15. 550. metresinde yer alan ve Periad karakolu yokuşu altından geçen dere üzerine 3 gözlü olarak inşa edilecek köprü için 53.000 guruş bedel-i nakdiyyeden karşılanmasına karar verilmiştir[149].

3. Perisad Deresi Köprüsü

Perlepe yolunun yakınından geçen Perisad deresi üzerine 18 metre açıklığında 3 gözlü kagir köprü yapımı tamamlanmıştır. Askeri, mülkiye, eşraf ve halkın katılımıyla açılış töreni yapılmıştır[150].

---

[147] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1323 (10 Şubat 1906), s. 365.
[148] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/49,** H. 1324 S. 15 (10 Nisan 1906).
[149] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1320 (24 Mayıs 1902), s. 1703.
[150] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1320 (2 Aralık 1902), s. 1321.

4. Manastır-Yanya Yolu Köprüleri

Yol boyunca farklı genişliklerde ve farklı özelliklere sahip 12 adet yeni köprü inşası yapılacaktır. Ahşap olarak yapılacak olanlarda köprü sağlamlaştırılmasını artırmak için taban kirişlerine demir parçalar eklenirken, orta ayaklarının da kagir veya demir malzemeden yapılması tercih edilmiştir.

Köprülerin inşasına gereken mali destek 126. 788 guruştur[151]. Uzun süre yapımı gecikmiştir. 1315 yılında başlayan çalışmalara tekrar 1320 yılında ağırlık verilecektir. Bu süre zarfında yapılan işlerde atıl olarak kalmıştır.

5. Küttam-Selinçe-Ağalı ve Barodak Dereleri Köprüleri

Manastır-Yanya yolunun Körice (Körice-Yanya) mevkisi yönünden geçen Küttam, Selinçe, Ağalı ve Barodak dereleri üzerinde birer adet köprü inşası yapılacaktır. Manastır Vilayeti İdaresi tarafından gönderilen ilk raporda, 8 metre açıklığında 7 gözlü ve 6 orta ayaklı köprüler inşa edilmesi istenilmiştir.

Turuk ve meabir İdaresi, Fen Komisyonu birçok ayaklı köprü yerine 2 orta ayaklı ve 20 metre açıklığında ve 3 gözlü köprülerin yapımının gönderilen resimlere göre daha uygun olacağına karar verilmiştir.

Yapı malzemesi olarak kagir, demir ve tahta kullanılacaktır. Tahta ile döşenecek kısımların sudan yüksekliği 1, 5 metre olarak belirlenecek ve gerekli olan demir ise yurtdışındaki anlaşmalı fabrikalardan sipariş edilecektir. Demir malzeme içn 6. 500 guruş harcanırken, kagir ayaklar çin ise 85 guruş fiat belirlenmiştir[152].

6. Manastır-Graçkova Yolu Köprüleri

Kagir yapılı olarak 5 metre açıklığında 2 köprü inşa edilmiştir. Masraf bedeli 32. 700 guruştur[153].

7. Fort Deresi Köprüleri

Manastır Sancağı içerisinden geçen Fort Deresi üzerinde biri Kışla-ı Hümayun Talimhanesi'ne bağlanan güzergahta yer alan I. köprü ile yine Atpazarı ile Askeri Nizamiye Kahvehanesi önünden geçerek Serfiçe'ye doğru uzanan yolda bulunan II. köprünün inşası için Rumeli Vilayeti Müfettişi tarafından sunulan raporda tamir edilmesine dair rapor Turuk ve Meabir İdaresi'ne sunulmuştur.

---

[151] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 42.
[152] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1321 (7 Ekim 1903), s. 213.
[153] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2028.

Köprülerin temellerinde ve döşeme kirişlerinde demir malzeme kullanılacaktır. I. köprüde her biri 5. 5. metre açıklığında 2 gözden oluşmaktadır. İlk köprü 19. 557 guruşa mal olurken II. köprü se her biri 4. 60 metre açıklığında 2 gözden oluşmaktadır. Bu köprü için yapılacak masraf ise 14.522 guruştur[154].

8. İnce Karasu Nehri Köprüsü

Serfiçe Sancağı'ndan geçmekte olan İnce Karasu Nehri Köprüsü tamir edilmiştir[155].

9. Gosaviçe Deresi Köprüsü

Manastır-Florina-Nasiliç yolunun 23.400. metresinde yıkılmış halde bulunan kagir ayaklı ve demir parça döşemeli köprünün ıslah yapılacaktır. Köprünün her iki ayak tarafında doldurma ve su taşmalarına karşılık 35 metre uzunluğunda bir kanal inşası yapılacaktır[156].

10. Küstüm Nehri Köprüsü

Manastır Vilayetinden geçmekte olan Küstüm Nehri üzerinde aynı adla bir köprü inşası çalışmalarına başlanılmıştır. Köprünün Yunan hududuna[157] yakınlığından dolayı yapım çalışmalarında Askeri Teşkilata mensup Mühendislerde yer almıştır.

Köprü yapımında kullanılacak kereste civarda bulunan ormanlık alanından karşılanacaktır. Durum Orman-Meadin ve Ziraat Nezareti'ne bildirilerek orman Müfettişi önderliğinde kesim işlemleri gerçekleştirilmiştir. Kısa zamanda köprü geçişe açılmıştır. [158].

11. Hace-i Bala Köprüsü

Serfiçe Sancağı'nda İnce Kara Nehri üzerinde inşa edilen köprü, askeri-belediye-mülki-eşraf ve halkın katılımıyla Cuma Namazı sonrası açılış töreni yapılmıştır[159].

be. Selanik Vilayeti Köprüleri

1. Cuma-ı Bala Demir Köprü

Selanik vilayeti merkezinde Cuma-ı Bala yolu üzerinde inşa edilecek demir köprünün malzemeleri gümrük vergisiz olarak yurtdışından sipariş edilmiştir[160].

---

[154] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Receb 1321 (23 Eylül 1903), s. 200.
[155] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 258.
[156] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1323 (15 Ekim 1905), s. 239.
[157] İbrahim Yılmazçelik-Ahmet Aksın;**Tarihi Gerçeklerle Osmanlı Yunan Harbi,** İstanbul-2007, s.147, 243.
[158] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (13 Kasım 1905), s. 1931. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1320 (19 Eylül 1902), s. 1841.
[159] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1311 (7 Nisan 1894), s. 200.

2. Siroz-Karasula

Balkanlardaki inşaat işlerini sistemli olarak ihaleye verilmektedir. Yol boyunca var olan köprülerin yapımı ve yeni köprülerin inşasının temini için 32. 800 guruş ile Debreli Fazlı Ağa'ya ihale edilmiştir.

İnşaatın yapımı sırasında verilen bedelin yetersiz olduğu ortaya çıkar. Fazlı Ağa üzerine aldığı işi sonlandırmayacağını, ancak maddi destek sağlanırsa bitirebileceğini bildirir. Liva Mühendisleri yaptıkları keşif sonrası 6.000 guruş ek ilave ile inşaatın tamamlanacağına karar verir.

İhale yeniden ancak bu defa 47.500 guruşla bir başkasına verilir. Fazlı Ağa'nın ödemiş olduğu depozito akçesi de tarafına iade edilmiştir[161].

3. Ahmet Paşa Deresi Köprüsü

Askeri açıdan önemli olan köprü vilayet idaresince yapacaktır. Köprü Siroz ile Nevrekob arasındaki ulaşımı kolaylaştıracaktır[162].

4. Langaza Köprüsü

Selanik Vilayeti'nde yapımına teşebbüs edilen Langaza Köprüsü'nün yapımı tamamlanınca vilayet ile köprü arasındaki eksiklikte giderilmiş olacaktır[163]. Kagir ve demir yapıya dayanan köprünün demir malzemelerinin yurt dışından gelmesi beklenirken bir yandan da kagir inşaat kısmı tamamlanmaya çalışılmaktadır.

Langaza Köprüsü, 145 metre uzunluğunda 6 gözden oluşan ve 5 adet orta ayak ve 2 adet kenar ayaktan ibarettir. Ayaklar kagir olarak yapılmıştır. Kagir yapı için gerekli olan kum ve diğer yapım işlerine 338. 740 guruş harcanmıştır[164].

5. Nerepevtamu Köprüsü

Karaferie-Serfiçe güzergahında mevcut olan köprünün keşif çalışmasından önce tamir edilmesinin yeterli geleceği düşünülmüştür. Ancak yapılan fenni tahkikat esnasında yeniden yapımına karar verilmiştir.

Köprünün yıkılan ayakları tamir edilirken, sol tarafında yer alan duvarlar 4 metre daha uzatılacak ve esas kiriş kısımları da yenilenecektir. İhaleye verilen köprü 56. 400 gurul ile tamamlanacaktır[165].

---

[160] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1322 (16 Mayıs 1904), s. 77.
[161] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1323 (10 Şubat 1906), s. 362.
[162] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 253.
[163] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 264.
[164] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 264. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1323 (10 Şubat 1906), s. 371.

6. Vardar Nehri-Demir Köprü

Selanik Vilayeti'nin Gökyeli kasabasından geçen Vardar Nehri üzerinden ulaşımı sağlamak için yapı malzemesi demir olan bir köprü inşa edilecektir.

Köprünün malzemeleri Avrupa'dan sipariş edilmiştir. Gelecek olan malzeme ***"halkın menfaatini kapsayıcı"*** nitelikte olduğundan gümrük vergisinden muaf tutulmuştur[166].

7. Karasu Köprüsü

Menlik-Petriç arasındaki Karasu Köprüsü'nün bir ayağının kagir olarak yeniden inşası için Müteahhit Aslı Mengeşe Efendi'ye ihale edilmiştir.

8. Yenice Gölü ve Kara Arnak Nehri Köprüleri

Göl ve nehir üzerinde vapur ulaşımının yapılmasıyla beraber var olan köprülerin zarar görmemesi için işletmeci gerekli düzenlemeleri yapmakla yükümlüdür[167].

bf. İşkodra Vilayeti Köprüleri

1. Mortepiz Deresi Köprüsün

Mortepiz deresi geçtiği güzergahtaki yerleşim alanlarına yağışlı mevsimlerde zarar vermekte ve halkın ulaşımını engellemektedir. Derenin, İşkodra-Çayağzı'na tesadüf eden kısmında 2, 5 metre yüksekliğinde 47 metre uzunluğunda ahşap yapılı bir köprünün inşasına teşebbüs edilmiş. Yapı için gerekli kerestenin civardaki ormanlardan teminine karar verilmiştir.

İşkodra-Çayağzı yolunun askeri açıdanda önemli olması köprünün yapımını daha da zorunlu hale getirmiştir[168]**.**

II. SEDLERİN İNŞASI

Seller yollarda çukur oluşumuna yol açtığı gibi getirdikleri ağaç, taş parçaları ve diğer malzemeler yol ve köprülerin önünü tıkamaktadır. Sed yapımı, göl ve nehirlerin temizlenme hizmetleri Nafıa bütçesinden karşılanır. Taşkınları önlemede öncelik derelerin ıslahıdır. Doğal dere yataklarına imar izni verilmemektedir.

Sed ve benler su tutma özelliğine sahip yapılardır. Sedler, derelerde taşkın koruma da kullanılır. Bir akarsuyun feyezanda hangi seviyeye çıkacağı bilinmedikçe yakınındaki araziyi, şehri ve köyleri bu sellerden koruyacak sedlerin ne yükseklikte

---

[165] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1930.
[166] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1319 (25 Mart 1902), s. 1541.
[167] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 8 Safer 1300 (19 Aralık 1882), s. 138.
[168] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1317 (17 Mart 1900), s. 1726.

yapılması gerektiğini karar verilemez. Sed inşasına başlamadan önce ilgili akarsuyun su toplama havzasının tespit edilmesi gerekir.

Nehirlerin meydana getirdiği felaketi engellemede yapılacaklar arasında regülator, kanal, gölet ve sed ve bendlerin yapılmasıdır.

1. Sakarya Nehri Seddi

Hüdavendigar Vilayeti sınırlarından geçmekte olan Sakarya Nehri, bazı zamanlarda vilayet kazalarına hasar vermektedir. Nitekim Akhisar Nahiyesi'ne bağlı Çardak Karyesi'de zarar gören yerler arasında yer almaktadır.

Zararı azaltmak için sedd inşasına karar verilmiştir[169].

2. Havran Çayı Seddi

Balıkesir-Edremid güzergahından geçmekte olan Havran Çayı, taşkınlıkları sonrası yolu işlemez hale getirmektedir. İlk olarak 500 metre uzunluğunda bir kanalın yapılması halk ve idare tarafından yeterli görülmüştür. Ancak merkezden gelen Müfettiş Emin Bey, yaptığı tahkikat sonucu 20 metre genişliğinde 1 metre derinliğinde ve 1.050 metre uzunluğunda bir kanalın yapılmasının daha doğru olacağını raporunda belirtmiştir.

Kanalın masrafı Hüdavendigar Vilayetindeki Vakıf gelirlerinin paylarından sağlanacaktır. Her yıl düzenli olarak Vakıflardan, Belediye'ye para tahsisatı yapılmaktadır. Sermaye vakıf gelirlerinden sağlanacağından dolayı işlerin takibinde bir Vakıf Memuru görevlendirilecektir[170].

3. Bandırma Limanı Seddi

Bandırma Liman inşası imtiyazı devlet tarafından Ser-Mimar Vasilaki Efendi'ye verilmiştir. Ancak imtiyazda sedd inşası konusunda herhangi bir açıklığın olmaması üzerine Vilayet idaresi seddin yapımını bir başkasına vermek zorunda kalmıştır[171].

4. Değirmendere Seddi

Değirmen Deresi suları gün geçtikçe Trabzon Limanı'na verdiği zararı artırmaktadır. Halk dualar eşliğinde derenin getirdiği kum ve çakılı önlemek için sed inşasını yapımına başlamıştır.

---

[169] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1314 M. 1 (12 Haziran 1896).
[170] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1315 (30 Ağustos 1897), s. 108-109.
[171] **BOA. T. NFM. 721/47,** H. 1305 M. 1 (19 Eylül 1887).

5. İskece Kasabası Seddi

İskece Kasabası civarından geçen nehir, kasabanın köylerine zarar verdiği gibi nehrin taşması sonrası bir köy sular altında kalırken Yenice kasabasının mezra yollarını da tahrip edip geçmektedir.

Edirne Vilayeti İdaresi, inşa edilecek seddin yol bedelinden karşılanmasını talep etmiştir. Yapılan bu başvuru ilk olarak kabul görmemiştir. Zira yol bedeli sadece yol ve köprülerin yapımında kullanılmaktadır. Vilayet İdaresi suyun verdiği zararın gün be gün artış gösterdiğini ifade etmiş, hatta birkaç su taşkınlığı sonrası Yenice Kasabasının haritadan silineceğini bildirmiştir. Buradan verginin alınmayacağını ve yeni bir göç sorunu ile karşılaşacağından devletin uğrayacağı kaybın daha büyük olacağının raporlarda bildirilmesi üzerine Ticaret ve Nafıa Nezareti bütçesinden buraya pay ayrılmasına onay verilmiştir[172].

6. Hindiye Seddi

Fırat Nehri üzerinde yer alan ve Bağdat Vilayeti İdaresi'nin sınırları dahilinde inşa edilmiş olan Hindiye Bendi'nin bakım, onarım ve diğer ıslah çalışmalarını yürütmek Vilayet İdaresi'nin yetkisi dahilindedir. Devlet bu bendin öneminden dolayı bütçeden düzenli olarak para tahsisinde bulunmaktadır[173]. Hindiye seddesinin önemi Irakeyn bölgesinin imar ve ihyası için oldukça hayatı öneme sahiptir.

Fırat nehri, Kerbela ve Hille yönünde kollar oluşturmuştur. Ancak zaman içerisinde gerekli bakımın yapılmayışı ve dolmaların etkisi ile Hille mecrası tamamen kapanacak hale gelmiştir. Mevcut durum bölgede su kıtlığına ve halk arasında yaygın olan susuzluğa neden olmuştur. Oluşan zarar bununla kalmayıp Hille halkı susuzluktan kırılırken bu doğrultuda gidemeyen sular Kerbela'ya doğru yönelmiş bu durum Kerbela'nın su hücumuna uğramasına neden olmuştur[174].

Devlet-i Aliye, her yıl Hendiye seddinin tamiratı ve eksikliklerinin giderilmesi için 71.000 guruş Bağdat Vilayeti adına Nafıa Hesabına yatırılmaktadır. Ancak daimi bir çözüm olabilmesi için Hille mecrasının temizlenmesi yanı sıra Hindiye Seddi ile Kerbela arasında Kapaklı bir köprünün inşası ile Kerbela'yı su hücumlarına karşı korumuş olacaktır.

---

[172] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 L. 26 (13 Mayıs 1893).
[173] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1309 (21 Ağustos 1891), s. 35.
[174] **BOA. Y.PRK.TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).

Ticaret ve Nafıa Nezareti bizzat bu işle Fen Müşaviri Mösyö Galan ile Mühendis Majel'i görevlendirmiştir. Yapılan keşif çalışmasında köprü inşası ve diğer masraflar için 750. 900 guruşa ihtiyaç vardır. Bu paranın bir kısmının Hazine-i Hassa'dan karşılanmasına karar verilmiştir[175].

Hindiye Seddi'nin bakım ve onarımına tahsis edilen ücret, Bağdad Vilayeti'nde nafıa alanında yapılacak hizmetlerde zaruret hallerinde kullanılmasına izin verilmektedir[176].

7. Seyhan Nehri Sed İnşası

Seyhan nehri boyunca çeşitli mıntıkalarda sedd inşası yapılmaktadır. Bunlardan biri Adana Kasabası civarında yapılan sedd çalışmasıdır. Yapılan sedd çalışmaları bitirilememiştir. Bunun üzerine devlet derhal yeni bir Komisyon oluşturarak çalışmanın hızlandırılmasını istemiştir. İnşaat mevsiminin geçmek üzere olması ve Adana ve çevresinin hızla su istilasına uğraması büyük kayıplara neden olmaktadır.

Gerekli sermaye amele-i mükellefeden temin edilecektir[177]. Bazı hallerde sermaye öşür vergisine yapılacak ek zam ile sağlanmaktadır[178].

8. Tunca Nehri Kanal-Sed İnşası

Tunca nehrinin yeni yapılacak bir kanal ve sed ile Karasu nehrine bağlanması için Edirne Vilayeti İdaresi tarafından çalışmalara başlanılmıştır. Emanet usulü ile yapımına başlanılacak olan kanal için yapılan keşif çalışması sonucunda 8.000 amelenin istihdamına ve 42.000 guruş nakdi bedele ihtiyaç bulunmaktadır. Bu kadar ameleyi istihdam etmek mümkün olamayacağından ücretli olarak amele bulunmasına çalışılacak buda nakdi masrafı daha da artırmaktadır. Ayrıca inşa edilen kanalın 80 cm. daha derinleştirilmesi çalışması da masrafı bir kat daha artırmaktadır. Çalışma sırasında çıkarılacak harf kanaldan 90 metre mesafedeki uzak bir alana taşınacaktır. Bütün bunlar göz önüne alınarak çalışmaya başlanılmış, çıkan meblağın bir kısmının da bir sonraki yıla ait olan amele-i mükellefe bedelinden karşılanmasına karar verilmiştir[179].

---

[175] **BOA. İ. TNF.** H. 1/1321 Ş. 5 (27 Ekim 1903). Selim Deringil; **İktidarın Sembollari ve İdeoloji, II. Abdülhamid Dönemi (1876–1909),** Çeviren: Gül Çağalı Güven, İstanbul–2002, s.41.
[176] **BOA. İ.TNF.** H. 1325 B. 13 (22 Ağustos 1907).
[177] **BOA. İ. TNF.** H. 1311 Ra. 18 (29 Eylül 1893).
[178] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881).
[179] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1323 (30 Ekim 1905), s. 249-250.

9. Menfiz Deresi Seddi

Selanik Vilayeti'ni gelip geçen dere ve nehirlerin çeşitli bayındırlık yapılarına verdiği zararı azaltmak amacıyla sedler inşa edilmektedir. Menfiz Deresi Seddi için devlet, Nafıa bütçesinden 350.000 guruş tahsis etmiştir.

Seddin inşası için 266.000 guruş harcanmıştır. Geriye kalan miktar ise Selanik Vilayeti'nde seyelanın zarar verdiği diğer sedlerin tamiratına harcanmıştır[180].

10. Derin ve Boyana Nehirleri Seddi

Derin ve Boyana Nehirleri'nin temizlenmesi ve sedlerinin inşası için çalışmaları için Aydın, Selanik, Yanya ve Kosova Vilayetleri'nden akçe desteği sağlanacaktır. Ziraat Bankası aracılığıyla bu ödemeler gerçekleştirilecektir. Selanik Vilayeti İdaresi akçe desteğinde bulunamayacağını belirtmiştir[181].

11. Kenaniye Seddi Tamiri

Bağdad Vilayeti dahilinde Fırat nehri üzerindeki bir diğer sed Kenaniye Seddi'dir. Bu seddin birkaç ay içerisinde tamiratı gerekmektedir. Yapılan keşif çalışmasında bakım ve onarım için 510.000 guruşun tahsis edilmesine gerek duyulmuştur. Devletin içinde bulunduğu ekonomik dar boğazdan dolayı bu bütçenin tahsisi Hendiye Seddi adına Ziraat Bankası'na yatırılan paydan verilmesine karar verilmiştir[182].

[180] **BOA. T. 172,** 23 Nisan 1314 (5 Mayıs 1898).
[181] **BOA. T. 172,** 4 Ağustos 1314 (16 Ağustos 1898).
[182] **BOA. İ. TNF.** H. 1325 B. 13 (22 Ağustos 1907).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

RAYLI ULAŞIM ALANINDAKİ NAFIA HİZMETLERİ

I. DEMİRYOLU ULAŞIMINDAKİ BAYINDIRLIK HİZMETLERİ

Batıya açılma sadece Osmanlı Devleti'nin yönelişinin bir sonucu değildir. Osmanlı yöneticilerinin Avrupa kültürüne duyduğu ve Lale devrinde somut örneklerini vermeye başlayan yöneliş, başta Fransa olmak üzere merkantilist Avrupa ülkelerinin genişleyen üretim ve ticaret hacminin gereksindiği yeni pazarlar bulmak amacıyla Doğu'ya yönelmesiyle karşılık bulmuştur.

Bölgelerarası ticaret önemli bir değişme göstermiş, tarımsal ürünlerin Avrupa'da hızla gelişen endüstrinin talebi sonucu dış ticarete kayması mal akımı ilişkilerinde ve yönünde önemli bir değişime neden olmuştur. Bu işleyiş kendi akım sistemini de birlikte getirmiş XIX. yüzyıl sonunda yeni bir ulaşım teknolojisinin ürünü olan demiryolunun Anadolu'ya girişi bu koşullarda gerçekleşmiştir.

Sultan II. Abdülhamid'in cülusundan beridir bayındırlık alanında büyük bir gayret ve ilerleme görülmektedir. Bu ilerleme bugüne kadar emsali görülmemiş bir surette gerçekleşmektedir.

Ancak bu ilerlemeye sekte vuran önemli bir unsur vardır. Devlet bütçesi, bu gelişimi engelleyen en büyük unsurdur. Servetin yokluğu devlet için en büyük sektedir. Belli harcamalardan kesinti yapsak bile Avrupa'nın kara ve deniz alanındaki gelişmelerini takip için maalesef bu mali durumla imkânsız hale gelmektedir. Hatta gün be gün ihtiyaçlar artmakta, açıklarda ziyadesiyle artış göstermektedir[1].

Öyle ise Osmanlı tebaasının nasıl geliştirileceğini, refah düzeyinin ve saadetinin nasıl değişebileceğini ve memleketin servetinin nasıl artırılabileceği sorularına cevap aramak gerekmektedir.

Problemlerden biri ulaşım nakliyesinin müşküllü olmasıdır. Halkın elinde bulunan mal, eşya vesairenin fiyatı alındığı yerden gittiği iskeleye kadar 3, 4, 5 hatta daha yukarı miktarda pahalıya giderek köylünün eline geçen parada azalmaktadır. Nakliyeye verilecek hız ile köylünün elinde daha fazla kazanç kalacak ve ticareti ve

---

[1] "…Memâlîk-i Mahrûsâ'da şömendiferler tahdîd edilse de bu husûsâtın Memâlîk-i Avrupa kısmında icrası Rus Muharebesi netîcesi olarak husûle gelememiş ve el-yevm Asya-yı Osmânî içün dahi bir muntazam plan görülememiştir…" **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.) Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.) 12/33,** Miladi 1877. Not: Belgenin tarihi bulunmamaktadır. Yazılı metindeki tarihe yer verilmiştir.

ziraatı daha da geliştirecektir. Halkın elinde bulunan servet, yıllık olarak biraz daha artacak belki de bu artış 3, 4 misli kıymetinde olacaktır. Nakliyenin sağlayacağı fayda sadece bununla sınırlı değildir. Demiryolun geçtiği güzergâhtaki arazinin kıymetini de artırmaktadır. Bugün 100 guruş etmeyen arazi ulaşım ile 300 guruş kıymet hâsıl ederek serveti biraz daha artıracaktır.

Ayrıca Devlet Hazinesi'nden zorunlu harcama olarak çıkan asker ve memur nakliyatı ücreti de azalacaktır. Ancak bütün bunlara rağmen şu gerçeği unutmamak gerekir. Biz bu kadar gelişmeyi sağlasak bile, ülkeyi içinde bulunduğu ekonomik buhrandan kısa sürede kurtarmak imkânsız olmaktadır.

O zaman ne yapmak gerekecektir. Avrupa sermayesi uzun süredir kendisine mahalli kullanım alanları aramaktadır ve ülkemize çok sayıda nafıa alanında yapılacak yeni tesisler için birçok sermayedar akın akın imtiyaz talebinde bulunmaktadır.

Ayrıca çok sayıda devlet gibi Amerika'da kendi imal ettiklerini korumak amacıyla Gümrük Kararnamesi'ni ilan ederek dışarıdan mal kendi ürettiği mal türünde ürünlerin girişine engel olmuştur. Buda Avrupa'nın Osmanlı Devleti'ne olan ihtiyacını ziyadesiyle artırmaktadır. Kötü şeylerden iyi sonuçlar çıkmasına örnek teşkil edecek bu durumla ülkenin nafıalaşmasına sebebiyet sağlamıştır. Sermayedarlar ülkemizde yer bulamadıkları takdirde Afrika ve Asya ülkelerine müracaat fikrine düşeceklerdir. Bu fırsatı kaçırmamak gerekiyor[2]. Lakin şu gerçeği de göz ardı edemeyiz. Avrupa için Osmanlı Devleti oldukça önemlidir. İzmid-Ankara hattını işletmek isteyen Fransız sermayedar Mösyö Kaula'nın imtiyaz talebindeki haykırışı bu fırsat anlayışının tek taraflı olmadığını gözler önüne sermektedir. Âdete bu imtiyazı almak için Devlet-i Aliye adına dökmediği iltifat kalmamıştır[3].

İmtiyaz sırasındaki ***Teminat Sistemi*** devlet bütçesi için önemli bir açık oluşturmakla birlikte başka çarede görünmemektedir[4].

---

[2] **BOA. Y. EE. 12/39**, H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

[3] "…Mösyö Kaula İzmid'den Ankara'ya kadar mümetted olan hatt üzerinde icrâ etdirdiği istikşâfâtın netîcesini hak-pâyı hazret-i padişâhiye biz-zât 'arz ve takdîm ederek şu icrâ'at-ı ibti'dâ'iye ile hatt-ı mezkurun keşf defterleri hakkında irâdât-ı şâhâneye tahsîl etmek arzusunda bulunduğu lütf ve inâyet-i mekkâre-i şâhâneleri Mösyö Kaulas bendeleri hakkında yine bâ-dirîğ buyurulduğu takdirde mumâ-ileyh kendisini en mes'ud ve bâhtîyâr bezgân-ı mülükâneden 'add eyleyeceği gibi menâfi'-i devlet husûsunda ibrâz-ı hidmeti ve sadakat olunduğundan… ve bi'l-hasr emr ve irâdât-ı şâhânelerine hazır ve amâde bulunduğuma arz-ı cera'it olunur ol-babda emr ve fermân hazret-i men-lehü'l-emrindir" **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafıa Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.) 2/18**, H. 1305 L. 12 (22 Haziran 1888).

[4] Osmanlı devletinin sözleşme yaptığı demiryolu inşa ve işletmesi kumpanyalarının istihkaklarının kilometre garantisi üzerinden gelirlerinin ödenmesi işi Düyun-u Umumiye idaresince yerine

Demiryolu ve tramvay gibi vesaire taşımacılık imtiyazlarında teminat akçesi taahhüdü Devlet hazinesine büyük bir yük olmakla birlikte bu taahhüdün dehşet verdiği ölçüde korkunç olmadığı görülecektir. Zira devletin sözü hattın tamamlanmasından sonra başlamaktadır. Tabii ki ilk senelerde hat iyi çalışmayıp halkın kullanım alışkanlığı kazanmasına kadar devlet açık vermektedir. Ama kısa süre sonra görülecektir ki demiryolları sayesinde aşar geliri artış gösterecektir daha çok üretecek daha fazla vergi vermiş olacaktır ve bu artış sürekli olarak devam edecektir. Bazen bu artış %2-3 miktarında olacaktır.

Belki de devlet için hiçbir gelir sağlamadığı yerden bile hâsılat alınarak bütçeye katkısı sağlanmış olacaktır. Devlet ilk başlarda fedakârlıkta bulunmuş olsa bile, zaman içerisinde bu açık kapanmış olacaktır. Devletin demiryolları konusundaki en büyük fedakarlığından biri 1878'te kumpanyaların kurulum aşamalarında, Dahili ve Gümrük vergisinden muaf tuttuğuna dair kanun yayınlamasıdır[5]. Ancak devlet daha sonraki yıllarda çıkardığı kanun ve nizamlarla bu muafiyetliklere sınırlamalar getirmiştir[6].

Zamanla kilometre teminatının yerini ilk defa Samsun'dan Sivas'a kadar inşa edilecek demiryolu imtiyazını alan Mösyö Döparşink yeni bir teminat türü ortaya atmıştır.

Buna göre bölge aşar vergisinin fazlasının yarısına (%50) ortak olmuştur. Düşünün ki, devlet buradan yarı miktarda aşar vergisi dahi elde edemezken bu imtiyaz sayesinde imtiyaz sahibi bir an evvel kar elde etmek için yolu tamamlayacak ve aşar vergisi ne kadar fazla olursa Mösyö Döparşink'in eline de o kadar miktardaki kazanç geçecektir.

Açık bir gerçek vardır ki o da, demiryolların Osmanlı tebaasının ve hazinesinin menfaatine hizmet eden ortak mal olmasıdır. Bu nedenle demiryolların sağlayacağı menfaati göz önüne alarak devlet halkına yeni bir vergi koymaktan geri kalmamıştır. Hatta bunu bazen halk kendi isteğiyle de yapmaktadır. Konya, Drama, Gümülcüne,

---

getirilmektedir. Kilometre teminatına haiz hatlar: Selanik-İstanbul, Selanik-Manastır, İzmir-Kasaba ve uzantısı, Anadolu Demiryolu hattıdır. Teminatsız hatlar ise: İzmir-Aydın ve uzantısı, Mersin-Adana, Yafa-Kudüs, Mudanya-Bursa ve Beyrut-Şam-Havran hatlarıdır.

[5] "…Temüryolu ve müteferri'âtının inşa'at-ı ibtidâ'iye ve tevsî'atı içün her nereden olursa olsun celb edilen edevat her güne dahilî vergüden ve gümrük resm, nden mu'afdır…"**BOA. Ticaret Defteri (T.) 2302,** 15 Şubat 1293 (27 Şubat 1878), s. 96.

[6] "…Bi'l-umûm Umûr-u Nafı'a Şirketlerince inşa'âtı hitâm bulduktan sonra celb olunacak edevat ve malzeme-i inşa'iye resm-i gümrüğe ta'bidir…"**BOA. T. 2302,** 11 Eylül 313 (23 Eylül 1897), s. 95.

Kavala ve Bolu ahalileri vekilleri devlete iki kat aşar vergisi ödemek şartıyla kendilerine demiryolu imtiyazı verilmesini istemişlerdir.

İmtiyaz projelerinin birçoğunda çeşitli muafiyetlikler ve haklar talebinde bulunanlar olmaktadır. Bazen devlet teminat olarak güzergâhlarda bulunan maden, taş ocakları, ormandan istifade hakkını da taahhüt olarak vermektedir[7]. Bazende 40, 60, 100 kilometrelik alandaki arazinin kullanımına izin verebilmektedir. Arazi kullanımları sırasında mukavelenamelerde bu arazinin hangi amaçla kullanılacağı açıkça belirtilmektedir[8]. Devletlerarasındaki kıyasıya rekabet demiryolu hatlarına da yansımaktadır. Devlerler sık sık kendi hakları dahiline yakın yerlerde bir başka devlete aynı nitelikte veya farklı nitelikte hakların verilmesine engel olmaya çalışmaktadır.

Yabancı İmtiyaz Sahipleri, Devlet ve Halk Eliyle Yapılan Raylı Ulaşım Hizmetlerinde İzlenecek Yol

Devlet ülke genelinde ulaşım alanında yaptıracağı hizmetlerde ilk olarak teminatlarda kilometre garantisi taahhüdünü vermiştir. Ancak devlet zamanla teminat akçesine yeni alternatifler bulmakta gecikmeyecektir.

İmtiyaz nasıl verilir?

Ulaşım alanında imtiyaz talebinde bulunanların talepleri ilk başta Nafıa Nezaretince değerlendirmeye alınır. Bir mahzur görülmediğinde talep müzakere edilir. Herhangi bir iki noktada demiryolu yapımına karar verilmiş ise Nafıa nezareti genel masrafı hesap ettirecektir. Bu hesaplama yapıldıktan sonra Müteahhidin taahhüdüne karşılık olarak %10 kadar zam yapılıp bu iki hesaptan sonra hâsıl olan toplam üzerine faiz kararlaştırılır. Müteahhit hattın tamamını yâda kısmi olarak açtıkça kararlaştırılan miktardaki faizi aşar vergisinden alır.

Hatlar işlemeye başladıkça elde edilen gelirin gayr-i safi %45'i işletme masrafı olarak imtiyaz sahibine verilir. Ancak %45'lik miktarda taahhüt edilen faizi karşılayamazsa devlet fazla aşardan tamamlamak zorundadır. Geriye kalan %55'lik miktarda devlete ait olacaktır.

Ancak elde edilen kazanç beklenilenden fazla çıkarsa devlet ve imtiyaz sahibi bu miktarı aralarında pay edeceklerdir. Devlet demiryolu imtiyazında İşletme sahibine bu sistemle masraf ve genel kazancın faizini verecektir.

---

[7] **BOA. Y. EE. 12/39**, H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).
[8] **BOA. Y. PRK. TNF. 6/73, (Tarihsiz)**.

Demiryolların muhafazası için tayin edilecek iki komiserin maaşı devlet tarafından karşılanırken oluşturulacak teftiş komisyonlarının üyelerinin masrafı ise imtiyaz sahibine ait olacaktır.

Devlet verdiği imtiyazı 30 yıldan sonra ihtiyaç duyarsa şartnamedeki koşullara uygun olarak satışını yapabilecektir. Eğer 30 yıl dolmadan satmak isterse geriye kalan yıllar için faiz üzerine %1 zam yapılarak devlet satışı gerçekleştirebilecektir[9].

Devlet ve Halk Eliyle Yapılacak Raylı Ulaşım Hizmetlerinde İmtiyaz Sistemi

Devlet eliyle yapılması önemli olanlar ile memleket ahalisi tarafından yapılacak demiryolu inşasında kendilerinin hissedar olmasıyla yapılacak demiryollarda iki yol izlenilmektedir.

İlk yol, talip veya devletçe lüzumu görülen demiryolu hattının iki nokta arasındaki masrafı Nafıa Nezareti tarafından belirlenir. Masraf belirlendikten sonra faizi ve devlet hazinesine ödenmesi gereken yıllık miktar belirlenerek ona göre müteahhide yapılması için verilir.

Yıllık gelir ve faizlerin belirlenmesinden sonra aşar fazlasından ne miktar alınacağı da tespit edilerek Düyun-u Umumiye'ye ödenecek meblağ belli olmuş olur. Tabii ki aşar fazlası ne kadar olursa Düyun-u Umumiye'ye olan borçta o kadar çabuk bitirilmiş olacaktır.

Bir diğer yol ise, istifade edecek vilayet, sancak ve kaza halklarının devlete ait öşür miktarını Maarif ve Nafıa Bütçesi'ne yarım öşür fazladan tahsil ederek ödeme yapmasıdır. Ancak burada da yine devlet aşarın fazlasının yarısını ve demiryolu hâsılatıyla birlikte Borçlar Dairesi'ne teslim etmektedir. Daire kendisine teslim olunan bu miktarlardan inşaat masrafını çıkartarak küsurunu hazineye tahsis ederek müteahhit aracılığıyla hizmetin yapılmasını sağlar.

İlk yıllarda demiryollarından gelen kazanç faize gider gibi görünürse de aşar geliri artıkça ve devamlı oldukça faiz miktarı cüzi bir hale gelecektir[10].

Demiryolu İnşasında Dikkat Edilmesi Gereken Unsurlar

Demiryolların inşasında dikkati çeken ilk şart Askeri harekete elverişli olmasıdır. Ticarette elbette ki önemlidir ama askeri alanda sağlayacağı menfaat ilk

[9] **BOA. Y. EE. 12/39**, H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).
[10] **BOA. Y. EE. 12/39**, H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

sırada yer almaktadır. Devlet demiryolları yaptırırken güzergâhları kendi isteği doğrultusunda tayin etmek için çaba sarf etmiştir.

Yolların dar yâda geniş olarak yapılmasının fayda ve zararı uzun bir süredir tartışılan bir konudur. Ancak Fen Âlimlerince ve görülen tecrübe sonuçlarına göre dar yolların hiçte zannedildiği gibi tasarruf sağladığı söylenemez. İşletme ve masrafı ve gördüğü işe nazaran geniş yolların işletme masrafından ziyadesiyle fazladır. Gördüğü iş bakımından da azdır.

Dar yol yapmakta ısrarcı olmak, ülke servetinin boşa harcanmasını kabul etmek anlamına gelmektedir. Dar yolların yapımını savunanlar, hattın uzun tutularak daha ilerilere götürülmesi sağlamakta, böylece ticaret ve ziraat gelişmektedir fikrine karşılık Geniş yolların yapımı külliyetli bir sermayeyi gerektirmektedir düşüncesi etkilidir. Ancak şu da bir gerçektir ki, dar yollarda taşınan yük-katar sayısı geniş yollara göre daha az olmakta buda dar yolların bir sefer yerine birden fazla sefer yapmasına yol açmaktadır.

Geniş yolların iki vagonla gördüğü işi dar yollar üç vagonla yapabilmektedir. Masraftan kaçınmak uğruna yapılan dar yollar, işletme esnasında fazlasıyla masraflı olmaktadır.

Dar yolların cazipliğinde iddia edenler toprağın tesviyesi sırasında 45 cm noksan olarak yapılmasını gösterirler. Geniş yollar 300 metrenin yarısından daha az tesviye edilmesi, iniş ve yokuşlarında 20 mm. lik meyillerin olması bazen yolun müşkül yerlerden geçmesi geniş yollardaki masrafı artırabilmektedir.

Osmanlı Devleti'nde yapılmış olan ve yapılmakta olanların büyük bir kısmı geniş yol sistemi ile yapılmaktadır. Ancak bazen dar yol yapımına gidilmektedir. Oysa ne Fransa, ne Belçika ve nede İngiltere dar yol yapımını şimdilerde doğrulamamaktadır. Hatta İngiltere'nin sömürgelerinde Avustralya ve Hindistan'da yaptırdığı dar yollar, tartışma konusu olmaktadır. İngiltere bunların bir hata olduğunu kabul etmektedir. Bizde bu hataya düşmemeliyiz.

Sadece ana hatlarda değil şube hatlarda da dar yol yapımından kaçınmalıyız. Zira dar demiryolları kullanışlı değildir. Bunun için şubelerde bir karayolu masrafına denk gelen ***Dekovil usulü*** demiryolları yaptırılarak masraf azaltılabilir.

Demiryolların yapımında 144 metrelik genişliğin esas alınması uygundur[11]. Demiryolları yapılırken diğer dikkat edilmesi gerekenler arasında toprağın tesviyesi, eğim, alınacak açı (vagonlar birbirini takip edebilmeli), hendeklerin ve suyollarının yönü de önemlidir. Hat inşasında ikinci bir hattın daha ilavesine uygun olmalı hatlar tek yön olarak değil çift yön olarak belirlenmesi gerekir. Herhangi bir tamir sırasında kullanılacak malzemenin en yakın mevkilerden sağlanmasına da ayrıca özen gösterilmelidir.

Demiryolu hatlarının kullanımın yaygınlaşabilmesi için İstasyonlara doğru şose yolların varlığı önemlidir. Devlet artan demir hatlara bağlı olarak o bölgedeki şose yolun yapımını artırmakta var olanların ise bakım ve onarımına ağırlık vermektedir.

Demiryolu katarlarının taşıması sırasında birtakım kazalar olabilmektedir. Bu kazanın en erken şekilde fark edilebilmesi için her vagonun alt tarafında bir ip bulunmakta ve bu ip lokomotif üzerindeki çana bağlanmaktadır. Oluşabilecek ayrılmalar esnasında bu ip çanı çalmakta ve böylece makinist durumdan haberdar olmaktadır. Bir diğer yöntem ise her vagonda birer hava borusu bulunmakta ve bu borular vasıtasıyla bir vagondan diğerine hava cereyan ederek lokomotif kısmına vardığında orada kuvvetli bir seda ile düdük çalması sağlanmıştır. Vagonların raydan çıkması bazen büyük kazalarla sonuçlanabilmektedir. Devlet bu duruma karşı tedbirli olmaya çalışmıştır[12]. Yolcuların güvenliği açısından demiryolu istasyonlarında katar kontrolleri yapılmaktadır. Yolcuların mürur tezkerelerinin muayenesi ve kayıtları yapılır. Demiryolu personeli tarafından bazen katarlar 20 dakika bekletilmektedir.

Raylar, demiryolu vasıtaları ile direkt temasta bulunan tekerleklere yuvarlanma yüzeyi sağlayan, aşınmaya dayanıklı, yüksek mukavemetli, demir ve çelikten özel profillerde imal edilen demiryolu üst yapı elemanıdır. Raylar, gövde-taban ve mantar kısımlarından oluşmaktadır.

Mantar kısmı, tekerleklere yuvarlanma yüzeyi sağlayan kısımdır. Gövde kısmı ise mantar ile taban arasında rayları birbirine cebire bağlanmasına imkan veren kısımdır. Taban ise rayların traverssilere basmasını sağlar. Raylar ahşap veya demir traverslere oturur.

Taban ağaçları, Demiryolları tabanlarında uzun yıllar ağaç yani keresteden taban ağaçları kullanılmıştır. Fakat kışın don ve yağmurun tesiri yazın ise sıcaklığın

[11] **BOA. Y. EE. 12/39**, H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).
[12] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Ramazan 1302 (Haziran-Temmuz 1885), s. 266-268.

etkisiyle bu tabanlar fazlasıyla zarar görmektedir. Tabanların yenilenmesi ise Demiryolu Kumpanyalarına yeni masraflar açmaktadır. Rumeli Demiryolları Kumpanyası Mühendisleri Avrupa'daki demiryollarının aşama aşama taban ağaçlarının demire dönüştürülmüş olduğunu tespit etmişlerdir. Rumeli Demiryolları Mühendisleri aynı sistemi Osmanlı Devleti sınırları dahilindeki demiryollarında da uygulamaya başlamışlardır. Demiryollarında demirden taban ağacı kullanılmasının zararlı olmadığı devletin Fen Müşavirliği tarafından da onaylanmıştır[13].

Demiryolu hatlarında mesafeleri ve yönleri gösteren levhalar bulundurulur. Bu levhalar belli aralıklarla kumpanyalar tarafından yerleştirilir[14].

Asma vagonlu demiryollu hatları icadı ortaya atılmıştır[15].

Hatların inşası sırasında deniz kıyılarına çok fazla yakın inşa edilmemesine dikkat edilmelidir. Karadeniz, Akdeniz ve diğer sahillerimiz her zaman düşman tazyikine maruz kalabilecek durumdadır. Şömendifer hattının sahil ile bağlantısı olmayarak sahillerin arkasında kalan dağ ve tepelik silsilelerinden sonra inşa edilmesi daha doğru olacaktır. Kıyılara yapılan ulaşımın şube hatları, tramvay hatları veya araba yolu ile ulaşımın sağlanması temin edilmelidir[16].

Abdülhamid devrinde Osmanlı coğrafyasını gezenler bir inşaat sahasında gezdiklerini düşünebilirler. Bir yandan demiryolları inşa edilirken diğer taraftan tramvaylar, iskeleler, karayolları yapılmaktadır. Elbette ki bu yapılar boyunca da irili ufaklı köprüler, menfezler, kasisler, suyolları, istasyonlar, antrepolar, doklar ve daha nice aracı yapılar inşa edilmektedir.

Ulaşım anlayışında her zaman temel olan askeri ulaşımdır. Endüstrileşme sonrası yaygınlaşan demirinde en çok kullandığı alan yol sistemi içerisinde demiryolları olacaktır. Bu yolların hizmet alanı da karayolları gibi askere yöneliktir. İkinci olarak ticari amaç gelmektedir. Abdülhamit devrinde dini amaca hizmet eden demiryolu yapımına dahi tesadüf edilecektir. Ancak bütün bunlara rağmen demiryolların hizmet alanlarını kesin kıstaslarla ayırmak mümkün değildir.

Suriye, Beyrut-Şam, Aydın-Kasaba demiryolu hatları ticari iken, Der-saadet-Selanik güzergâhı askeri amaçlı olarak inşa edilmiştir. Fakat devletin içinde bulunduğu

---

[13] **BOA. Ticaret-Nafıa-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri (T. NFM.) 716/62,** 1297 L. 18 (23 Eylül 1880).
[14] **BOA. T. 172,** H. 19 Mart 1314 (31 Mart 1898).
[15] **BOA. T. 172,** 17 Haziran 1314 (29 Haziran 1898).
[16] **BOA. Y. EE. 12/33, Miladi 1877.**

zaaf hali ülkenin her yerinden ayaklanmalara neden olmakta ve Cebel-i Dürzi olaylarında olduğu gibi Beyrut-Şam ticari hattı askeri nakliyatta kullanılmıştır.

Demiryolları yapımı esnasında devlet olabildiğince yapımına izin verdiği hatların tamamlanmasına çalışmaktadır. Ayrı ayrı dallar, budaklar oluşturma düşüncesinde değildir, ama yine de istediği kadar başarılı olamadığını demiryolu haritalarında görmek mümkündür. Demiryolu ağlarına bakıldığında yarım kalanlar, tamamlanamayanlar ve ülkeyi parselleyici nitelikte demiryolu hatları inşa edilmeye çalışılmıştır[17]. Fakat çokta olumsuz düşünmemek lazım Aydın-Kasaba demiryollarını Konya hatlarıyla birleştirmek için yeni şubeler açılacak, böylece kıyıdan içlere doğru kesintisiz ulaşım sağlanacaktır.

Demiryollarının başlıca kullanım alanları askeri amaçlıdır. Bunu haricinde hemen her demiryolu bir nehir, ırmak yada denize doğru şubelerini oluşturmakta vapurlar ile gelen malların demiryolu istasyonları aracılığıyla ve oluşturulan şube kollarla iç kısımlara taşınması sağlanmaktadır. Örneğin Mudanya-Bursa Demiryolu, Mudanya İskelesine kadar uzatılmaktadır.

Köyler-Kasabalar büyüdükçe demiryollarda bir ağacın dalları gibi şubelerini artırmaktadır. Bir zamanlar İstanbul-Fenerbahçe semti küçük kırsal bir yerleşim olduğu için Haydarpaşa demiryolu hatları ilk yapıldığında buradan geçirilme ihtiyacı duyulmamıştır. Fakat Fenerbahçe'nin zamanla kasaba niteliği kazanması halkın gidiş-geliş yani ulaşım araçlarını daha çok kullanmaya başlaması ana hatta bir şube olarak Kızıltoprak mevkisinin inşası esnasında hattın Fenerbahçe'den geçirilmesi uygun görülmüştür[18]. Belki kim bilir zamanla bu küçük yerleşim birimi İstanbul'un seçkin semtleri arasında yerini alacaktır.

1. DEMİRYOLLARI İDARİ YAPISI VE İŞLEYİŞİ

Nafia Nezareti oluşturulurken müdürlük birimlerinden biri de Demiryolları İdaresi'dir. Nezaret bünyesinde yer alan bu birim kendi içerisinde çeşitli dairelerden oluşmaktadır. H. 19 Zilhicce 294 (25 Aralık 1877)'de Demiryolları İdaresinin vazifesi ile ilgili bir Talimatname hazırlanması padişah tarafında emredilmiş, uzun bir çalışma sonucunda H. 21 Zilhicce 1300 (23 Ekim 1883)'te Demiryolları İdaresi Talimatnamesi Bab-ı Ali'ye sunulmuştur.

---

[17] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41**, H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[18] **BOA. T. NFM. 721/27**, H. 1304 Ş. 18 (12 Mayıs 1887).

Demiryolları idaresi: Müdür, Müdür Muavini, Demiryolları Muhasebe-i Umumiye, Demiryolları İnşaat Kalemi, Demiryolları İstatistik Kalemi, Komiserler, Umum Müfettişler ve Tahrirat Kalemleri'nden oluşmaktadırlar.

Talimatnamede Demiryolu İdaresinin temel vazifesi; demiryolların inşasına, işletmesine dair hesapların tetkiki ile yapılan ve yapılmakta olan hatların fenne uygunluğunu tespit etmektir. Ayrıca sunulan harita, resim, levha, mukavele ve şartnamelere de uygun olarak hatların tamamlanıp tamamlanmadığının araştırmaktır[19].

İdarenin görevlerine yönelik talimatnameler gibi demiryolların genel güvenliği içinde ayrıca Zabıta Nizamnameleri hazırlanmaktadır. Kumpanyaların, işletmelerin ceza-i işlemleri bu nizamnameye göre değerlendirilmektedir[20].

İmtiyaz yoluyla işletmeye verilen güzergahların gelir-gider cetvelleri, kullanılan alet ve edevat listesi dokümanları haftalık, aylık yada yıllık olarak sunulabilmektedir. İdare mukavelename ve şartnamelere uygun olarak inceler. Ancak dokümanların ne zaman ve ne şekilde sunulacağı bu belgelerde yer almaktadır. Olabilecek muhalif durumlara karşı tarafların elinde bu mukavele ve şartname numunelerinin bulunması gerekmektedir[21]. İdare, devlet tarafından işletilen veya devlet adına işleyen hatlar hakkında komiserlerin sunduğu cetvelleri inceleyerek Nafıa Nezareti'ne kendi görüşleri ile birlikte sunmaktadırlar. Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarını kat eden Rumeli demiryolları hattı şubelerinden Dedeağaç-Sarımbeğ ve Yanbolu 1882 yılı cetvellerini hazırlayarak Rumeli Demiryolları komiserliğine sunmuştur[22].

Kumpanyalar yaptıkları değişiklikleri idareye bildirmek zorundadırlar. Rumeli Kumpanyası 4 Temmuz 1295 (16 Temmuz 1879)'da Dedeağaç hattı cetvellerini diğer bağlı olduğu Yanbolu, Sarımbeğ hatlarından ayrı olarak hazırlamaya başlamak istemiş bu talebini idareye bildirdikten sonra nezaret değerlendirmeye almıştır. Nafıa meclisinde görüşülüp karara bağlandıktan sonra uygulamaya geçilebilmektedir[23].

Devlet-Kumpanya ilişkileri imzalanan mukavele ve şartnamelere uygun olarak yapılır. Demiryolu kumpanyaları ile anlaşırken devlet kendi menfaatine hizmet edici maddeler yerleştirmeye çalışır. Yeni oluşturulacak bir numune tarlasına gidecek olan malzeme, alet, edevat, hayvan vs. taşınması vagonlarla yapılmaktadır. Bu hizmeti

[19] **BOA. T.NFM. 718/74**, H. 21 Zilhicce 1300 (23 Ekim 1883).
[20] **BOA. T. NFM. 716/31**, H. 6 Cemaziyel-ahir 97 (16 Mayıs 1880).
[21] **BOA. T. NFM. 716/34**, H. 24 Cemaziyel-evvel 297 (4 Mayıs 1880).
[22] **BOA. T. NFM. 718/3**, H. 1299 L. 14 (29 Ağustos 1882).
[23] **BOA. T. NFM. 716/11**, H. 1297 R. 22 (3 Nisan 1880).

devletin kendini geliştirmesine yönelik olmasından dolayı mümkün olduğunca indirimli tarife uygulatmaya çalışılır.

İstanbul ve Taşralarda Demiryolu idaresine bağlı olan müdür, müdür muavinleri, komiserler, mühendisler, katipler doğrudan doğruya Merkez Demiryolu İdaresine bağlı olmakla beraber Nafıa teşkilatına da mensup olduklarını asla hatırdan çıkarmamaları gerekir[24]. Maaş zammı talebinde bulunanlar, yol harcırahı ödenmeyeler başvurularını önce Demiryolu İdaresine yapmakta, idare yapılan başvuruyu uygun görürse Nafıa Nezaretine bildirmektedir[25]. Zira demiryolların bütçesi Nafıa Bütçesinin bir parçasını oluşturmaktadır.

Fransa, İngiltere, Belçika gibi Avrupai devletler demiryolu ulaşımında kaliteyi artırmak için yeni teknikler ve sistemler geliştirmektedirler. Osmanlı devleti bu demire dayalı oluşan ulaşım sistemini ağırlıklı olarak yabancıların teknik elemanlarına, mühendislerine ve sermayedarlarına bağlı olarak yürütmektedir. Daha iyi kazanç elde etmek, daha az yakıt tüketip mesafeleri daha da yaklaştırma konusunda devletler, kumpanyalara büyük bir rekabet halindedirler[26].

Demiryolu tabanları ilk olarak ağaçtan yapılmaktaydı. Uzun yıllardır da bu şekilde ihtiyaca cevap vermekteydi. Ancak zamanla çürüyen ağaç parçaları değiştirilmeği gerektirmektedir. Ağaç parçalarının değiştirilmesi ormanların katline de yol açmakta böylece zararı bir kat daha artırmaktadır. 1880'li yıllarda Avrupalı büyük demiryolu kuruluşları ulaşımı daha hızlı, seri hale getirmek için yeni bir teknik geliştirdiler ve demiryolu tabanlarının ağaçtan değil de demirden döşemesini başlatmışlardır.

Bu demirden taban sistemi, yaygınlaşarak güzel sonuçlar kayıt edilmiştir. Rumeli demiryolları kumpanyası da Avrupa'da görüp, sorduğu ve öğrendiği bu teknolojiyi Osmanlı sınırlarındaki hatlarda uygulamıştır. Ancak uygulamaya geçmeden önce devletin onayını alması gerekmektedir. Zira İnşaat kalemini oluşturan mühendislerin temel vazifesi hatların ıslahı, inşaat alanında yapılan yenilikleri takip

---

[24] **BOA. T. NFM. 718/74**, 21 Zilhicce 1300 (23 Ekim 1883).

[25] **BOA. İrade Ticaret Nafıa (İ. TNF.)** H. 1311 Za. 24 (29 Mayıs 1894).

[26] "…Şömendiferin bidâyeten usûl-u i'mâlleri Fransa'da ta'kîb olunan usûlü tevfîkan ya'ni iki sene müddet zarfında işe başlamak üzere doksandokuz sene imtiyaz i'tâ edilmelidir. İşbu müddet-i imtiyaz nihayetinde demiryolları devletin malı olmak ve fakat demiryolun i'mâl ve işletme husâsâtı bütün müddet-i imtiyâziyye içün şâyân-ı i'tîmâd olunduğu tenbih eylediği halde şerâ'it-i mu'tedile ile tekrâr bir müddet mu'âyene içün tahdîdine ruhsât-ı muvâfık maslâhatdır…" **BOA. Y. EE. 12/33, Miladi 1877.**

etmek, iniş, yokuş, meyiller, demir çubukların özellikleri, kumpanyaların sundukları harita ve resimlerle uyumuna dikkat ederler.

Şark Demiryolları Kumpanyası bu yeni teknolojiyi izinsiz uygulaması ilk olarak tepkiye neden olmuştur. Devletin görevi halkının menfaatini düşünmektir ve ulaşımda gerçekleşecek olumsuz durumlara karşı devlet tedbir almak zorundadır. Devlet bu onaysız yapılan tekniği oluşturduğu Fen Komisyonu tarafından tetkik ettirerek kullanımına izin vermiştir[27].

Demiryolları Müdürü olarak Hayri Bey[28] kaynaklarda sıkça geçmektedir. Demiryolu hatları ile ilgili komisyonlarda görev almaktadır. Yafa-Kudüs-ü Şerif ve Selanik-Manastır Demiryollarının muayene ve geçici olarak işlemesine başlaması için oluşturulan komisyonun başkanlığına Hayrettin Bey görevlendirilmiştir[29]. Muavinliğinde Margosyan Efendi'yi görmek mümkündür[30].

Demiryolu hatlarının döşenmesi sonrasında Demiryolu İdaresi'nin oluşturacağı komisyonlar ellerinde bulunan dokümanlara göre harita, mukavele ve şartnameler doğrultusunda çalışmanın yapılıp yapılmadığını, kullanılabilirliği, malzeme kalitesi tetkik edilerek Nafıa Meclisi'ne sunarlar[31].

1897 yılı istatistiklerine göre inşa tamamen bitirilmiş olan ve faal olan toplam demiryolu hattı uzunluğu 2. 795 kilometre olarak açıklanmıştır[32]. Sultan II. Abdülhamid devri Anadolu ve Avrupa kıtasındaki demiryolları haritaları EK IX ve EK X'da yer almaktadır.

---

[27] **BOA. T. NFM. 716/62**, H. 1297 L. 18 (23 Eylül 1880). **BOA. T. NFM. 718/74**, H. 21 Zilhicce 1300 (23 Ekim 1880).

[28] H. 1267 (1850/1851) Tarihinde Mühendishane-i Berr-i Hümayun'da öğrenci iken Sultan Abdülmecid tarafından Avrupa'ya eğitim görmek için gönderilmiş Belçika Erkan-ı Harb ve Turuk Mühendisi Mekteplerinde ilim ve fen tahsili görmüş Der-saadete döndüğünde ise Mühendishane-i Berr-i Hümayunda Fen ve Nafıa alanında eğitim vermeye başlamıştır. Sultan II. Abdülhamid devrinde ise Hendese-i Mülkiyede Fahri olarak görev almıştır. **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Zilhicce 1302 (Eylül-Ekim 1885), s. 369.

[29] **BOA. T. 2303,** 15 Eylül 1308 (27 Eylül 1892).

[30] "…Demiryolları Müdür Muavini izzetli Margosyan Efendinin maaş-ı hallisi bulunan 3000 guruş üzerine 12 Teşrin-i sani 1307 tarihine masarıf-ı 24 Teşrin-i sani 1891 tarihinden itibaren 500 guruş zammıyla 3500 guruşa ve Merkez Komiseri Muavini refetlü İsmet Efendinin dahi maaş-ı mahsusa bulunan 1500 guruş dahi 250 guruşun ilavesiyle 1750 guruşa iblağ edilmiş…"**BOA. T. 2303,** 19 Teşrin-i sani 1307 (1 Aralık 1891).

[31] **BOA. T. NFM. 721/73, H.** 1305 L. 29 (9 Temmuz 1888).

[32] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).

a. Demiryolları İdaresinde Yer Alan Başlıca Birimler ve Görevlileri

aa. Tetkik ve Tarife Birimi

Demiryolları İdaresine bağlı olan birim, demiryolu hattı döşenecek güzergahın tespiti ve uygulanacak tarife bedellerini belirlemektedir[33]. Katarların hareket saatleri kumpanyalar tarafından Devlet'e bir cetvel halinde sunulur[34].

ab. Komiserlik

Komiserler, İnşaat ve İşletme Komiseri olarak iki ayrı şekilde karşımıza çıkmaktadır. Demiryolları idaresinde en yaygın görevliler komiserlerdir. Her bir kumpanyanın şirket nezdinde ve inşaat yapılan yerlere devlet tarafından komiserler tayin edilmektedir. Bunların teftiş masrafları ilgili kumpanyalar tarafından karşılanır[35]. Komiserlerin tayinleri bazen Vilayet İdareleri tarafından gerçekleştirilebilir[36].

İmtiyazı alan Kurucular, aldıkları imtiyazın yapımını Taşeronlara verirler. Bu taşeronlar yapacakları iş için bir fiyat belirlerler. Taşeron her istedikçe Şirket gerekli olan parayı ve malzemeyi tahsis eder. Görevini yerine getirme sırasında Taşeron malzemeden çalabilir yada defterlerde farklı gösterebilir. Düzenli olarak aylık defterlerini hazırlayıp ilgili Kumpanyalara takdim ederler. Demiryolu şirketleri her yıl kullandıkları ve kullanacakları alet ve edevatın listesini Komiserlere bir cetvel halinde sunarlar.

Kumpanyalarla yapılan anlaşmalarda taraflardan biri devlet olduğu için, devlet yapılacak işin fenni kontrolünü yaptırdığı gibi, güvenliği sağlama, yanlış araç tedariki gibi durumların önüne geçmek ve şirketin çalışmalarını kontrol ettirmek amacıyla Komiserler tayin edilir. Komiserler, Taşeronların hazırladığı cetvelleri (stivasyonları) inceleyerek Devlet adına ***"gördüm, onayladım"*** anlayışıyla imzalamaktadırlar. Attıkları imza devlet adına büyük bir sorumluluğu kabul ettikleri anlamına gelmektedir. Ancak komiserler yetkileri dahilinde bu cetvelleri imzalamayabilirler. Cetvelleri inceler gördükleri aksaklıkları not ederek Demiryolları İdaresine bildiriler. Daha sonra bu

---

[33] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1318 (29 Haziran 1900), s. 837.

[34] **BOA. T. 172,** 5 Mayıs 1314 (17 Mayıs 1898).

[35] "…Demiryollar Kalemi Baş Katibi İzzetli Mahmut Aziz Beğin ilave-i memuriyet olunarak Anadolu Osmanlı Demiryolu Merkez Komiserliğine tayin kılınmasından dolayı 2500 guruş maaşının tamamen hatt-ı mezburun masarıf-ı teftişiyyesi meyanında kumpanya tarafından tesviye ettirilmesi cihetiyle…" **BOA. T. 2303,** 11 Kanun-u evvel 1307 (23 Aralık 1891).

[36] Rumeli Vilayeti, Rumeli Demiryolları için Komiser tayininde bulunmuştur. Komiser, Vilayet adına Kumapnya ile müzakerede bulunabilmektedir. **BOA. T. NFM. 720/5,** 1302 S. 3 (22 Kasım 1884).

cetveller Nafıa Nezareti'nin onaylamasıyla da Muhasebe Kalemi'nde kayıt altına alınırlar[37].

Komiserler genelde belli mevkilere tayin edilirler. İnşaatta her an bulunmayabilirler. Günlük olarak yapacakları iş takibinde bile bazen işin 1/30'unu dahi göremeyebilirler. Bu nedenle Komiserlerin sayısı bazen artırılmak istenmişse[38] de devletin içinde bulunduğu ekonomik durum göz önüne alınarak bu düşünce gerçekleştirilememiştir[39].

Komiserlerin görevleri arasında ödenmesi gereken harç vergileri ve diğerleri de yer almaktadır. Ayrıca ödenmeyen cezaları da tahsil ederler[40]. Bilhassa Şark Demiryollarının geçtiği yerlerde kargaşalıkların çıkmasından dolayı kaçak ve ücretsiz olarak girmeye çalışanlar olmaktadır[41].

İnşaat Komiseri; görevlendirilmesi Devlet tarafından yapılırken, maaşı Kumpanya tarafından karşılanmaktadır. İnşaat Komiserlerinin görev süreleri hattın yapım süresince geçerlidir. Hattın inşaat işleri bittikten sonra görev süreleri uzatılmayarak sonlandırılır[42].

İşletme Komiserleri ise, daha ziyade hattın işlemeye başlamasından sonra görevlendirilirler. İşletme Komiserleri oluşabilecek suiistimal durumunda teftiş yetkisine sahiptirler[43].

---

[37] **BOA. T. NFM. 718/3,** 1299 L. 4 (19 Ağustos 1882).

[38] Üsküb-Sırbistan ve Bellova-Bulgaristan hattının yapımı sırasında Selanik İnşaat Komiseri Enver bey demiryolu hatlarında yeni bir komiser tayininin uygun olacağını bildirmiştir. Gerekçesi "…Her ne kadar bendeniz mümkün olduğu derece hatt boyuna çıkarak teftişâtta bulunabilirsem de bu müddetlerde görebileceğim ve teftîş ve muâyene edebileceğim malzeme ale'l- umûm inşâatta kullanılacak olan malzemenin azâmî olarak otuzdabiri olabileceğinden binâen-aleyh kabel'l- istimâl malzemeyi muâyene ve kayd etmek içün Kumpanya mektûblarda taleb olunan ma'lûmatı vermediğinden sûret-i hareketim hakkında Şevval'in 25. inde imzalanmak üzere taraf-ı aciziyyeye gönderilecek olan stivasyonu imza edüb etmemekde müttehir kalmış olduğumdan herhalde müddet-i mezkûreden evvel telgrafla emr-i Alîlerine muntazır olduğum bu husûs hakkında iktizâ eden emr-i alîleri vârîd olmaz ise yedîmdeki talimât mûcebince bil-zarûr ***stivasyonu imzâ etmeyeceğim***…" **BOA. T. NFM. 720/34,** H. 1303 RA. 19 (26 Aralık 1885).

[39] **BOA. T. NFM. 720/34,** H. 1303 RA. 19 (26 Aralık 1885).

[40] **BOA. T. NFM. 721/28,** H. 1304 Ş. 22 (16 Mayıs 1887). **BOA. T. NFM. 716/31,** H. 16 Cemaziyel-ahir 97/15Mayıs 296 (26 Mayıs 1880).

[41] II. Abdülhamid'in saltanatı sırasında çıkan ayaklanmalarda görevlendirilen asker ve diğer kolluk görevlilerin taşınmaları vagonlarla yapılmaktadır. Düyun-u Umumiye Dairesi bu nakiller sırasında kendi adına Komiser görevlendirmesinde bulunmuştur. **BOA.Ticaret-Orman-Meadin Nezaretleri (T. OMZ. VRK.)532/5,** H. 28 Şubat 320 (13 Mart 1905).

[42] **BOA. T. NFM. 720/21,** 1302 Za. 15 (26 Ağustos 1885).

[43] Aydın Demiryolu Kumpanyası, zımpara nakline hile karıştırdığının tespit edilmesi üzerine Rüsumat İdaresi, bu defterlerin incelenmesi için talepte bulunmuştur. Kumpanya defteri hazırlayark Rüsumat Dairesine göndermeyip ilgili İşletme Komiseri'ne sunmuşlardır. **BOA. T. NFM. 721/30,** 1304 Ş. 23 (17 Mayıs 1887).

Komiserlerin demiryolu yol harcırahları ve günlük yevmiyeleri Kumpanyalar tarafından ödenmektedir. Örneğin, Yanbolu ve Sarımbeğ demiryolları Komiseri Esad Efendi'nin Bellova-Sofya demiryolu ücreti olarak 137 guruş 38 santim verilirken, günlük yevmiyesi ise yarım yevmiyeden 8 gün için 4 Lira verilmesi uygun görülmüştür. kumpanyalar ücretlerin ödemesinde pek düzenli değillerdir[44].

ac. Kondüktör

Demiryollarında ve karayolu ulaşımında yapılacak işin fenni kurallara uygun olduğu konusunda Mühendislerle birlikte görevlendirilirler[45].

aç Fen Komisyonu

Birleştirilen hatların yapımı sırasında kullanılan ilk malzemeler için gümrük vergisi istisnası sağlanıyordu. Hutut-u İltisak Şirketi hazırladığı defteri Fen Komisyonuna sunarak gerekli tahkikattan sonra şartnameye uygunluğunun tespiti ile gümrük muafiyetinin sağlanması konusunda Rüsumat Dairesine bilgi sunar[46].

b. Demiryolu Yapıları ve Ücret Tarifesi

Demiryolu Yapıları

Dok inşası

Doklar demiryollarına ve iskelelere gelen malları depolama imkanı sağlayarak malın sayımı yapılabilmektedir. Doklardan elde edilecek hasılat cetvelleri Nezarete sunulur[47].

İstasyon-Gar İnşası

Yolcu, eşya ve hayvan nakliyatı için demiryolu hatları boyunca belirli mevkilerde büyüklü-küçüklü istasyonlar inşa edilir. İstasyonların kapasitesi hattın önem derecesine ve işlerliğine göre değişmektedir. Bir İstasyon binasında Şekil 1'de görüldüğü gibi personel binası, depo, ambar ve yatakhane bulunmaktadır[48] (Bakınız: EK VIII: Haydarpaşa-Tütün Çiftliği İstasyonu Krokisi).

Demiryolu İstasyonlarında kadınlar içinde ayrı kısımlar bulunmaktadır[49].

---

[44] **BOA. T. 188, 9/1306,** 19 Kanun-u sani 306 (31 Ocak 1891). Suriye Demiryolu Şirketi Komiser ücretlerini ödemediğinden faiz işlemeye başlamaktadır. **BOA. T. 173,** 12 Ağustos 1312 (24 ağustos 1896), s. 185.

[45] **BOA. T. NFM. 721/42,** 1304 Za. 16. **BOA. T. NFM. 721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886).

[46] **BOA. T. NFM. 721/3,** H. 1304 S. 3 (1 Kasım 1886).

[47] **BOA. T. NFM. 716/9,** H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880).

[48] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/45,** H. 1306 Ş. 10 (11 Nisan 1889). Kroki Fransızcadır.

[49] "…Çatalca ve Der-saadet arasındaki temüryol mevakıfında kadınlara kadınlara mahsus mevkif-i mahalleri bulunmadığında bir takım münâsebetsizlikler vuku'a gelmekde olduğundan…"**BOA. T. NFM. 718/29,** H. 4 Rebiül-ahir 300/3 Kanun-u sani 98 (12 Şubat 1883).

Osmanlı Devletinde Alman emperyalizminin araçlarından biri olan demiryolu yapımının sonucu olarak İstanbul'da Alman nüfuzunu sergileyen büyük boyutlu gar binaları inşa edilmiştir. Haydarpaşa garı, Otto Ritter ve Helmut Cuno adlı iki Alman mimar tarafından inşa edilmiştir. Ayrıca Osmanlı'ya gelen Mimar Jammund'da Sirkeci Garı'nın inşasını yapmıştır[50].

Karakolhane; Karakolhaneler demiryolu hatlarının güvenliğinden sorumlu olmaktadırlar. Hat boyunca oluşabilecek teknik arızalardan ziyade diğer alanlarda çıkacak aksaklıkları önlemek amacıyla devletin isteği doğrultusunda devlet veya kumpanyalar tarafından inşa edilmektedir.

Her devlet kendi sınırlarının hudut kısımlarında bu tür yapılar inşa edebilir. Yabancıların izinsiz girişi engellenmeye çalışılır[51].

Bekçi Kulübeleri; özellikle dağ geçitlerinin olduğu mevkilerde inşa edilirler. Dağ geçitlerindeki parmaklıkları açıp-kapatma işlemini yerine getiren personelin istihdamı için inşa edilen yapılardır. Açıp kapatma işlemi kulübeden oluşturulan bir sistemle gerçekleştirilir. Böylece geçitlerden geçen demiryolu hatlarının güvenliği sağlanmış olur[52].

Geçit inşası; inşa edilen geçitler, taşıtları, insanların ve hayvanların geçişini engelleyici nitelikte yapılmamalıdır. Genellikle düz zemin hizasında inşa edilirler.

Suyolları; yol üzerinde oluşabilecek su yığılmalarını engellemek, karayoluna ve demiryoluna zarar vermesine engel olmaktır. Genişlikleri 75 santimetre ile 1, 5 metre arasında değişmektedir. Küçük ve kemerli su yolları inşa edilerek suyun akışı sağlanır[53].

Levha Yapıları; hat boyunca belli aralıklarla levha direkleri yollara dikilir. Bunların haritaları hazırlanarak ilgili Nafıa Dairesine gönderilir[54].

Telgraf İstasyonları; Demiryolu Kumpanyaları tarafından kendi devlet adına demiryolu hatları boyunca telgraf hatları döşenmektedir. Hatlara ilaveten Postane binaları da inşa edilmektedir[55].

---

[50] "…At kemerli geniş yuvarlak rozet pencereleri, minareleri anımsatan saat kuleleri, aşırı saçak çıkmalarıyla çağının Batı'da geçerli Neo-Klasisizm ve Jugendstil akımlarıyla Doğu üsluplarının özellilerine sahip bir yapıdır…" Ayşe Nasır; **Türk Mimarlığında Yabancı Mimarlar,** İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul-1991, s. 78.

[51] **BOA. T. NFM. 721/73,** H. 1305 L. 29 (9 Temmuz 1888).

[52] **BOA. T. NFM. 721/70,** H. 16 Zilkade 1300/6 Eylül 99 (18 Eylül 1883). **BOA. T. NFM. 721/73,** H. 1305 L. 29 (9 Temmuz 1888).

[53] **BOA. T. NFM. 721/70,** H. 16 Zilkade 1300/6 Eylül 99 (18 Eylül 1883).

[54] **BOA. T. 172,** 7 Temmuz 1314 (18 Temmuz 1898).

[55] **BOA. T. 193, 13/1310,** 6 Eylül 1310/ H. 18 Rebiül-evvel 1312 (18 Eylül 1883).

İskele İnşası; demiryolları iç ulaşımının deniz, nehir ve göller vasıtasıyla daha uzak mesafelere gitmesini sağlamaktadır. Bir mevkiye demiryolu inşa edileceği zaman iskeleye giren çıkan trafiğin kapasitesi güzergahın belirlenmesinde önemlidir. Hiçbir demiryolu hattı inşası hedefsiz değildir. Demiryolu hatları uygun limanlara şubeler açmaktadır. Dedeağaç-Selanik İltisak Hattı, Kavala-Portulagano Limanlarına ara şubeler açmıştır. Bu mıntıkalarda inşa edilen iskeleler raylı ulaşımı daha aktif hale getirmektedir[56].

Ücret Tarifesi

Osmanlı Devleti'nde trenler sadece gündüz hareket etmektedirler. Gece olduğundan yolcular trenleri boşlatmak zorundadır. Bu nedenle Tren İstasyonları bekleyen yolcularla dolmaktadır[57].

Demiryolu ile ulaşımda devletin, halkın ve imtiyaz sahibinin, tüccarın ve köylünün mağdur olmayacağı fiyatlar esas alınır[58]. Kumpanyalar tarafından tarifelerin yüksek tutulması bölgelerarası ekonomik dengeyi bozabilmektedir[59].

Kumpanyalar yeni tarife uygulamaları sırasında Nafia Nezareti'nin görüş ve bilgisi doğrultusunda hareket etmektedirler. Ücret tarifelerinde oluşabilecek aksamalardan Muhasebe Kalemi sorumlu tutulmuştur. Yolculardan alınacak ücret tarifeleri yolcuların bindiği sınıfa göre değişir. Ücret tarifesi I-IV. sınıfa göre değişmektedir. Adana demiryolu hatlarında IV. sınıf vagonlarda nakliye yapılırken III. Sınıf tarife ücretinin yarısının alındığı tespit edilmiştir[60]. Ücret tarifeleri ağırlık ölçüsüne ve mesafeye göre değişmektedir[61].

---

[56] **BOA. T. NFM. 722/31,** H. 1309 L. 4 (2 mayıs 1892). Şam-Mezirib-Ana hattı Fırat nehrine doğru dur. Bu hat Fırat Nehri'nde inşa edilen bir iskele ile tamamlanmıştır. **BOA. Y. EE. 796,** H. 27 Şaban 97 (4 Ağustos 1880), s. 21.

[57] Béla Horvath; **Anadolu 1913,** Çeviren: Tarık Demirkan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-1996, s. 6.

[58] Dedeağaç-Selanik İltisak hattının inşasından sonra nakliye ücreti belirlenecektir. Ücret tespiti diğer devletlerin tüccarları ile olan durumu ile devletin aşar vergisine yapacağı zamm esas alınarak tespit edilecektir. **BOA. T. NFM. 722/31,** 1309 L. 4. **BOA. T. 188, 9/1306,** 10 Eylül 306/H.7 Safer 308 (22 Eylül 1890).

[59] Örneğin, Kosova Vilayeti'nde Preşveh Kazası'na bağlı olan Boyanifce Kasabası'nın başlıca geçim kaynağı kenevir ve ip imalatına dayanmaktadır. Şark Demiryolları ücret tarifelerini düzenlerken Boyenifce tarifelerinin yüksek tutulması ticaretin Ayuraniye yönünde gelişmesine yol açacaktır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1317 (19 Aralık 1899), s. 609.

[60] **BOA. T. 188, 9/1306,** 13 Kanun-u Sani 306/ H. 20 Cemaziyel-ahir 308 (31 Ocak 1891).

[61] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/49,** H. 1324 S. 15 (10 Nisan 1906).

Vükela kesimi ile demiryolu güzergahında bulunan Vali, Mutasarrıf, Kaimmakam, Nahiye Müdürü ve Jandarma Kumandanları için Kumpanyalar tarafından özel olarak Paso'lar düzenlenmektedir[62].

Osmanlı sınırlarında çok farklı uluslar bulunmakla birlikte biletlerin Türkçe basılmasına özen gösterilmiştir. Bazı hallerde bir tarafı Türkçe diğer tarafı Fransızca veya diğer dillerde olabilmektedir[63].

Kumpanyalar tarafından uygulanan ücret tarifelerine bakarak o bölgede hangi ürünlerin yetiştiğini tespit edebilmek mümkündür. Sadece yetiştirilen ürün değil aynı zamanda bölge halkının da hangi ürünlere talepte bulunduğunu ücret tarife cetvelleri sayesinde ortaya çıkarabilmek mümkündür. Örneğin Anadolu Demiryolu Şirketi'nin 5 Nolu Tarifesi petrol nakliyatı ile ilgilidir[64].

Devlet bazı zamanlarda ticaret ve ziraatın geliştirilmesi için tarifelerde indirime gidebilmektedir.

İndirimli ücret tarifelerinin uygulanması; Rumeli Demiryolları Mukavelenamesinde 1888 yılında yapılan değişiklikle Mukavelenamenin 25. Maddesinde yer alan ***"Berri ve Bahri Zabıtân ve neferâtın tarîfelerin tertîbinden istifâde içün me'mûren seyâhat eylediklerine musaddak bir yol tezkeresini ibraz eylemeleri lazım gelecektir"*** fıkrası yeniden kabul edilmiştir[65].

Hac yoluna yapılan indirimli tarife; Çeşitli Demiryolu Kumpanyaları tarafından Hac mevsimi sırasında devlet ile yapılan mukavele şartlarına uygun olarak indirimli tarife uygulanır. Örneğin İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi 21 Şubat 1898'den 31 Aralık 1898 tarihine kadar Afyon'dan İzmir Limanı'na ve oradan da Mekke ve Kudüs-ü Şerife gidecek olan hacı adayları için yeni bir mürur tezkeresi düzenleyecektir. Hacca gidenlerin ücreti normal tarifenin %50'si kadar olacak ve biletleri gidiş-dönüş olarak düzenlenecektir. Bu biletler sadece 4 ay geçerli olacaktır. Hacılar yanlarında 30 kilograma kadar yük taşıyabileceklerdir.

Demiryolu memurlarının hacı adaylarından kimlik göstermesi istenildiğinde verilen bu mürur tezkeresini göstermek zorundadırlar. Aksi hallerde tam ücretli tarifeye tabi olacaklardır[66].

---

[62] **BOA. T. 2302,** 6 Kanun-u evvel 327 (19 Aralık 1911), s. 96.
[63] **BOA. T. NFM. 716/25,** H. 1297 C. 2 (12 Mayıs 1880).
[64] **BOA. T. 201,** 2 Eylül 1319/ H. 23 Cemaziyel-ahir 321 (16 Eylül 1903).
[65] **BOA. T. NFM. 721/68,** H. 1305 C. 22 (6 Mart 1888).
[66] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1316 (5 Haziran 1898), s. 38-39.

Biletler metal yada kağıt olarak basılmaktadır Gerek metal ve gerekse kağıt biletlerin kısa zaman içerisinde sahteleri piyasaya sürülebilmektedir. Devlet böylesi hallerin tespitinde derhal biletleri piyasadan toplatarak zararı önlemeye çalışmaktadır. Biletler Türkçe Lisan ile basılmaktadır. Bazı özel şirketler kendi lisanları doğrultusunda bilet bastırmışlarsa da halk bu duruma tepkili davranmıştır[67].

2. DEMİRYOLU HATLARI

a. Osmanlı Avrupa Kıtası Demiryolu Hatları

aa. Rumeli Demiryolları Hatları[68] [69]

Askeri ve siyasi ihtiyaçları göz önünde bulundurarak İstanbul ve Balkanlar ile Avrupa arasında irtibatı sağlayıcı büyük teşebbüs Rumeli Demiryolları'dır. Rumeli Şömendiferleri Kumpanyası'nın İdari Meclisi Reisi Baron De Hirch'e I. Rütbeden Osmanlı Nişanı Sultan II. Abdülhamid tarafından verilmiştir[70]. Demiryolları Müdürlüğü'nde iken daha sonra Rumeli Demiryolları Merkez Komiserliğine atanan Margosyan Efendi'nin maaşı 2500 guruştan 3000 guruşa çıkartılmıştır[71].

Rumeli Demiryolu hatlarının bir kısmının Bulgaristan tarafında kalmasından dolayı devlet bu kısımların inşası sırasında kumpanyaya gümrük muafiyeti tanımıştır. Devlet bu hatların bir kısmının elden çıkmasından dolayı 91-92-92-93 ve 94 yıllarına ait muaf tutulan gümrük mallarının bedeli Bulgaristan'dan talep edilmektedir. Bu bedel 10.024 Frank küsur santimdir[72].

---

[67] **BOA. T. NFM 716/25,** H. 1297 C. 2 (12 Mayıs 1880).

[68] Balkanlarda yabancı sermaye ile inşa edilen ve bu yüzden de bu ülkelerin kontrolü altında olan başlıca demiryolu hatları şunlardır:

Fransız kontrolü altında Selanik-Dedeağaç-İstanbul:	320 mil
Alman kontrolü altında Selanik-Manastır:	136 mil
Avusturya kontrolü altında İstanbul-Bulgar sınırı:	230 mil
Ve Kuleli-Burgaz-Dedeağaç:	90 mil
Selanik-Mitrowitza:	225 mil
Sırp sınırı üzerinde Üsküb'den Zeyfbece'ye:	52 mil

Gül Tokay: **Makedonya Sorunu, Jön Türk İhtilalinin Kökenleri (1903-1908),** Afa Yayıncılık, İstanbul-1995, s. 87.

[69] Bulgaristan'ın 5 Ekim 1908'de bağımsızlığını ilan etmesiyle Osmanlı Devleti istemeyerekte olsa Bulgaristan'ın bağımsızlığını tanımıştır. Bulgaristan, Doğu Rumeli Demiryolları için 5.000.000 İngiliz Lirası ödeyecektir. Bulgaristan bu borcu ödeyecek durumda olmadığını belirterek Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı olan borcuna karşılık gösterilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti Şark-ı Rumeli Vilayetindeki demiryollarını da kaybetmiş oldu. Alpay Kabacalı; **Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e İmparatorluk ve NenselTarihin Prizmasında Abdülhamid,** Creative Yayıncılık, İstanbul-2005, s. 195.

[70] **BOA. T. 2303,** H. 6 Şevval 1303 (8 Temmuz 1886).

[71] **BOA. T. 2303,** H. 26 Nisan 1304 (8 Mayıs 1888).

[72] **BOA. T. 172,** H. 25 Temmzu 1314 (6 Ağustos 1898).

Şark Demiryollarında yapılacak askeri nakliyattan alınacak ücret 1/3 oranında olacaktır[73]. Şark Demiryolu hatlarının gelir kaynağı devletin borcuna karşılık olarak Düyun-u Umumi'ye teşkilatına verilmiştir[74].

Yanbolu mevkisinde nakliye kapasitesinin artmasından dolayı yeni bir depo inşasına başlanılmıştır. Yapılacak masraf cetveli Şark Demiryolları Kumpanyası tarafından Demiryolları İdaresine gönderilmiştir[75].

Şark demiryolları hatlarına bir yenisini ekleyerek Der-saadet'ten Yedikule'ye doğru yeni bir hat inşası için çalışmalara başlanılmıştır. Hattın sınırlarını gösterir harita Demiryolları İdaresi Fen Müşavirliğine sunulmuştur[76].

Sultan II. Abdülhamid'in saltanatını daha ilk yıllarında Avrupa topraklarında yaptırmış olduğu demiryolu hatlarını bir kısmının kontrolünü kaybetmiştir. 93 Harbi sırasında Romanya'nın bağımsızlığını ilan etmesi ile bu yöndeki demiryolu hatlarına yeni Romanya devleti el koymuştur. Bununla yetinmeyerek Rus askerlerinin nakline izin vermişlerdir. Bu durum Osmanlı ordusunun çok sayıda düşmanla mücadele etmesini gerektirmiştir[77].

Rumeli Demiryolları Kumpanyası kendi cetvellerinde yeni bir nakliye tarifesi uygulandığı tespit edilmiştir. Uygulanan tarife derhal kaldırılarak imzalanan mukavelename çerçevesinde hareket edilmesi konusunda kumpanya uyarılmıştır[78].

Rumeli Demiryolu Kumpanyası şartnamelerinde birtakım değişiklikler yapılmıştır. Zaman içerisinde bir kısım maddeler uygulamadan kalmaktadır.

Kumpanyanın şartnamesinde yer alan 27. Madde, devlet ile kumpanya arasında tartışma konusu olmuştur. Bu maddeye göre "…Kumpanyanın müddet-i imtiyaziyyesi zarfında arazi ve sermaye varidatı üzerine bir güne vergü tarh olunmayacağı…" yazılıdır. Bu madde vergilendirme sırasında taraflar açısından farklı yorumlanmıştır. Kumpanya bu maddeyi satın aldığı arazi üzerinde gelir getirici her ne yaparsa vergiden muaf tutulacağı şeklinde yorumlarken, devlet ise bu muafiyeti sadece kazanç getirici nitelikte olmayan ve demiryolları için zorunlu olan binalar için emlak vergisi

---

[73] **BOA. T. 172,** H. 28 Mayıs 1314 (9 Haziran 1898).
[74] "…Şark Demiryolları hâsılatı hâsılat-ı mezkûre Kırkmilyon Frank istikrâzı karşuluğuna olmasına mebnî dâ'iresinden alınan büdce mûcebince vaz edilmişdir…" **BOA. Y. E. E. 302, Muvâzene-i Umûmiye-i Maliye, 1315,** H. 1316 Za. 4 (6 Mart 1899).
[75] **BOA. T. 172,** 9 Temmuz 1314 (21 Temmuz 1898).
[76] **BOA. T. 172,** 28 Temmuz 1314 (9 Ağustos 1898).
[77] Ziya Kazıcı; **Sultan II. Abdülhamid Dönemi ve Osmanlı Devleti,** Kayıhan Yayıncılık, İstanbul-2009. s. 91.
[78] **BOA. T. NFM. 721/19,** H. 1304 Ca. 17 (11 Şubat 1887).

almayacağına dair olarak yorumlamıştır. Kumpanya elindeki araziler üzerine inşa ettiği yapıları kiraya vermiş ve kazanç elde etmiştir. Bu nedenle yapılan müzakere sonucu Hukuk Müşavirliğinin son kararı ile emlak vergisine tabi olduklarını kabul etmişlerdir[79].

Osmanlı Devleti, Avrupa Demiryolları'nın (Rumeli Demiryolları) Sofya ve Niş'ten geçerek Avusturya demiryolu hatları ile birleştirilmesine Viyana'da yapılan Kongre'de karar verilmişse de daha sonra bu güzergahtan vazgeçilerek hattın Sırbistan'dan geçirilmeyip Balkanlar'dan Ziştovi'ye ulaştırılması imtiyazını Mösyö Döter ve Döşerek'e vermek isteyecektir[80].

Rumeli Demiryolları Kumpanyası şartnameler uygun olarak hatlar boyunca yer alan köprü, suyolu, menfez ve diğer yapıların bakım ve onarımından sorumludur. Kuleli Bergos-Uzunköprü arasındaki köprüler ile Meriç Köprülerinin bakımı Şirket tarafından yapılır[81].

ab.İltisak Hatları (Rumeli Demiryolları Hutut-u İltisakıyyesi İnşaat Şirketi) Bellova-Bulgaristan, Üsküb-Sırbistan

1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi sonrası imzalanan Berlin Ahidnamesi'nin hükümlerine göre, Avusturya Demiryolları ile Rumeli Demiryolları birleştirilecektir. Bu hükmü gerçekleştirmek isteyen Avusturya Hükümeti, Sırbistan-Bulgaristan[82] ve Osmanlı Devleti'nin de katılımıyla Viyana'da müzakere edilmesi için bir araya gelinir. Osmanlı Devleti adına Viyana Sefiri Edhem Paşa ile Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Galan gönderilmiştir[83].

Avusturya'nın savaş sonrası bu hatlar ile bu kadar yakından ilgilenme nedeni Rusya'nın bölge üzerindeki etkisini azaltmak ve Rusya'ya yakın olan Sırbistan'ı kontrol altında tutmak istemesidir[84].

---

[79] **BOA. T. NFM. 718/34,** 8 Mart 99/H. 15 Rebiül-evvel 1300 (24 Ocak 1883).
[80] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881). Vahdettin Engin; **Rumeli Demiryolları,** Eren Yayıncılık, İstanbul-1993.
[81] **BOA. Y. PRK. TNF. 3/54,** H. 1310 Ş. 8 (25 Şubat 1893).
[82] XIX. Yüzyılın sonu ve XX. yüzyılın başlarında Bulgar Komitacılarının çabasıyla ardıarkası kesilmeyen ayaklanmalar zinciri görülecektir. Bu olaylar Bulgaristan Emaretliği'nden ve Bilad-ı Eyalet'ten sürekli olarak Anadolu'ya göçün başlamasına neden olacaktır. **BOA. Y. PRK. TNF. 4/38,** H. 1313 Ş. 14 (30 Ocak 1896). **BOA. Yıldız Tasnifi Mütenevvii Maruzat Evrakı Bölümü (Y.MTV.), Dosya No:256,** 7 Zilhicce 1321/11 Şubat 1329.
[83] **BOA. Y. EE. 796,** H. 5 Şaban 97 (13 Temmuz 1880), s. 20. Stambulov 1891 yılında Babıali'ye demiryolları ile ilgili bir proje sundu. Bu proje Bulgar ve Türk demiryolu sistemlerinin Sofya-Radomir-Köstendil hattını Palanka ve Kumanova yolu ile Üsküp'e kadar uzatarak birleştirmekti. Gül Tokay; **a.g.e.,** s. 52.
[84] Avusturya Devleti ara ara hatları birleştirme projeleriyle Bab-ı Ali'ye başvuruda bulunacaktır. 1907 yılında Padişah'a Novibazar Sancağı ile Mitroviza'yı ve daha sonra da Bosna Demiryolları'nı

Berlin Antlaşması sonrası başlayan bu çabalar iki doğrultuda gerçekleşmiştir. Üsküb-Vakarel ve Bellova yönündedir. Üsküb hattı Sırbistan ile birleştirilirken, Bellova hattı Bulgaristan ile birleşecektir[85]. Üsküb-Sırbistan hattı 88 kilometre iken Bellova-Bulgaristan hattı 44 kilometredir.

Hükümet, Berlin Antlaşması'ndaki taahhüdünü yerine getirmek için talepleri değerlendirmiştir. Bu sırada Osmanlı Bankası ve diğer sermayedarlar tarafından yapılan başvurularıda değerlendirmeye alarak Osmanlı Devleti adına hareket eden Nafıa Nazırı ile diğer taraftan Bankaların vekilleri bir araya gelerek 10 maddelik mukavelenameyi hazırlamışlardır[86]. Bellova'dan Bulgaristan' ve Üsküb'den Sırbistan hududuna kadar olan hattın tamamlanması için teşekkül eden Şirket Nizamnamesi'de hazırlanarak Meclis'e takdim edilmiştir[87].

Yapılacak çalışmaların başında güzergahların nerelerden geçeceği tespit edilmiştir. Ayrıca istimlak edilecek alanlarda saptanmıştır. İstimlak edilecek araziler Kosova ve Şark-ı Rumeli Vilayetleri hudutlarında yapılacaktır[88].

Şirket, inşaat için gerekli taş, kum, kömür ve kerestenin vergiden muaf olması için çabalamıştır[89]. Ayrıca evraklarının da damga vergisinden muaf olmasını istemişse de devlet bu talebi reddetmiştir. İltisak Şirketi demiryolu hatları boyunca telgraf hatları döşeme hakkına sahiptir. Kullanılacak telgrfa malzemeleri Fen memurları nezaretinde onaylanır[90].

Mitroviza'dan Selanik'e kadar bir Osmanlı hattı ile bağlayan demiryolu projesi konusunda öneri de bulunmuştur. Diğer büyük devletler bu projenin sonuçlarının Avusturya'nın Balkanlar üzerindeki etkisini artıracağını düşünürken Ruslar'ın tepkisi daha önce yapılmış olan Rus-Avusturya Antantı'nın bitmiş olduğunun göstergesidir. Gül Tokay; **a.g.e.,** s. 87.

[85] 5 Ekim 1908 tarihinde Bulgaristan bağımsızlığını ilan edince kendi sınırlarından geçen Rumeli hatlarını işgal eder ve şirkete teslim etmez. Devletin çok büyük emek ve sermaye harcadığı önemli bir yatırımı böylelikle dışarıda kalacaktır. Vahdettin Engin; **a.g.e.,** s.199, 209, 212.

[86] "…Bankaların vekilleri olub gerek Bankalar nâmına ve gerek Eshâb-ı sermâye ve Müessesâtı Sarrâfiyyeden mürekkeb bir Hey'et hesâbına hareket eyleyen hey'et-i mezkûrenin Vekîlleri bulunan İdâre Me'murlarından Mösyö Birje ve Bank-ı 'Osmâninin Der-saâdet Direktörü Mösyö Foster ve Mösyö Kantuar beyninde on maddelik…" **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** 14 Cemaziyel-evvel 1302 (1 Mart 1885), s. 55.

[87] **BOA. T. 171,** Mart 1301 (Mayıs-Haziran 1887), s. 1.

[88] Şirket, istimlâk edeceği araziyi ister satın alsın iserse geçici olarak kullansız bedelini devlete öder. Mukavelenamenin 4. maddesinde bu durum doğrulanır. Fakat bedelin kilometre başına hesaplanan 175.000'e dâhil olup olmayacağı açık değildir. Mukavelenamenin 3. maddesine göre devlet arazi bedelini ödemek zorundadır. İnşaat masrafı da devlet tarafından karşılanacaktır. **BOA. T.NFM. 720/27,** H. 1303 M. 24 (2 Kasım 1885). **BOA. T. 171,** Temmuz-Ağustos-Teşrin-i evvel 301 (Temmuz-Ağustos-Eylül 1885), s. 1.

[89] "…Hutut-u iltisakıyye inşâ'at içün lüzumu olan cıvata vesâ'irenin resmden istisnâsına da'ir…"**BOA. T. 171,** Mayıs 1303, s. 1.

[90] **BOA. T. 171,** Mayıs 1302 (Mayıs-Haziran 1886), s. 1. **BOA. T.NFM. 721/14,** H.1304 S. 3 (1 Kasım 1886)

Şirketin Baş Mühendisi Mösyö Flachat, İltizam Baş Mühendisi ise Mösyö Friederic'tir. Mültezimler ihaleye katılır, ancak inşaatın yapımı Taşeronlar tarafından gerçekleştirilir. Taşeronlar verilen süre içinde çalışmayı tamamlayarak devlet ve şirket adına hazırlanan cetvelleri devletin gözcüsü olan Komiserlere sunarlar.

İmzalanan şartname koşullarına göre şirket, hazırlanan defterlerin Komiserler tarafından onaylanmasını kabul etmektedir. Ancak İltisak Şirketi ile Komiserler arasında sık sık olaylar yaşanmıştır. Şirket, inşaatın yapımı sırasında keyfi davranarak hesaplarının ve planlarının komiserlerce görülmesine engel olmuştur[91]. İltisak Hattı Şirketi inşaat ve masrafının hakkıyla tetkik edilemediğinden yakınarak Komiser sayısının artırılmasını talep etmiştir[92].

Üsküb-Vakarel hattının yapımı sırasında Şirket çalışmalarını yavaş bir şekilde yürütmektedir. Çalışmaların yavaş ilerlemesinde devletin suçlu olduğunu ifade etmişlerdir. Şirket amele istihdamında cimri davranarak zarar ve ziyanını devletten çıkarmaya çalışmaktadır. Devleti suçlayacak iki bahane ileri sürülmüştür. Biri

---

[91] *Saadetli Efendim Hazretleri*
"…İnşaata nezaret etmek üzere taraf-ı aciziyyeye irsal buyrulan talimatın ahkamının icra edebilmek için inşaat kumpanyası Üsküb Baş Mühendisi Mösyö Flachat sureti atiyyede tahrir kılınan mektub gönderilmiş ve bade yine bu husus hakkında keza suretleri tahrir kılınan mektublar gönderilmiş ise de bunlara tahriren cevab alınamayub resen bazı malumat alınmış ise de bunlar ile talimat-ı bendeganenin tamamıyla icrasına kabil olmadığından edilen ısrar üzerine Mösyö Flachat ile İltizam Baş Mühendisi Mösyö Friederick ile dün fakirhaneye gelerek birçok ifadatta bulunmuşlar ve hulasa-ı efkarları inşaat bir takım (Taşaron) ve (Su taşaron)larına konturatolar ile verilmiş olduğundan işbu ufak mültezimler konturatolar kısa olan zamanlarda işlerini bitirmekle mecbur olduklarından taahhüd etmiş oldukları inşaatın esna-yı icrasında kendileri istedikleri gibi hareket edeceklerinden ez-cümle cetvel mahsusunda görüldüğüm üzere esna-yı imalinde iktiza eden malzemeyi istedikleri gibi azar azar veyahud devletin müsaadesine göre çoğar çoğar imalat-i mahalli yani (şantiye)lere getirülüb işbu malzemeyi kalbi-l istimal görmek murad ettiği takdirde her bir şantiyede bir memur bulundurmak iktiza eylediğini ve mültezimler taahhüd eylemiş oldukları inşaatı bitirdikten sonra bunlar her iş nihayetinde İltizam Mühendisleri tarafından mesaha olunarak akçesi verileceğini vel-hasıl iltizam kumpanyası veyahut farkı olmayan inşaat kumpanyası kabl-il inşaat malzemesi devlet memurlarının teftişinde bulundurmak için teşebbüsat-ı lazımede bulunmayacağını beyan eylemişlerdir bu husus ise gayet mühim ve belki inşaat hakkındaki memuriyet-i acizanemin esas olduğu için işbu tafsilatın itasına lüzum görünmüşdür her ne kadar bendeniz mümkün olduğu derece hatt boyuna çıkarak teftişatta bulunabilr isem de bu müddetlerde görebileceğim ve teftiş ve muayene edebileceğim malzeme alel umum inşaatta kullanılacak olan malzemenin azami olarak 1/30 otuzda biri olabileceğinden binaen aleyh kalbe-l istimal malzemeyi muayene ve kayd etmek için kumpanya mektublarda taleb olunan malumatı vermediğinden suret-i hareketim hakkında Şevvalin 25'inde imzalanmak üzere taraf-ı aciziyyeye gönderilecek olan stivasyonu imza idüb etmemekte müttehir kalmış olduğumdan her halde müddet-i mezkureden evvel telgrafla emr-i alilerine müntezir olduğum ve bu husus hakkında iktiza eden emr-i alileri varid olmaz ise yedimdeki talimat mucebince bil-zarur stivasyon imza etmeyeceğim ve keyfiyetin dahi resmen kumpanyaya bu suretle bildirildiği ve musaddak plan ve numuneleri varid olmadığından ve işbu planlar kumpanyadan istenilmiş ise de götürülmediğinden bu halde haritasız mezkur inşaatın muayenesi ve temellerin tahkiki adimül-imkan bulunduğu azr olunub her halde emr ve ferman hazret-i men lehül emrindir
31 Ağustos 1301
Selanik Demiryol Komiseri Enver Beğ…" **BOA. T. NFM. 720/34,** H. 1303 Ra. 19 (26 Ağustos 1885).
[92] **BOA. T. 171,** Teşrin-i sani 1301 (Kasım-Aralık 1885), s. 2.

Üsküb'deki Redif Askerinin hizmete[93] alınarak yollarda güvenliğin sağlanamayışı, diğeri ise bazı eşkıyaların ameleleri korkuttuğudur.

Ancak Nafıa Meclisi kanun ve kaidelere göre bu tarz sebeplerin gecikme için bahane olamayacağını ifade ederek Şirketi uyarmıştır[94].

Hutut-u İltisakıyenin Avusturya ve Sırbistan'a ait aksamının tamamlanmasıyla hattın birleştirilmesinde bir mahzur olmadığına karar verilmiştir[95]. Bunun üzerine Demiryolları Müdürü Hayrettin Bey önderliğinde bir komisyon oluşturulmuştur. Oluşturulan Fen Komisyonu raporunu Nafıa Meclisi'ne sunmuştur. Raporda şartnamedeki hükümlerin yerine getirildiği, hatların sunulan harita ve planlara uygun olarak yapıldığını ve hattın bundan sonra muntazaman işleyebileceğini belirtmiştir[96].

Hattın bir tarafı Sırbistan Devletini ilgilendirmektedir. Bu nedenle hattın yapımı aşamasında bu devletin istekleri de göz önüne alınmıştır. İltisak Şirketi Üsküb'den başlayan hattı Zeyfbece'ye kadar uzatmıştır.

Hatlar boyunca güvenliği sağlamak için Karakolhaneler inşa edilir. Sırbistan yönetimi Zeyfbece'de de karakolhane inşa edilmesini istemişse de, Şirket bu teklifi reddetmiştir. Gerekçe olarak yol boyunca dağ geçitlerinin olduğu yerlerde parmaklıkları açıp kapatmak amacıyla 43 Bekçi Kulübesi inşa edildiğinden karakol yapımına gerek duyulmadığını belirtmişlerdir. Ancak Osmanlı Devleti Karakol ile Bekçi kulübelerinin aynı amaca hizmet etmediğini belirtmiştir. Ayrıca kurulan Bekçi Kulübesi ve parmaklıkların tesisi Şirketin kendi isteğiyle olup mukavelenamede böyle bir talep olmadığı açıkça ortadadır. Turuk ve Meabir İdaresi şirketin bu itirazını kabul etmemiştir[97].

1887 Yılında Bellova-Vakarel kısmının bir süre çalışmalarına ara verilmiştir. Bu kısmın bedeli 97.000 Frank 91 santimdir iptal edilen kısma ait olan 19. Stivasyon hazırlanarak Meclis-i Nafıa tarafından tasdik olunmuştur[98]. 1879'dan beri yapımına

---

[93] **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel-Teşrin-i Sani 301 (Ekim-kasım-Aralık 1885), s. 1.
[94] **BOA. T. NFM. 720/31,** H. 1303 S. 29 (7 Aralık 1885).
[95] **BOA. T. 171,** Nisan 1302 (Nisan-Mayıs 1886), s. 1.
[96] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u Sani 304.
[97] **BOA. T. NFM. 721/73,** H. 1305 L. 29 (9 Temmuz 1888).
[98] **BOA. T. NFM 721/26,** H. 1304 Ş. 3 (27 Nisan 1887). İptal edilen 19. Stivasyon Fransızca olarak takdim edilmiştir.

başlanılmış olan Bellova-Vakarel[99] hattı uzun çalışmalar sonucu bitirilmiştir. Hattın gelir kaynağı Düyun-u Umumiye İdaresine verilmektedir[100].

Üsküb-Vranje hattı 1886-1887 yılına gelindiği halde inşası devam etmektedir. Devlet hattın inşası sırasında telgraf tellerinin de döşenmesini talep etmiştir. Hat boyunca uygun mevkilerde telgraf daireleri inşa edilecek ve yapılacak yapıların inşası sırasında gerekli olan malzeme ilk defaya mahsus olarak Gümrük vergisinden muaf olacaktır[101].

ac. Selanik-Manastır Hattı

Selanik'ten başlayıp Kareferye ve Vodine mevkilerinden geçerek Manastır'a kadar demiryolu inşa etme imtiyazını Stutgrad'da ve Virens Bank Direktörü olan ve Berlin'deki Deutche Bank hissedarları adına hareket eden Mösyö Alfred Kaula tarafından imtiyaz istenilmiştir. İmtiyaz süresi 99 yıl olarak belirlenmiştir.

Demiryolların, devletin gelişimine olan katkısına istinaden hattın Manastır'dan Avlonya'ya ve yine Manastır'dan Drac'a kadar uzanan iki hattında inşa edilmesini gerekli gördüğünü mukavelenamede ifade etmiştir. Bu nedenle bu hatlardan birini de inşa etmelerini devlet istemiştir. Devlet bu hatları bir başkasına da yaptırmak isterse Mösyö Kaula ve şirketi buna müdahale etmeyecekti[102].

İmtiyazı alan Mösyö Kaula, şirket kurulması için gerekli hazırlıkları tamamlayarak Selanik-Manastır Osmanlı Demiryolu Şirket Dahili Nizamnamesi'ni Meclis'e sunmuştur. Yapılan düzenlemelerle şirketin kuruluşu kesinleşmiştir[103].

---

[99] **BOA. T. NFM. 721/56,** H. 1305 M. 15 (3 Ekim 1887). **BOA. T. NFM. 721/57,** H. 1305 M. 22 (10 Ekim 1887). Her iki belgede Fransızca olup Bellova-Vakarel yönüne ait kısmın projesinin Fen Heyeti tarafından tasdik edildikten sonra Nafia Meclisi'nin de onaylandığını belirtmektedir.

[100] "…Bellova-Vakarel Hattı Hâsılatında fazla görünan binbeşyüz küsûr lirâ hakikî fazla olmayub binüçyüzonüç senesi büdcesinin esnâ-yı tanzîminde hatt-ı mezkûr hâsılatın Şirkete 'â'id ve karşuluğu masarıfât büdcesine dâhil olan kısmının noksân terkim edilmesindendir…"**BOA. Y. E. E. 302, Muvâzene-i Umûmiye-i Maliye, 1315,** H. 1316 Za. 4 (16 Mart 1899).

[101] **BOA. T. NFM. 721/33,** H. 1304 N. 3 (26 Mayıs 1887).

[102] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 11 Receb 306 (13 Mart 1889), s. 152-153. **BOA. T. 171,** Temmuz 306 (Temmuz-Ağustos 1890), s. 6.

[103] "…Nizâmnâme-i mezkûrun tasdikî muvaffâk hâl ve maslâhat görülmüş olub ancak 27. maddenin 13. satırında muharrer olan "ikinci ictimâ'ın ve da'vetnâmelerin yirmigün evvel îcâb edenlere gönderilecekdir" ibâre-i matlûbâsındaki yirmigün Şirketce on gün olmak üzere tashîh ve tenzîl kılınmış ise de meşh-i numûnede yazıldığı vechle bunun yirmi gün olmak üzere ibkası ve 5. Faslın 2. satırında "fakat bir sene-i maliye müstesnâ olarak şirketin sûret-i kat'iyyede teşkîli târîh ile ertesi Kanun-u evvelin otuzbirinci günü beynindeki müddeti şâmîl olacakdır" 'ibâre-i matlûbâsı arasındaki "ertesi" kelimesi Şirketce tayy edilerek onun yerine (5) rakamıyla "Selanik-Manastır hattının küşâdına müte'akıb olan Kanun-u evvelin…" 'ibâresi ilâveten tahrîr edilmesiyle işbu 'ibâre-i munazzamanın yazılmasında sarf-ı nazarla 'ibâre-i asliye-i matbu'ânın 'âlî hâlî ibka've takrîri…" **BOA. T. 188, 9/1306,** 1 Kanun-u Sani 306/H. 2 Cemaziyel-ahir 308 (14 Aralık 1890).

Selanik-Manastır demiryolunun I. kısmı olan Selanik-Varankoba hattı tamamlanarak faal hale hazırdır. Ancak bütün hatlarda olduğu gibi, bu hatta halkın hizmetine sunulmadan evvel oluşturulan Fen Komisyonu aracılığıyla tahkik edilmesi gerekmektedir. Bu amaçla Demiryolu Müdürü Hayri Bey başkanlığında Manastır Demiryolu Komiseri Margosyan, Ser-Müfettiş Serviçen, Komiser Muavini İrfan, katip olarakta Haydar ve Diran Efendilerden oluşan komisyon olumlu rapor sunmuştur[104].

Varankoba-Manastır hattının da inşasıyla hat tamamen bitirilmiştir[105].

Manastır Vilayeti kendi sancakları arasında ulaşımı sağlamak için ayrıca Köprülü-Perlepe arasında da bir hat inşası için teşebbüs edilmiştir[106].

aç. Selanik-Der-Saadet İltisak Hattı

Selanik bölgesinin karayoluyla doğrudan doğruya Payitaht'a bağlanması içinde bulunulan mevcut olaylardan dolayı Hükümet açısından önemlidir. Vilayet sınırlarında çok sayıda Müslüman yaşadığı gibi askeri açıdan da ayrı bir ehemmiyete sahiptir[107].

Der-saadet-Selanik hattı 520 kilometre uzunluğunda olup, takriben 4 yıl içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir. Ancak ilerleyen zaman içerisinde görülecektir ki hattın yapımı 1. 5 yıl içerisinde bitirilmiştir[108]. Hatlardaki yolcu, eşya ve diğer nakliyenin yoğun olması katar sayısını artırmasına neden olacaktır. Haftada 2 gün işleyen sürat katarları zamanla 3 güne çıkarılacaktır[109].

İltisak Hattı imzaladığı mukavelenamenin 8. maddesine göre inşaatın yapımı sırasında lazım olacak alet, edevat, demir, kömür ve diğer inşaat malzemeleri gümrük vergisinden muaftır. Bu durum Rüsumat Dairesi ve Fen Heyeti'ne de bildirilmiştir[110].

Selanik-Der-saadet iltisak hattı inşası birkaç kısımdan oluşmaktadır. İlk tamamlanan kısım Selanik-Karaisalu-Döpran hattıdır. Burasının tamamlanmasıyla oluşturulan Fen Komisyonu hattın işletilmesine izin vermiştir. Aynı yıl içerisinde Selanik-Kesendire hattıda tamamlanmıştır. Birinci kısmın faaliyete geçmesinde bir süre sonra merkeze II. kısım olan Döpran-Hacıbeğlik güzergahı için işleme izni istenilmiş,

---

[104] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/8,** H. 1 Şaban 1311 (7 Şubat 1894).
[105] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1312 (5 Temmuz 1894), s. 4.
[106] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 304 (Aralık-Ocak 1888/1889), s. 6.
[107] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[108] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1314 M. 1 (12 Haziran 1896).
[109] **BOA. T. 172,** 4 Mayıs 1314 (16 Mayıs 1898).
[110] **BOA. T. 2302,** 6 Nisan 321(18 Nisan 1885), s. 97. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2049.

üst üste gelen bu başarılı işler halk arasında ve devlet yönetiminde büyük bir sevinçle karşılanarak her iki hatta aynı yıl faal duruma geçebilmiştir.

Aynı hızla devam eden Şirket idarecileri III. Kısım olan Hacıbeğlik-Siroz geçkisininde inşasını bitirmişlerdir[111]. Oluşturulan Fen Komisyonu bu hat içinde onay vermiştir[112]. Komisyonların teftiş ücretleri Şirket tarafından ödenmektedir[113]. Böylece 4 yıllık verilen inşaat yapım süresi 1. 5 yıl kadar kısa bir zamanda gerçekleştirilmiştir.

Bu hattın inşası daha sonra ortaya çıkacak olan Osmanlı-Yunan Harbi'nin[114] başarıyla sonuçlanmasında büyük katkı sağlayacaktır[115]. Hattın yapımına başlanırken bir savaş için hazırlık düşüncesi yoktur. Ancak hat Askeri açıdan, askeri alet ve edevatın ve asker naklinde sağladığı kolaylıklarla devletin itibarını artırıcı, sevinçli bir olayın yaşatılmasını sağlarken Sultan II. Abdülhamid'de bu savaş sonrası ***"El-Gazi"*** unvanını başarısından dolayı almıştır[116].

Payitahtın, Selanik kentine bağlanması bölge güvenliğini sağlamada önemli olduğu kadar ithalat ve ihracatı miktarını da artırıcı nitelikte olmuştur[117].

Askeri nitelikli olan hattın tamamlanmasından kısa bir süre sonra Şirket, hattın geçtiği güzergahlarda birtakım değişiklikler yapma yoluna gitmiştir. İlk olarak 375. ve 382. kilometrelerinde yapılan düzenlemelerde Ser-Askeri teşkilatça tetkike ihtiyaç duyulmamakla beraber daha sonra değişiklik talebinde bulunulan 382. ve 390. kilometrelerinde tadilat çalışması Ser-askeri tarafından tahkik edilmesini zorunlu kılmıştır. Zira iki mesafe arasında yapılacak değişiklik hattın 188 metre kadar

---

[111] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1312 (5 Temmuz 1894), s. 4. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1312 (31 Ekim 1894), s. 130. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Receb 1312 (29 Aralık 1894), s. 243. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1312 (12 Mart 1895), s. 318-319. **BOA. T. 173,** H. 23 Safer 314/22 Temmuz 312 (3 Ağustos 1896), s. 184.

[112] "…III. Kısm-ı mezkûr alel-usul mu'âyenesi için Temüryollar Müdürü saadetli Hayri Beğ Efendi hazretlerinin riyâseti altında olarak Fen Müşaviri Mösyö Galan ve hatt-ı mezkur Komiseri Erkan-ı Harbiye Kaim-makamlarından 'izzetli Enver Beğ ile Heyet-i Fenniye Müfettişlerinden 'izzetli Serviçen ve Komiser Muavini Ali Efendi ve Heyet-i mezkure Ressâmlarından Şükrü Efendi'den mürekkeb bir komisyon teşkiliyle Umur-u kitâbetine Muhasebe kalemi hulefâsından Amir Efendi ile Tercüme kalemi hulefasından Rahmi Beğin bit-ta'yin izâmı husûsu bâ-tezkere-i aliye-i nezaret-penahi Bab-ı Ali cânib-i sâmîsine 'arz olunmuş idi…"**Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1312 (12 Mart 1895), s. 318-319.

[113] Der-saadet-Selanik İltisak Demiryolu hattı 312 yılı Temmuz'una ait Teftiş masrafı ve Komiser ücreti olan 9.049 Guruş'u bir çek yazarak Osmanlı Bankası tarafından tahsil edilmesini istemiştir. **BOA. T. 173,** 21 Ağustos 312 (2 Eylül 1896), s. 185.

[114] İbrahim Yılmazçelik-Ahmet Aksın; **Tarihi Gerçeklerle Osmanlı Yunan Harbi,** İstanbul-2007, s. 119-125.

[115] **BOA. T. 172,** 18 Mayıs 1314 (30 Mayıs 1898)

[116] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).

[117] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** 1314 M. 1 (12 Haziran 1896).

kısalmasını temin edecektir. Şirket ayrıca tadilat sayesinde yeni hattın daha sağlam bir toprak üzerine inşa edilmiş olduğunu ifade etmiştir. Yeni hattın meyil durumu 23 mm. dir ve öncekine göre fazla olmakla beraber hattın tamamında yaygın olan 25 mm meyle göre de daha az olmaktadır. Yapılan teklif Ticaret ve Nafıa Meclisi'nde de değerlendirmeye alınmıştır[118].

Selanik-Der-saadet İltisak hattının daha sonraki yıllarda uygun bir mevkide Manastır-Üsküb ve Manastır-Yanya hatlarıyla birleştirilmesi gündeme gelmiştir. Hatlar birleştiği takdirde ticari değeri bir kat daha artırılmış olacaktır[119].

Selanik-Der-saadet İltisak hattı esasen askeri bir hat olmasından dolayı kıyıdan belli mesafede uzaklıkta yapılmıştır. Ancak Der-saadet'ten Selanik şehrine getirilen teçhizat daha ilerisine aktarılmak için burada boşaltılmaktadır. Oysa şehir, Yunan hududuna sınırdır. Sınır kenti olmasından dolayı yapılan boşaltma ve daha ilerisine nakli tehlikeli durumlara neden olmaktadır. Ayrıca Selanik kentine gelmeden Manastır hattını geçipte Alasonya'ya yakın olan Karaferie'ye nakil yapılamadığı gibi Manastır'dan Üsküb'e ve daha ileriye asker gerektiğinde de mutlaka Selanik vilayetine indirilmesi gerekmektedir. Bu durum asker sevkiyatını zorlaştırmaktadır.

Çözüm olarak Selanik-Der-saadet ve Manastır Demiryolları ve Şark Demiryolları'nın birleştirilmesine karar verilmiştir. Hatların sahilden belli bir noktadaki uzaklıkta Şark Demiryolları ile birleştirilmesi için çalışmalara başlanılmıştır. Ticaret ve Nafıa Nezareti Heyet-i fenniyesince yapılan tahkikat sonucu hattın Şark Demiryolu'nun Üsküb kısmında bulunan Topcular mevkisiyle Manastır hattının Vardar Nehrine varmadan evvel münasip görülen bir noktada ve 3700 metre uzunluğunda bir hattın yapımı uygun olacaktır. Böylece Der-saaadet tarafından Üsküb-Kosova ve Yunan hududuna ve Manastır'dan Üsküb'e ve daha ilerisine gidecek olan malzeme Selanik Vilayeti'ne uğramadan yoluna devam etmiş olacaktır. Selanik ve İltisak Demiryolu Hatlarının, Rumeli Demiryolları Kumpanyası ile birleşmesiyle görev dağılımında değişimler olmuştur[120].

---

[118] **BOA. T. 193, 13/1310,** 10 Eylül 310/H. 22 Rebil-evvel 1312 (22 Eylül 1894).
[119] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[120] "…Selanik ve İltisak demiryolları Komiserliğinin namı Rumili Demiryolları Selanik aksamı komiserliği unvanına tahvil ve ol vechle tecdiden hakk ettirilen mühr-ü resmi dahi komiser küllî idare ve tesyil olduğundan muamele-i kaydiyesi ona göre tashih olunmak ve nezaret-i sicil şubesinde malumat verilmek üzere işbu müzekkere canib-i muhasebeye takdim kılındı…"**BOA. T. 2303,** 13 Teşrin-i evvel 1309 (25 Ekim 1893).

Manastır-Üsküb hattı, Selanik hattının 23 kilometre uzağında inşa edilecek ve inşaat masrafı için 10.000 Lira sermaye gerekmektedir. Hattın inşası Rumeli Vilayet-i Şahanelerin alanına girmektedir. Sermayesinin bir kısmı da Rumeli Vilayeti'nin yol bedelinde karşılanacaktır. Vilayetin nüfus durumu göz önüne alınarak yol bedeli taksim edilecektir. Hat devlet tarafından inşa edilecek, ancak güzergahta yer alan Şirketlerden birine kiralanacaktır. Böylece yapılan harcanan sermaye yerine konulmuş olacaktır. Üç hattın birleştirilmesi için Nezaret çalışmalarına hız katmıştır[121].

ad. Babaeski-Gelibolu ve Karaağaç-İskece Hattı

Edirne Vilayeti'nin kendi sınırları dahilinde şubeler halinde hat işletmek isteyenler olmuştur. Babaeski'den Gelibolu'ya kadar demiryolu hattı işletme imtiyazını Mösyö Vijbe talep etmiştir[122].

Karağaç'tan İskece yönüne doğru askeri amaçlı bir hattın inşa edilmesi için teşebbüsler başlatılmıştır. Bu hattın yakında sonuçlanması beklenilmektedir[123].

ae. Serfiçe Hattı

Askeri ve ticari açıdan önemli olan hattın inşa talebi Mösyö Kaula tarafından yapılmıştır[124].

af. İstanbul ve Çevresi

İstanbul ve çevresi demiryolu hatları iki koldan yürütülmüştür. Anadolu yakasındaki demiryolu çalışmaları Haydarpaşa ve Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi ve diğer müteşebbisler tarafından gerçekleştirilrken, Avrupa yakası demiryolu hatları ise gerek Rumeli demiryolları kumpanyası gerekse özel müteşebbisler tarafından gerçekleştirilmektedir. (Bakınız: Der-saadet ve çevresinde var olan ve yeni inşa edilecek olan demiryolu güzergâhlarını gösterir harita EK XI'de yer almaktadır. Ancak bu harita Turuk ve Meabir İdarei tarafından kabul görülmeyerek hıfz edilmiştir[125])

İstanbul ve çevresinde inşa edilen demiryolu hatları şunlardır:

---

[121] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1315 (2 Haziran 1897), s. 12-13-14. Avusturya sınırından başlayıp Belgrat, Sofya ve Edirne'den geçerek İstanbul'a uzanan Şark demiryolları 1888 yılında trafiğe açıldı. Bu yolun açılması ile Osmanlı başkenti doğrudan doğruya Viyana, Paris ve Berlin'e bağlanıyordu.

[122] **BOA. T. 171,** Nisan 306 (Nisan-Mayıs 1890), s. 6.

[123] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889). **BOA. T. 171,** Nisan 304 (Nisan-Mayıs 1888), s. 6.

[124] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).

[125] **BOA. T.NFM. 721/5,** 1304 S. 3 (1 Kasım 1886)

Garb (Azab) Kapısı'ndan başlayıp Kasımpaşa'yı geçerek Karaköy mevkisine kadar bir demiryolu inşa etme imtiyazı talep edilmiştir[126].

Çatalca-Der-saadet Hattı

Çatalca ile Der-saadet arasındaki hat düzenli olarak işlemektedir[127].

Eyüb-Makriköy

Eyüb'den Makriköyü'ne kadar bir demiryolu hattı inşa etme imtiyazını Mösyö Baron Dovenduvari'nin mukavele ve şartnamesi değerlendirmeye alınmıştır[128].

Eyüb-Büyükdere ve Eyüb-Belgrad Köyü

Patersburg Sefiri Şakir Paşa 4 Ağustos 1875'te Eyüb'den başlayıp biri Büyükdere'ye ve diğeri Belgrad Köyü'ne uzanacak iki yönlü demiryolu hattı inşa etme imtiyazı talebinde bulunmuştur. 1875 Yılında yapılan başvuru talebine uzun bir süre Nafıa Nezareti tarafından cevap verilmemiştir.

Şakir Paşa 1882 yılına gelindiğinde başvurusunu sorgulamak amacıyla harekete geçmiştir. Alınana cevapta İstanbul yangını sırasında kayıtlı dosyaların yandığı bildirilmiştir. Bu nedenle başvurusu Sultan II. Abdülhamid devrinde yeniden değerlendirmeye alınmıştır[129].

Üsküdar-Çamlıca Hattı

İstanbul'un Anadolu ve Rumeli yakalarında küçük çaplı şubeler halinde demiryolu hattı inşa ve işletme imtiyazı başvuruları vardır. Bunlardan biri de Üsküdar-Çamlıca hattıdır. Bu hat Üsküdar-Bulgurlu ve Haydarpaşa ile birleşecektir. Hasan Bey tarafından Üsküdar'an başlayıp Bulgurlu, Erenköy ve Çamlıca'ya kadar uzatma şartıyla 99 yıllığına imtiyaz hakkı verilmiştir[130].

Yapılan başvurunun bir benzeri saha sonra Üsküdar Mutasarrıfı Bahri Paşa tarafından yapılmıştır. Bu durumda Hasan Bey, imtiyazının devamını getirememiştir[131].

b. Osmanlı Asya-yı Coğrafyasında Yer Alan Demiryolu Hatları

ba. Haydarpaşa-İzmid Demiryolu Hattı

Osmanlı Hükümeti, 1871'den itibaren yabancılara demiryolu imtiyazı vermekten vazgeçerek devlet sermayesi ile yeni hatların inşa edilmesine karar vermiştir. Sultan

---

[126] **BOA. T. 171,** Mart 306 (Mart-Nisan 1890), s. 6.
[127] **BOA. T. NFM. 718/29,** H. 4 Rebiül-ahir 300/31 Kanun-u sani 98 (12 Şubat 1883).
[128] **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel 302 (Ekim-Kasım 1886), s. 7.
[129] **BOA. T. NFM. 718/1,** H. 1299 L. 9 (24 Ağustos 1882).
[130] **BOA. Y. EE. 796,** H. 25 Şaban 97 (2 Ağustos 1880), s. 26.
[131] **BOA. T. 171,** Şubat 305 (Şubat-Mart 1890), s. 6. **BOA. T. 171,** Nisan 306 (Nisan-Mayıs 1890), s. 6.

Abdülaziz devrinde inşa edilen Haydarpaşa-İzmit hattı bir süre için devlet tarafından işletilmiştir.

Haydarpaşa Demiryolu Şirketi 1871/1872 yılında kurulmuş olmakla birlikte 1876/1877 yılına gelindiğinde el değiştirmesi gündeme gelmiştir. Kurulduğu 1871 senesinden 1877 Eylül'üne kadar ki masraf cetvellerinin tetkik edilmesi gerekli görülmüş, bu maksatla muhasebeden anlayan bir komisyon oluşturularak sonucun Turuk ve Meabir İdaresi Müdürü Mösyö Galan'a bildirilmesi istenmiştir[132].

Haydarpaşa İdaresi uzun zamandır İstanbul-Haydarpaşa Acentesi'nin açık verdiğini belirtmiştir. İşletme Memuru İbrahim Bey'in zahire ihracından zimmetine geçirerek durum Nafıa Meclisine bildirilmiştir. Meclis Hukuk Müşaviri Militadi'ye konunun tahkik edilmesi amacıyla bir komisyon oluşturularak tarafların yüzleştirilmesi istenmiştir[133].

Haydarpaşa Demiryolu İdaresi Müdürü Hüsnü Efendi ile bu idarede çalışan bazı memurlar hakkında rüşvet yeme ve suiistimallerin olduğu hakkında şikâyetler söz konusu olmuştur. Bunun üzerine durumu araştırmak amacıyla Nafıa nezareti Mektupçusu Fikret Efendi önderliğinde bir komisyon oluşturulmuştur[134].

Tahkikat sonuçlanıncaya kadar Hüsnü Efendi ve diğer memurlar görevlerinden uzaklaştırılmışlardır. Oluşturulan Komisyon Hüsnü Bey ve arkadaşlarını suçlu bularak Hüsnü Bey'i yargılamak üzere Şura-yı Devlete diğer memurları ise Şehr Emaneti sınırları dâhilindeki Belediye İdare Meclisi'nde yargılanmasına karar verilmiştir.

Şura-yı Devlet tarafından yapılan muhakeme sonucu Hüsnü Efendi suçlu bulunarak Osmanlı Ceza Kanununun 82. ve 83. Maddeleri hükmünce *"müebbedin Rütbe ve memuriyetten mahrumiyetine, 10 yıl Kalebentlik ile cezalandırılmasına"* ve 31. madde gereğince de *"mülkünün haczine ve almış olduğu 544. 929 Guruş'un 100 Lira hesabıyla 2 kat olarak kendisinden tahsiline karar verilmiştir[135]. "*

---

[132] **BOA. T. NFM. 716/10,** H. 1297 R. 22 (3 Nisan 1880).
[133] **BOA. T. NFM. 716/44,** H. 1297 Ca. 5 (15 Nisan 1880).
[134] "…Komisyon Mahkeme Nizamnamesi'nin Memurlarla ilgili 3. ve 6. maddelerine göre *"Padişah İrâde-i Seniyyesi ile tayin edilenlerin Şura-yı Devlette, diğer memurların ise Şehr Emaneti Meclisinde sorgulanması gerektiğini"* belirtmiştir. " **BOA. T. NFM. 716/59,** H. 1297 N. 13 (19 Ağustos 1880).
[135] **BOA. T.NFM. 716/59,** H. 1297 N. 13 (19 Ağustos 1880). **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Receb sene 1303 (Nisan-Mayıs 1886), s. 577.

Haydarpaşa-İzmid hattını Emaneten işletmek istemeyen devlet demiryolu hattının işletilmesi için[136] Mösyö Hansun ve Kumpanyası'na 20 yıllık müddetle işletme imtiyazı vermiştir. Mukavelenamenin düzenlenmesi için Nafıa Nezareti gerekli düzenlemeyi yaparak Meclis-i Mahsus-u Vükelaya sunmuştur[137]. Meclis, Mösyö Hansun ve Zafiropulo'ya imtiyaz olarak verilmesinin fayda ve zararlarını değerlendirerek bildirecektir[138]. Mukavelenamenin bazı bentlerinde birtakım tadilat ve ıslahatın yapılmasını düşünerek kumpanyanın bu değişiklikler konusundaki cevabı beklenmiştir. Hem Şirket hemde Nafıa Nezareti'nden gelen cevapları yeniden değerlendirmeye almıştır[139].

Yeni Kumpanya bir süre sonra elindeki bazı atıl durumda olan yerleri satmaya başlamıştır. Kartal'da bulunan 5 binanın satışı için Şirket teşebbüste bulunmuştur. Şirket gazetelerde satışı ilan etmeden önce satılacak malların demiryolu hattı için mahzur teşkil edip etmeyeceğini belirleyip sonra satışa çıkaracaktır. İlk olarak şartlı satış fikri düşünülmüş ancak alıcı bulamayacağı düşüncesiyle şartlı satış koşulu kaldırılmıştır. Hanelerden sadece 3 Nolu hanenin satışının demiryolu hattı için sakıncalı olacağı tespit edilmiştir. Geriye kalan 4 hanenin sınırları belirlenerek Demiryolu Zabıta Nizamnamesi'ne göre demiryolu hatlarından oldukça uzak olmasından dolayı satışları gazetelerde ilan edilmiştir[140].

Satışa çıkarılanlar arasında Haydarpaşa İdaresi'ne ait olan köhne ve kırık eşyalar ile İzmid İnşaat Komisyonu'na ait olan eşyalarında müzayede edilmesine karar verilmiştir. İzmid İnşaat Komisyonu müzayedeye çıkaracağı eşyaların bir listesini çıkararak Haydarpaşa Demiryolu İdaresine sunmuştur[141]. Gazetelerde ilan verilmesine rağmen satışa çıkarılanlar rağbet görmemiştir. İzmid İdaresi kendilerinin çürütmek niyetinde olmadıklarından durumu Nafıa Meclisi'ne bildirmişlerdir[142].

---

[136] Haydarpaşa-İzmid Hattının işletilmesi için Said adlı bir kişi talepte bulunmuştur. Ayrıca aynı hat için Mösyö Dolaki imzalı bir başvuruda bulunmaktadır. **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 7.
[137] **BOA. Y. EE. 796 (139), 5/97,** H. 24 Muharrem 97 (7 Ocak 1880), s. 1.
[138] **BOA. Y. EE. 796 (139),** H. 19 Safer 97 (1 Şubat 1880), s. 3
[139] **BOA. Y. EE. 796 (139),** H. 14 Receb 97 (22 Haziran 1880), s. 3.
[140] **BOA. T. NFM. 716/3**, H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880). **BOA. T. 181, 4/H. 1296** (1880/1881).
[141] Satışa çıkarılan malzemeler arasında 5 adet su tulumbası, 1 adet demir su hazinesi, eski el arabaları ve 3-4 bin kilogramağırlığındaki biletlerin satışıydı. Bu biletler metal olup kısa zamanda piyasada sahteleri ortaya çıkınca devlet tarafından toplatılarak kullanımdan kaldırılmıştır. **BOA. T. NFM. 716/25,** H. 1297 C. 2 (12 Mayıs 1880).
[142] **BOA. T. NFM. 716/29,** H. 11 Cemaziyel-ahir 297/7 Mayıs 296 (21 Mayıs 1880). **BOA. T. NFM. 716/25,** H. 1297 C. 2 (12 Mayıs 1880).

Haydarpaşa Demiryolu İdaresi Mösyö Hanson ve Kumpanyası'nca idare edilmeden önce Bahriye'ye ait nakliyat işi bir müteahhit tarafından yürütülmekteydi. Kömür ve taban ağaçları ise bir başka müteahhit aracılığıyla yapılmaktaydı. Ayrıca eski yönetim zamanında demiryolunda sakat olan memurlarına idareden maaş tahsisi söz konusu iken yeni kumpanyanın bu sistemi devam ettirip ettirmeyeceği ve nasıl bir tavır takınacağı anlaşılmaya çalışılmaktadır.

Eski sisteme dayalı olarak hareket eden Urban Efendi, kendi kendine tacirlere çağrıda bulunmuştur. Ancak izinlerin artık kumpanyadan alınması gerektiğini göz ardı etmiştir. Mösyö Hanson, kömür için yapılan satın almanın önceden yapılmasına rağmen eğer yapılan mukavele şartlarına uygun ise kabul edeceğini belirtirken, Malullerinde haklarının eskisi gibi saklı kalacağını belirtmiştir. Ancak taban ağaçları konusunda görüşme yapılmasının gerekli olduğunu belirtmiştir.

Yeni şirket özellikle hiçbir şeyin ***şifahi*** olarak yapılmamasını istemektedir[143].

Haydarpaşa-İzmid hattı ve geçtiği güzergâhlar ve istasyonları şunlardır: Üsküdar-Haydarpaşa-İzmid-Kızıltoprak-Fenerbağçe-Göztepe'dir. Kızıltoprak İstasyonu daha sonra fesh olacaktır.

Haydarpaşa demiryolu hattının Kızıltoprak'ta ve Göztepe'de istasyonları bulunmaktadır[144]. Kızıltoprak mevkisi hatları bir yangın sonrası harap olunca[145] güzergahın değiştirilmesi gündeme gelmiştir. Bu değişikliğin bir diğer nedeni ise hattın oldukça meyilli ve sert olmasından kaynaklanmaktadır[146]. Devlet bu hattı yeniden inşa etmek istemiş ise de, halkın istek ve taleplerine uygun olarak Fenerbağçe'den[147] geçirilmesine karar verilmiştir. Gittikçe İstanbul'da gelişmekte olan bu kasaba, halkın geliş gidiş potansiyelinin yüksek olmasından dolayı bu yönde tesis edilmesine karar verilir.

Kızıltoprak'taki hat, Fenerbağçe'den geçecek ve İstasyon binasıda Göztepe'deki bina gibi nitelikli yapılacaktır. Demiryolu İdaresi bu özellikte bir bina inşa etmesine

---

[143] **BOA. T. NFM. 716/13**, H. 1297 Ca. 2 (12 Nisan 1880).
[144] **BOA. T. NFM. 721/27,** H. 1304 Ş. 18 (12 Mayıs 1887).
[145] **BOA. T. 171,** Mart 303 (Mart-Nisan 1887), s. 2.
[146] "…Temmuzun 22. günü katarın Kızıltopraktan hareket edememesi …" ve "…Katarın Kızıltopraktan hareket edememesi oranın meyilli olduğundan mevkîfin Fenerbâğçesi şu'besine nakli…" Zabıta kayıtları yer almaktadır. **BOA. T. 171.** Eylül-Teşrin-i Evvel 301 (Eylül-Ekim, Kasım 1885), s. 2.
[147] "…Mösyö Seefelder ve ortakları imtiyaz başvurularında zaten demiryolu hattını Fenerbağçe'ye kadar uzatmak istediklerini belirtmişlerdir…" **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).

mali gücü olmadığını belirtmesine rağmen kiracılarda yeni tarzda yapılmasının uygun olacağına karar vermişlerdir[148].

Haydarpaşa demiryolu biletleri ilk olarak Türkçe basılmamıştır. 1297'deki bir belgede yolculara ulaşım kolaylığı sağlamak için biletlerin Türkçe basılması gündeme gelmiştir. Basılan biletler metal niteliktedir[149].

bb. Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu Hattı

Osmanlı Devleti'nden hiçbir güne teminat talep etmeksizin Mersin'den Tarsus'a ve Tarsus'tan Adana'ya kadar bir demiryolu inşa ve işletme imtiyazına ilk talep, Sultan Abdülaziz devrinde kurulmuş ve işlemekte olan Nafı'a-ı Osmaniye Şirketi idarecisi Serkez Bey tarafından yapılmıştır.

20 Ekim 1873 Tarihli mukavelenameye göre; imtiyaz süresi 99 yıl olup, kar ve zararı kendisine ait olmak üzere devletten herhangi bir talep, teminat yada taahhüt beklemeksizin ilk olarak Mersin-Tarsus daha sonra ikinci kısım olarak Tarsus-Adana hattını inşa edecektir[150].

Bandırma'dan Balıkesir'e ve Mersin'den Adana'ya kadar iki ayrı demiryolu hattının inşa etme imtiyazını alan Serkez Bey, bu imtiyazın devamını getirememiştir. İnşaata başlanılacağı sırada Hükümetin mevcut olan mukavelede değişime gitmek istemesi ve Vekil Useb Efendi'nin bu talebi reddetmesi, tarafların uyuşmasına engel olmuştur. Vekil tarafından ileri sürülen teze göre, Nezaretçe ve Padişah tarafından onaylanan bir imtiyazın tekrar Nafıa Meclisi'nde görüşülmesinin doğru olmadığını bildirmesidir[151].

Devletin bu konuda ısrarcı olmasının nedeni ise, Sultan Abdülaziz devrinde verilen bu imtiyazın 9 Aralık 1874'te kayıttan düşürülerek mukavelename ve şartnameleri hıfz edilmiştir[152]. Serkez Bey devamını getirmediği bir imtiyaza yeniden başlamak istemiştir. Sultan II. Abdülhamid devri Hükümetinin kayıt dışı kalan bir

---

[148] **BOA. T. NFM 721/27**, H. 1304 Ş. 18 (12 Mayıs 1887).
[149] **BOA. T. NFM. 716/25,** H. 1297 C. 2 (12 Mayıs 1880).
[150] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 27 Şaban 290 (20 Ekim 1873), s. 60.
[151] **BOA. T. NFM. 716/35,** H. 24 Cemaziyel-ahir 97/22 Mayıs 296 (3 Haziran 1880).
[152] "...***İşbu kaydın terkîn-i zımmınında*** aslının gönderilmesine mütezâmmın H. 24 Şa'bân 291 (6 Ekim 1874) târîhinde Nafı'a Nezâretine yazılân Tezkere-i sâmîye ile ol-bâbda 15 Şevvâl 91 târîhinde gelen cevâb Meclîs-i Tanzîmât Defteri zirîne kayd olunmuş ve mûcebince işbu emr-i 'âlî hıfz kılınmışdır H. 29 Şevvâl 291 (9 Aralık 1874). "
"…İşbu kayıdların batâlları ve mukavelenâme ve şartnâmeleri cümlesi bir zarfa vaz' olunarak ***İkinci Mukavele Sandığına hıfz olunmuşdur.*** **"**
Mukavelenin bulunduğu sayfaya bu kayıt daha sonra der-kenar olarak işlenmiştir. **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 27 Şaban 290 (20 Ekim 1873), s. 60.

mukavelede değişime gitmesi ve yeniden inceleme talebi doğru olarak tarafımızca değerlendirilmiştir.

Bütün gayretlere rağmen imtiyaz başarıyla sonuçlanmamıştır. Sultan Hamit devri yönetimi yeni talipleri değerlendirmeye almıştır.

7 Ocak 1883'te Mersin'den Adana'ya kadar demiryolu inşa etmek için yeni bir talip ortaya çıkmıştır. Mehmed Nahid Bey ile Osmanlı tebaasından Kataki Teodorido'ya devlet 50 yıllığına imtiyaz süresi vermiştir[153]. Ancak imtiyaz süresi bir başka evrak kaydında 99 yıl olarak belirtilmiştir. En son düzenlenen evrak esas alınarak imtiyaz süresi 99 yıl olarak kabul edilmiştir.

Mersin'den Adana'ya kadar yapılacak demiryolu için hazırlıklara başlanarak 6 aylık verilen harita ve layiha süresi dolmadan evraklar Turuk ve Meabir İdaresi'ne sunulmuştur. Nafıa Meclisi değerlendirmeye aldığı raporda birkaç eksiklik tespit etmiştir. Toprağın tesviyesi ve kullanılacak malzeme ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Ancak bu eksikliklerin inşaatın başlamasına engel olucu nitelikte olmamasından dolayı sunulan harita ve layiha kabul edilmiştir.

Sunulan raporda güzergâhın nereden geçeceği, demiryolun uzunluğu, hudutları, yüksekliği, iniş ve yokuşları ile kullanılacak alet ve edevatın cins ve miktarlarına yer verilmiştir. Sunulan dokümanlara göre Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu'nun özellikleri şu şekilde olacaktır:

Mukavelenameye göre, güzergâhın Mersin-Adana Karayolunu takip ettiği anlaşılmaktadır. Tek hat olarak yapılmakla beraber arazi istimlaki çift hatta uygun olarak yapılacaktır.

Hat, Toros Nehri'nin sed duvarları arasında düz bir zeminden geçerek takip ettiği Mersin-Adana karayolunca uzanmakla beraber Tarsus bölgesine geldiğinde bağ ve bahçelerin bulunmasından dolayı karayolun 2 km ilerisinde Seyhan Nehri'nin çağlayanları üzerinden geçirilecektir.

---

[153] "…Müddet-i imtiyaziyye fermân-ı 'âlîşânım tarihinden itibaren 50 senedir" maddesi **İmtiyaz Defteri 2,** H. 27 Safer 300 (7 Ocak 1883) tarihli kayıtta yazılı iken, **T. NFM. 718/70,** nolu belgede "…99 sene müddetle 28 Safer 1300 (8 Ocak 1883) tarihli fermân-ı 'âlî mûcebince imtiyâz ihsân buyurulmuş…" ifadesi yer almaktadır. Belge kayıt tarihi 16 Zilkade 1300'dür. Her iki kayıtta aynı yıl yapılmasına rağmen imtiyaz sürelerinde farklılık bulunmaktadır. İfadeden de anlaşıldığı üzere 1 günlük farkla Kâtipler farklı süreler vermişlerdir. 718/70 Nolu belgenin kayıt tarihi en son olduğundan imtiyaz süresi olarak 50 yıl değil 99 yıl esas alınacaktır.

Hattın toplam uzunluğu 67. 230 m. dir, Mersin-Adana karayolu ise 65. 790 m. dir. Ortaya çıkan 1.044 m. lik fark Adana yönünde çift hatta uygun olarak yapılan istimlaka göre tamamlanacak. Bu mesafedeki yol ve demiryolu yapımı Adana-Mersin Demiryolu Şirketince gerçekleştirilecektir.

Demiryolunun belli güzergâhlarında büyüklü küçüklü İstasyonlar bulunacaktır. Mersin-Tarsus ve Adana'da büyük İstasyonlar, Mersin-Tarsus arası Yaka Köyü'nde, Gülek Boğazı yolunda ve Yenice 'de küçük İstasyonlar inşa edilecektir.

Demiryolun Mersin yönünde biten noktasında bir İskele inşa edilmiştir. Kıyıdan denize doğru 300 m. lik mesafede 2 iskele inşası yer almaktadır.

Zemin hizasında 47 geçit yer alacak, bu haliyle her 1, 5 m. ye bir geçit düşmektedir. Bazı yerlerde 5-6 m aralıklarla geçitler yapılmıştır. Yolun 6. 600 m. sinde ve 19. 523 m. sinde bu gibi 5-6 m. lik geçitlere rastlanılmaktadır.

Demiryolunun eğimi 2, 5 mm. dir. Demiryolunun altında ve üstünde köprüler yer almaktadır. Demiryolu altında 119 adet 1 gözlü köprü ve 75 cm genişliğinde 16 küçük suyolu yer almaktadır. İlave olarak 1 m genişliğinde 59 adet kemerli su yolu, 1, 5-3 m arasında kagir köprü ve 4-5 m genişliğinde demir döşemeli[154] 3 köprü ile 6-10-15-16-17 m genişliklerinde 5 adet demir döşemeli köprü inşa edilecektir.

Hat yapılırken dikkat edilmesi gereken suların zarar vermesine engel olacak şekilde yapılmasıdır. Mersin-Adana yolu suyun tacizine müsait olduğundan buradan yapılan yollar sudan zarar görmektedir. Hattın yapımında ikinci hat yapılacak şekilde su mevkilerinden uzakta yapılması ve toprağın su olduğu tarafa yığılması, hendeklerin oluşturulması ve eğiminde toprak yönüne doğru olmasına dikkat edilmelidir[155].

Mersin-Adana demiryolunu yapacak olan şirket, kuruluş nizamnamesini hazırlayarak Nafıa Nezareti'ne sunmuştur[156]. Nizamnamenin onaylanması ile şirket faaliyetlerine başlayabilmiştir[157]. Der-saadet Adana Demiryolu Şirketi adı ile çalışmalarını yürütecektir[158].

bc. Anadolu Osmanlı Demiryolu

Anadolu'da karayoluyla kervanlarla kağnılarla yapılan ulaşıma devlet dünyada hızla yaygınlaşan demiryolu teknolojisini getirmek için teşebbüslerde bulunmuştur.

---

[154] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 27 Safer 300 (7 Ocak 1883), s. 60-62.
[155] **BOA. T. NFM. 718/70,** H. 16 Zilhicce 1300/6 Eylül 99 (18 Ekim 1883).
[156] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/11,** H. 1305 Ra. 7 (23 Kasım 1887).
[157] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Şaban 1302 (Mayıs-Haziran 1885), s. 244.
[158] **BOA. T. 173,** H. 23 Safer 314/22 Temmuz 312 (3 Ağustos 1896), s. 184.

Sultan Abdülaziz devrinin değerli devlet adamları olan Ali ve Fuat Paşalarda sık sık raporlarında demiryolu ulaşımının ülke kalkınmasında, Balkanlardaki ayaklanmaların bastırılmasında ve Anadolu mahsulünün dışa açılımı ve satımında ne kadar önemli olduğunu vurgulamışlardır.

Osmanlı Asyası'nda demiryolu hattı çekilmesi için ilk olarak Fen heyetince keşif yaptırılmıştır. Hat, İzmid'den başlatılarak Ankara'ya oradan da Eskişehir-Kütahya-Karaköy-Mudanya ve Bursa'ya kadar uzatılması hedeflenmiştir.

Yapılan keşif sonrası hatların tesis edilmesi maksadıyla 1872 yılında Mösyö Presel İstanbul'a çağrılır ve 8/20 Kanun-u Sani 1873'te Nafıa Nezareti ile yapılan Kontrat'a göre Mösyö Presel'e yıllık 150.000 Frank maaş verilecek ve bir merkez oluşturulacaktır. Bu idare merkezine çok sayıda memur ve mühendis tayin edilerek çalışmalarını yürütecektir.

Çalışmaların başlamasından kısa bir süre İdare'de çalışanların masrafları ve maaşları Devlet Hazinesi'nden bu iş için tahsis edilen payı aşmıştır. Bunun üzerine memur sayısının azaltılması ve Mösyö Presel'in harcamalar konusunda uyarılması yapılmıştır. Nisan 1874'te gelindiğinde çalışmalara tamamen son verilerek Mösyö Presel istifa etmiştir. Presel, çalışanların ruhsatlarını iade ettiği gibi haritaları da Nafıa Nezareti'ne teslim ederek Temmuz 1874'te İstanbul'dan ayrılmıştır.

Presel'in ayrılmasından bir süre sonra devlet Anadolu Demiryolları İdaresi'nin evraklarının tetkik edilmesi maksadıyla bir komisyon oluşturmuştur. Komisyon üyeleri, Nezaret Hukuk Müşaviri İmpabel, Meclis-i İnşaat Reisi Nihad Paşa ve Demiryolları Müdürü Hayrettin Bey tarafından evraklar detaylı olarak incelenmiştir. Mösyö Presel görevi boyunca toplam 6.100.966 guruşluk harcama yapmıştır. Bu harcamalarda olmaması gerekenlerde tahsis edilen paya dahil edildiği tespit edilmiştir. Ayrıca Presel'in keyfi uygulamalarda bulunup, bazı masrafları Nezarete haber vermeden yaptığı, bazı malzemeler için yüksek fiyat verildiği ve bazen alınması için teşebbüs edilmiş ama alınmadığı halde kayıtlarda alınmış olarak gösterildiği ve birtakım sahte senetlerinde olduğu yapılan tetkik sırasında anlaşılmıştır. Komisyon, Mösyö Presel'den 6.100.966 guruşun hesabının verilmesi için çağrıda bulunmuştur[159].

Mösyö Presel yapılan suçlamaları kabul etmeyerek Anadolu Demiryolları idaresinin mali işlerinin 3. maddeye göre Devlete ait olduğunu bildirir. Ayrıca

[159] **BOA. T. NFM. 716/36,** 15/27 Mayıs 1880.

İstanbul'a 18 Mart 1872 tarihinde gelmesine rağmengöreve başlatılma tarihi ise 20 Kanun-u Sani 1873 olup bu dönem arasındaki maddi kaybı için devletin 130.182 Frank borçlu olduğunu, keza hazırlanan harita ve keşfiyat içinde devletin 453.387 Frank daha borçlu olduğunu belirtir. Ayrıca kontrat süresinin 4 yıl olup, bu süreden önce fesh edildiğinden tazminat olarak devletten 345.204 Frank 50 santim alacağı olduğunu ve son olarakta Meclisteki gecikmeler, eksik ödemeler miktarı olan 38.321 Frank 91 santiminde ilavesiyle devletin Presel'e 967.596 Frank 17 santim borcu olduğunu belirtmiştir. Taraflar birbirini bu şekilde suçlamalara devam etmişlerdir[160]. Her iki tarafta bir sonuç elde edememiştir[161].

Anadolu'nun iç kısımlarına demiryolu inşa etmek için atılan ilk adım başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Anadolu'da İzmid'den daha ilerisine hat inşa edilmesi için çeşitli imtiyaz teşebbüsleri olmuş ve devlet her seferinde bunları değerlendirmeye almıştır. Bunlardan bazıları aşağıda maddelenmiştir:

1-Haydarpaşa Demiryolu Şirketi'ne hatların Mudanya'dan Bursa'ya ve İzmid'den Kütahya'ya mecburi bir hat ile isteğe bağlı olarak Balıkesir'e bir şube ve İzmid'den Ankara'ya bir hat inşa edilmesi için Mösyö Seefelder ve ortaklarına devlet tarafından teklifte bulunulmuşsa da mali güçleri yetersiz kaldığından gerçekleşmemiştir[162].

2-Ankara'ya bir demiryolu inşa edilmesi için vilayet halkı tarafından talep olunan istek yer almış, Bab-ı Ali tarafından değerlendirilmiştir. Ancak sonuçsuz kalmıştır[163].

3-Haydarpaşa'dan Bağdad'a kadar bir demiryolu hattı inşası talebi Macarlı General Flabaka Kolobaki tarafından talep edilmiş, fakat devamı gelmemiştir[164].

Sonuçsuz kalan bu teşebbüslere rağmen devlet umudunu kaybetmeyerek yeni talepler için gazetelere ilanlar vermiştir. Bir an evvel Anadolu kıtasının da demiryolu ile buluşmasını sağlamak için en iyi güzergâhın tespit edilmesine çalışılmıştır. Yapılan

---

[160] **BOA. T. NFM. 716/36,** 15/27 Mayıs 1880.
[161] **BOA. T. NFM. 716/63,** H. 1297 L. 18 (23 Eylül 1880).
[162] **BOA. T. 171,** Temmuz 301 (Temmuz-Ağustos 1885), s. 7.
[163] **BOA. T. 171,** Kanun-u Sani 301 (Ocak-Şubat 1886), s. 7. **BOA. T. 171,** Mayıs 302 (Mayıs-Haziran 1886), s. 7
[164] **BOA. T. 171,** Mart 302 (Mart-Nisan 1886), s. 7.

keşif çalışmaları sonrası İzmid'den Ankara'ya ve daha ilerisine doğru demiryolu hatlarının döşenebileceğini tespit etmiştir.

Ancak bu defa demiryolları hatlarının sahibi devlet olacak imtiyaz sahipleri ise sadece Kurucu ve İşletici olacaklardır. Yani daha önceki hatlar gibi olmamasına dikkat edilecekti. İmtiyaz sahipleri devletin kiracıları olacaktı. Bunu gerçekleştirmek için gazetelere ilanlar verildi.

Nitekim İzmid-Ankara hattı için Fransa'da ikamet eden Mösyö Kaula'nın başvurusu değerlendirmeye alınmıştır. Geri kalan ayrıntıların görüşülmesi için İstanbul'a gelmesi gerektiği belirtilmiştir. Mösyö Kaula başvuruda bulunmadan önce mühendisleri vasıtasıyla Osmanlı topraklarında araştırma yapmıştır. Başvurusunun kabulü halinde mühendislerin derhal Anadolu'ya geleceklerini ve teminat bedelinin de ödeneceğini bildirmiştir. Nafıa Nazırı Zihni Paşa, müzakerelerde bulunmak üzere Mösyö Kaula'yı davet etmiştir[165]. Mösyö Kaula, İstanbul'a gelerek müzakereler başlamıştır.

Alman sermayeli olarak kurulmuş olan Deutche Bank adına hareket eden heyet ile işbirliği yapan Mösyö Alfred Kaula, İzmid hattının Ankara'ya kadar uzatılması imtiyazını 99 yıllığına elde etmiştir. 29 Eylül 1888'de imzalanan Mukavele şartlarına göre:

Hattın geçeceği sancaklardaki öşür vergisine el koyduğu gibi yıllık olarak bu hattan kilometre başına 15.000 Frank kazanç elde etmeyi beklemektedir. Eğer ki elde edilecek kazanç 15.000 Frank'ı geçerse fazlasının %25'i devlet hazinesine ait olacağını kabul etmektedir.

Mösyö Kaula, 1871'den beridir işlemekte olan Haydarpaşa-İzmid hattı için devlete 6.000.000 Frank verecek ve yıllık olarak bu hattanda 10. 300 Frank gelir elde etmeyi hedeflemektedir. Bilindiği üzere Haydarpaşa-İzmid hattı Üsküdar'dan başlamaktadır. Kurulacak olan Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi, var olan hatlara yeni şubeler ilave edecektir[166].

Şirket, İzmid'den Ankara'ya kadar ki 482 kilometreyi tesis etmek ile zorunlu olduğu gibi isteğe bağlı olarak Kütahya-Bursa arasındaki 182 kilometrelik kısmı da inşa

[165] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/18,** H. 1305 L. 12 (22 Haziran 1888).
[166] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 23 Muharrem 306 (29 Eylül 1888), s. 131-132.

edebilecekti[167]. Ayrıca Kumpanyanın hattı Ankara'dan öteye uzatma hakkı da bulunmaktadır. Kısa zamanda çalışmalara başlanılmıştır.

Haydarpaşa hattı Eski Müstecirlerinden alınarak yeni sahiplerine teslim edilmiştir. Bu nedenle yeni hat sahipleri yeni düzenlemeler yaparak hattın bazı yerlerini tamir ettirmeye başlamıştır. Devir teslim sırasında İzmid'de bulunan ambarlar ile 30.000 Liralık demir çubukta teslim edilmiştir[168].

Anadolu Osmanlı Demiryolu'nun İzmid'den Ankara'ya kadar inşasının bitmek üzere iken diğer taraftan da Eskişehir-Sarıköy ve Sarıköy-Ankara mevkilerinin inşası tamamlanmıştır. Devlet hatların inşası bitirildikçe bu mıntıkalardaki personelini aşama aşama başka yerlere kaydırmaktadır.

Ankara Demiryolu hatlarının ihtiyacı olan şömendiferi mahalle başına günlük 10 pare vergi uygulanarak Mehmed Ali tarafından imal edilecektir. Borcun Kumpanya tarafından elde edilecek gelirden ödenmesine karar verilmiştir[169]. Ankara Demiryolu'nun hızla tamamlanmasını temin maksadıyla İnşaat Komiserliğine Kolağası Harir Efendi ile Yüzbaşı Fahri Bey tayin edilmiştir[170]. 1892-1893'te Ankara Demiryolu kısmı tamamen bitirilmiştir. [171].

Polatlı-Ankara hattının döşenmesi ile (II. kısım) artık Haydarpaşa'dan Eskişehir'e oradan da Polatlı ile Ankara'ya kesintisiz ulaşım yapılabilecektir. Haydarpaşa-Eskişehir hattında katarlar geceli-gündüzlü işleyememektedir. Bunun en öenmli nedeni Anadolu'nun o dönemde yeterince güvenli olmayışıdır. Bu nedenle katarlar geceleri Eskişehir'de bekletilmektedir. Hattın uzamasıyla birlikte bu soruna yeni çözümler aranmak istemişse de şimdilik eski sisteme devam edilerek katarların Eskişehir'de bekletilmesi uygun görülmüştür. Bu bekletilmeden dolayı Haydarpaşa-Eskişehir masraf cetveli ile Polatlı-Ankara hattının masraf cetvelleri ayrı ayrı tutulmasının uygun olacağına karar verilmiştir. Nakliye saatleri ise en uygun şekilde ayarlanmaya çalışılacaktır[172].

---

[167] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 5.
[168] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).
[169] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[170] **BOA. T. 2303,** 6 Temmuz 1305 (18 Temmuz 1889).
[171] **BOA. T. 2303,** 20 Teşrin-i evvel 1308 (1 Kasım 1892).
[172] **BOA. T. NFM. 722/36,** H. 1310 Ca. 30 (20 Aralık 1897).

Hattın ilk kısımları arasında yer alan ***"Adapazarı"*** hattı Sultan II. Abdülhamid'in adına atfen ***"Hamidiyye"*** adıyla anılması için çalışmalar başlatılmıştır. Padişah'ın onaylaması ise mevkiinin yeni adı ***"Hamidiyye"*** olmuştur[173].

Anadolu Demiryolu Şirketinin kontrolü altında olan birkaç liman ve istasyonlar[174] bulunmaktadır. Haydarpaşa, İzmid ve Darınca Limanları kumpanya tarafından kontrol edilmekte, buraya giren-çıkan ürünlerden, eşyadan ve insanlardan belli miktarlarda ücretler tahsil edilmektedir[175].

bç. Aydın ve Kasaba Demiryolu Hatları (İzmir ve Kasaba Demiryolu Temdid-i Osmanlı Şirketi)

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde yer alan ilk hatlardan biri Aydın ve Kasaba demiryolu hatlarıdır. Her iki hattında başlangıç noktası İzmir Kenti'dir[176]. İngiliz sermayesinin hakim olduğu bir hat olup uzun yıllar ayrı ayrı olarak hizmet verecek ancak Sultan II. Abdülhamid'in saltanat yıllarında hatlar birleşerek, tek şirket kontrolüne alınacaktır.

Aydın Demiryolu hattı imtiyazı ilk olarak 23 Eylül 1856/23 Muharrem 1273'te verilmiş olup inşa edilecek ilk hat Aydın Güzelhisar'dan başlayıp İzmir-Ponta İskelesi'ne kadar uzanmaktadır. Bir yay şeklinde olan bu hatta ilerleyen zamanlarda yeni şubeler ve hatlar ilave edilecektir. Şirketin imtiyazı 15 Teşrin-i evvel 1910 yılına kadar devam etmektedir[177]. Aydın Demiryolu Şirketi, mukavelename hükümlerine göre devlet tarafından yapılan teftişin masraflarını karşılayacaktır[178].

Kumpanya oldukça geniş bir alanda demiryolu inşa etme hakkını elde etmiştir. İngiliz ölçü birimi ile 30 Mil yani Osmanlı ölçü birimine göre 70.400 zira' alanı kapsamaktadır. Bu alan içerisinde ister demir ile isterse şose ile yol yapma hakkına sahiptir[179].

---

[173] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1317 (7 Ekim 1899), s. 545.
[174] Haydarpaşa-Konya'ya kesintisiz olarak devam edilecek hatta istasyonlar birbirini izlemektedir. Önce Pendik daha sonra Padişahın çok değer verdiği Hereke ve diğer istasyonlar yer almaktadır.
[175] **BOA. T. 201,** 2 Eylül 1319/H. 22 Cemaziyel-ahir 321 (15 Eylül 1903).
[176] İzmir'e belediye kurulması için ilk girişim İzmir-Aydın demiryolu imtiyaz sözleşmesi imzalanırken İngiliz tüccarlardan gelen bir tekliftir. İlber Ortaylı; **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880),** Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara-2000, s. 65.
[177] **BOA. Y. PRK. TNF. 7/16,** H. 3 Cemaziyel-evvel 1319 (18 Ağustos 1901).
[178] **BOA. T. 173,** H. 9 Rebiül-evvel 312/6 Ağustos 312 (10 Eylül 1894), s. 184.
[179] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 14 Ca. 293 (7 Haziran 1876), s. 78.

Devletin demiryolu yapımına istinaden Şirkete teminat taahhüdünde bulunmuştur. Yıllık olarak 112.000 Liralık teminat verilmiştir[180]. Devlet bu uygulamayı sermayedarları Osmanlı coğrafyasına çekmek amacıyla yapmıştır.

1856'da imzalanan mukavelenameye göre kumpanya hat boyunca mağaza, depo ve iskele inşa etmeyi taahhüt etmektedir. Hatta kapasitesinin artışına bağlı olarak bu yapıların sayısında ve hacminde de büyümeler olacağını da kabul etmektedir[181]. Sultan II. Abdülhamid bölgede İngilizlerin nüfuz alanı oluşturmaması için gelirinin bir kısmı Hazine-i Hassa'ya yatırılan İzmir Rıhtım Şirketi'ni destekleyerek Hükümet olarak varlığını ortaya koymuştur.

Devlet, demiryolu kumpanyasının inşa edeceği istasyon, mağaza ve iskelenin işlemesi için Gümrük memurları tayin edecek ve devlet tarafından görevlendirilecek Komiser[182] ve diğer personelleri şirket istihdam edecektir. Kumpanya vergilerini tahsis edeceği binalarda devletin görevlendireceği personel aracılığıyla tahsil edebilecektir.

Kumpanya çalışmalarını başarılı yürüttükçe yeni hatları da birbir inşa etmeye başlamıştır. Bunlardan ilki kumpanya adına hareket eden Vekil Porser[183] tarafından yapılan teşebbüstür. Oldukça kısa mesafeli olan bu talep Aydın Paradı adlı mevkiden başlayıp Bucak Karyesi arasındaki bir alanda demir hatlar döşenecektir. Sermayesi kumpanya tarafından sağlandığından elde edilecek gelirin büyük bir kısmıda kumpanyaya ait olacaktır[184].

Devlet bu hat için herhangi bir teminatta bulunmamıştır[185]. Kumpanyaya ödenecek olan %60'ın hesabı şu şekilde yapılmıştır: İşlemeye başladıktan sonraki ilk 7

---

[180] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 21 Receb 296 (11 Temmuz 1879), s. 107.

[181] "…5 Maddede "Kumpanya temüryolunun Güzelhisâr Aydın ile İzmir'de bulunacak iki başında ve gerek mevkıflerinde temüryoluna ehemm ve elzem olan ebniyeyi inşâ edecekdir ve tarîk-ı mezkûrun mürûr ve 'ubûr ve ticâreti teshîl etmek içün dahî müstakıll temüryolunda nakl olunacak eşya ve ahvâl tahmîl ve ihrâc olunmak üzere İzmir temüryolunun meydânda teferru'âtıya mahsûsa bir iskele inşâ'sına muktedir bulunacakdır ve işbu iskelenin cesameti temüryoluna iktiza edecek kadar olacakdır…" **BOA. Y. PRK. TNF. 7/16,** 3 Cemaziyel-evvel 1319 (18 Ağustos 1901).

[182] "…1888 senesi Şubatı ibtidasından itibaren Kasaba Demiryolu Komiseri Binbaşı Hüsnü Efendi'nin Tersane-i Amire'ye nakli memurin eylediği cihetle yerine 2000 guruş maaşla Merkez Komiseri Muavini Şemsi Efendi ve Şemsi Efendi'nin yerine 1500 guruş maaşla Demiryolları Kalemi Muavini refetlü Asım Efendi tayin kılınmış…" **BOA. T. 2303,** 30 Kanun-u sani 1303 (11 Şubat 1888).

[183] Mösyö Edwar Porser daha sonraki yıllarda Aydın Demiryolu Kumpanyası ile Hükümet arasındaki sorunlarda İngiltere'den aracı olarak gönderilecektir. **BOA. T. NFM. 720/28,** H. 1303 S. 11 (19 Kasım 1885).

[184] "…Hasılât-ı gayr-i sâfiyyesinden yüzde altmış Aydın Temüryolu Kumpânyasına verilmek…" **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 8 Ca. 1286 (16 Ağustos 1869), s. 13.

[185] "…Şûrâ-yı Devlet Nafi'a Dâ'iresince lede-l-havâle zikr olunan mukavelenâme mûcebince ***işbu şu'be içün taraf-ı saltanat-ı seniyyemden bir güne te'mîn-i temettu'â alınmamak*** ve ta'mîr ve muhafâzası ve

yılın, son 3 yılının ortalaması alınarak çıkan meblağ 15 yıl boyunca şirkete ödenecektir[186].

Aydın Demiryolu Kumpanyası'nın kendi imtiyaz hakkı alanında bir başka sermayedarlar tarafından imtiyaz talepleride olmaktadır. Devlet bu talepleri değerlendirirken Kumpanya ile yapılan mukavelename şartlarını dikkate alarak hareket etmektedir.

Oldukça kısa mesafeli olan hatlardan birini inşa talebi Mösyö Kotyadis tarafından yapılmıştır. Aydın Demiryolunun Seydiköy mevkisinden başlayıp yine aynı mıntıkanın sınırları dâhilinde Seydiköy Çarşısı'na kadar inşa edilecek hat 1600 metrelik bir uzunluktadır. Hatlar, Ege Denizi yönünde inşa edilmiştir.

Mösyö Kotyadis'e devlet tarafından ruhsat verilmekle birlikte bu şube ne devleti nede Kumpanyayı bir güne harc ve masrafa sebebiyet vermeyecektir. Yeni inşa edilecek hat esas hattın haiz olduğu nitelik ve özelliklere sahip olacaktı[187]. İmtiyaz süresi de İzmir-Aydın hattı imtiyaz süresi ile sona erecektir.

Kotyadis'in inşa ettiği hattan elde edeceği kazanç Müruriye ücretidir. Tablo 10'da Seydiköy Hattında alınacak müruriye ücreti tarifesi yer almaktadır.

Tablo 10: Seydiköy Demiryolu Şubesinde Nakil Olan Yolcu-Eşya-Emtia ve Hayvandan Alınan Ücret Tarifesidir.

TARİFE ÜCRETİ			
Yolcu/Tek Yön		***Yolcu /Geliş-Gidiş***	
I. Mevki	40 Pare	I. Mevki	60 Pare
II. Mevki	30 Pare	II. Mevki	45 Pare
III. Mevki	20 Pare	III. Mevki	30 Pare
Eşya-Emtia		***Hayvan (Bargir-Ağnam)***	
Paket		1 re's Bargir	40 Pare
Kilogram	4 Pare	1 re's Hayvanatdan	30 Pare
Kantar		1 re's Ağnam	20 Pare
1 kantar	30 Pare		

işletdirilmesi Aydın Temüryolunun Kumpânyasına 'â'id olub…" **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 8 Ca. 1286 (16 Ağustos 1869), s. 12-13.

[186] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 8 Ca. 1286 (16 Ağustos 1869), s. 12-13.

[187] "…İşbu şu'benin imalât-ı sanâ'iyyesinin şekl ve hey'etini ve ameliyât-ı turâbiyesi sath-ı fevkanîsinin cesâmeti depoların edevât ve levâzımat-ı inşâ'iyesi gibi kaffe-i ameliyât hatt-ı asliyesinin bu nev'i imalâtına mutabık olacağı…" **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 14 Ca. 293 (7 Haziran 1876), s. 78.

Seydiköy hattının yapılmasıyla bu güzergâhta yol alacak yolcular, şubenin sonuna kadar bilet almak zorunda değillerdir. Eğer isterlerse Seydiköy'ün şimdiki mevkisi için yani denize doğru uzatılmamış hali için bilet kestirip daha ilerisi için bilet kestirmeyebilir. Mösyö Kotyadis yapacağı her çalışmada hem kumpanyaya hemde devlete karşı sorumludur. Bu hat ilerleyen yıllarda tamamlanarak faaliyete geçebilmiştir[188].

Aydın Demiryolu Kumpanyası ilk olarak elde ettiği Aydın-İzmir hattına yenilerini ilave etme düşüncesi ortaya çıkmıştır. Kumpanya elde edeceği karı daha da büyütmek için yeni atılımlar gerçekleştirmeye başlamıştır. 1879 Yılına gelindiğinde kendi öz sermayesi ile yeni şubeler inşası için imtiyaz talebinde bulunmuştur.

Şubeler iki kol halinde uzanacaktır. Biri Aydın'dan Kuyucuk ve Sarayköyü'ne diğeri ise Torbalı'dan Bayındır'a ve Tire'ye doğru uzatılacaktır. Hatların uzunluğu 87 İngiliz mili/139 Osmanlı Kilometre'lik alanda inşa edilecektir.

İlk tamamlanması gereken Aydın-Kuyucak olup daha sonra ilerleyen aylarda Kuyucak-Sarayköy hattı tamamlanacaktır. Bütün hatların tamamlanması 40 ay yani yaklaşık 3, 5 yıl içerisinde bitirilmesi hedeflenmektedir. İmtiyaz süresi ilk verilen imtiyaz süresi ile sınırlı olup 15 Teşrin-i Evvel 1910'da sona erecektir.

Sultan II. Abdülhamid devrinde verilen demiryolu imtiyazlarında devlet teminat taahhüdünde bulunmamak için çaba sarfetmiştir. Mösyö Kotyadis tarafından yapılacak yeni hatlar için teminat vermediği gibi daha önce Aydın Demiryolu Kumpanyası ile yapılmış olan teminat taahhüdünde de indirime gidilmiştir. Yıllık olarak 112.000 Lirası olan teminat bedeli 34.000 İngiliz Lirasına indirilmiştir[189].

Sultan Abdülaziz devrinde verilen teminattan dolayı devlet kumpanyaya borçludur. Yeni hatların verilmesi sırasında da borcun nasıl ve ne şekilde ödeneceği konusunda yeni düzenlemelere gidilmiştir.

Aydın Vilayeti'nde demiryolu hattı döşemek isteyen bir diğer müteşebbis ise Necib Hayati Efendi ve Ortağı'dır. Birunabad'dan Parsa Köyüne kadar ki mesafede bir

---

[188] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 14 Ca. 293 (7 Haziran 1876), s. 77-78.

[189] "…Mukavelât-ı sabıka ahkâmınca senevî 112.000 Lirâya kadar tarâf-ı Devlet-i Aliyyemden i'tâ olunmakda olan te'minât temettu'ât akçesi hiçbir vakitde tezyîd edilmeyüb bil-akis balada mezkûr iki senenin hitâmından sonra itibâren hututu-l-mecmu'â için nihâyet mikdârı olarak 34.000 İngiliz Lirâsına tenzîl kılınacağı…"**BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 21 Receb 296 (11 Temmuz 1879), s. 107.

hat döşemesi imtiyazını devlet tarafından almayı başarmışlardır. Ancak müteşebbislerin vefatından dolayı bu hakları kendi varislerine verilmiştir[190].

İzmir-Kasaba Demiryolu Kumpanyası[191]

İzmir-Kasaba Demiryolu Kumpanyası, İdare Meclisi Reisi yeni şubelerin açılması ve hatların uzatılması için Nafıa Meclisi'ne başvuruda bulunmuştur. Meclis ve Vükela Heyeti, demiryollarının uzatılmasının devlet ve halk açısından sağlayacağı menfaate istinaden onaylamıştır. Yeni hatlardan biri Manisa'dan başlayıp Soma'ya kadar inşa edilecek ve Soma'dan Susağırlığı'na ve Birunabad'dan Pınarbaşı'na kadar ekstra şubeler açılacaktır[192].

Kasaba hattının devir teslimi sırasında alet ve edevatta teslim edilmiştir[193].

İzmir-kasaba Demiryolu Kumpanyası taşıyacağı her ürün için ayrı bir tarife belirlemiştir. Kavun, Karpuz, Meyan Kökü, Damarlı Kereste ve diğer ürünlerde devlet ve kumpanyanın belirleyeceği tarifeler uygulanacaktır. Aksi hallerde cezai işlemler uygulanacaktır[194].

İzmir-Aydın ve Kasaba demiryollarının iç kısımda yer alan Konya hatlarıyla birleştirilmesi çabaları olumlu sonuç verecektir[195]. Ilgın merkezinden başlayıp Konya'ya doğru uzanan hattın döşenmesi ile oluşturulan fen Heyeti raporunu olumlu sunarak hat trafiğe açılmıştır[196].

bd. Antalya-Konya Demiryolu

Antalya'dan Konya'ya 300 kilometre uzunluğunda bir demiryolu yapımına teşebbüs edilmiştir. Şube hattın yapım ve işletimini vilayet halkı gerçekleştirmiştir. Ahali teminat olarak iki nokta arasındaki beher kilometre için masraf olarak 5.000 Lira hesaplamışlardır. Örneğin borçlarının tamamı 1.000. 500 Lira olan inşaat masrafını 20 yılda ödemek için %8. 243 hesabıyla 1. 203. 645 Lira vermeleri lazım gelecektir.

Üst tarafı ahalinin öşür geliri üzerine Düyun-u Umumiye İdaresi'ne verilecektir[197].

---

[190] **BOA. T. 171,** Nisan 301 (Nisan-Mayıs 1885), s. 7.
[191] **BOA. T. 173,** 8 Ağustos 312 (20 Ağustos 1896), s. 184.
[192] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Ramazan 305 (20 Mayıs 1888), s. 128.
[193] **BOA. T. 172,** 14 Şubat 1314 (26 Şubat 1899).
[194] **BOA. T. 201,** 11 Eylül 1319/H. 2 Receb 1321 (24 Eylül 1903).
[195] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1 Muharrem 1315 (2 Haziran 1897).
[196] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[197] **BOA. Y. EE. 12/39,** H. 22 Rebiül-evvel 308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

be. Karadeniz'den İç Kısımlara Doğru Demiryolu Hattı

Anadolu'yu kuzeyden güneye doğru kat edecek demiryolu için en iyi mevkilerden biri Samsun'dur. Samsun'dan başlayıp Amasya ve Tokat'ı geçerek Sivas'a kadar uzanacak hattın[198] ek şubesi ise Merzifon'dan Çorum'a doğru olacaktır. Görüşmelere başlanılmasına rağmen müteşebbisler imtiyaz için gerekli mali gücü sağlayamadıklarından dolayı talepleri geri çevrilmiştir[199].

Benzer bir teşebbüse tekrar Belçikalı sermayedarlar kalkışmışlardır. Güzergâhları: Samsun'dan başlayıp Bafra ve Çeltik'e güneye doğru yönelerek Vezirköprü, Amasya, Zile ve Sivas Vilayeti'nden Kayseri'ye doğru uzanacak ana hat ile Yozgad ve Kastamonu ve Tokad'a doğru birer şube inşa etmek isteyen Belçika'da bulunan Kokril Şirketi adına Baron de Mackart talip olmuştur. Devlet tarafından ayrıca bu hattın Kayseri ve Ankara yönünde uzatılarak inşa edilmekte olan İzmid-Ankara hattı ile birleşmesi sağlanacaktır. Hükümet bu kısmında inşasının zorunlu hatta ilave olmasını mukavelede talep etmiştir[200].

İnşa edilecek demiryolu hattı geniş hat tekniğine dayalı olacak hattın esas genişliği 1. 44 cm olacaktır. Güzergâh tek hatlıdır. Hattın 6 yıl içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir. İmtiyaz süresi 99 yıldır.

Kilometre başına elde edilecek kazanç 13. 700 Frank'ı aşmayacaktır. Bu meblağı aşma halinde 13.700 Frank'dan fazlasının %30'u Devlet hazinesine verilecektir. Devlet eğer isterse hattı ilk 30 yılından sonra satabilecektir. Son 5 yılın ortalaması tespit edilerek ortaya çıkan meblağ taksitler halinde ödenecektir.

Mukavelede ek olarak zorunlu hattın ilaveten Kayseri'den başlayıp Gülek Boğazı ve Adana'yı geçerek Yumurtalık Limanı'nda[201] son bulan bir hattın daha inşasını istemektedir. Eşya ve diğer malzemelerin Samsun ve Yumurtalık limanlarında boşaltılmasını sağlamak için Şirket, Beyrut Rıhtım Şirketi Mukavelenamesine uygun şartlara sahip bir liman inşa etmeyi de talep etmektedir. Hükümet bu talebin ayrı bir

---

[198] **BOA. T. 171,** Mart 302 (Mart-Nisan 1886), s. 7. **BOA. T. NFM. 721/62,** H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888).

[199] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889). **BOA. T. NFM. 721/62,** H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888).

[200] Bu hattın uzunluğu yaklaşık 1400 metredir. Kilometre teminatı mıiktarı 13. 700 Frank'tır. İhale başarıyla sonuçlanmamıştır. Kirkor Kömürcan; **Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçları Tarihçesi,** İstanbul-1948, s. 91.

[201] Yumurtalık Limanını inşa etme imtiyazı daha önce istenilmesine rağmen tamamlanmamış olmalı ki bu mukavelede imtiyaz olarak inşası talep edilmektedir. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 1-5.

imtiyaz şartlarını ihtiva etmesinden dolayı ayrıca görüşülmesine ve mukavelename düzenlenmesine karar vermiştir. Tarafların bu hat için karşılıklı bir taahhüdü yada talepleri olmayacaktır.

Devlet, asker nakliye tarifesini diğer devletlerde asker nakliyatı için uygulanacak tarife koşullarına uygun olarak belirleyecektir[202].

bf. Samsun-Sivas Demiryolu Hattı

Karadeniz kıyılarını iç kısımlarla buluşturmada ısrarcı olan devlet bunu sağlayacak alternatifleri de değerlendirmeğe devam etmiştir. Samsun'dan Sivas'a kadar demiryolu hattı döşeme imtiyazını Mösyö Dö Parşink talep etmiştir.

Kilometre garantisinin verilmeyip onun yerine hat boyunca elde edilecek aşar vergisinin fazlasının %50'sini elde edecektir. Ancak proje gerçekleşmemiştir[203].

Aynı güzergah için bir diğer başvuruyu Mösyö Conaral yapmıştır. Her iki projede gerçekleşmemiştir[204]. Zira Samsun-Sivas hattı Cumhuriyet devrinde inşa edilen hatlardan biridir.

bg. Süveyde-Haleb

Süveyde'den Haleb'e kadar inşası düşünülen demiryolu hattı için başvuruda bulunulmuştur. Mukavelename layıhası Meclis-i Nafıa'da değerlendirmeye alınmıştır. Ancak mukaveledeki bazı maddelerin izahat gerektirmesinden dolayı imtiyaz sahibinin değilse bile vekilinin Nafıa Nezareti'ne gelmesi gerekmektedir[205].

bğ. Antakya-Süveyde (Dar Demiryolu Hattı)

Asi Nehri Vadisi boyunca karada ulaşımı kuzeyden güneye doğru Akdeniz ve Asi Nehri'ne paralel olarak döşetilmesi düşünülen kısa mesafeli bir demiryolu hattıdır.

İlk defa yapım fikrine Antakya ahalisinden Halef-zade Vahid Efendi ile Haleb Vilayeti'nde ikamet eden Mösyö Tözele teşebbüs etmişlerdir. Devlet demiryolu hatları için genel olarak teminat taahhüdünde bulunmasına rağmen bu güzergah için herhangi bir teminatta bulunmamıştır. Artık devlet mümkün olduğunca mesafeye göre teminat taahhüdünde bulunmamaya özen göstermektedir. Ayrıca yapılacak dar demiryolu hattı devlet açısından çokta ekonomik değildir. Devlet bu duruma rağmen imtiyaz başvurusunu onaylamıştır[206].

---

[202] **BOA. T. NFM. 721/62,** H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888).
[203] **BOA. Y. EE. 12/39,** H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).
[204] **BOA. T. 171,** Şubat 306 (Şubat-Mart 1891), s. 7.
[205] **BOA. T. NFM. 716/28,** 12 Mayıs 296/H. 16 Cemaziyel-ahir 297 (26 Mayıs 1880).
[206] **BOA. T. 171,** Nisan 301 (Nisan-Mayıs 1885), s. 7.

Vahid Efendi ve Tökele 40 yıllığına işletme hakkını elde etmişlerdir. Bu süre zarfında bütün zarar- ziyan ve kazanç taraflara aittir. Bankaya yatırdıkları kefalet akçesi, inşaatın kısım kısım tamamlanmasına bağlı olarak iade edilecektir. Demiryolu hattı düzenli olarak her yıl mühendisler tarafından teftiş edilecek, mühendisin görevlendirilmesi devlet tarafından yapılırken ücreti imtiyaz sahipleri tarafından iane adı altında Nafıa Nezareti Veznesi'ne yatırılacaktır.

Mukaveleye göre devlet, ilk 20 yıldan sonra hattı satışa çıkarabilecek ve geriye kalan ikinci yarının bedeli devlet tarafından taksitler halinde ödenecektir. Demiryolunun geçtiği güzergahta devlet eğer isterse istihkamat inşa edecektir.

Hattın ücret tarifesinde izlenilecek yol şu şekilde tespit edilmiştir: Masrafının %7 faizi ile Devlet Hazinesi'ne yatırılacak payı çıkaracak kadar bir miktar olacaktır. Bundan daha fazla bir kazanç sağlama halinde Hükümet tarife ücretine müdahale edecektir.

Devlete ait Zabıta, Jandarma, Kara-Deniz Kuvvetlerine ait harp malzemesi ve asker sevkiyatı ücretsiz olarak yapılacaktır. İmtiyaz sahipleri devlete istediği kadar vagon tahsis etmek zorundadır. Savaş zamanında devlet adına yapılacak her türlü nakliyatın sadece %50'si devlet tarafından karşılanacaktır[207].

bh. İskenderun-Haleb-Birecik Hattı

Belçikalı sermayedar Mösyö Sola İskenderun'dan başlayıp Haleb ve Bireciğ'e kadar uzanan ve yine Haleb'den başlayıp Hama ve Hums'dan geçerek Şam-ı Şerif'e ve Hums dahi Trablus-Şam'a kadar uzanan hatların yapılması için imtiyaz talebinde bulunmuştur. Bu hatlar zorunlu olan kısımdır[208]. Ayrıca Mösyö Sola, bu hatlara ek olarak Antakya, Ayıntab ve Kilis'e kadar uzanan hatları inşa etmeyi de taahhüt etmektedir. Nafıa meclisi, ülke çapında demiryolu hatlarını uzatma kararına istinaden böyle bir teklifin yapılması cazip olmakla birlikte Meclis, Mösyö Sola'nın mali gücünün nereden ve ne şekilde temin edeceğini kanıtlamasını talep etmiştir.

Mösyö Sola'nın mali kudreti Belçika ve İsviçre sermayedarlarına dayanmakta olup, Mösyö Rali ve ortağı kendilerine ait bilgileri içeren evrakları Nafıa Meclisi'ne sunmuşlardır. Meclis evrakları tetkik ettikten sonra, yeni düzenlenecek mukavelede

---

[207] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. Gurre Rebiül-evvel 1300 (10 Ocak 1883), s. 20-23.
[208] **BOA. T. 171,** Kanun-u sani 306 (Ocak-Şubat 1891), s. 7.

Mösyö Sola ile birlikte Mösyö Rali ve ortağının da eklenmesinin uygun olacağına karar vermiştir[209].

Şam, Havran ve Hama ve Hums cihetlerinden Beyrut limanına zahire ve hububat taşınmaktadır. Ayrıca Hama-Hums demiryolu vasıtasıyla da Haleb ve nahiyelerine ait eşya ve emtia Limana taşınmaktadır. Aynı şekilde limana gelen eşyalarda demiryolu vasıtasıyla adı geçen mevkilere gitmektedir[210].

bh. Bağdat-Kerbela Hattı

İskenderun'dan başlayıp Basra Körfezi'ne kadar uzanan ana hatta ek hat ilave etmek isteyen Avusturyalı Ernest Richer imtiyaz talebinde bulunmuştur. Devletin inşasını gerekli gördüğü Bağdat-Kerbela-Necef hattına ait mukavelename Meclis-i Mahsus-u Vükela'da değerlendirmeye alınmıştır[211].

Asıl hattın geçtiği güzergahın 100 kilometrelik mesafesinde yer alan mıntıkalarda bir başkasına şube inşa etme hakkı tanımamaktadır. Bu nedenle Nafıa Nezareti talebi ret etmiştir[212].

bı. Yafa ve Yafa-Kudüs-ü Şerif Demiryolu Hattı

Beyrut Vilayeti sınırları dahilinde demiryolu hattı inşası için çeşitli teşebbüsler olmuştur. Bunlardan ilki Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarında vapur ulaşımı ve liman imtiyazına bağlı olarak atılan ilk adımdır. Fransalı Mösyö Albert Ville Osmanlı devletinin Beyrut ve çevresine ait ürünlerin Yafa Limanına kolaylıkla taşınmasını sağlamak için Yafa'dan iç kısımlara Kudüs-ü Şerife doğru bir demiryolu hattı döşenmesini liman imtiyazına bağlı olarak talep etmiştir. Devlet bu hakkı tanımakla beraber Mösyö Ville[213] bu alanda başarısız olmuştur.

Çeşitli sermayedarları bir araya getirerek Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası Şirketi'ni kurmayı başaran Baron Jozef Dölendemari kurduğu işletmenin hizmet alanının Hindistan'dan gelen vapurların Port-Said'de yüklerini boşaltmaları ve yeni yüklerle doldurulmaları esasına dayanmaktadır. Böylece sürekli bir ticari sirkülasyon sağlanmış olacaktır. Ancak yük indirme ve yükleme için Suriye ile Mısır'ı birleştirecek bir demiryolunun inşa edilmesi gerekmektedir. Bunu sağlamak için demiryolu inşa etme imtiyazı istemiştir.

---

[209] **BOA. T. 188, 9/1306,** 1 Kanun-u Sani 306/H. 2 Cemaziyel-ahir 306 (13 Ocak 1891).
[210] **BOA. T. 201,** 24 Teşrin-i evvel 319/H. 15 Şaban 1321 (6 Kasım 1903).
[211] **BOA. Y. EE. 796,** H. 11 Ca. 97 (21 Nisan 1880).
[212] **BOA. Y. PRK. TNF. 6/73, (Tarihsiz)**
[213] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 6 Şaban 295 (5 Ağustos 1878), s. 100.

Buna göre inşası düşünülen demiryolunun bir yönü Dimyat'dan başlayıp karayolu ile Mısır demiryolları[214] ile birleşecek, Port-Said ve El-Ariş'den geçerek Yafa'ya kadar hat uzatılacaktır. Yafa mevkisinde demiryolu şubeler halinde Filistin arazisini her yönünü kapsayacak ve bilhassa Yafa-Kudüs-ü Şerif ve Beyrut ve Kudüs-ü Şerif'ten Bahr-i Lut'a doğru şubeler açılacaktır.

Bu demiryolu hattının Bab-ı Ali açısından önemi büyüktür. Zira hem politik, askeri hemde ticareti ve maliyeyi kalkındırıcı nitelikleri içermektedir. Devletin sağlayacağı kazanca bağlı olarak Müteahhit, demiryolu hatlarının geçtiği arazilerin ücretsiz olarak verilmesini ve her türlü vergiden muaf tutulmayı talep etmiştir. Bunlar dışında bütün zarar ve ziyanın kendilerine ait olduğunu kabul etmektedirler.

Devlet Baron Jozef'e demiryolu imtiyazını vermeden önce Meclis değerlendirme aşamasında daha önce vermiş olduğu Yafa Limanı ve demiryolu inşa etme imtiyazı haklarını ihlal edip etmediğini mukavelenamelerini inceleyerek tetkik etmiştir. Gerçi verilen süre zarfında Mösyö Ville'nin dişe dokunur bir adım atmadığı anlaşılmış ise de müzakerede bulunmayı uygun görmüştür.

Mukaveleye göre Mösyö Ville, Yafa'da bir demiryolu inşa etme hakkına sahip olup ancak ileriye doğru uzatma veya şubeler tesis etme için devletin diğer müteşebbislere imtiyaz hakkı vardır. Ancak verilecek imtiyazda başvurma önceliğine Mösyö Albert'in hakkıdır. Açılacak yeni hattın politik ve ticari amaca hizmet etmesi gerekmektedir. Aksi halde Yafa Limanı ve Demiryolu imtiyazının menfaatine sekte vurulmuş olacaktır. Devlet bu durumları göz önünde bulundurarak Baron Jozef'in imtiyazını onaylamıştır.

Bütün olumlu çabalara rağmen Şirket verilen süre zarfında kurulumunu gerçekleştirememiştir. Yapılan süre uzatımı başvurusunu, Hükümet sunulan bahanelerin

---

[214]"…***yolun bir kısmı hatt-ı Mısıriyye dahilinde bulunduğundan buna Meclisce bir şey denilemeyeceği*** ifade olunmuş ve evrak-ı melfufa iade ve takdim kılınmış olmağın ol-babda emr ve ferman hazret-i veliyül emrindir…"**BOA. T. NFM. 716/22,** H. 1296 N. 22 (9 Eylül 1879).

Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla uzun süredir kapalı bir iç deniz durumunda olan Akdeniz açık deniz haline gelmiştir. Bu durum Mısır'ın siyasi, ticari ve ekonomik açıdan önemini artırmıştır. Kanal'a hakim olan devlet, tüm Akdeniz ve Ortadoğu'nun da kontrolünü ele geçirebileceği anlamına gelmekteydi. Böylece Mısır, özellikle İngiltere ve Fransa'nın rekabet alanı haline gelmiştir. Yapılan mücadele sonucu Mısır İngilizlerin geçici işgaline girmiştir. Hukuki bir statüsü yoktu. Osmanlı Devleti'nin bir parçası ve mülki sayılıyordu. İstanbul'a yıllık vergisini göndermekteydi. Miralaydan büyük rütbeleri padişah veriyordu. İngiltere'de Mısır'ın hukuki olarak Osmanlı devletinin bir parçası olduğunu kabul ediyordu. Bütün bunlara rağmen Mısır için verilecek kararlarda belgede de açıkça ifade edildiği gibi tek taraflı olarak karar verememektedir.

çok doğru olmadığını kabul etse de[215] imtiyazın gerçekleşmesi halinde bölgenin ve devletin kazanacaklarının ziyadesiyle fazla olması ek süre uzatımının verilmesine neden olmuştur. 3 aylık verilen süre zarfında da yerine getiremezse imtiyazı fesh ve kefalet akçesine de devlet tarafından el konulacaktır.

Beyrut Vilayetinde demiryolu inşa etmek için yapılan bu teşebbüsler başarısızlıkla sonuçlanmasına rağmen uzatılacak hatların sağlayacağı nakliyat kolaylığı ve memleket için faydasına inanıldığından devlet yeni bir imtiyaz başvurusunda bulunan Yusuf Noyan Efendi'ye demiryolu hattı döşeme imtiyazını vermiştir.

Ülkede çok yaygın olmayan dar demiryolu hattı döşenecektir ve esas hat Yafa-Kudüs olup 80 kilometrelik bir mesafeyi kapsamaktadır. Eğer müteahhit isterse kuzey-güney yönünde ve toplam 125 kilometre uzunluğunda olan Gazze-Nablus şubesini de inşa etme hakkına sahip olacaktır[216].

Yusuf Efendi bu hattı 71 yıllığına işletecektir. Teşekkül eden şirket nizamnamesinin kabulü ile çalışmalarına başlamıştır. Yusuf Noyan Efendi ve Şirketi Fransız desteklidir[217]. Şirketin inşaat alanındaki çalışmalarını kontrol amacıyla devlet tarafından İnşaat Komiseri tayin edilmiştir[218].

bi. Birecik Osmanlı Demiryolu Şirketi[219]

Suriye kıtasının en mühim aksamında Beyrut-Şam-Havran ve Fırat üzerinden Bireciğ'e doğru uzanan demiryolunun inşası için Birecik Demiryolu Şirketi

---

[215] "…Hukuk müşavirlerinin mutala'anâmesinde gösterildiği vechle sahib-i imtiyazın nizamname-i dahiliyece ta 'dîlât icrâsına ve şirketin teşkili için mu'ayyen olan müddetin temdidini talebe hakkı olmuş olsa bile ta 'dîlât talebi mukavelename hükmünün icrâsını tehire sebeb 'add olunamayıp taahhüdât-ı vakı'anın ifasına sahib-i imtiyazın mecburiyeti bakı olmamak lazım geldiği halde ahkam-ı mukaveleyi ifa edememesinden dolayı imtiyazın feshini ilan etmekte devletin hak ve selahiyâtı bedihi ise de mevzu bahs olan demiryol devletçe bir güne fedakarlık ihtiyar olunmaksızın kar ve zararı sahib-i imtiyaza ait olarak inşa olunacağı ve memalik-i devlet-i aliyyede teşebbüsat-ı nafıanın tevsii için taraf-ı hükümet-i seniyyeden teshilat ve müsaadat icrası lazım geleceğine binaen şimdilik imtiyazın feshinden sarf-ı nazarla şirketin teşkili için bir müsaade-i mahsusa olmak üzere müceddeden bir müddet verilmesinde mahzur görülemediğinden ve nizamname-i dahiliyenin tadili maddesi Şura-yı devletçe bilinecek mevaddan olmasıyla bu babda meclisce bir şey denilemeyeceğinden şirketin teşkili için 3 mah müddet verilmesi ve mukavelenamede muayyen olan sair müddet bu nisbette temdid edilerek zikr olunan 3 mah müddet zarfında yine şirket teşekkül edemediği takdirde imtiyazın la-tağyir (bozma) suretde ve katiyen fesh edilmesi tezekker olunmağın ol-babda emr ve ferman hazret-i men lehül emrindir…"**BOA. T. NFM. 716/22,** H. 1296 N. 22 (9 Eylül 1879).

[216] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 17 Safer 306 (23 Ekim 1888), s. 132. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 5.

[217] **BOA. T. 171,** Şubat 305, s. 5. "…Yafa-Kudüs Temüryolu şirketinin kat'i muhâsebatı mu'âmelesi hakkında Fransa Mehâkemesine müraca'att etmesinden dolayı…" **BOA. T. 193, 13/1310,** 6 Eylül 1310/ H. 18 Rebiül-evvel 1312 (19 Eylül 1894).

[218] **BOA. T. 2303,** 12 Kanun-u sani 1308 (24 Ocak 1893).

[219] **BOA. T. 173,** 25 Temmuz 312 (6 Ağustos 1896), s. 184.

çalışmalarına başlamıştır. Kıtada yer alan mevkiler bir bütün olarak değil kısım kısım istenilmekte ve inşa edilmektedir.

Bu coğrafyada inşa edilecek demiryolu hatları bölge güvenliği, askeri ve ticari açılardan devlete katkı sağlayacak niteliktedir.

Şam-ı Şerif'ten Bireciğ'e doğru yapılacak kısmın görüşmeleri sonucunda bir mukavelename imzalamayı Fransızlar başarabilmişlerdir. Mukavelenamenin 28. maddesi[220] devletin daha önce ne Anadolu nede Rumeli kıtalarında verdiği demiryolu imtiyazı mukavelenamelerinde yer alan bir şart değildir. Bu madde teminat akçesinin muvakkaten belirlenmesini ve harita ve şirket kurulum hazırlıkları tamamlandıktan sonra tarafların bir araya gelmesi ile belirlenmesini uygun görmektedir.

Mukavelenamenin 1. maddesine göre hattın güzergâhı belirlenirken Harbiye Nezareti tarafından belirlenecektir. Bu maddeye ve 33. maddeye istinaden hattın geçkisini belirlemek ve askeri nakliyatın yapılacağı istasyonların tespiti için Erkan-ı Harbiye Zabıtanı'ndan Kolağası Ziya Bey tayin edilmiştir. Ziya Bey ve Ser-Mühendis Mösyö Hansen Şam-ı Şerif'den Hums ve Bireciğ'e kadarki arazinin keşfini tamamlayarak tahmini olarak hattın masrafını kilometre başına 138.000 Frank'a tekabül edeceğini açıklamışlardır.

Birecik Demiryolu Şirketi bu hazırlıkları yerine getirmekle birlikte Vekili Mösyö Caporal, Nafıa Meclisi'ne gönderdiği istidanamede bir an evvel mukavelenamenin 28. maddesinin yerine getirilmesini istemektedir. Zira muvakkat teminat fiatı tespit edilmekle beraber hattın inşasına başlanıldığı sırada teminat akçesinin hangi Kaza'nın öşür vergisinden karşılanacağı ve öşür miktarı bilinmemektedir. Devlet açısından bir zarar olmamakla beraber şirketin tam olarak faaliyetlerine başlayabilmesi için bu miktarın bilinmesi gerekmektedir. Haritalar takdim edilir edilmez 28. madde de yer alan Komisyonun oluşturulmasına başlanılmalıdır. Şirket çalışmaların aksamasında bu maddeyi bahane ederek ek süre talebinde dahi bulunmaktadır.

---

[220] ***Teminat Akçesi ile ilgili olan 28. maddesi*** daha önce hiçbir mukavelede rastlanılmamış bir maddeyi ihtiva etmektedir. Bu maddeye göre "…işbu te'mînât akçesinin mikdârı iki sene müddet zarfında Hükümet-i seniyye ile sahib-i imtiyaz tarafından ma'en yakın olunacak me'murlardan mürekkeb bir komisyon tarafından ta'yin edilecek beyinlerinde i'tilâf hasıl olmadığı halde taraf-ı eşref-i huzur-u padişahiden ta'yîn buyurulacak üçüncü hükm-ü canibinden hat ile müştemilatının ilk te'sîs içün sarf olunacak sermâyenin %7'sinden devn ve kilometro başına nihayet 12. 500 Frank'dan ziyâde olmamak üzere hükm edilecekdir…" **BOA. İ. TNF.** H. 1312 C. 7 (6 Aralık 1894).

Mösyö Caporal, Şirkete ait tahvilat senetlerinin piyasaya sürülebilmesi için teminat bedelinin belirlenmesini aksi halde alıcı bulunamayacağını belirtmiştir. Bütün bu ısrarlar karşısında Ticaret ve Nafıa Nezareti komisyonu oluşturmuştur. Komisyon üyeleri arasında Fen Müşaviri Mösyö Galan, Erkan-ı Harbiye Mir-Alaylarından Şerafeddin Bey ve Şirketin tayin edeceği bir memurdan ibarettir. Ancak komisyon teminatı kati olarak belirlemeyebilir. Onun yerine geçici fiyat açıklamasında bulunabilir[221].

Beyrut-Şam hattı mukavelenamesinin 24. maddesinde hattın işlemeğe başladığı tarihten itibaren imtiyaz müddetinin sonuna kadar Hükümet'e yıllık 1.200 Osmanlı Lirası ödeneceği yazılıdır. Hat 3 Ağustos 1895'ten beridir işlemeye başladığından bu ödemenin 3 Ağustos 1896 yılına kadar gerçekleştirilerek 1 yıllık ödemenin Nezaret Veznesine yapılması konusunda devlet Şirkete yazı göndermiştir. Aksi halde faizin işlemeye başlayacağını bildirmektedir[222].

Mukavelenameye göre ayrıca Beyrut-Şam-Havran hatlarında uygulanan cezai işlemlerde alınacak bedellerin %50'si Hükümet veznesine ödenecektir[223].

bj. Rayak-Birecik Hattı

Çeşitli görüşmeler sonrasında Beyrut-Şam Demiryolu Şirketi kilometre başına 12. 500 Frank'tan hesap edilerek Rayak'dan Bireciğ'e kadarki 573 kilometrelik bir demiryolu hattını döşeme ve işletme imtiyazını Fransızlar elde edebilmişlerdir. Fakat Sultan II. Abdülhamit, hattın tesisine başlanılmasını bir süre için beklemeye aldırmıştır. Aradan geçen birkaç yıl içinde Sultan II. Abdülhamid'in Konya-Bağdat-Basra hattını Alman yatırımlı Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne vermek istemesi Fransızları telaşlandırmış[224] ve daha önce verilmiş olan Rayak-Birecik hattı imtiyazının sonuçlandırılmasını talep etmişlerdir[225].

Bu acelecilik Devlet açısından kazançla sonuçlanmıştır. Şirket daha önceki kilometre başına 2. 500 Frank civarında bir ek teminat fazlası vermeyi ve hattı Hama

---

[221] **BOA. İ. TNF.** H. 1312 C. 7 (6 Aralık 1894).
[222] **BOA. T. 173,** 25 Temmuz 312 (6 Ağustos 1896), s. 184.
[223] **BOA. T. 172,** 12 Temmuz 1314 (24 Temmuz 1898).
[224] "…Hükümet-i seniyyelerinin arzusu mucebince hatt-ı mezkurun inşası muvakkaten tehir edilmiş ise de ***Anadolu Kumpanyasına mühim bir imtiyaz*** ihsan buyrulduğu şu son zamanda Beyrut-Şam Temiryolu Şirketine inayet buyrulan imtiyazın ahvalini suret-i acile katiyyede ta'yin eylemek iktiza eder…"**BOA. Y. PRK. TNF. 6/57,** H. 1317 Ş. 20 (24 Aralık 1899).
[225] "…Bağdat hattının inşası Hükümet-i seniyye için taahhüdat-ı mühimme ihdâs edecek ve Rayak'ı Birecik hattına ait kaffe-i teminatın inzimamıyla daha ziyade tezâyüd eyleyecektir Rayak Birecik hattının imtiyazı Beyrut-Şam Şirketine ait olup şirket-i mezkure bu hattı inşa etmek hakkına haizdir ve ***inşa eylemek niyet ve kararındadır***…" **BOA. Y. PRK. TNF. 6/57,** H. 1317 Ş. 20 (24 Aralık 1899).

şehri ile sınırlandırmaya karar vermiştir. Böylece 573 kilometrelik için teminat verilmektense 192 kilometrelik mesafe için teminat bedeli verilmiştir. Bu sayede Devlet, yıllık 200.000 Lira tasarruf etmiş olacaktır.

Şirket kısa bir süre önce temsilcisini göndermesine rağmen bir sonuç alınamamıştır. Şirket işi biraz tehdit boyutuna getirerek[226] Bağdat hattının onaylanabilmesi için Rayak-Birecik hattının çözüme kavuşturulması gerektiğini vurgulamıştır. Devlet aynı zaman diliminde Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi ile anlaşmıştır[227].

bk. Ankara-Kayseri-Bağdad Hattı

Haydarpaşa'dan başlayan demiryolunun Anadolu içlerine ve güneye inilerek Irakeyn yönünde uzatılması amacıyla Amerikalı sermayedarlar bir kumpanya oluşturmuşlardır. Amerikalılar, İstanbul'a gelmiş olmalarına rağmen ilk olarak Tahran Sefirinden gelen malumata göre hareket edilerek fiyat sunmuşlardır. Beklentileri 10.000 Frank ile tamamlanmasıdır.

Hattı inşa etme hakkına Ankara Demiryolu Kumpanyası'nın da saklı hakkı bulunmaktadır. Yapılacak müzakerelerde Kumpanya'nın da temsilcisi bulundurularak kazançlı bir mukavele imzalanması için çaba sarfedilmiştir[228].

Bu hat için bir başka başvuru ise Mösyö Failla tarafından yapılmıştır. Ankara'dan başlayıp Kayseriyye kadar uzanacak demiryolu hattının daha sonraki süreçte Bağdad'a kadar uzatılmasını kabul eden Mösyö Failla ile teminat bedeli konusunda anlaşılmamakla birlikte devlet şartlı kolaylık sağlayarak çalışmalara başlanılmasını sağlamıştır. Öne sürülen şart ise Failla'nın devletten herhangi bir tazminat talebinde bulunmamasıdır.

---

[226] "…Salifül-arz suret-i tesviyeyi hazy-ı fi'ile isal için bundan üç mah akdem şirket-i mezkure tarafından Der-sa'âdete bir vekil gelmiştir fakat vekil muma-ileyhin akdamatı şimdiye kadar neticesiz kalmış ve teklifatı vakıası henüz meclis-i mahsus-u vükelada muallakda bulunmuştur.

Hem Hükümet-i seniyyenin taahhüdatını tahfîf hemde ***Fransız sermayedaranının mu'aveneti munazzama olmadıkça*** hayz-ı fi'ile isâli mümkün olmayan Bağdat hattı hakkında mezkur Fransız sermayedaranını tergîb ve teşvik edecek olan anifül-arz suret-i tesviyenin bir an evvel itmam ve ikmali zımmınında Bab-ı aliye lutüfen inayet icra-ı tebligata erzânî müsaade-i seniyye-i hazret-i şehr-i yarilerini istirhama ictisar eylerim. . " **BOA. Y. PRK. TNF. 6/57,** H. 1317 Ş. 20 (24 Aralık 1899).

[227] Fransızlar, Bağdat demiryolunun kendi nüfuz alanlarına inmesine karşı çıkmışlardır. Bu demiryolu hattının Dicle ve Fırat nehirleri yönüne doğru ilerlemesi yeni hatların istenilmesine neden olmuştur. Devlet verdiği demiryolu imtiyazlarını artırmış Şam-Muzarib, Beyrut-Şam, Beyrut-Mealmiten, Rayak-Humus-Hama, Şam-Beyrut imtiyazları verilmiştir.

[228] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 1306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).

bl. Mudanya-Bursa Demiryolu Hattı

Mudanya-Bursa arasında demiryolu hattı döşenmesi için yapılan ilk başvurular başarısız olmuştur. Ancak imtiyaza verme konusunda kararlı olan devlet bu projeyi ilerleyen yıllarda başaracaktır.

Mudanya-Bursa demiryolu hattını inşa etme imtiyazını Mösyö Nagelma Gersa talep etmiştir[229]. Yapılan bu başvuru sonucunda hat inşa edilecektir[230]. Mudanya-Bursa hattının Bursa-Çitli arası dar hat olarak inşa edilirmiştir.

Mösyö Nagelma Gersa, Mudanya-Bursa hattının Konya hattı ile birleştirilmesi yolunda imtiyaz teşebbüsünde bulunmuştur. Osmanlı Devleti ilk olarak bu talebi değerlendirmeden önce civardaki demiryolu kumpanyalarının haklarını rüchan edici bir durumun olup olmadığını araştırmıştır. Bu talep gerek Kasaba Demiryolu Kumpanyası açısından gerekse Aydın Kumpanyası açısından bir engel teşkil etmemektedir[231].

Bandırma ile Mudanya arasında belirlenecek bir noktadan başlayıp Konya'ya kadar olan hat ise geniş hat olarak inşa edilecektir[232].

bm. Konya-Bağdat-Basra Demiryolu Hattı

Damat Mahmut Celaleddin Paşa Konya-Bağdat Demiryolu inşaatı ön imtiyazının İngilizlere verilmesini istiyordu. Oysa Abdülhamit bu kararından vazgeçmiş bu imtiyazı Almanlara vermiştir. Çünkü onun politikasında artık bir yön değişimi vardır. O, artık bir Alman taraftarıdır[233].

Kayzer'in 18 Nisan 1897'deki gezisinin bir amacı Berlin-Bağdat Demiryolu imtiyazını almaktır. Abdülhamit bu imtiyazı vermeyi biraz geciktirmiştir. Bir yıl sonra Konya merkezli olarak Konya-Bağdat-Basra İmtiyazını Deutche Bank'a vermiştir[234].

---

[229] **BOA. T. 171,** Ağustos 306 (Ağustos-Eylül 1890), s. 6.
[230] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ca. 98 (18 Şubat 1881).
[231] **BOA. T. 188, 9/1306,** 19 Kanun-u sani 306/H. 20 Cemaziyel-ahir 308 (31 Ocak 1891).
[232] Eski Aydın Demiryolu İnşaat Komiserlerinden Zühdü Efendi Mudanya-Bursa Demiryolu İnşaat Komiserliğine tayin edilmiştir**. BOA. T. 2303,** 3 Haziran 1307 (15 Haziran 1891). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 5.
[233] Denge politikası izleyen Abdülhamit hatların yapımında Almanya'yı tercih etmiştir. Çünkü ona göre Almanya'nın Türkiye'deki menfaatleri mali ve iktisadidir. Selahattin Çetiner; **Çöküş Yılları, II. Abdülhamit-Jön Türkler-İttihat ve Terakki,** İstanbul-2008, s. 117.
[234] **BOA. Y. PRK. TNF. 7/21,** H. 1319 L. 16 (26 Ocak 1902). Almanya Bağdat demiryolu projesi ile İngiltere'nin denizlere dayalı gücünü kırmak istiyordu. Bu proje Rusya'yı da hareketlendirdi İstanbul Büyükelçisi Çarıkof'un sunduğu raporda; Rusya'nın buğday ticaretinin tehlikeye gireceğini, İran sınırına kadar uzanacak demiryolunun İran pazarlarında Avrupa malları ile dolmasına neden olacak ve Rus ticari menfaati zarar görecek, ayrıca Osmanlı devletinin Kafkasya'ya asker sevki kolaylaşacağından Osmanlı devleti güçlenecektir. Rusya Bağdat Demiryolu'nun Doğu Anadolu'dan geçmesine karşı çıkarak Osmanlı Devleti'ne baskı yapacaktır. Rusya, Berlin Antlaşmasına göre Osmanlı Devleti'nin ödemesi gereken 57.000.000 Frank tutarındaki borcun bir defada ödenmesini istedi. Osmanlı hükümeti bu borcunu bir

Ticaret ve Nafıa Nazırı Zihni Paşa ile Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi İdare Meclisi Reisi Mösyö D.S.F. Siemens arasında, yapılacak demiryolunun özellikleri kararlaştırılmıştır. Demiryolu hattı 1.44 cm. genişliğinde ve 8 yıl içerisinde tamamlanacaktır. Kumpanya mukavelename ve şartnameyi hazırlayarak Bab-ı Ali'ye sunacağı gibi teminat bedeli de keşif çalışmaları sonrası Şirketin başvurusu esnasında tartışılacaktır.

Şirket, Haydarpaşa-Ankara ve Konya hattı ile Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar ki hattı hiçbir şekilde başkasına devr edemez ve satış gerçekleştiremez. Devlet ise, istediği her an Konya-Bağdat hattını satma hakkına sahip olacaktır. Devlet satışı bir başkasına yaptığı takdirde kendi memurları aracılığıyla işletmek istemezse Konya-Bağdad Demiryolu Şirketi bu görevi yerine getirebilecektir.

Mukavele şartlarına uyulmadığı yada güzergahlar konusunda anlaşılmadığı takdirde taraflar birbirinden tazminat talep etmeden serbestçe hareket edebileceklerdir. Hükümetin, Şirketten bir ricası mümkün mertebe hattın güzergahının Dicle Vadisi'nden geçirilmesine özen gösterilmesi eğer bu mıntıkalarda güzergah bulunamıyorsa şubeler vasıtasıyla Diyarbekir ve Musul'un hatta dahil edilmesini istemiştir[235].

bn. Fırat-Dicle Demiryolu Hattı

Osmanlı devleti 93 Harbi sonrası Rumeli'den gelen Müslüman Muhacirlerin bir kısmını boş olan Fırat ve Dicle Nehirleri'nin çevresine yerleştirme kararı almıştır. Bu nehirler çevresi Almanya sermayesi adına demiryolu hatları döşemek amacıyla Doktor Mösyö Strousberg'in imtiyazına verilmiştir. Bu nedenle muhacirlerin iskanına

---

defada ödeyecek durumda değildi. Hattın Doğu Anadolu'dan geçirilmesinden vazgeçti. Bu civarda demiryolu yapımı imtiyazını daha sonra 1900'de Karadeniz Antlaşmasıyla Rusya'ya vermek zorunda kaldı. Bakınız: A. D. Novicev; **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi,** İlkçağ Basımevi, s. 28., Edward Mead Early; **Bağdat Demiryolu Savaşı,** Türkçesi: Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, 1972, s. 47-48. Lothar Rathman; **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi,** Türkçesi: Ragıp Zaralı, Gözlem Yayınları, Bilim Araştırma Dizisi, İstanbul, s. 81-113. Jean Paul Garnier; **Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu, II. Abdülhamit'ten Mustafa Kemal'e,** Türkçesi: Zeki Çelikkol, Remzi Kitabevi, İstanbul-2007, s. 71-72.

[235]**BOA. Y. PRK. TNF. 6/61,** 9 Zilkade 1317/26 Şubat 1315 (10 Mart 1900). Bağdat demiryolunun yapılmasına karşılık İngilizler, bölgede Almanların etkinliğini kırmak için yeni demiryolu imtiyazları istemişlerdir. Fırat vadisi boyunca Bağdat-Basra arası demiryolu inşaatını ve Almanya'nın ve Osmanlı kontrolündeki demiryollarının Akabe, İskenderun ve Basra Körfezleri'ne uğramamasını istemektedir.

Bağdat demiryolu için yapılan anlaşma sadece Osmanlı ile yapılmamıştır. Almanya'da bu projeye karşılık İngiltere, Fransa ve Rusya ile anlaşmalar yapmıştır. Konya-Bağdat hattı devletin içinde de ayrılıklar oluşturmuş, imtiyazın Almanlara verilmesi Sultan II. Abdülhamit'in Kız kardeşi ile evli olan Damat Mahmut Paşa'nın İngiliz yanlısı girişiminin sonuçsuz kalması oğulları ile birlikte ülkeyi terk edip yeniden Jön Türk hareketine ivme kazandırmışlardır. Earle; **a.g.e.,** s. 288-290.Sina Akşin; **Jön Türkler,** s. 42.

başlamadan önce Devlet, Almanyalı Sermayedar ile Muhacirler adına anlaşma yapmıştır.

Anlaşmaya göre; Muhacirler, Fırat ve Dicle nehirleri çevresine yerleştirilecek ve göçmenlere bedelsiz 100-200 dönüm arazi verilecektir. Bu araziyi işletme sırasında gerekli olan alet, edevat, hayvan vesaire Alman Şirketi tarafından sağlanacak daha sonraki zaman dilimi içerisinde göçmenler bu malzemelerin bedelini ödeyecektir. Muhacirler borcunu ödeyemediği takdirde Şirketin muhatabı Yüce Osmanlı Devleti olacaktır[236].

bm. Hamidiyye Hicaz Demiryolu Hattı

Abdülhamid'in saltanatını taçlandırma zamanıydı artık Şam'dan Kutsal Mekke'ye ve ışık saçan Muhammed'in (S. A. V.) adlandırdığı Tatlı Medine'ye bir demiryolu inşa etmek lazımdı. Bu amaç, inananlar yoluyla sağlanacaktı.

II. Abdülhamid[237], demiryolu yapımını öncelikli olarak istiyordu. Çünkü bunun batılı politik kavram ve ekonomik ilkelerinin ülke içerisine sızması anlamına gelmesine karşın ekonomik ve stratejik bakımdan ülkeye getireceği yararlara inanıyordu. Devlet, Hicaz demiryolunun çabuklaştırılmasını istiyordu. Böylece Türk-Arap düşmanlığının önüne geçip muhtemel Arap İsyanını da önlemeyi düşünüyordu[238].

Sultan II. Abdülhamid'in siyaset ve dini alet ettiği temel demiryolu hattıdır. XX. Yüzyılın son birkaç yılında artık Anadolu Demiryolu hattının Hicaz'a kadar uzatılması için adımlar atılmış ve bir Tetkik Komisyonu oluşturulmasına karar verilir. Fen Müşaviri Serviçen önderliğinde toplam 6 kişilik bir komisyon oluşturuldu. Komisyonda karayolu, demiryolu ve sanayi idareleri bir arada çalışacaktır. Komisyonun üyeleri; Turuk ve Meabir Müdürü Yusuf Bey, Muavini Arslan Bey, Demiryolları İdaresi Muavini Margosyan Efendi, Fen Müşaviri Serviçen, Sanayi Müdürü Hulusi Bey ve Tetkik-Tarife Memuru Zühdü Beylerden oluşmaktadır[239].

---

[236] Devlet Muhacirlere sağladığı bu kolaylıklar haricinde Şirkete olan borçları bitene kadar bütün vergilerden muaf tutarak göçmenlerin kalkınmasında destekçi olmuştur. **BOA. Y. PRK. TNF. 1/19,** H. 1298 Ca. 20 (20 Mayıs 1881).

[237] Sultan Hamid Hicaz Demiryolu için şöyle düşünüyordu: "Bizim için ehemmiyeti olan, Şam ile Mekke arasındaki demiryolunu en kısa zamanda inşa edebilmektir. Bu hat Müslümanlar arasındaki bağı öyle kuvvetlendirecektir ki İngiliz hainliği ve hilekârlığı bu sağlam kayaya çarparak parçalanacaktır" Vahdettin Engin; **II. Abdülhamit ve Dış Politika,** Yeditepe Yayınevi, İstanbul-2005, s. 41.

[238] Donald C. Blaisdell; **Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi**, **"Düyun-u Umumiye"**, Çeviren: Ali İhsan Dalgıç, İstanbul-2008, s. 119.

[239] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1318 (29 Haziran 1900), s. 837.

Hicaz Demiryolu'nun tamamlanması için çeşitli gelir kaynakları tahsis edilmiştir. Devlet çalışmayı hızlandırmak amacıyla yeni verilecek tramvay, maden, demiryolu hattı gibi imtiyazlarda ilk olarak bir miktar peşin para almak suretiyle tamamlanmasını hızlandırmak istemişse de bunun uzun vadede doğru olmayacağına karar verilerek düzenli olarak verilecek imtiyazlardan %1'lik payın Hamidiyye-Hicaz Demiryolunun inşasına ayrılmasının daha doğru olacağına karar verilmiştir[240]. Bu amaç doğrultusunda tahsis edilen başlıca gelir kaynakları şunlardır:

Sultan II. Abdülhamid 50.000 Türk Lirası iane ile listenin başında yer alıyordu.

Yanya ve İşkodra'daki Devlet ormanlarında ağaçlardan elde edilen bir nevi Sarı Boya'nın gelir kaynağı tahsis edilmiştir. Demiryolu Komisyonu bu sarı boyayı kendisi işleyip satabileceği gibi uygun bir fiyat ve anlaşma ile imtiyaza verme hakkına da sahiptir[241].

Hamidiyye Hicaz demiryolunun geçtiği güzergahta yer alan kaplıcalar üzerinde kurulmuş olan Selim Hamamı, Cerb Hamamı ve Reyh Hamamı işletme hakkı ve gelir kaynağı Hicaz Demiryolları Komisyonu'na verilmiştir[242]. Yine Hamidiye Hicaz Demiryolu güzergahında yer alan ve Umman havalisinde bulunan Fosfat madeninden elde edilen kimyevi maddenin toplaması ve satışından elde edilen kazanç Komisyona tahsis edilmiştir[243].

Kısa zaman içerisinde bitirilmesi hedeflenen çalışma için ayrılan gelir kaynakları arasında Beyrut Vilayeti'nde elektrik gücüne dayalı olarak işleyen Beyrut Tramvay Hattı gelirinin 12 Lirası devlete verilmekle beraber devlet bu gelirinden daha fazlasını talep etmiştir. İşletmenin elde ettiğin gelirin devle payı hariç %10'unun Hicaz Demiryolu'na tahsisi mukavelede sağlanmıştır. Ancak devlet daha sonra bu payın artırılmasını talep etmiştir. Hat için 50 alınmayıp 20.000 Lira alınması istemiş fakat olumlu cevap alınmamıştır[244].

---

[240] "…Ma'den işledilmesi ve tramvay veya şömendifer hattı te'sîsi vesâ'ire gibi umûr ve husûsât-ı nafı'a içün müsted'iyyat ve mürâca'atta bulunanlara imtiyaz itâsı ve devletce kararlaşdırıldığı sırada eshâbı tarafından Hamidiyye Hicaz demiryoluna veya Hazine-i maliyeye bir hidmet olmak üzere ber-vech-i peşin topdan bir meblâğ verilmesi teklif edilmekde olub ancak bu yolda aranılan fâ'idenin sûret-i dâ'imede olması daha evvel ve müreccch olacağına nazaran bunun hasılâtdan müddet-i imtiyâziyye zarfında her sene %1 mikdârın istifası sûretinde ceryânı…"**BOA. İ. HUS. Vesika No: 68,** H. 1324 S. 1 (27 Mart 1906).

[241] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 22 Rebiül-evvel 323 (27 Mayıs 1905), s. 166.

[242] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 5 Cemaziyel-ahir 322 (17 Ağustos 1904), s. 156.

[243] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 2 Ramazan 322 (10 Kasım 1904), s. 159.

[244] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/66,** H. 1324 M. 25 (21 Mart 1906). **BOA. İ. HUS. Vesika No: 68,** H. 1324 S. 21 (27 Mart 1906).

Hicaz demiryolu halkın ve çeşitli kuruluşların desteği ile yapıldığından dolayı her 50 Guruşluk işlem için senet hazırlanmaktadır. Ancak bu masraflı olması üzerine Komisyon, Nafıa Dairesine başvuruda bulunarak her bir kalem için senet sayısı x miktar bordro hazırlamasının daha uygun olacağı yeni Damga Kanununda ifade edilmiştir[245].

Teknik personel Almanya-İtalya'dan sağlanacak, işin kabası Güçlü devlet Güçlü Türk ordusu ve köylüsü tarafından yapılacaktır. Suriye ve Beyrut Vilayetlerinin Liva ve Kazalarındaki Müslüman amele mükellef tutulmuştur. Demiryolu yapımında amele aşama aşama inşaat bölgesine nakil edilecektir. Amelelerden bedel-i mükellefeye karşılık olarak nakdi ödeme yapmak isteyenler olacaktır. Nakdiden ziyade bedeni olarak çalışmalarına yönlendirilmesi daha uygun olacaktır[246].

Müslüman propagandasının güzel başarısı Yıldız'da toplanan İslam Konseyi tarafından kutlandı. Allah'ın sevenleri bundan sonra Mekke'ye daha rahat ulaşacaktı[247].

2.19. Şarkî Anadolu Demiryolları

Osmanlı Devleti'nin 93 Harbi'nde Rusya Devleti'ne karşı Kafkaslar ve Balkanlar istikametinde büyük bir yenilgi alması sonrasında Berlin Antlaşması imzalanmıştır. Bu Antlaşmanın her maddesi Osmanlı Devleti'ni yıkıcı, tahrip edici ve müdahaleyi sağlayıcı niteliktedir.

Nitekim Antlaşmanın 61. maddesi de Anadolu'da vilayetlerin bazılarında ıslahat yapılmasını istemektedir. Devletimiz elbette ki üzerine düşen görevi yerine getirecektir. Fakat bütün bunlara rağmen Düvel-i Sülüs (İngiltere-Fransa-Rusya) müdahalede ısrarcı olacak ve 1895'te hazırladıkları layihayı Osmanlı Devleti'ne takdim etmişlerdir.

Eski Hariciye Nazırı Said Paşa, bu layiha hakkında İngiltere'nin düşüncesini almak amacıyla Sefaret nezdinde ziyarette bulunmuş ve Osmanlı Devleti'nin bu layiha da bulunan bazı maddeleri kabul ve bazı teferruatlar hakkında da müzakere yapılacağını bildirerek İngiltere'nin ihtilafını bertaraf etmeye çalışmıştır. Sefir, sadece İngilizlerin değil Fransa ve Rusya'nın da muhalif olmayacağı bir cevabın verilmesinin uygun olacağını düşünmüş ve verilecek cevapta devletimizin herhangi bir zarara uğramaması gerekmektedir. Bunun için Sefirlerden devletimize karşı herhangi bir müdahalede bulunmaları, Padişahımız sınırlayıcı düşüncelerinin olmadığına dair beyanatları

---

[245] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Ramazan 1323 (13 Kasım 1905), s. 269-270.
[246] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1319 (23 Şubat 1902), s. 1514.
[247] Jean; **a.g.e.,** s. 72-73.

Hükümetimizce senet olarak kabul edilerek, gönderilen layihayı kabul ettiklerini bildirmiştir.

61. Maddeye göre, Anadolu'da yapılacak ıslahatlarda İngiltere, Fransa ve Rusya nezaret edebileceklerdir. Devletler görüşlerini Hariciye Nezaretine bildireceklerdir. Devletin Umumi Müfettişlik adıyla bir memur tayin edecek ve layihanın uygulanmasını sağlayacaktır[248].

Ancak devletler sadece layiha vermekle yetinmeyip, yapılan çalışmaların takipçisi olacak ve devlette adımlarını bu doğrultuda atmaya çalışacaktır. Meclis-i Vükela'nın Ocak-Şubat 1896 tarihli oturumundaki gündem konusu Anadolu ıslahatının hangilerinin yapılmadığına dair bir Muhtıra hazırlanmasıdır[249].

Osmanlı Devleti bütün bu gelişmelere istinaden bir an evvel Anadolu Şarkî Vilayeti'ni kalkındırmak için çaba sarfetmektedir. Anadolu'nun bu coğrafyası yeryüzü şekilleri ve iklimsel faktörlerden dolayı birçok vasıtadan mahrum kalmıştır. Bu vilayette oluşturulacak demiryolu hatları için Harbiye Nezareti'nin de görüşüne bizzat başvurulacaktır.

II. Meşrutiyet yönetiminin önemli icraatlarından biri Şarkî Anadolu Demiryollarının inşası ve işletilmesi için müzakereleri başlatmasıdır. Bu imtiyaz için çok fazla miktarda başvuru olmuş. Meclis bu başvuruların her birini tek tek değerlendirmiştir[250].

İmtiyaz talebinde bulunan Çe-çi Vayet Demiryolu İnşaat Şirketi adına Amerikalı Doktor Glaskov tarafından yapılan talep değerlendirmeye alınmıştır. Buna göre, demiryolu hattının genişliği 1.05 cm. olacaktır. Bu haliyle demiryolu hattı dar hat olmaktadır. Hattın başlangıcı Tablo 11'de görüldüğü üzere Sivas'tan başlamaktadır.

---

[248] **BOA. Y. EE. 3/54, E. Tas. No: 1-56/15-21, (Tarihsiz),** 11 Mayıs 1895. Not: Belgenin üzerinde herhangi bir tarih bulunmamakla birlikte metinde geçen tarihe yer verilmiştir.

[249] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/38,** H. 1313 Ş. 14 (30 Ocak 1896). Ali Karaca; **Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa, (1838-1899),** İstanbul-1993, s.23, 45, 64, 78.

[250] ***Şarkî Anadolu Temüryolları Hakkında Meclis-i Mebusân-ı Nafı'a Encümenince Tanzîm Olunan Esbâb-ı Mucîbe ve Madde-i Kanuniye Layihaları,*** Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, Numara:63, İstanbul-Matbaa-ı Amire-1327, s. 3.

Tablo 11: Çe-çi Vayet Demiryolu Şirketinin Şarkî Anadolu Demiryolu Hattı Güzergahı

Ana Güzergah	Hattın genişliği
Sivas-Harbut-Diyarbekir-Bitlis-Van	1.05 cm
Şube Güzergahları	
Musul-Kerkük-Sülaymaniye	1.05 cm.
Ceyhan Vadisi-Yumurtalık Körfezi	1.05 cm.

Sivas'tan başlayan hat Harbut, Diyarbekir ve Bitlis'ten geçerek Van Gölü'nün kuzeyinden veya güneyinden Van'a doğru uzatılacaktır. Hattın bir kolu ise Musul ve Kerkük'ü takip ederek Süleymaniye'ye uzanacaktır. Hat yine uygun olan bir mevkide bir kol daha oluşturacaktır. Bu kol ise Ceyhan Vadisini takiben Yumurtalık Körfezine doğru bir şube inşa edilecektir.

İmtiyaz talebinde en ilginç noktalardan biri, hat boyunca ve hattın her iki tarafında 20 kilometrelik alanda yer alan arazi üzerinde ve devlete ait arazide Maden arama, çıkarma ve işletme talebinde bulunulmuştur. Şirket, demiryolu ana hat ve şube hatlarını teminatsız olarak inşa ettiği takdirde devlet olarak 20 yıl süreyle bir başkasına aynı noktalarda maden açma ve işletme hakkı tanınmayacaktır. İmtiyaz süresinin bitimine kadar da bulunacak maden Şirket tarafından işletilecektir.

İmtiyazın ilk 15 yılı içerisinde demiryolu hâsılatı her 1 kilometre için 12. 500 Franga ulaşır ve geçerse vergi artırmasından şirket etkilenmeyecek ve indirimli vergiden istifade etmeye devam edecektir. Buna karşılık Şirket, demiryolu hâsılat-ı safiyetinin %2'lik payını ve maden Rüsum-u nisbiyyesinin %50'sini devlete ödeyecektir.

Meclis-i Mebusan'da yapılan müzakerelerde bu hat için daha karlı ve kazançlı teşebbüslerin olduğundan şimdilik bu talep onaylanmamıştır.

Anadolu Şarkî Demiryolu hattı için II. önemli başvuru American Ottoman Development Kumpanyası adına hareket eden Mr. Chester ve Colet tarafından yapılan başvuru daha kazançlı görülerek görüşmelere başlanılmıştır. Yapılan teklife göre, demiryolunun geçeceği güzergahlar Tablo 12'de verildiği şekliyle mukavelede yer almıştır.

Tablo 12: American-Ottoman Development Kumpanyası'nın Anadolu Şarkî Demiryolu Güzergâhı

Ana Güzergah	Hattın genişliği
Sivas-Diyarbekir-Ergani-Bitlis-Van	1.05 cm
Şube Güzergahları	
Musul-Kerkük-Sülaymaniye	1.05 cm.
Ceyhan Vadisi-Yumurtalık Körfezi	1.05 cm.

Tabloda da görüldüğü üzere Şirket demiryolu hattını Sivas Vilayeti'nden başlatıp Diyarbekir-Ergani ve Bitlis'den geçerek Van Gölü'nün kuzey veya güney sahillerini takip ederek Van Vilayeti merkezine kadar uzanmaktadır. Bunun haricinde şube hatları ise Musul ve Kerkük istikametiyle Süleymaniye yönüne gitmektedir.

Devlet hatlar için herhangi bir teminatta bulunmamakla birlikte hattın her iki tarafında 20 kilometrelik arazinin mülksüz olan kısımlarında demiryolu imtiyaz süresine paralel olarak 99 yıl boyunca keşfettiği madenleri işleme hakkını talep etmiştir. Bu süre zarfında ilk 20 yıl hariç diğer yıllarda da diğer müteşebbislere maden açma ve işletme hakkı tanınacaktır.

Uygulanmakta olan Maden Nizamnamesi'ne uygun olarak Rüsum-u Nisbiyyeyi ödeyecek. Ancak indirimli tarifelerden de istifade edebilecektir. Kar ettiği takdirde fazlasını vermeyecektir. İmtiyaz kabul edilmediği takdirde evraklarını Nezarete teslim edecektir. İmtiyazını onaylanması halinde yatırmış olduğu 20.000 Osmanlı Altını kefalet akçesi 50.000 olacaktır[251].

Şirket, Sivas ile Bahr-i Sefid arasındaki demiryolunu Sivas-Van hattıyla veya Süveydiye veya Yumurtalığ'a gidecek hattın mevkilerinin belirlenmesiyle Bitlis'e doğru 150 kilometrelik alanda toprak tesviyesini gerçekleştirmesi gerekmektedir. Aksi halde hükümet tarafından teminat akçesine el konulacaktır.

Devlet çeşitli nedenler ileri sürerek bu imtiyazı ilk olarak onaylamamıştır. Gerekçelerden biri Diyarbekir hattının bir müddet için Bağdad hattı ile birleştirilmemesinin gerektiği şeklinde bir açıklamada bulunulmuştur.

Ancak daha sonra yapılan müzakereler sonucunda, hattın başlangıç noktası Tablo 13'deki gibi belirlenmiştir.

---

[251] ***Şarkî Anadolu Temüryolları …,*** s. 4-5.

Tablo 13: American-Ottoman Development Kumpanyası'nın Anadolu Şarkî Demiryolu Güzergahı

Ana Güzergah	Hattın genişliği
Harbut-Diyarbekir-Bitlis-Van (Van Gölü vapur ulaşımı)	1.05 cm
Şube Güzergahları	
Musul-Kerkük-Sülaymaniye	1.05 cm.
Ceyhan Vadisi-Yumurtalık Körfezi	1.05 cm.

Sivas olmayıp Harput'tan başlayıp Ergani-Diyarbekir-Bitlis'ten geçerek Van Gölü'nün kuzey veya güney sahilini takiben Van Vilayeti'ne veya Van Gölü'nde yapılacak vapur ulaşımı vasıtasıyla hat uzatılacaktır. Ayrıca hat Harbut'tan ayrılıp Ceyhun Vadisi'ni takiben Yumurtalığa ve Harbut-Van hattında tayin edilecek bir noktasından Musul-Kerkük ve Süleymaniye'ye uzanacaktır. Ayrıca 20 kilometrelik alanda maden arama ve işletme hakkı dahil olmak üzere Nafıa Nezareti Ottoman-American Development Şirketi adına Mösyö James, Mösyö Artur, Mr. Chester ve Mösyö Colat'a imtiyazı vermeye izinlidir[252].

c. Yapılması Teklif Edilen Demiryolu Projeleri

ca. Konya-Bağdat-Basra Körfezi ve İskenderun-Bağdat-Basra Körfezi)

Konya'dan veya İskenderun'dan başlayıp karayoluyla Bağdat ve Basra Körfezi'ne[253] kadar bir demiryolunun yapılması için Mösyö Şarl Kautar, Mösyö Alexsandr Toniet ve Avusturya-Macaristan tebaasından Mösyö Ernest Richer farklı kişiler tarafından farklı harita ve projeler sunulmuştur. Bu 3 ayrı proje Nafıa Nezareti'nce değerlendirilerek eksiklikleri ile birlikte imtiyaz sahiplerine iade edilmiştir.

Tek bir harita üzerinde farklı renklerle ve çizgilerle muteşebbisler haritalarını sunmuşlardır. Buna göre:

….Mösyö Şarl Katar tarafından sunulan haritada güzergah mavi renkle ifade edilmiştir. Mösyö Bartiol adına hareket eden Kautar haritasına göre güzergâh şu şekildedir:

Konya'dan başlayıp Ulukışla, Adana, Haleb ve Fırat Vadisi'ni takip edecek Bağdat veya Basra'ya veya Basra'nın civarından Basra Körfezi'nde tayin edilecek bir

[252] ***Şarkî Anadolu Temüryolları…,*** s. 6-8.
[253] **BOA. T. 172,** 14 Temmuz 1314 (26 Temmuz 1898).

noktaya kadardır. Ayrıca Körfezin uygun bir mevkisinde liman inşası da sağlanacaktır. Ayrıca bu hattın asıl hat yada şube kol olarak İskenderun Körfezi'ne ulaştırılması ve burada da bir liman tesisi gerekmektedir. Ancak bu kısmın inşası için 15 yıllık bir süre istenilmektedir.

Hatların döşendiği güzergahta yer alan arazi ücretsiz olarak devlet tarafından tahsis edilecek ve hat boyunca her iki taraftan 5 km. lik alanda yer alan taş ve kum ocaklarından inşaatın bitimine kadar ücretsiz olarak istifade edilecektir.

Demiryolu tek hat olarak döşenecek, ancak arazi istimlakı çift hatta uygun olarak yapılacaktır. Yıllık kilometre başına gayr-i safi hasılatı 30.000 Frank olacaktır. Devlet eğer isterse aynı güzergahta bir başkasına demiryolu yapma hakkı verebilecektir.

---Mösyö Alexsandr Toniet'in güzergahı haritada bu renk ile gösterilmiştir. Buna göre güzergah:

İskenderun veya Süveydiye'den başlayarak Haleb, Deyr-i Zor ve Fırat vadisi'nden geçerek Bağdat'a kadar uzanacaktır. Bağdat'tan Necef'e veya Bağdat'tan Hallaca'ya bir şube açılacaktır. Asıl hat eğer istenilirse Bağdat'tan Basra Körfezi'ne kadar uzatılacaktır.

İskenderun veya Süveydiye'de yada her ikisinde birlikte 5 yıllık bir süre zarfında liman, rıhtım, dok ve antrepo inşaları tamamlanacaktır.

Mösyö Alexsandr, teminat akçesi ödemek istemediği gibi Fırat ve Dicle nehirleri arasındaki alanda da bir demiryolu hattı inşa etmek için 15 yıllık bir sürenin verilmesini istemektedir. Ayrıca her bir kilometrede iki taraflı 40 kilometrelik arazinin kullanımını talep etmiştir. Ancak bu kullanım ne için ve hangi maksada hizmet edeceğinin açıkça belirtilmemesinden dolayı devlet bu başvuruyu reddetmiştir.

---Avusturyalı Mösyö Ernest Richer'in güzergahı ise;

İskenderun'dan başlayarak Haleb, Deyr-i Zor, Bağdat ve Basra'dan geçerek Basra Körfezi'nin uygun bir mevkisine kadar uzatılacaktır. Ayrıca ek şube olarak Bağdat'tan Kerbela yoluyla Necef'e bir şube ile hat uzatılacaktır. İlave olarak İskenderun ve Basra Körfezi'nde birer liman inşa edilecektir.

5 yıl içerisinde bu hatlar Eskişehir-Konya hattı ile birleşmiş olacaktır. Böylece Der-saadet'in Anadolu yakasından Basra'ya kadar kesintisiz demiryolu ulaşımı temin edilmiş olacaktır.

Mösyö Ernest güzergâh boyunca her iki taraftan 100 kilometrelik alanda bir başkasına demiryolu inşa imtiyazı verilmemesini istemektedir. Ayrıca bu kadar geniş alanı hangi amaca hizmet ederek kullanacağının belirsizliğinden dolayı talebi reddedilmiştir

cb. İzmid-Mudanya-Bağdad-Basra Hattı (Geçersiz)

Osmanlı Devleti, Asya kıtasındaki topraklarını bir baştan bir başa raylarla döşeme konusunda oldukça kararlı davranmıştır. Ferik Necib Paşa İzmid'den başlayıp Mudanya-Bağdad-Basra'ya kadar bir demiryolu hattı inşa etmek istemektedir. İlk olarak bu kadar uzun bir hat için gerekli mali desteğin olup olmadığı sorgulanmıştır. Nafıa Meclisi yaptığı tahkikat sonucu kurulacak şirket, üyeleri ve şartları itibariyle gerekli koşulları taşımaktadır. Meclis-i Vükela'ya sunulan mazbatanın tetkiki sırasında hatların bir bütün olarak değil de parça parça yapılmasının daha uygun olacağını belirtmiştir. Hattın bilhassa Samsun ve Ankara mevkilerine tesadüf eden kısımları ihale de olduğundan bu kısımları değerlendirmeye tabi tutmamıştır.

Meclis-i Vükela bu iki mevkiinin hariç tutulması koşuluyla Necib Paşa ile müzakerelere başlamayı kabul etmiştir. Gerekli mukavelename ve şartnameler hazırlanarak Meclis'e sunulmuştur[254]. Ancak Necib Paşa büyük bir gayretle başladığı bu işin devamını evraklarını takip etmemek suretiyle yarıda bırakmıştır. Nafıa Meclisi başvuruyu evrakları ile birlikte evrak deposunda hıfz etmiştir[255].

cc. Trabzon-İran Hududu Demiryolu

Trabzon'dan İran hududuna kadar bir demiryolu döşenmesi hakkında imtiyaz başvurusu yapılmıştır[256].

cç.Üsküdar-Şarkışla-Diyarbekir-Bağdad-Basra ve Şubeleri Demiryolu Hattı

Sultan II. Abdülhamid devrinde ülkeyi bir baştan bir başa demiryolu hatları ile döşeme isteği dünyanın çeşitli ülkelerinden bu alanda müteşebbislerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Haydarpaşa'dan başlayıp kesintisiz olarak Basra Körfezi'ne ulaşma düşüncesi de bunlardan biridir. Fransalı, Belçikalı, Alman, İngiliz ve Avusturyalı pek çok sermayedar bu demiryolu hattını döşeme ve işletme isteğini projeleriyle açıkça ortaya koymuşlardır.

---

[254] **BOA. T. NFM. 722/21,** H. 1308 L. 16 (25 Mayıs 1891).
[255] **BOA. T. NFM. 722/25,** H. 1309 S. 29 (4 Ekim 1891).
[256] **BOA. T. 171,** Şubat 301 (Şubat-Mart 1886), s. 8.

Ancak devletin tercihini Almanya'dan yana kullanması diğer devletleri büyük bir hayal kırıklığına uğratmış olsa da Osmanlı Devleti'nin bekası için bu zorunlu olmuştur.

Avrupa kıtasında küçük bir alan işgal eden Belçika, Osmanlı devleti yatırımlarında kendine pazar alanı edinmeye başarabilmiştir. Su, demiryolu, aydınlatma ve fabrika tesisi alanında müteşebbisleri ülkemizde yer almaktadır. Bunlardan biri de Sermayedar Vekili Emil İştoruut'tur.

Vekil Emil ve Projeyi hazırlayan Emil Ötiger 19 Eylül 1898'de demiryolu ile ilgili bir proje sunmuşlardır. Projenin detaylarına göre:

Demiryolu güzergâhı; Üsküdar'dan başlayıp Şarkışla, Diyarbekir, Bağdad ve Basra'ya kadar kesintisiz olarak devam etmektedir. Ayrıca iki şube açılacaktır. Biri Şarkışla-Basra yönünde diğeri ise Şarkışla-Sivas-Samsun veya Sinob limanında son bulacaktır. Hattın geçeceği diğer mahaller Tablo 14'te bütünüyle verilmiştir.

Hattın uzunluğu: 4. 200 km. dir.

Her 1 km. için yapılacak masraf:150.000 Frank

Her 1 km. için tahsis olunacak Kefalet Akçesi:15. 500 Frank

Toplam sermaye yekunu: 630.000.000 Frank

Yıllık Kefalet Bedeli:65. 100.000 olarak belirlenmiştir.

Tablo 14: Üsküdar-Basra Demiryolu Hattı Güzergahları

Güzergahların Esamisi			
Üsküdar/Beykoz	***Şarkışla/Kayseri***	***Diyarbekir***	***Bağdad-Basra***
Adapazarı	Şarkışla	Siverek	Umre (Ammara)
Üsküb	Sivas	Urfa	Forta
Bolu	Tokad	Maraş	
Bayındır	Amasya	Yumurtalık	
Çerkes	Samsun/Sinob	***Diyarbekir***	
Kangırı	***Şarkışla/Kayseri***	Mardin	
Yozgad	Hekimhanı	Amudiye	
	Malatya	Ezinar	
	Harput	Fişabur	
	Ergani	Musul	
		Erbil	
		Altunköprü	
		Kerkük	
		Dakuk	

Vekil Emil, bu demiryolu projesinin kabulü halinde devletin ebed-i müddet olacağını ve daha ileri bir iddiada bulunarak "bir menba'-ı samanın bir servete" dönüşebileceğini vurgulamıştır[257]. Demiryolunun yapımı sırasında gerekli olan sermayenin nerden ve ne şekilde sağlanacağı da Tablo 15'te yer almaktadır.

Tablo 15: Demiryolu Projesinin Esasını Teşkil Eden Hasılat Cetveli

Üsküdar-Basra Demiryolu ve Şubeleri Sermaye Kaynakları ve Bedeli	
Kaynaklar	***Frank***
Sigara Kağıdı Satışı	8. 475. 957
Ergani Madenleri İşletilmesi	15. 759. 680
Oyun Kağıtları Vergisi	844. 443. 60
Rıhtım ve dok ve antrepollerden	5.000.000
Aşar geliri fazlası	8.000.000
	+
Ara Toplam	38. 180.080 60
İnşa olunacak hattın işletilmesinden her 1 km için 6. 500 km. x4. 200 Frank	273 00.000 +
Toplam	65480080 60
Gerekli olan Kefalet Akçesi	65100000
	-
Fazla kalan miktar	380080 60

Bu hesaba göre proje gerçekleşirse devletin herhangi bir zararı olmamaktadır.

Tablo'dan anlaşıldığı üzere elde edilecek ve kullanılacak kaynaklar arasında maden, aşar vergisi, Üsküdar veya Beykoz, Samsun veya Sinob, Basra ve Yumurtalık'ta inşa edilecek liman, rıhtım, dok, antrepolardan elde edilecek kazanç ile demiryolu hattı boyunca yapılacak Sigara Kağıdı ticareti de önemli gelir kaynakları arasında yer

[257] "…***İşbu proje*** cânibü'l-seniyü'l-cevânîb hazret-i mülükdârîlerinin ***şayân-ı kabul ve imtiyâzı ihsân buyurulur ise*** Devlet ebed-i müddet-i 'âliyelerinin vârîdâtını teksîr edüb mülk içün bir menba'-ı saman ve ***serveti küşâd eyleyecekdir***.

Bu misüllü asâr-ı celîlin husûlî ancak zaman-ı sa'âdeti incisâm hazret-i kemiyet-i sitânilerine mütesâdüf ve mütemefsî idüğünden ***dünyalar durdukça nâm be-nâm*** ve asâr-ı pür-ihtişâm hazret-i veliyü'l-nimetlerini umûm-u teb'â-ı 'Osmâniyyeleri tarafından temcîd ve tecbîl kılınacakdır…"**BOA. Y. EE. 1/59, E. Tas. Nu. 5. 83/428, (Tarihsiz),** 7 Eylül 1314 (19 Eylül 1898). Not: belgenin iç kısımdaki tarihi esas alınmıştır. Kapakta tarih bulunmamaktadır.

almaktadır[258]. Demiryoluna ait haritanın bir nüshası nafia Komisyonu'na gönderilmiştir[259].

Ancak daha öncede ifade edildiği gibi benzer mevkilerden geçirilecek demiryolu imtiyazını Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi elde etmeyi başaracaktır. Bu projeler daha sonra inşası yapılacak olan Şark-i Anadolu Demiryolu'na emsal teşkil edecektir.

II. ŞEHİRİÇİ ULAŞIMINDA TRAMVAY VE METRO ULAŞIMI

Nakliyatı kolaylaştırmada, bölgelerin kalkınmasında ve bölgelerarası iletişimin artmasında ve mesafeleri kısaltmada tramvaylar etkin rol oynamaktadır. Genelde şehir merkezlerinde ulaşımı sağlayıcı vasıfta olması, tramvay lokomotiflerinin büyük bir zarafete ve inceliğe sahip olmasına özen gerektirmiştir. Zira tramvaylar şehirleşmenin bir örneği olarak görülmektedir.

Kısa mesafeli ve ekonomik ulaşımın bir ikonu olarak şehirleşmede yerini alacaktır. Demiryolları kadar uzun, kilometreleri kapsayıcı değildir. Bazen bütün şubeleri ile beraber uzunluğu 100 kilometreyi bulabilmektedir. Bu ulaşım, şehirlerarası ulaşımı sağlayan demiryollarının, şehir merkezlerine ve kazalarına uzanan bir kolu gibidir. Demiryolu istasyonları, kent merkezlerinin uzaklarında olup, tramvaylar sayesinde demiryolu istasyonuna gelen bir yolcu ya karayoluyla yada tramvay sayesinde kaza ve şehir merkezine ulaşabilmektedir.

Sanayide elektriğin yaygın olarak kullanımına kadar, tramvay lokomotifleri buharın gücüyle ve hayvan gücüyle çalışmaktadır. İlk başta buhar ile işleyen hatlar teknolojik gelişmelere uygun olarak tramvay sahiplerince, elektrikli tramvaylara dönüştürülecektir. Ulaşımdaki hız ve rahatlık buharlı tramvayları yaygınlaştırmakla beraber, bir süre sonra etrafa yayılan gaz kokusu, şehrin havasını kirletmeye başlayacak ve yerini elektriğe bırakacaktır. Şam-ı Şerif Tramvay hattı, bazı kısa hatları bargir (hayvan gücü) ile çalışırken Mısır Kapısı-Mezirip hattı buharlı lokomotiflerle işleyecektir. 1903 yılına gelindiğinde Şam-ı Şerif'te elektrikle işleyen tramvay hatları yapılacaktır. Buharlı hatlar elektrikli hatlara dönüştürülmektedir.

Tramvaylar inşa edilirken, karayollarına paralel olarak uzatılır. Tıpkı her karayolu ve demiryolu yapıldığında olduğu gibi tramvaylarda bir liman, iskele ve rıhtıma doğru yönelmektedir. Osmanlı Devleti'nin son döneminde ulaşım, artık sadece

[258] **BOA. Y. EE. 1/59, E. Tas. Nu. 5. 83/428, (Tarihsiz).**
[259] **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 7.

askeri amaç yada ticari amaç için değil insanların keyfi gezilerinde de önem arzetmeye başlayacaktır. Tramvaylar, şehir içi ulaşımda, otomobil ve omnibüs araçlarına bir alternatif olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tramvaylar, yük nakliyatından ziyade yolcu nakline uygundur. Bazı hatlarda hem eşya hem de yük nakline uygun olarak yapılmaktadır. Adapazarı-Ankara Demiryolu hattı boyunca uzanan tramvay tesisi eşya ve yük nakline uygun vasıflarda yapılması istenilmiştir[260].

Tramvay hatlarının bir kısmı, rıhtım işletmelerine bağlı olarak yapılmaktadır. Bunun bir güzel emsaline Adana'da rastlamaktayız. Yumurtalık-Adana-Sis arazisinde yeni yapılacak yollarda bargir veya buhar gücü ile işleyen Tramvay tesis etme hakkı İspiraki İsati Efendi'ye verilmiştir. İsati Efendi'nin asıl amacı bu olmamakla beraber amaca hizmet eden tesisler arasında tramvay hattı döşemeside yer almaktadır[261].

Tramvay Teknolojosi; Tramvay tesisi büyük şehirlerde ihtiyaç gereğince yapılır. Bu tarz yolların tesis olunması için trafiğin ziyadece fazla olması gerekir. Ülkemizde tramvayın güç kaynağı olarak ilk başta hayvan gücünden yararlanılmış, fakat bu durum uzun vadeli olmayarak buhar ve kısa süre sonrada elektrik cereyanına yerini bırakmıştır.

Tramvayların geçeceği sokağın altına üst kısmı açık bir kanal inşa edilir. Açılan bu kanala telden imal edilmiş halat döşenerek halatın iki ucu birbirine bağlanır. Arabalar, çengeller ile bu halata tutturulur. Yukarı kısmı ise, sabit bir makine konulmuş olarak bu makine arabaları daimi bir süratte kuvvetle hareket eder. Arabaların altında bulunan çengeller vasıtasıyla hız azaltılabilmektedir.

Bu sistem İngiltere'nin başkenti Londra'da uygulanmıştır. Daha sonra Francisco'da, Chicago'da ve Yeni Zelanda gibi şehirlerde uygulanmıştır[262]. Bizde de uygulanan bu sistemdir.

Tramvayların yol üzerinde tesis edileceği noktalarda döşenecek demir çubuklar, yol üzerinde taşıtların ve insanların geçişine zarar vermeyecek şekilde çıkıntı ve çukur oluşturmadan döşenmelidir. Tramvay döşenen yolun genişliği az ise, bu genişliğin artırılması şarttır. Devlet ve imtiyaz sahipleri bu tesisi yaparken, yol genişliğinde, yaya kaldırımını ve insanların geçme payını göz önüne alması gerekmektedir[263].

---

[260] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 25 Şevval 307 (14 Haziran 1890), s. 150-151.
[261] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883) , s. 4.
[262] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 60.
[263] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Rebiül-ahir 1311 (26 Ekim 1893), s. 184.

Ücret tarifeleri her şehre ve mesafeye göre değişmektedir. Hatların geçtiği yerlerdeki lağım, suyolları yenileri yapılır veya tamir edilir. İmtiyaz verilen hatların inşasında demiryolu hatlarının yapımındaki kurallar uygulanmaktadır.

Hareket halinde olan tramvayların buharlı lokomotiflerinin kazanlarının temizlik ve güvenliği ile ilgili konularda Demiryolları İdaresinin ve Zaptiye Nezaretinin belirleyeceği kalitede ve güvenlikte olması gerekmektedir[264].

Yol genişliği hattın tek yada çift olmasına göre değişmektedir. Geçtiği yollarda bazı değişiklikler yapmayı gerektirir. Tek hatlarda, 7-12 metre genişlikte olurken çift hatlarda 15-20 metreye kadar çıkabilmektedir. En az 7 metre olabilir. Hatların kendi genişlikleri ise tek hatlarda 1 metre olarak belirlenmiştir. Bu genişlik çift hatlarda en fazla 2. 65 olabilmektedir.

Tramvay teknolojisi beraberinde yeni teknik malzeme kavramlarını getirmiştir. Travers, ray, lokomobil gibi.

Memleketin huzurunu kaçıracak bir durum halinde hatlar derhal iptal edilmektedir. Beyrut, Selanik ve Suriye vilayetlerindeki işleyen hatlar halk arasında memnuniyetsizliğe yol açtığından iptali gündeme gelmiştir[265].

Sultan II. Abdülhamid devrinde imtiyaz talebinde bulunulan, döşenen ve işletilen başlıca tramvay hatları Tablo 15'te verilmiştir.

Tablo 16: 1876-1909 Yıllarında Osmanlı Sınırlarındaki Başlıca Tramvay Hatları

Hatlar	Sermayedar	Güç Kaynakları
Beyrut-Şam		Buhar
Cebel-i Lübnan		Bargir
Der-saadet		Bargir
Yumurtalık-Adana-Sis	İspiraki İsati	Bargir/Buhar
Yanya-Hanoplu		Bargir/Buhar
Kudüs-u Şerif-Yafa		

Osmanlı coğrafyasında tramvay sistemini yaymak isteyen, Ziraat-Ticaret ve Sanayi Şirketi, yapacakları çalışmaları içeren layihalarında, Osmanlı şehirlerinde

[264] **BOA. T.NFM. 716/27**, Mayıs 296 (Mayıs-Haziran 1880).
[265] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1309 (20 Eylül 1891), s. 98.

tramvay bulunmayan mahallere ihtiyaç doğrultusunda tramvay ihdas edecekleri taahhüdünde bulunmuşlardır.[266].

1. Şam-ı Şerif Tramvay Hattı (Bargir-Buhar-Elektrik Gücü)

XIX. Yüzyıl ortalarında, karayoluna rakip olarak demiryolları çıkmıştır. Kısa zamanda bütün dünyada hızla yayılan demiryolu ulaşımının kent içi ulaşımdaki temsilcisi tramvaylar olarak karşımıza çıkacaktır. Kısa mesafeli olan, zarif ve modern şehirciliğin göstergesi olan tramvaylar şehir içi karayollarında boy gösterecektir.

Yusuf Matran Efendi Şam-ı Şerif'te bir tramvay hattı imtiyazı teşebbüsünde bulunmuştur. Suriye Vilayeti'nce gerekli şartların uygun olup olmadığı incelenmiş, daha sonra durum Nafıa Nezareti'ne bildirilmiştir. Nafıa Meclisi, yapılan başvuruyu değerlendirdikten sonra mazbata ile Meclis-i Mahsus-u Vükela'ya sunmuştur. Çeşitli idari incelemelerden geçen talep evrakları, son olarak Padişah onayına sunulmuştur. Sultan Abdülhamid, Osmanlı ülkesinde bu gibi teşebbüsleri, hiçbir zaman kötü niyet ve maksada hizmet etmediği sürece reddetmemiştir. Onayın alınmasıyla Divan-ı Hümayun Kalemi'nde kayıt altına alınmıştır.

7 Mayıs 1888'de Yusuf Matran Efendi'ye, Şam Vilayeti Hükümet Konağı'ndan başlayan, bir kısmı zorunlu ve bir kısmı ihtiyari olarak tramvay işletme hakkı verilmiştir[267]. Tramvay hattı verilirken ilk önce 45 yıllığına verilmiş ve bir Osmanlı Anonim Şirketi kurması şartı aranmıştır[268]. Fakat Matran Efendi, Şam-ı Şerif'te inşa ettiği tramvay hatlarının mukavele ve şartnamelerinde değişikliğe gidilmesi ve yenilenmesi için başvuruda bulunmuştur[269]. Bu başvurusu incelenmeye alınarak yeniden düzenlenmiştir. Şam'da inşa olunacak tramvay şartlarında bazı değişiklikler söz konusu olmuştur[270].

Bu değişilikler, imtiyaz süresinin 45 yıldan 60 yıllığına çıkarılmasıdır. Bir diğer değişiklik ise, geçici olarak tabir edilen hatlardan bazılarının zorunlu hatlar grubuna

---

[266] **BOA. Y. PRK. TNF. 7/47, (Tarihsiz)**
[267] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 10 Receb 307 (2 Mart 1890), s. 147.
[268] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 24 Şaban 1305 (6 Mayıs 1888), s. 125-126. **BOA. T.NFM. 721/43**, H. 1304 Z. 3 (23 Ağustos 1887).
[269] **BOA. T. 171,** Mart-Teşrin-i evvel 303 (Mart-Nisan ve Kasım 1887), s. 7.
[270] **BOA. T. 171,** Şubat 303 (Şubat-Mart 1888), s. 7. **BOA. T. 171,** Mart 304 (Mart-Nisan 1888), s. 6. **BOA. T. 171,** Temmuz 305 (Temmuz-Ağustos 1889), s. 6.

dahil edilmesidir[271]. Suriye Vilayeti sınırları dâhilinde olan bu ulaşım sistemi, başlıca şu hatlardan geçmekteydi:

-Suriye Vilayeti Merkez Sancağı Hükümet Konağı'ndan başlayıp Mısır Kapısı karayolu sonuna kadar 3 km. lik mesafe uzatılmıştır. Bu hattın devamı olan Mısır Kapısı-Mezirip arası 80 kilometredir. Bu 80 kilometrelik kısım, Mısır Kapısı-Mezirip arasındaki karayolu yönünde inşa edilmeyerek bir başka güzergâh ile birleştirilecektir.

-İkinci şube yine Hükümet Konağı'ndan başlayıp Muhyiddin Arabi hazretlerinin türbesine kadar yaklaşık 2, 5 kilometre olarak tesis edilecektir.

-Üçüncü kol ise, Merkez Hükümet Konağı'ndan başlayıp Bab-ı Şark'a kadar 2 kilometre olarak uzatılan hattın devamı olarak Bab-ı Şark'ın sonundan başlayıp Roma Kasabası'na kadar 9 kilometre olarak kurulacaktır.

-Son hat ise Hükümet Konağı'ndan başlayıp Müteran Kasabası'na kadar 2 kilometre olacaktır.

Şam-ı Şerif tramvay hattının toplam uzunluğu 98, 5 kilometredir. Bu hatlardan Mısır Kapısı-Mezirip arası olan kısım Tüccar Yusuf Matran Efendi tarafından çalıştırılacak, diğer kısımlar ise bargir gücüyle işletilecektir. 9 Ay gibi kısa bir zamanda haritasını hazırlayarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sunacaktır. Nezaret, 3 aylık bir sürede inceleyerek tasdik eyleyecektir. Mukavele şartlarına göre zamanında hatlar bitirilmez ve faaliyete başlayamazsa devlet işletmeye el koyacaktır.

Fabrika kuruluşlarında olduğu gibi tramvay için gerekli olan alet ve edevatta ister yerli üretim, isterse yabancı üretim olsun gerekli olan her malzeme gümrük vergisinden muaf olduğu gibi arazi ve sermayesi geliri üzerine de devlet bir gün olsun vergi talep etmeyecektir.

Buharlı olarak işleyen hat, faaliyetlerini başlatabilmiştir. Ancak ilerleyen yıllarda Şam-ı Şerif'te elektrikle işleyen bir tramvay hattı teşebbüsü daha olacaktır. Devlet-i Aliye, Yusuf Matran Efendi ile yaptığı mukavelede ek hat uzatma için başkalarına imkân tanınacağını ifade ettiği gibi, 10 yıllık süre içerisinde Yusuf Matran Efendi'ye de başvurma hakkı tanımaktadır. Yeni bir tramvay yada karayolu açılmasına izin verecektir. Her iki yönden 6 kilometrelik mesafeye kadar yeni bir tramvay yada karayolu hattı yapılması uygun bulunmuştur. Yusuf Matran Efendi'ye tramvay yada

[271] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 10 Receb 307 (2 Mart 1890), s. 147. **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u Sani 304 (24 Ocak 1889).

karayolu açma hakkına sahip olabilmekte iken, demiryolu hattı açmasına izin verilmemiştir.

Şam tramvay hattı kısmi olarak işlemeye başladığı andan itibaren ilk 5 yıllık gelirinin her yılı için 100 Osmanlı Lirası'nı Şam Belediye İdaresine verecektir. Geriye kalan 55 yıl boyunca ise bu miktar yıllık 150 Osmanlı Lirası olarak belirlenmiştir[272].

İlk defa bargir gücü ile başlayan tramvay işleme düşüncesi bir süre sonra buhar gücünün kullanımına yerini bırakacaktır. Ancak buharın verdiği güç, insanlar için yetersiz olacak, daha temiz ve kullanışlı olan yeni bir enerji kaynağını insanlar keşif edecek, tellerle sağlanan ve dinamo denilen güç kaynağından elde edilen elektrik, sanayide, fabrikalarda, aydınlatmada ve ulaşımda kullanılacaktır. Beyrut, Haleb ve Şam Kentleri'nde yaşayan insanlar elektrikle aynı zaman diliminde tanışacaklardır.

Kısmı olarak bargir ve buhar gücüne dayalı olarak Şam-ı Şerif Şehri'nde tramvay hatları Yusuf Matran Efendi tarafından başarıyla yürütülmekle beraber, hem bu hatların elektrikle işlemesi hemde yeni inşa edilecek hatların bu güce dayalı olarak işletilmesi için yeni bir imtiyaz başvurusu yapılacaktır.

Elektriğe dayalı olarak gerçekleştirilecek tramvay ulaşımı Şam Kenti'nin ortasından başlayarak ve her iki yönden 20 kilometre mesafe uzaklıkla inşa edilecek yeni hatlar ve eski hatların elektrikle işletilmesi imtiyazı 99 yıllığına *Beyrut Eşrafı'ndan Mehmed Arslan Bey'e* verilmiştir.

Arslan Bey'in çalışmalarına başlayabilmesi için daha önce hatları döşenmiş ve işlemekte olan Tramvay Şirketi ile anlaşma yapması gerekmektedir. Taraflar fiat konusunda anlaşacaklardır. Şirket ve Arslan Bey müzakerede bulunduğu sürece, devlet müdahalede bulunmayacaktır. Ancak taraflar uyuşamadığı takdirde devlet tarafından belirlenecek, Ticaret ve Nafıa Nezareti'nin belirleyeceği ve her iki taraftan 1'er kişinin katılımınında sağlanacağı bir Bilirkişi Heyeti oluşturulacaktır. Bu görüşmelerde de sonuç alınmazsa 5. bir kişi daha ilave edilerek 5. kişinin vereceği kararı bütün taraflar kabul edecektir.

Arslan Bey, Tramvay Şirketi ile muvafakat ettikten sonra, 18 aylık bir sürede hazırlıklarına başlayacaktır. İki taraflı bir anlaşma olduğundan imtiyaz sahipleri ellerinde bulunan malzemelerin, alet ve edevatın, binaların bakım ve onarımında gerekli

[272] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/64**, H. 1307 B. 18 (10 Mart 1890).

özeni göstereceklerdir. Örneğin Tramvay Şirketi'ne tahsis edilen akümülatörler ve saatlerin bakımını, şirket üstlenmektedir.

Hatlara verilecek elektrik gücünde aksama olduğu takdirde zarar ve hasar Elektrik Şirketince karşılanacak, taahhüt edilen imtiyaz yerine getirilmediği takdirde Elektrik Şirketi imtiyaz hakkını kaybedecektir. Yeniden ihaleye çıkartılacak olursa öncelik Tramvay Şirketi'nin hakkı olacaktır.

Ücret tarifelendirilmesi devletin denetimi altında olacak, izinsiz tarife yükseltmesi yapılmayacaktır. Tarifeye göre;

Kilometre hesabıyla her araba başına yalnız elektrik gücü ile işleyenlerden 26 santim ücret alınacaktır. Eğer ki çalıştırılan makinist bu ücrete dâhil olursa, 35 santim ücret tarifesine tabi olunacaktır.

Arabaların içerisinde Akümülatör takılı ise saat hesabıyla 1 saatte sarf edilen kilowatt hesap edilerek her bir kilowatt için 30 santim alınacaktır[273].

Osmanlı Devleti bölge kalkınmasına katkı sağlayacak her türlü imtiyazı desteklemekten geri kalmamıştır. Devlet'in sermayesi olmamakla beraber sermaye edecek yer altı ve yerüstü kaynaklarına fazlasıyla sahiptir. Hazinede nakit para olmadan da hizmetler müteşebbisler vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir.

2. Bursa-Mudanya Tramvay Hattı

Demiryollarından sonra nakliye vasıtası olarak görülen tramvaylar ve bunların ekonomik demiryolu olarak adlandırılan buharlıları, XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin kıyı kentlerde yerini alacaktır.

Bursa-Mudanya Demiryolu hattının yapılıp işlemesine bağlı olarak, şehrin dış kısımlarını içerilere bağlayıcı vasıta olarak tramvayın yapılması gerektiğine inanan İbrikdar-zade Cemil Bey ile ortakları Nuri-zade Hafiri Nuri Bey ve Bursa Ticaret Odası Reisi Ohanyan Parsih Efendi'ler bir araya gelerek Bursa'yı Mudanya'ya ulaştıracak tramvay inşasına teşebbüs etmişlerdir.

İmtiyaz için gerekli olan şartlardan ilki bilindiği üzere Mali durumdur. Cemil Bey ve arkadaşları bunu ziyadesiyle karşılamakla birlikte devlet bu ekonomik gücü kayıtlı olarak görmek istemiştir. Cemil Bey için, Bursa Çarş'ısı Çukacı Hanı Tüccarlar'ından Harunnaci-zade Zakluen Efendi ve Bursa Ticaret Odası'nca düzenlenen bir mektup ile mali kudretini ortaya koyan bir evrak, düzenlenerek Hukuk

[273] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 27 Muharrem 321 (25 Nisan 1903), s. 132-136.

Müşavirliği'ne teslim edilmiştir. Buna ek olarak imtiyaz talipleri, Osmanlı Bankası'ndan da servetlerini kanıtlayan Fransızca bir mektubu da Nezaret'e sunmuşlardır.

Nezaret müzakereye başlamak için Cemil Bey, Nuri Bey ve Ohanyan Paris Efendilerle görüşmede bulunmuş ve hattın nasıl ve ne şekilde işletileceğini tartışmışlardır. Bursa-Mudanya hattı, kısa bir mesafeyi ihtiva etmektedir. Güzergâh Bursa Şehri içinden geçen Sedbaşı Köprüsü'nün batı yönünden başlayıp Çekirge'ye kadar inşa edilecektir. Ayrıca Bursa-Mudanya Demiryolu istasyonlarına da şubeler uzatılması kararlaştırılmıştır. Şu an için mevcut iki istasyon vardır. Biri Bursa şehir merkezinde olan Otel Bulut İstasyonu diğeri ise Büyük İstasyon'dur. İlk olarak bunlara yönelik şubeler açılacak ve demiryolu şirketi yeni istasyonlar açtıkça tramvay hatları da o doğrultuda uzatılacaktır.

Kısa mesafeli olduğu kadar imtiyaz süresi de kısadır. 20 yıllık bir süre için imtiyaza verilmiş ve bu sürenin bitiminden sonra bütün hakları devlete ait olacaktır. Bursa Şehri, her koldan gelişmeye açık tutulmuş, tramvaydan elde edilecek gelirin bir kısmı Bursa Belediyesi'ne her yıl 100 Osmanlı Lirası verilmesi konusunda anlaşılmıştır. Tramvayların yapımı ve tamamlanması sırasında devlet tarafından teftişler yapılmaktadır. Devlet bu teftişlere karşılık olarak imtiyaz sahiplerinden 1 kilometreye karşılık olarak 12'şer Osmanlı Lirası ücret talep etmiştir.

Devlet, Cemil Bey ve arkadaşlarının haklarını korumak için hattın çift hat olarak istimlâk edilmesine izin verdiği gibi, her bir tarafından 1'er kilometre mesafe boyunca da bir başkasına tramvay yapma ve işletme hakkı tanımayacağını belirtmiştir. Cemil Bey ve ortakları 400 Osmanlı Lirası'nın teminat bedeli olarak vermeyi de taahhüt etmişlerdir.

Tramvayın taşıma ücreti ise, Belediye idaresi ve halkın durumu göz önüne alınarak belirlenerek faaliyete başlamıştır[274].

3. Balıkesir-Bandırma Buharlı Tramvay Hattı

İki nokta arasında bir tramvayın tesisi için gerekli olan en önemli şart, nakliyenin fazlalığıdır. Yani şehir içi ulaşımda yer alan, karayolu ve demiryolu ulaşımının, nakliyede yetersiz kalması üzerine, ek sefer niteliğinde tramvaylar yapılması akla uygun gelmektedir.

---

[274] **BOA. T.NFM. 722/30,** H. 1309 C. 3 (4 Ocak 1892). **BOA. T.NFM. 722/33,** H. 1310 S. 15 (8 Eylül 1892)

Yol bölümünde görüldüğü üzere Balıkesir-Bandırma ve Balıkesir-Edremit arasında kesintisiz ulaşım yer almaktadır. Bu süreklilikte tramvayda yerini alacaktır.

Bandırma'da bir iskele[275] inşa etmek şartıyla, Bandırma'dan Balıkesir'e kadar buhar gücüyle çalışan bir tramvay hattı imtiyazını Mösyö Je Lombardi'ye verilmiştir.

Mösyö Je Lombardi hattı büyük bir ısrarla talep etmiştir. Padişah'a cüret ederek gönderdiği mektubunda bu ısrarcılığı, rica ve minneti açıkça yazılı olarak gözler önüne sermektedir[276].

Bu hattın inşasını önemli kılan unsur, Anadolu Ağnam vergisinin toplanarak Bandırma İskelesinden İstanbul'a taşınmasını sağlayacak olmasıdır. Tramvayın yapımı kadar tramvay hattının nihayete erdiği Bandırma sahilinde bir İskelenin inşası da önemlidir. Devlet imtiyazı verirken iskele inşa edilmeksizin, hattın açılışının yapılmasına izin vermeyeceğini mukavelede ifade etmiştir. Hat işlemeye başlamadan önce, eşya ve yolcuların Marmara Denizi'nden içerlere naklini sağlayacak iskeleyi yaptırmıştır.

Tramvay işletme hakkı, oldukça uzun bir zaman dilimini içermiştir. 75 yıllığına imtiyaza verilen hattın, yapım şartnamesi ve kuralları için Beyrut-Şam Buharlı Tramvay Şirketi şartnamesi örnek alınmıştır.

Mösyö Lombard, ana hatta ilave olarak, eğer isterse hattı Edremit'e kadar uzatabilecektir. Bu uzatma hakkı 10 yıl boyunca saklı kalacak, ancak bu yıllar içerisinde böyle bir talepte bulunmaz ise, uzatma hakkı bir başkasına verilebilecektir. Haritasının tasdikinden sonraki 2 yıl içerisinde de hat işlemeye başlayacak ve teminat akçesi olarak da 1000 Lira ödemesi kararlaştırılmıştır.

---

[275] Bandırma Limanı daha önce yapılırken maalesef iskele ve sed inşası yapılmamıştır. Devlet imtiyazı verirken bu şartı öne sürerek görüşmelere başlamıştır. **BOA. T.NFM. 721/47**, H. 1305 M. 1 (19 Eylül 1887).

[276] *"... 'Ulûvv-u atfet ve sümüvv-u rahm ve inâyet-i tâc-dârîlerine hod ve nihâyet ve bu abed-i memlûklerinde ise sadakattan başka sermâye-i mefhâret olmadığından Saltanat-ı seniyyelerine ve bit-tahsîs vücûd-u kudsiyyet olur Şehr-i Yârîlerini sevenler içünde tefevvukan uğûr-u şâhânelerinde vakf-ı vücûd-u hademe etdiğimi değil zât-ı şâhânelerinin min-kabli-l-rahimin meftûr buyuruldukları şi'ar-ı gezîn asdika-ı şinâsilerine mağrûrem şu mağrûriyyetimi bahş ve ihsân eden müsâ'âdâtı şâhâneleriyle leffen arz ve takdîm eylediğim muhtasar mukavelenâme lâyihasının mutalâ'asından muha-taallim 'âlî-i şehr-i yârîleri buyrulacağı vechle ...işbu hattın dahî mukavele ve şartnâmelerinin bi-t-tanzîm fermân-ı 'âlîsinin nâm-ı kemteraiyye olarak ihsân ve i'tâsı husûsunun Bâb-ı 'âlîlerine irâde ve fermân buyurularak bu abed-i ahass-ı mülükâneleri mahrûn bırakılmamasını umûm-u müsellem olan merhâmet ve atfet-i şâhânelerinden niyâz ve istid'âya mücâserin eyledim ol-bâbda ve katıba-ı ahvâlde irâde ve fermân Sevgilü Pâdîşâhımız Efendimiz hazretlerinindir. "* **BOA. Y. PRK. TNF. 4/2**, H. 1311 M. 29 (12 Ağustos 1893).

Tramvayın işlemesi ile devlet kendi üzerine düşen payın bir kısmını, yıllık 150 Lirası'nın Darülaceze'ye verilmesini mukavelede şart koşmuştur[277].

4. Bursa Tramvay Hattı (Elektrikli)

Osmanlı devleti XX. yüzyılda artık geleneksel ulaşım yerine modern ulaşım tekniklerini yaygın olarak kullanmaya çalışmaktadır. Bursa Sancak merkezinde ilk olarak bargir ve buharlı olarak başlayan tramvay ulaşımı, bugün halen önemini koruyan ve temel güç kaynağı olan elektriğe yerini bırakacaktır.

İşkodra Vilayeti Eşrafı'ndan Mehmed Ali Ağa, Bursa şehir içi ulaşımında elektrikle işleyen bir tramvay hattı tesis etmek için, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunmuştur. Gerekli tahkikattan sonra 75 yıllığına, çift hat olarak tramvay işletme imtiyazını elde etmiştir.

Geçeceği güzergâhlar, zorunlu ve ihtiyari olarak ayrı ayrı belirtilmiştir. Mecburi hattı, Sedbaşı'ndan başlayıp Çekirge mevkisine ve yine Sedbaşı'ndan başlayıp Hükümet Konağı'na kadar uzanacaktır. Bu hat devamında Mudanya-Bursa demiryolu İstasyonu mevkisine doğru yönelecektir. İhtiyari hat ise, kışın ulaşımda sıkıntı çekilen Kestel Dağı yönünde uzatılacaktır.

Vilayetin Osmanlı devletinin Anadolu yakası ve Rumeli yakasında bağlantıyı sağlayıcı özelliğe sahip olması, nakliye ve gidiş gelişin fazlalığı hattın hem yolcu nakline hemde eşya nakline uygun olarak yapılmasını zorunlu kılmıştır.

İmtiyaz sahiplerinin karlarını uzun vadede sağlama almak için, hattın her iki yönünde 5 kilometrelik alanda bir başkasına tramvay halatı döşeme imtiyazı tanımamayı devlet taahhüt etmektedir. Sermayedar, güzergâhın geçeceği mevkileri İstimlâk Kanunu'na uygun olarak ya satın alacak yâda geçici suretle tazminat bedelini vererek el koyacaktır. Devlet arazileri ise ücretsiz olarak imtiyaz sahibinin hizmetine verilmiştir. Vakıf arazilerde ise durum, Şer'i Hukuk'a uygun olarak belirlenmiştir.

Bursa, tıpkı İzmir gibi modern kentleşmenin uygulandığı noktalardan biri olma özelliğini korumaktadır. Belediye İdaresi, yerel yönetim anlayışına uygun olarak tramvay gelirinin %5'inin kendi bütçesine ayrılmasını şartnamede şart koşabilmeyi başarmıştır. Tramvay Şirketi hâsılatının %5'inide Nafıa Nezareti'ne tahsil edecektir. Devlet aynı güzergâhta elektrikle işleyen başka tramvay işletmelerine imtiyaz verecek olursa iki tarafında hakları eşit olarak gözetilmeye çalışılacaktır. İstihdam edilen

[277] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/2**, H. 1311 M. 29 (12 Ağustos 1893).

personellerin Osmanlı tebaasından olmasına, Lisan olarak Türkçe'nin kullanılmasına ve kıyafet olarak da devletin belirleyeceği özelliklerde olmasına Şirket özen gösterecektir[278].

5. Adapazarı-Ankara Demiryolu Tramvay Hattı

Osmanlı tebaasından olan Andun HacıPiyar Efendi Adapazarı Sancağı'nın münasip bir mevkisinden[279] başlayarak, Ankara Demiryolu Hattın'a kadar devam eden, hem eşya hem de yolcu nakline müsait bir tramvay hattı inşası için teşebbüste bulunmuştur.

Andun Piyar 40 yıllık müddetle hattı açma ve işletme imtiyazını Padişah'ın iradesiyle elde etmiştir[280].

6. Selanik Buharlı-Elektrikli Tramvay Hattı

Selanik Vilayeti'nde ilk tramvay hattı inşası imtiyazı Bedrus Nafilyan Efendi'ye verilmiştir. Hattın başlangıcı Selanik Şömendifer İstasyonu'ndan başlayıp Kerim Efendi Hanesi'ne kadar inşa edilecektir[281].

İngiltere Devleti vatandaşı olan Sir İşmid Barteles,[282] Osmanlı ülkesindeki zenginliklerden istifade etmek düşüncesiyle ilk olarak demiryolu imtiyazı talebinde bulunmuş, ancak bu talebi daha sonra aynı tarihlerde izleyen iki talep takip etmiştir. Bunlardan biri Selanik Şehri'ni ilgilendirirken, diğeri ise İzmir Şehri'ni ilgilendirmektedir. Her iki şehirde de aynı zaman diliminde aynı şartları içeren tramvay hattı işletme imtiyazı başvurusunda bulunmuştur.

Selanik Kenti'nde demiryolu işletme, mukavelename ve şartnamelerinde köklü değişiklikler yapılmak suretiyle, maddelerinin içeriği Tramvay ulaşımına uygun olarak değiştirilmiştir.

Vilayet uzun zaman önce buhar gücüne dayalı tramvay hatları ile tanışmıştır. Bu imtiyazda, bu hatlara paralel olarak gerçekleştirilecek, yeni hatlar kurulacağı gibi

---

[278] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 16 Cemaziyel-evvel 324 (8 Temmuz 1906), s. 188-191.
[279] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 306 (Aralık-Ocak 1890/1891), s. 7.
[280] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 27 Şevvâl 307 (16 Haziran 1890), s. 150-151.
[281] **BOA. T. 171,** Mart 301 (Mart-Nisan 1885), s. 7
[282] İşmid Barteles, 1899'da Sultan II. Abdülhamid'e yazdığı arzuhalde birkaç imtiyaz talebinde bulunmuştur. Bunlardan bilhassa İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazı önemli olduğu için onun verilmesinde ısrarcı olmuş ve nitekim amacına ulaşmıştır. Ancak beraberinde başka imtiyazlarda istemiştir. Örneğin; İzmir ve Selanik tramvay hattı imtiyazlarını istemiş fakat çok talepkar olmamıştır. Zira her iki vilayette de bugar gücüne dayalı tramvay hatları işlemektedir. Bunlar yerine Kadıköy-Üsküdar ve civarı yada İstanbul ve çevresi imtiyazının verilmesini daha çok istemiştir. Elde edeceği karın daha yüksek olacağını düşünmüştür. **BOA. Y. PRK. TNF. 6/49,** H. 1317 Ca 3 (9 Eylül 1899).

eskileri işlemeye devam edecektir. İmtiyazın esası eski hatların buhar gücünden elektrik gücüne dönüştürülmesidir.

Güzergâh, mevcut Tramvay İstasyonu'ndan başlatılıp, her iki yönde 20 kilometre mesafe dâhilindeki yerlerde ve var olan tramvay hatlarından daha önce yasak konulan mesafeden uzakta, demir hatları döşeyecektir. Fakat dar yada geniş demiryolu hatları döşeme hakkına sahip olmayacaktır.

Devlet, talebi değerlendirmeye uygun bulmakla birlikte, Sir İşmid Barteles'in mevcut olan tramvay hatlarını işleten Osmanlı Tramvay Şirketi ile anlaşması gerekmektedir. Zira daha önce Şirket ile yapılan mukavele şartlarına göre, adı geçen güzergâhta elektrik gücüne dayalı Tramvay hattı kurulacaksa, şirket sahibine müracaat etmek zorundadır. Tarafların bilhassa fiyat konusunda anlaşmaları gerekmektedir. Devlet, 3 aylık bir müzakere süresi tanımıştır. Ortak fiyat konusunda bu süre zarfında anlaşamazlarsa, Ticaret ve Nafıa Nezareti kendi reyine dayanarak karar verecektir. Tramvay Şirketi bunu kabul etmediği takdirde, kendi elektriğini kendisi imal edecek, lakin elektrik satışında bulunmayacaktır. Buna karşılık, anlaşma sağlandıktan sonra Tramvay hatlarının bir kısmına yada tamamına elektrik cereyanı verilemezse, İmtiyaz sahibi bundan birinci derecede sorumlu olacaktır. Devlet, geçici olarak müdahale etse bile, masraf, zarar ve ziyan Elektrik kuruluşunca karşılanacaktır.

Tarafların anlaşması sonrası, imtiyaz sahibi, döşeyeceği demirlerin hangi mevkilerden geçeceği, elektrik fabrikalarının nerelerde kurulacağı ve diğer ayrıntıları gösterir haritalar hazırlayarak Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne ve Telgraf Nezareti'ne ve Vilayet İdaresi'ne evraklarının tetkik edilmesi amacıyla gönderecektir. Nezaretlerin ve Belediyenin onaylaması ile inşaata başlanabilecektir.

Şirket Kuruluşu; Mukavelenamede ve şartnamede yazılı olan taahhütlerin yerine getirilebilmesi için fermanın ulaşmasından sonraki, 15 gün içinde Devlet-i Aliyyedeki Şirket Nizamnamesi'ne uygun olarak, Osmanlı Anonim Şirketi kuracaktır. Bunun için Osmanlı Bankası'na nakit olarak yada tahvilat kağıdı olarak 1.000 Lira yatıracaktır. Bu bedeli tahvilat kâğıtları ile ödediği halde yeterli gelmezse noksanı Banka tarafından karşılanacaktır. Banka bu konuda taahhütte bulunması gerekir. Ödenen kefalet akçesi, İşletme çalışmaya başladıktan sonra iade edilecektir.

Fabrika tesisi; Elektrik fabrikaları her istenilen mevkide inşa edilemez. İnsanların yoğunlukta bulunduğu mıntıkalarda bu tesislerin kurulmasına, yerel

yönetimler ve diğer ilgili kuruluşlar izin vermemektedir. Yasaklı bölgeler arasında; Camiler, Mescidler, Tekkeler, Okullar, İskân bölgeleri, Askeri teşkilata ait mühimmat depoları, İstihkamatlar ve İstasyonlar yakınına tesis olunamaz. Böylece buralarda oluşabilecek zarar, tesis kurulmadan önce engellenmiş olacaktır.

İmalatın tesisi sırasında da, sunulan harita veya layihalarda anlaşılamayan sakıncalı bir durum ortaya çıkarsa, devlet müdahale edecektir. Gerekli ihtarlar, dikkate alınmak zorundadır.

Komiser tayini ve Fen Komisyonu; Ticaret ve Nafıa Nezareti ile Telgraf Nezareti tesisin kuruluşu, işleyişi imtiyaz süresi sonuna kadar her iki nezaret tarafından görevlendirilecek 2 Komiser tarafından muayene ve teftiş edilecektir[283]. Maaşları aylık olarak her iki nezarete de ayrı ayrı 120 Lira para yatırılacaktır.

İşletme, imalatın bitimi üzerine oluşturulacak, Fen Heyeti'nce tetkik edilecektir. İlk teftiş sonrası, tesisin geçici olarak işlemesine izin verilecektir. İkinci teftiş 12ay sonra yeniden oluşturulan heyet tarafından yapılacak ve bu defa sunacakları rapor doğrultusunda işletmenin devam edip etmeyeceğine karar verilecektir. Komisyonların yol masrafları ve gittikleri yerlerdeki harcamaları imtiyaz sahibince karşılanacaktır.

Vergileme esasları ve İstisnalar; Elektrik fabrikaları ile elektrik cereyanına vasıta olacak teller ve müştemilatın inşaatı için gerekli malzeme Osmanlı diyarında ve Yabancı diyarlardan ***işletme işlemeye başlanıncaya kadar Gümrük Resmi alınmayacaktır.*** Fabrikanın arsası, ürettikleri, tesislerinin geliri, sabit ve hareket eden malzemelerden de ***elde edilen Kazanç vergiye tabi değildir.***

Ancak hizmetli personelin ikamet ettirildiği binalar ile imalata dâhil olmayan yapılar, Hükümetin kanun ve nizamlarına uygun olarak her türlü vergiye tabi olacaklardır. Şirketin memur ve müstahdemleri de ülkede uygulanan ve uygulanacak olan vergileri ödemekle yükümlüdürler.

Çıkartılacak olan hisse senetleri ve tahvilat kâğıtları ve şirkete ait her türlü evrak işlemi ***Damga Vergisi dâhilindedir.***

Devletin Karı; Gayr-i Safi hâsılatın %7'sine denk gelen miktar ile işletme masrafı çıktıktan sonra kalan meblağın %10'u her yıl hangi miktarda olursa olsun, o

[283] Vapur, Su, Liman, Rıhtım ve İskele tesislerinin muayene ve teftişleri 1 Komiser aracılığıyla gerçekleştirilirken burada elektrikli tramvay hatlarında bu sayı 2 olarak karşımıza çıkmaktadır. Aslında buhar ve bargir gücü ile çalışanlarda dahi sadece 1 Komiser tayini yapılmıştır.

miktar devlete ödenecektir[284]. Ödemeler Rumi takvime göre, her yıl Şubat ayı sonunda Hazine'ye yapılacaktır.

Ayrıca 200 adet Osmanlı Lirası işlemeye başladığı andan itibaren Tesisat-ı Askeriye Sandığı'na ödenecektir. Zarar ve ziyanı imtiyaz sahibine ait olmak şartıyla silah ve mühimmat depolarıyla, Torpido istasyonları üzerine operatörler (paratör) kurmaya mecburdur.

Devlet tarafından belirlenecek, cami, mescit, tekke, okul, vakıf kuruluşları, ev, işyerleri ve askeri teşkilata ait binaların aydınlatılması istenirse operatörler kurulacak ve masrafı devlet tarafından karşılanacaktır. Fakat kurulacak tesislerin bakım ve onarımı Elektrik Kuruluşuna aittir.

Bakım ve onarım; İmtiyaz süresince fabrikalar, binalar, buhar makineleri, dinamolar ve elektrik tesisatı için gerekli her türlü malzeme ve tesisatın bakımı ve tamiri yapılacaktır. Bakım ve onarım konusunda Osmanlı Tramvay Şirketi ile ortak hareket edilecek Tramvay şirketi kendi üzerine düşeni yaparak, demir hatları, sabit ve hareket halinde olan teknik malzemeyi ve arabaları muhafaza etmek zorundadır. Sir Emil İşmid Barteles ise, elektrikle ilgili makinelerin, emniyet aleti, regülatör ve diğer malzemelerin bakımını ve tamirini üstlenmektedir.

Ücret Tarifelendirilmesi; hatların elektrik gücü ile işleyeceğine Fen Komisyonu geçici olarak izin verdikten sonra ücret uygulaması başlayabilecektir. Tarifeler, Hükümetin izni doğrultusunda yapılacak ve izinsiz ücret artışına izin verilmeyecektir. Hâsılat cetvelleri, Ticaret ve Nafia Nezaretine takdim edilecektir. Selanik Vilayeti tramvay hatlarına ait ücret tarifesi Tablo 17'de gösterildiği gibidir.

[284] Diğer bölümlerde yapılan mukavelename şartlarında devletin karı işletmenin karı ile aynı oranda tutulmamaktadır. Devletin payı aynı kalırken işletmenin her yıl elde ettiği kar artarak devam etmektedir. Oysa artık Abdülhamit'in son dönmelerinde verilen imtiyazlarda devlet daha tecrübeli davranarak kazanca yıllık artış oranında ortak olmuştur. Bu sistemin zararı işletmenin zarar etmesi halinde devletinde zarar etmesidir. Diğer uygulamada ise işletme %100 kazansa da devletin payı sabit kalmaktadır. Son dönemde devlet risk almayı tercih etmiştir.

Tablo 17: Selanik Vilayeti Elektrikli Tramvay Hatları Ücret Tarifesi

ÜCRET TARİFESİ			
	Fiyat	Km	Saat/W
Kira ile işleyen Elektrikli Arabalar	26 Santim	+	--
Şirkete Ait Arabalar-Makinist dahil	35 “	+	--
Akülü ve Kira ile işleyen Arabalar	30 “	+	+

Kira ile işleyen arabalarda kilometre esas alınarak ücretleme yapılmaktadır ki, en az ücret bunlardan tahsil edilmektedir. Arabaların bakım ve onarımı ile arabalarda görev alacak Makinist’in Elektrik Kuruluşunca tahsisi halinde, ücret yarı yarıya artış göstermektedir. Eğer arabalar Akülü ise, bu tür vasıtalarda ücretleme, kilowatt/saat ile kat edilen kilometre esas alınmaktadır.

Personel İstihdamı; devletin belirleyeceği kılık ve kıyafette bulunacaklardır. Başlarına **Fes** takacaklardır. Fen memurları haricindeki diğerleri, Osmanlı vatandaşı olacaktır. Halkla iç içe olan Müstahdemlerin Türkçe Lisanı’nı bilmesi gerekmektedir.

Fesih ve Satış İşlemleri; Mukavelenameye göre belirlenen süre zarfında Kefalet Akçesi yatırılmadığı takdirde, ihtarsız olarak imtiyaz feshedilir. Ayrıca, zamanında faaliyete geçmezse yada geçtiği halde yarım bırakıp devam etmez ise elde kalan alet, edevat ve diğer malzmeler müzayedeye çıkarılacak, yatırılan kefalet akçesine de el konulacaktır.

İmtiyaz süresinin 30. yılından sonra, her vakit devlet satma hakkına sahip olacaktır. Satmadan önceki 5 yılın ortalaması alınır. Ancak bu 5 yıldan devletin payı çıkartıldıktan sonra kalan hâsılatın ortalaması alınır. Ortaya çıkan meblağ, devletin belirleyeceği taksitler doğrultusunda, düzenli olarak imtiyaz süresi sonuna kadar ödenir.

Eşyayı menkulesi satışa çıkartılıp, onun haricindeki fabrikalar, tevziat ile teferruatları Devlete teslim edilecektir. Tesis her yönüyle devlete intikal edecek elde ve edilen hasılattanda istifade edecektir. Fakat, işletmeye ait herhangi bir borç yada taahhüt kabul edilmeyecektir.

Devlet, yeniden Selanik ve çevresinde elektrik gücüne dayalı tramvay işletmesi için ihale yapığında Sir Emil İşmid Barteles’in yeniden başvuru hakkı olacaktır. İhtar tarihinden sonraki 4 ay içinde, kefalet akçesini Osmanlı Bankası’na yatıracaktır. Bu ikinci başvuruda da başaramazsa hakkını kaybedecektir.

Tramvay Şirketi bu durumda hatları elektrikle işletme hakkına sahip olacak, fakat daha önce de ifade edildiği gibi elektrik satışında bulunamayacaktır.

Devlet, Umuma mahsus elektrikli otomobillerin işlemesine izin verecektir.

7. Selanik Buharlı Tramvay Hattı

Selanik kentindeki yolcu trafiğinin yoğun olması, ulaşım araçlarının da daha aktif olarak kullanımını gerektirmiştir. Var olan tramvay hatlarına yeni ilaveler yapılmaktadır.

Müteşebbis Hamdi Bey Efendi, 35 yıllığına Selanik Demiryolu istikametinde başlayıp Vardar Kapısı yoluyla Beyaz Kule'ye ve oradan da geçerek Kerim Efendi Hanesi'ni takiben Alatini Kardeşlerin kurduğu Değirmen Fabrikası'na kadar uzanacak bir tramvay hattı çekme talebi uygun görülmüştür[285].

İnşaat çalışmalarını bitimi ile Selanik Osmanlı Tramvay Şirketi, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunarak fenni tetkikin yapılmasını talep etmiştir. Şirketin başarılı çalışmalarıyla Vilayetin gelişimine bir kat daha katkı sağlanmıştır. Hamdi Bey'in ileriki yıllarda, Selanik Buharlı Tramvay hattını işletme müddetinin uzatılması talebinde bulunarak, Maliye Komisyonu'nda değerlendirmeye alınmıştır[286].

8. Beyrut-Şam Tramvay Hattı (Buharlı)

Osmanlı ekonomisinin dışa açılması sonucunda, Transit ticaretin getirdiği yüksek gelirler ve nüfus artışı liman şehirlerini zengin ve canlı bir şehir haline getirmiştir. Ulaşım ve iletişim sistemlerinin gelişmesi beraberinde büyüme sürecini de hızlandırmıştır.

Beyrut-Şam-Havran Demiryolu sistemine ilave olarak vilayet-sancaklar arası ulaşımı sağlayacak tramvayların yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur.

Beyrutlu Tüccar Hüseyin Beyhim Efendi, 99 yıllığına Beyrut'tan Şam-ı Şerif'e kadar uzanan yol üzerinde, buhar gücüyle[287] çalışan bir tramvay işletme imtiyazını elde etmiştir[288].

Bu hat, tek ve çift hat olarak ayrı ayrı döşenecektir. El-Hama-Şam arasındaki güzergahta yolların oldukça dar olması, yolun genişliğinin tek hattın dahi işlemesine elverişli olmadığı anlaşılmıştır. İster tek, isterse çift hat olarak inşa edilsin bir yol aynı

---

[285] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 15 Muharrem 307 (11 Eylül 1889), s. 141-142.
[286] **BOA. İ. TNF.** H. 5/1321 R. 16 (12 Temmuz 1903).
[287] **BOA. T. 171,** Ağustos-Teşrin-i evvel 306 (Ağustos-Ekim-Kasım 1890), s. 6.
[288] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Zilkade 308 (16 Haziran 1891), s. 169.

anda hem tramvay lokomotifinin, hemde arabanın ve yayaların geçişine uygun olması gerektiği şartnamesinin 4. maddesinde açıkça belirtilmiştir. Bu nedenle 4 metre genişliğinde olan yolun arzını, artırmaya çalışılmış ve bu genişlik 8 metreye kadar yükseltilerek halatlar döşenmeye başlamıştır.

Beyrut-Şam hattı Askeri teşkilat açısından önemli olmasından dolayı güzergâhlar belirlenirken karşılıklı görüş alış verişinde bulunulmuştur. Bu müzakere sırasında Beyrut-Şam tramvay hattının, Beyrut Şehri'nin doğusundan geçirilmesi şirketçe uygun görülmesine rağmen, Askeri teşkilat buradan geçirilecek hattın, ancak devamında Trablus yolundan ayrılmayıp Karantinahane'ye kadar giden yolun serbest kalması haliyle kabul edeceğini belirtmiştir[289].

Buhar gücüyle işleyecek tramvay hattının geçtiği güzergahlar:

Beyrut'tan Şam'a,	El-Hama'dan-Şam'a
Şam'dan Havran'a	Havran'dan-Mezirib'e

Ayrıca, Suriye Vilayeti yönünde Muallaka Karyesi'nden geçirilerek Zahle Kasabası'na doğru uzatılacaktır[290].

Hatlar tamamlandıkça, Fen Komisyonu tarafından tetkik edilerek, yolcu nakliyatına başlayabilmektedirler. Şirket, devlete her yıl 1200 Osmanlı Lirası ödemeyi kabul etmiştir. Vilayet'in liman-kent özelliğinde olması, buraya gelen posta çantalarının bazı mevkilere ücretsiz olarak dağıtımını sağlayacaktır. Örneğin, Beyrut-Şam arasındaki posta hizmetleri, ücretsiz tarifeden istifade eden mevkiler arasında yer almaktadır[291].

9. Beyrut Tramvay Hattı (Elektrik)

Beyrut şehrinin elektrikle aydınlatılması teşebbüsünü gerçekleştiren sermayedar sahipleri, bu kuvveti tramvaylarda da uygulamak istemişlerdir. Beyrut şehrini elektrikle aydınlatma imtiyazını alan Selim Efendi'ye elektrikle işleyen tramvayın tesisatı imtiyazı da verilmiştir[292].

Sultan Hamid'in saltanatının son yıllarında verilen bu imtiyaz vilayetin merkezinde şehir içi ulaşımı sağlayıcı nitelikte hizmet verecektir. Selim Efendi, ortağı Nafıa Nezareti Müsteşarları'ndan Necip Paşa ile birlikte çalışmalarına başlamışlardır.

---

[289] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1311 (26 Ekim 1893), s. 181-184.
[290] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1312 (5 Temuz 1894), s. 6.
[291] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Zilkade 308 (16 Haziran 1891).
[292] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 1 Safer 326 (5 Mart 1908), s. 235-238.

Bilindiği üzere Hicaz Demiryolu bütçesi, çeşitli ianelerden tahsis edilen paralarla oluşturulmuştur. İane'nin yeterli gelmemesine karşılık olarak, Beyrut, Suriye ve Haleb Vilayetleri'nin ve bazı şirketlerin gelir kaynakları bu bütçeye tahsis edilmiştir. Beyrut elektrikli tramvay şirketi yıllık gelirinin %10'unu Hicaz-Hamidiyye Demiryolu hattının yapımına ayırmaktadır[293]. Hicaz Demiryolu Kumpanyası, kendi payının artırılması talebinde bulunarak 20.000 Osmanlı Lirası talep etmiştir. Tramvay Kumpanya'sı, bu meblağı yüksek bulduğundan Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunarak ortak bir çözüm bulunmaya çalışılmıştır[294].

10. Cebel-i Lübnan Tramvay Hattı (Buharlı)

Fransızların ticari hâkimiyeti alanında bulunan Beyrut Vilayeti, sadece merkezi ile değil sancak ve kazaları ile de bütün ticari, teknolojik gelişmeleri bünyesinde barındırmaktadır. Beyrut Vilayeti adeta, Payitaht ile yarış halindedir.

Beyrut Vilayeti sancaklarından olan, Cebel-i Lübnan'ın diğer sancaklarla ulaşımında alternatif olarak Tramvay sistemi kurulmaya çalışılmıştır. Beyrut liman ve rıhtımının önemli bir ticaret merkezi olması, limana gelen malların içerilere taşınmasını gerektirmiştir. Bunun için Cebel-i Lübnan'da yolcu ve eşya nakline mahsus bir tramvay hattı işletmek üzere Cebel-i Lübnan tüccarlarından olan Abdullahid Hazari Efendi Vilayet İdaresi'ne başvuruda bulunmuştur. Evrakları Bab-ı Ali'ye gönderilmiştir[295].

Cebel-i Lübnan dâhilinde bulunan ve yapılacak yollar üzerinde tramvay hattı uzatma hakkını[296] Abdullahid Efendi, gerekli tahkikat sonrası elde etmeyi başarmıştır. Tramvay inşa ve işletme imtiyazını 40 yıllığına elde etmiştir. Ancak 6 Mart 1308 (18 Mart 1892)'de ilk başvuru şartlarında birtakım değişiklerin yapılmasıyla bu süre 60 yıllığına uzatılmıştır.

Çalışmalarına kısa zaman içerisinde başlayamamıştır. Abdullahid Efendi'nin hastalanması çalışmalara başlamayı geciktirmiştir. Devlet, bölge halkının memnuniyetine hâsıl olacak bir hizmet olmasından dolayı, hazırlık süresini bir daha uzatmamak şartıyla ek mühlet tanımıştır. Geciken hazırlık çalışmaları arasında Şirketin kurulması da vardır. Anonim Şirket'in kurulması içinde 11 Rebiül-evvel 311 (22 Eylül 1893)'de 6 aylık bir süre tanınmıştır[297]. Kumpanyanın çalışmalarına başlamasıyla,

---

[293] **BOA. İ. HUS. Vesika No: 68,** H. 1324 S. 21 (16 Nisan 1906).
[294] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/46**, H. 1324 M. 25 (21 Mart 1906).
[295] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 305 (Aralık-Ocak 1889/1890), s. 6.
[296] **BOA. T. 171,** Temmuz 306 (Temmuz-Ağustos 1890), s. 6.
[297] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 27 Muharrem 309 (2 Eylül 1891), s. 175.

Osmanlı Bankası'na yatırılmış olan 2000 Osmanlı Lirası kefalet akçesinin, ilk yarısının iade edilmesi için emir verilmiştir. Diğer yarısı hattın işlemeye başlamasından sonra iade edilecektir[298].

Cebel-i Lübnan sokaklarında yerini alacak tramvay teknolojisi tek hat olarak döşenecektir. Çift hat olarak işlemek istenilmişse de hattın geçeceği güzergahın yollarının oldukça dar olmasından dolayı, ancak tek hat olarak işlemeye açılmıştır. Ayrıca fazla miktarda istimlâk bedeli ödemeyi gerektirmesi ve çifte hatta elverişli arazinin satın alınamayışı tek hat olarak başlayıp devam etmesine neden olmuştur[299].

Lokomotiflerin geçeceği güzergâh mecburi ve ihtiyari olarak ayrı ayrı tespit edilmiştir. Bu güzergâhlar Tablo 18'de yer almaktadır.

Tablo 18: Cebel-i Lübnan Tramvay Hattı'nın Mecburi ve İhtiyari Hatları[300]

Mecburi Hat	Beyrut yakınlarında Cebel-i Lübnan hududundan-Cebel'e kadar	40 Km
İhtiyari Hatlar	Cebel'den-Trabluş-Şam'a Cebel hattının Beyrut civarından-Sayda'ya Cebel hattının Beyrut civarından-Baida-Sevikat ve Şevkülgasrab'a	80 Km

Cebel-i Lübnan Tramvay Şirketi, mecburi hattı tamamlamasından sonra Beyrut-Şam Demiryolu Kumpanyası'na başvuruda bulunarak tramvay-demiryolu birleşmesi talebinde bulunmuştur. Demiryolları İdaresi ve Fen Heyeti'nce yapılan tahkikat sonunda, tramvay hattının güzergâhının buna uygun olmadığı ve çifte hat yapımına uygun olmayışı bu teşebbüsün sonuçsuz kalmasına neden olmuştur[301].

11. Sakız Adası Tramvay Hattı

Adaların iç ulaşımını sağlamada demiryolundan ziyade tramvay ve şose daha yaygın olarak kullanılmaktadır. 1896'da Sakız Adası'ndaki rıhtımı yeniden inşa etme imtiyazını alan, Sakızlı Nikolaki Panralide ve İtalyalı Konstantin İlyasco ayrıca rıhtım boyunca bargir gücüne dayalı olarak tramvay inşa etme hakkınada sahiplerdir.

---

[298] **BOA. T. 173,** 25 Temmuz 312 (6 Ağustos 1896), s. 184.
[299] **BOA. T. 172,** 13 Eylül 1315 (25 Eylül 1899).
[300] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 27 Muharrem 309 (2 Eylül 1891), s. 175.
[301] **BOA. T. 172,** 17 Teşrin-i Sani 1314 (29 Kasım 1898).

Döşenecek hat ile yolcu ve eşyalar kıyıdan Ada merkezine doğru taşınmış olacaktır[302].

12. Erbaa'dan Alibey Köye Tramvay

Mösyö Yorgaki uzun zamandır Erbaa Kazası'nda keşfettiği madeni işletmek arzusundadır. İmtiyaz başvurusu içeriğinde madeni işletmek kadar, madenin bulunduğu mevkiden Alibey Köyü'ne kadar da bir tramvay hattı döşemeyi arzu etmektedir[303].

13. Der-Saadet Tramvay Hattı (Bargir)

İstanbul şehri nüfusunun gün be gün artması, ulaşımda yeni sistemlere ihtiyacı gerektirmiştir. Kentte nüfusla birlikte yolcu ve eşya naklinin ziyadece fazlalaşması tramvaya olan ihtiyacı bir kat daha artırmıştır. İlk defa Sultan Abdülaziz devrinde H. 12 Ca 1286/8 Ağustos 1869'da dört hat olarak işletme imtiyazı verilecek olan Der-saadet Tramvay Hattı[304], İstanbulluların Rumeli Yakası'na hizmet vermeye başlayacaktır.

Der-saadet Tramvay hattının ilk dördü hem yolcu hemde eşya nakline müsaittir. Bu hatların geçtiği güzergâh Köprü'den başlayıp Yedikule'ye ve Topkapı'ya kadar uzanırken diğer bir güzergâh ise Galata'dan başlayıp Garp kapısından Ortaköy'e kadar uzanmaktadır.

Tramvay imtiyazı ile beraber Der-saadet Tramvay Şirketi'nin kuruluşu gerçekleşmiş ve bu şirket Sultan Abdülhamid devrinde de varlığını sürdürmüştür. Yıldız'ın hâkimi, ülke kalkınmasına verdiği önemi başkentte de açıkça ortaya koyacak ve kendi saltanatı devrinde Der-saadet Tramvay Şirketi'ne iki defa daha yeni imtiyazlar verecektir.

Sultan II. Abdülhamid devrinde, Der-saadet Tramvay Şirketi İdare Meclisi üyeleri Edvaris Efendi, Subuh Maksud Efendi, Paspali Efendi, Mösyö Kazanova, Mösyö Fernandes ve Mösyö Ralli 1879/1880 yılında Şehr Emaneti'ne talepte bulunarak kendi denetimleri altında olan tramvay ulaşımına yeni hatlar eklemek ve eskilerini uzatmak suretiyle başvuruda bulunmuşlardır.

Şirket, üç yeni hat inşasında bulunacak ve bu hat sadece yolcu nakline uygun olacaktır. İmtiyaz süresi olarak ilk imtiyaz süresinin bitimi dikkate alınmaksızın, padişahın iradesinin yayınlandığı tarihten itibaren toplam 36, 5 yıl olarak uzatılmıştır. 21 Şubat 1298 tarihinde İstanbul ve çevresinde üç yeni hat imtiyazı alan şirket yeni

---

[302] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 4 Zilkade 312 (29 Nisan 1895), s. 13.
[303] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra 18 (18 Şubat 1881).
[304] **BOA. T.NFM. 716/97,** H. 1298 B. 13 (11 Haziran 1881).

mukavelename ve şartnameler uygun olarak çalışmalarına başlamıştır. Şirketin, başarılı çalışmaları sayesinde 1906 yılına geldiğinde, tekrar yeni hatlar açmak ve eskilerini uzatmak suretiyle Der-saadet Tramvay Şirketi yeniden imtiyaz başvurusunda bulunmuştur. Ticaret ve Nafıa Nezareti bu başvuruyu değerlendirerek aynı şirkete tekrar imtiyaz vermiştir. Ancak bu defa şirket adına başvuruda bulunanlar Şirketin İdare Meclisi Reisi, Şirketin Müdürü ve Mösyö Perdirokis olup, imtiyaz süresi 75 yıl olarak belirlenmiştir. Güzergâhların sayısı ise artırılarak üç hat zorunlu olarak işlemeye başlarken, üç hattı da ihtiyari olarak açma hakkına sahiptir[305].

İstanbul Tramvay Şirketi'nin 1906 yılında elde ettiği imtiyaz süresi, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin 1980'li yıllarına kadar gelmektedir ki buda imtiyazların verilirken uzun soluklu olarak verildiğini, kar ve zararı net olarak ortaya koymaktadır.

Der-Saadet Tramvay Kumpanyası mukavelenamesine göre, 1880/1881 yılında elde ettiği imtiyazda teminat bedeli olarak 4000 Osmanlı lirasını Osmanlı Bankası'na ödemiştir. Bu teminat bedeli geri ödemesi ise şartlı olarak yapılmaktadır. İlk yarısı olan 2000 Osmanlı Lirası hattın birinci şubesinin tamamlanıp işlemeye başlamasından sonra verilecekken, diğer ikinci yarısı ise ikinci hattın faal hale gelmesiyle iade edilecektir. Bu teminat bedeli 1324 yılında yapılan başvuruda daha cüzi tutulmuş ve toplamda 2000 Osmanlı Lirası'nı Osmanlı Bankası'na yatırmayı taahhüt etmiştir. Bu meblağın geri ödemesi ise, taahhüt edilmiş olan tamirat ve yenileme çalışmalarından sonra teslim edileceği belirtilmiştir.

Şirket geçireceği demir çubukların, geçeceği mahallerini en iyi şekilde tetkik ederek her 1 metre için 1 Milimetre ölçüsünde haritalar hazırlayarak Şehr Emaneti'ne sunmuştur. İstimlâk sırasında hattın geçeceği güzergâhtaki emlak ve arazi sahiplerinin rızası alınmış ve istimlâk bedelleri ödenerek haritaları hazırlanmıştır. Razı olmayanlar veya fahiş fiyat talebinde bulunan mülk sahipleri içinde İstimlâk Kanunu'na uygun olarak hareket etmeleri için Nafıa teşkilatına durum bildirilerek gerekli müdahaleler yapılmıştır. İstimlâk çalışmaları ve ödemeler tamamlanmadıkça halat döşenmesine başlanılmıştır[306].

Tramvay hattının geçtiği yollarda genişlik, hatların tek ve çift olmasına göre değişmektedir. Tek hat olarak yapılacak yollarda genişlik 12 metre, Çift hat olarak

---

[305] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 28 CA. 324 (20 Temmuz 1906), s. 211.
[306] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 28 Receb 301 (28 Mayıs 1884). Not: İlk sayfalarında sayfa numarası bulunmamaktadır.

yapılacak yollarda ise bu genişlik 15 metre olarak belirlenmiştir. Bu yoldan bargir gücündeki tramvay haricinde, yayalar ve diğer taşıtlarında geçeceği hesaba katılınca yolun arzı 20 metreye kadar çıkmaktadır.

Tramvay lokomotiflerinin, yolcu ve eşya kapasitesinin yüksek olması, kısa zamanda pek çok kişi ve nakliyenin gerçekleştirilmesi ve daha ekonomik olunması amacıyla hatlar geniş tutulmaya ve çift yön olarak döşenmeye çalışılmıştır. Tek hat olan tramvaylarda halatların döşenmesi 95 santimetreden aşağı olmayacak, çift hatlarda ise en fazla 2 metre 65 santimetreyi aşmayacaktır. Hatta bazı hallerde, çift hatlarda hattın genişliği olarak 1+1 metre verilmiştir.

Tesisatın kurulması sırasında şirket geçtiği yollara ve kaldırımlara vereceği zararı kendisi karşılayacaktır. Ancak güzergahta ilk defa yol veya kaldırım yapılıyorsa bu yapımı devlet karşılayacaktır. Ayrıca halatların döşendiği noktalarda, gazhane memurları, lağımcı, suyolcuları veya emlak sahipleri yol ve kaldırımlara zarar verirse bunun bedelinin karşılamak devletin vazifesidir. Bu durum hattın işleyişine engel olursa, şirketin zararı da devlet tarafından karşılanır. Ancak bu tamirata sebebiyet şirketten kaynaklanıyorsa, Şehr Emaneti bir hafta içerisinde ihtarname gönderir ve bu esnada devlette ortaya çıkan hasarı giderir, fakat masrafını şirketten karşılayacaktır. Şirket bu ihtarnameye 15 gün içinde cevap vermezse, ilgili belediye kuruluşu şirketin araba işletmesini yasaklayarak el koyabilir ve Kumpanya bu durum halinde, bir güne Belediye'den şikâyetçi olamaz.

Hattın işleyişi esnasında, ortaya çıkabilecek sökülmeler durumunda, şirket kafasına estiği gibi makası söküp yenileyemez. Böyle bir çalışma sırasında Zaptiye Nezareti'ne ve Şehr Emaneti'ne durum bildirilerek, Şehr Emaneti'nin belirleyeceği bir komiser kontrolünde çalışma yürütülür. Tramvay kumpanyası izinsiz kazı çalışmasında, hat takıp, çıkarma ve sökme yetkisine sahip değildir.

Devlet kumpanyalara her fırsatta yeni imkânlar ve kolaylıklar tanımaktadır. Nitekim şirketin ilk defaya mahsus olmak üzere getirteceği travers, ray, taş ve çimentoyu, bargir ve koşum arabalarının gümrük vergisinden muaf tutmasına imkân sağlamıştır. Bir diğer imkân ise, aynı güzergâhta bir başkasına hat işletme imtiyazının verilmemesidir. Der-Saadet Tramvay hattının geçtiği güzergâhın sağlı sollu toplam 500 metreden daha yakın bir mesafede kimseye halat döşeme fırsatı devlet tarafından

verilemeyecektir. Şirket onay vermedikçe, devlet bu mesafede kısaltmaya gidemeyecektir[307].

Bilindiği üzere Der-saadet Tramvay hattının işlediği noktalarda Galata Tüneli faaliyetlerini yürütmektedir. Elektriğin aydınlatmada ve sanayide ilk kullanıldığı yer genelde devletlerin başkentleri olur. Der-saadet Tramvay hattının imtiyazlarının yenilendiği sıralarda, elektrikle işleyen tünel bulunurken, bu tramvay hattı halen bargir gücüyle işlemeye devam etmiştir. Hatta 1906 yılındaki son imtiyazında dahi bargir gücünden faydalanacağını belirtmektedir. Şirketi bu duruma yönlendiren sebep Galata Tüneli'nin işlemesinden kaynaklanmaktadır. Şirket eğer ki elektrikle işlemeye başlamak istiyorsa Tünel Kumpanyası ile anlaşması gerekmektedir. Devlet bu alanda müdahil olmayacağını ve şirketin eğer isterse elektrikle işleyen bir tramvay hattı olabileceğine dair mukavelenamede açık hüküm bulunmaktadır. Ancak şirketler arası anlaşma yada anlaşmazlıkta yer almayacağını da ifade etmiştir[308].

Devlet sadece işleticileri değil halkının da haklarını gözetmiştir. Ücret tarifelerinde gerektiğinde indirimlerde bulunulmasını sağlamıştır. Hatlar işlemeye başladıktan sonraki 10 yıl içerisinde beklenen gelir %15 oranından fazla olursa, şirket ücret tarifelerinde indirime gitmek zorundadır.

Der-saadet Tramvay Şirketi'nin bazı durumlarda çalışmalarını yürütmediği tespit edildiği hallerde devlet şartname ve mukavelenameyi fesh edebilmektedir. Bu fesih durumlarının gerekçeleri farklı olabilir. Bu gerekçeler arasında, Padişah İradesi'nin yayınlandığı tarihden itibaren 8 ay içerisinde bir hattın çalışmasına başlanmazsa, devlet teminat akçesine de el koyarak fesih edebileceği gibi, inşa edilen hatlar halka hizmet edici nitelikte değilse yada şirket taahhütlerini yerine getirmiyorsa, ilga durumları gerçekleşebilir.

Der-saadet Tramvay Şirketinin 1881 ve 1906 yıllarında yenilediği mukavelename ve şartnameye göre tramvayın geçtiği zorunlu ve ihtiyari güzergâhlar Tablo 19'de yer almaktadır.

---

[307] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 21 Şaban 298 (19 Temmuz 1881), s. 136.
[308] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 28 CA 324 (20 Temmuz 1906), s.211-213.

Tablo 19: 1881-1906 Yıllarında Der-saadet Tramvay Hattı Mecburi ve İhtiyari Güzergâhlar

1881 YILI MECBURİ TRAMVAY HATLARI	
I. HAT[309]	Galata-Şişli (Galata'dan başlayıp, Kabristan ve Tepebaşı Sokaklarıyla Beyoğlu Büyük Caddesi'nden Taksim ve Pangalite'den geçerek Şişli'ye)
II. HAT	Karaköy Köprüsü-Eyüb (Karaköy Köprüsü'nün İstanbul yönünden başlayıp Balık Pazarı, Odun Kapısı, Kapan Dakik, Cibali, Fener, Balat ve Defterdar'dan geçerek Eyüb'e kadar uzanır)
III. HAT	Birinci hattın uygun bir mevkisinden-Tatavle'ye
1881 YILI İHTİYARİ TRAMVAY HATLARI	
Tatavle kısmı	Altıncı daire-i Belediye civarından Galata'nın ilk Sokağı geçen birinci kısım
1906 YILI MECBURİ TRAMVAY HATLARI	
I. HAT	Eminönü-Aksaray'dan-Fatih'e ve Edirne Kapı'ya
II. HAT	Şişli hattında Galatasaray'dan ayrılarak-VI. Daire-i Belediye'ye (Galata Tüneli'ne kadar uzatılacak)
III. HAT	Şişli hattından-Tatavle-Aya Dimitri Kilise'si Meydanı
1906 YILI İHTİYARİ TRAMVAY HATLARI	
IV. HAT	Eminönü veya Unkapanı'ndan-Eyüb'e
V. HAT	Unkapanı'ndan-Fatih'e
VI. HAT	Ortaköy'den Kuruçeşme ve Arnavud Köyü'nden geçerek Bintefiçe'ye

14. Bağdad Tramvay Hattı (Necef-Kufe Tramvay Şirketi)

Bağdad halkının tramvay ile buluşması için, Abdülhamid'in ilk zamanlarından beridir teşebbüste bulunulmasına rağmen, yakınındaki Beyrut ve Suriye Vilayetleri ile mukayese edildiğinde kısa mesafeli ulaşıma daha geç kavuşmuştur.

[309] I. Hattın güzergâhı; Tepebaşı Sokağı'nda bulunan 17, 12, 10 ve 8 numaralı haneler alınarak, İngiliz Sefarethanesi parmaklıkları duvarına kadar sokağın sol tarafı Daire-i Belediye haritasına göre genişletilecektir. Ayrıca Beyoğlu-Büyük Caddesi'nde bulunan 166, 168, 170, 174, 178, 182, 184, 192, 194, 196 ve 198 numaralı haneler tramvay hattına alınarak sokağın sol tarafı Daire-i Belediye haritasına uygun olarak düzenlenecektir. **BOA. T.NFM. 716/97,** H. 1298 B. 13 (11 Haziran 1881).

1887'de Kerbela Sancağı dâhilinde bulunan ve Kufe'den başlayıp Necef-i Eşref Kasabası'na kadar uzanacak bir tramvay hattı döşenmesi çalışması olmuşsa da devamı gelmemiştir[310]. Daha sonra Bağdad ile Azimiyye Kasabası arasındaki yerlerin, Yerel Yönetimlerce teşkil edilecek bir Tramvay Şirketi'nce işletilmesi gündeme gelmiştir. Bu imtiyazda da hat, Hazine-i Hassa adına işletilecektir[311]. Ancak daha sonra devlet burayı da imtiyaza vermeyi uygun görecektir.

Bağdad Vilayeti'nde 1903'te Bağdat Eşrafı'ndan Paçacı-zade Abdurrahman Efendi[312] ve ortağı Bağdatlı Şayender-zade Mehmed Salih Efendi'ye Kerbela Sancağı'na bağlı Necef-i Eşref Kasabası'ndan Kufe Nahiyesi İskelesi'ne kadar 8 km. lik bir hattın yapımı için imtiyaz başvurusunda bulunmuşlardır.

Bargir gücüne dayalı olarak işletilecek hat, yarım yüzyıllık bir süre ile imtiyaza verilmiştir. Bu 50[313] yıl boyunca hat, tek hat üzerine yollarda döşeme çalışması yapılacaktır. Devletin kazancı ise, her yıl Nafıa Nezareti bütçesine 60 Liralık ödemenin yapılmasıdır. Vilayetteki tramvay hattı, yolcu ve eşya taşıma kapasitesine uygun olarak tesis edilecektir. İmtiyaz sahiplerinin hattan umdukları kazancı elde edebilmeleri için devlet bu hat boyunca Omnibüslerin işlemesine izin vermeyecektir. Ancak faal olan veya işletilecek olan özel ve devlete ait postaların taşınması amacıyla işleyecek olan Kira Arabaları'na da müdahale edilmeyecektir.

Bütün bu taahhütleri yerine getirebilmesi için, imtiyaz mukavelename ve şartnameleri ilk önce Nafıa Encümeni'nde tetkik edilecek daha sonra Şura-yı Devlet ve Meclis-i Mahsus-u Vükela'nın da onaylaması ile Padişahın onayı ile çalışmalara başlanılabilecektir.

Harita ve layihanın da tasdik edilmesiyle Abdurrahman Efendi ve Mehmed Salih Efendi inşaat çalışmalarına başlayabileceklerdir[314]. Harita ve layiha tasdik edilse bile kefalet akçesi[315] yatırılmadan imtiyaza başlayamazlar, bu nedenle Osmanlı Bankası'na

---

[310] **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 7.
[311] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 8 Rebiül-evvel 324 (2 Mayıs 1906), s. 183.
[312] Meclis-i İdare Reisi Paçacı-zade Abdurrahman Çelebi'nin vefatı üzerine yerine Paçacı-zade Kazım Efendi tayin edilecektir. **BOA. T. 2302,** 14 Teşrin-i sani 328 (27 Kasım 1912), s. 50
[313] "…Gerçi istenilen elli sene müddet-i imtiyâziyye tramvaylar için ale'l-ekser kabul olunmakda olan imtiyâz müddetlerine nisbeten ziyâde ise de Bağdad içün mukaddema tensib elden müddetten…" **BOA. T. 201,** 27 Teşrin-i evvel 319/ H. 18 Şaban 1321 (9 Kasım 1903).
[314] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** 6 Rebiül-ahir 324, s. 191-192.
[315] "…Ta'ahhüdâtın ifâsını te'mînen Bankaya tevdi'-i lâzım gelen akçe yerine iktidâr ve servet-i ehemmiyeti maslâhatla mütenâsîb ve devâ'ir-i 'â'idesince musaddak bir kefîl irâ'esi şartını teklîf ile bunda ısrâr göstermesine mebnî mukavelenâme layıhasının onbeşinci maddesi ona göre tahrîr edildiği

nakdi olarak 500 Lira yatırması gerekmektedir. Bu parayı nakit olarak değil de esham olarakta yatırabilir. Eğer yatıramazlarsa, Banka'nın imtiyaz sahipleri adına taahhütte bulunması gerekmektedir. Ancak bu şartlarda imtiyaz hakkı geçerli olabilmektedir.

Temel esaslar halledildikten sonra tesisatın kurulumuna başlanabilir. İlk olarak halatların döşenmesi esnasında yapılan yol açma ve yol genişletme gayretleri sırasında emlak ve arazi sahiplerinden İstimlak Yasası'na uygun bir şekilde araziler satın alınacak yada geçici sureyle tazminat verilmek şartıyla kullanılacaktır. Devlete ait arazilerde ise, imtiyaz süresince ücretsiz olarak kullanabilecektir. Güzergâhta yer alan Vakıf arazileri ve emlaklar ise Şer'i Hukuka uygun olarak işgal edilecektir.

İşletmede çalıştırılacak personelin, Fen memurları haricinde diğerlerinin Osmanlı tebaasından olması zorunludur. Ayrıca bölgede Arapça Dili'nin yaygın olarak konuşulduğu yer olmasından dolayı istihdam edilecek personelin bu dile vakıf olması gerekmektedir.

Vergileme; Yurtiçinden ve Yurtdışından getirilecek alet, edevat, öküz, maden kömürü ve makineler Gümrük vergisinden istisna tutulacaklardır.

Ancak Tramvay Şirketi'nin sermayesi, hâsılatı ve inşa edeceği yapıları her türlü vergilemeye tabi olacaktır. İmtiyaz sahiplerinin yaptığı ve yapacağı bütün evrak işlemleri de Damga vergisine tabi olacaktır.

Fen Komisyonu tayini; İki defa olmak üzere Nafıa Nezareti tarafından komisyon oluşturulacaktır. İlk teftiş tesisatın bitimine yakın yapılacak, ikincisi hatların işlemeye başlaması sırasında yapılacaktır. Heyetin sunacağı rapora göre Nezaret işleyip işleyemeyeceğine karar verecektir.

Satış-fesih; İmtiyaz süresinin bitiminden sonra yada daha evvel devlet işletmeyi üzerine alabilmekte yada bir başkasına satabilmektedir. Bu nedenle gümrük vergisinden istisna ile getirilen her türlü malzeme ve inşa edilen yapıların bakım ve onarımının düzenli olarak yapılmasının sağlanmasını devlet şart koşmuştur. Amaç imtiyaz süresi sonunda dahi işletmenin işler halde olmasını temin edebilmektir. Devlet tesisi 20. yılından sonra satışa çıkarabilecektir. Ancak imtiyaz sahiplerinin zararını karşılamak amacıyla son 7 yıla ait hâsılatlar içinde en düşük 2 yıl çıkarıldıktan sonra 5 yıllık hâsılatın ortalaması alınarak çıkan meblağ imtiyaz sahiplerine düzenli olarak her yıl

---

gösterilmişdir… Meclisce der-miyân edilen teklîfe karşu kefâlet akçesi olmak üzere bankaya 500 Lirâ tevdi'ine…"**BOA. T. 201,** 27 Teşrin-i evvel 319/ H. 18 Şaban 1321 (9 Kasım 1903).

taksitler halinde ödenecektir. Devir teslim sırasında bütün alet, edevat, bargir ve makine devlete teslim edilecektir.

Şirket tarafından da devlete sağlanan ücret muafiyetliği vardır. Savaş zamanlarında ve diğer zaman dilimlerinde kara ve deniz kuvvetlerine bağlı asker, askeri malzemeler, devlete ait Posta Çantaları, hükümlüler ve devletin memurlarını ücretsiz olarak nakil edeceklerdir[316].

Kurulacak olan Osmanlı Anonim Şirketi'nin hissedarlarının Osmanlı tebaasından olmasına özen gösterilecektir. Hisse kâğıtları ülke sınırları içerisinde satışa çıkarılacağı gibi hisse senetlerinin isme dayalı olarakta işleme konulması sağlanacaktır[317].

15. Edirne Tramvay Hattı

Edirne Kenti'nde gelişmiş bir demiryolu ulaşımına alternatif olarak, tramvay hattı tesisi konusunda birkaç defa başvuru yapılmıştır[318].

İlk olarak devlet Servet Bey'in yaptığı başvuruyu değerlendirmiş ve vermeyi uygun bulmuştur[319]. Ancak bunun devamı gelmemiş olmalı ki, 1 yıl arayla bir başka başvuru yapılmıştır[320]. Osmanlı Devleti imtiyazları verirken işleticilerin zarara uğramaması için benzer noktalarda benzer hizmetleri sağlayan imtiyazları vermemekte yada taraflar arasında sınırlamalar bırakmaktadır.

Bu ilk teşebbüslerden sonuç alınmamıştır. Bir diğer başvuruyu II. Ordu Müşir Vekili ve aynı zamanda Yaver-i Ekrem Ahmed Hamdi Paşa yapmıştır. Edirne'de, Karaağaç'tan Zindanlatı mevkisine kadar kısa mesafeli bir hat döşeme imtiyazını talep etmiştir. Bab-ı Ali'de imtiyazı değerlendirmeye alınmakla beraber sonucu hakkında elimizde bir bilgi mevcut değildir.

16. Bartın Tramvay Hattı

Ulaşım ağının çeşitliliği coğrafi bölgelere göre artmaktadır. Karadeniz'in Bartın Kazası bu ulaşım çeşitliliğine güzel bir örnektir.

---

[316] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 6 Rebiül-ahir 324 (30 Mayıs 1906), s. 191-193.
[317] "…Bağdad'ın husûsiyyet-i mevkı'isine binâ'en teşekkül edecek Anonim Şirketi'nin hisse senedâtı teb'â-ı Devlet-i 'Aliyyeye mahsûs ve nâme muharrer olmak ve münhasıran teb'â-ı Devlet-i 'Aliyye miyânında tedâvül edebilmek şartıyla Şirket'in re'is ve azâsının umûmen teb'â-ı Devlet-i Aliyye'den intihâb ve ta'yîni lâzım geleceğini…" **BOA. T. 201,** 27 Teşrin-i evvel 319/H. 18 Şaban 1321 (9 Kasım 1903).
[318] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).
[319] **BOA. T. 171,** Eylül 305 (Eylül-Ekim 1889), s. 6.
[320] **BOA. T. 171,** Teşrin-i Sani 306 (Kasım-Aralık 1880), s. 7.

Bartın Kazası'nın iç kısımlarından çıkarak Karadeniz'e akan Bartın Nehri'nin genişletilmesi ve temizlenmesi ile nehir ulaşıma açık hale getirilmiş olacaktır. Nehir sonuna inşa edilecek iskele ve rıhtım sayesinde de eşya, hayvan ve yolcu nakliyatı sorunsuz olarak gerçekleştirilecektir. Denizden 10 kilometre içeriye doğru nehir vasıtasıyla ulaşım gerçekleşmiş olacaktır.

Kaza içlerine ulaşımı sağlayan bir diğer alternatif olarak ise tramvay hattı döşenmesi akla gelmektedir. Bartın Kasaba'sı merkezinden başlayacak bu hat rıhtıma kadar uzatılacaktır. Ser-Tahmis Hüseyin Efendi 18 Ekim 1904'te mülkiyeti tamamen Padişah'a ait olan Hazine-i Hassa adına işletme talebinde bulunmuştur. Yarım yüzyıllık bir süre ile işletilecek hattın %10'luk payı Hazine-i Hassa'ya verilecektir. Bab-ı Ali'ye evrakları sunulmuştur[321].

17. Mersin Tramvay Hattı

Adana-Mersin-Tarsus demiryolu hattına alternatif olarak ve Mersin İskelesi'nin önemi göz önüne alınarak Adana Vilayeti Belediyesi İdaresi imtiyaz talebinde bulunmuştur.

İşletme hakları kendilerine ait olacaktır. Güzergah ise, Mersin Kasabası'ndan başlayıp Demiryolu İstasyonu'na ve oradan Fransız Acente Binasına kadar toplam 1 km uzunluğundaki bir hattı inşa edeceklerdir.

Ticaret ve Nafia Nezareti tarafında işletme ruhsatı Mersin Belediye İdaresi'ne verilmiştir[322].

18. Haleb Tramvay Hattı

Haleb Kenti'nde, Şehiriçi tramvay ulaşımını işletme hakkını Reşid Esad Matran Efendi talep etmiştir. Bu talebinin süresi, 60 yıllık bir zaman dilimidir. Talebi değerlendirilirken, Reşid Efendi'nin mali durumunun sunulan evraklar sayesinde gayet iyi olduğu anlaşılmıştır. Mali gücünü gösteren evraklarda, Baalbek Kazası'nda ailesine ait ve ortak olduğu 1.000.000 guruşluk arazi ile bir miktar meblağı bulunmaktadır[323].

Reşid Esad Matran Efendi, tramvay hattını, iki hat olarak inşa edecektir. Hatlardan biri Hristiyanların Mezarlığının bulunduğu noktadan başlayıp Babe-l- Farec'e

---

[321] **BOA. Yıldız Maruzat, Mütenevvi Maruzat, (Y.MTV.) Evrak Bölümü, Dosya No:256/Gömlek I.** H. 7 Zilhicce 321/11 Şubat 319 (24 Şubat 1904).

[322] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 4 Rebiül-ahir 306, s. 133. **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889). **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 1306 (Aralık-Ocak 1890/1891), s. 7.

[323] **BOA. T. 171,** Teşrin-i Sani 306 (Kasım-Aralık 1890), s. 7.

kadar uzanırken, diğer hat ise yine Kabristan Meydanı'ndan başlayıp ve şehri dolaşan hattır. Her iki hatta mecburi hatlardır.

Bu hatların inşasından sonra ek hat yapma hakkına sahip olup, eğer isterse İskenderun'a kadar uzatabilecektir. Mukavelename göre zorunlu hatların inşasından sonraki 4 yıl içerisinde ek hat imtiyaz talebinde bulunması gerekmektedir[324].

19. Haleb Şehri Elektrikli Tramvay Hattı

Elektrik gücü Haleb vilayetinde aydınlatmadan önce sanayide ve tramvay hatlarının işlemesinde kullanılmıştır. Bunda havagazı ile sağlanan aydınlatma alışkanlığının insanlar arasında yaygın bir şekilde devam etmesi kadar verilmiş olan imtiyaz şartlarının oldukça uzun yılları kapsaması da bir diğer faktör arasında yer almaktadır.

Haleb şehri çevresinde tramvay hatları olmakla birlikte sanayileşmeye bağlı olarak daha hızlı ve daha temiz ulaşımı sağlamada elektrik yaygın olarak kullanılmaya başlamaktadır. Haleb Şehri'nde elektrik gücüne dayalı tramvay hattı tesis etmek ve işletme imtiyazını Şura-yı Devlet Mülkiye Dairesi Üyesi Ahmet Muhtar Bey talep etmiştir.

Haleb'teki bu hat, sadece Haleb şehir merkezini içermektedir. Şehir haricinde şubeleri ve kolları yapılmayacaktır[325]. Zira Bağdad'da bargir gücüne dayalı olarak verilen tramvay hattı işletmesi[326] daha işlemeye geçmeden tesisi sırasında büyük bir zarara uğratılmış olacaktır.

Devlet Abdurrahman Efendi ve Mehmed Salih Efendi'ye imtiyaz verirken mukavelename şartları arasında bir başkasına aynı güzergâhta 30 yıl boyunca tramvay hattı işletme imtiyazı tanımayacaktı. Bu maddeye istinaden Haleb Elektrikli Tramvay hattı şehir merkezi ile sınırlandırılmıştır.

Hattın işletimini Ahmet Muhtar Bey, 99 yıllığına elde etmiştir[327]. Elektrikle işleyecek tramvay hatları temelde 11 hattan oluşmaktadır. İlk 6 hat mecburi hatlar iken geriye kalan 5 hat ihtiyari hatlar olarak belirlenmiştir. Tablo 20'da Haleb Şehrinde Elektrikli tramvay hatları verilmiştir.

---

[324] **BOA. T. NFM. 722/12,** H. 1308 S. 26 (11 Ekim 1890).
[325] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 21 Zilhicce 324 (5 Şubat 1902), s. 208.
[326] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 6 Rebiül-ahir 324 (30 Mayıs 1906), s. 191-193.
[327] Sultan II. Abdülhamid devrinde verilen imtiyazlarda en uzun süre 99 yıldır. İmtiyaz süreleri uzun yılları kapsamaktadır.

Tablo 20: Mecburi ve İhtiyari Haleb Elektrikli Tramvay Hattı Güzergahla**rı**

MECBURİ HATLAR	
HATLAR	**GÜZERGÂHLAR**
I. HAT	Haleb Hükümet Konağı'ndan Hendek Caddesi'ne doğru inerek batı yönünde devam edecek Haleb Hükümet Konağı'ndan Hendek Caddesi'ne ve Babel-ferc ve Ta'vere yoluyla Selimiye Mahallesi'nde bulunan Cami'ye kadar
II. HAT	Babel-ferc'den Aziziye Mahallesi'ne[328]
III. HAT	Hükümet Dairesi'nden Hendek Caddesi'ne doğru inerek doğu yönündeki caddeyi takip edip Babe-l-Hudeydiye ve oradan da Hendek caddesi'ni geçerek Müslimi'ye
IV. HAT	Babel-ferc'den Selimiye Mahallesi'ne ve bu mahallenin uygun bir mıntıkasından ayrılarak Demiryolu İstasyonu'na doğru
V. HAT	Bab-ı Antakya'dan Han-ı Kasabiye'ye doğru
VI. HAT	Müslimi'nden Babel-Yezib Çarşısı'na giderek Kale altından Şevkül-Zerriye'ye doğru
İHTİYARİ HATLAR	
VII. HAT	Babel-ferc'de asıl hattan ayrılarak Yeniyol ve Yeni Köprü'den geçip Sebil'e doğru
VIII.HAT	Hükümet Binası'ndan Zerb Çarşısı Kapısı'na doğru
IX. HAT	Babel-Hudeydiye'de mecburi hattan ayrılıp Akyol'dan geçerek Ramazaniyye Bağçesi'ne doğru
X. HAT	Ramazaniyye Bağçesi'nden Hamidiyye ve Ta'vel Mahalleri yoluyla Babel-ferc'e
XI. HAT	Babel-ferc'deki mecburi tramvay hattından ayrılıp Babel-heyn ve Babı Antakya'ya kadar

Tablo'dan da anlaşıldığı üzere, hatların esas olan birkaç yönü vardır. Bunlar, İstasyon, Hükümet Konağı, Çarşı ve Haleb Kenti'nde ticaretin yoğun olduğu Hudeydi'ye ve Antakya'ya Sancakları yönüdür.

[328] Bağdad Tramvay hattının geçirileceği güzergâh Bağdad-Aziziyye'dir. Haleb yönündeki hatlar ile Bağdad-Haleb arasındaki şose yolu daha aktif hale gelecektir. **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 8 Rebiül-evvel 1324 (2 Mayıs 1906)

Haleb Elektrikli Tramvay Şirketi'nden devletin kazancı, Şirket'in çıkaracağı tahvilat senetlerinden elde edilen faiz ve Devlet Hazinesi'nin esas payı hariç Şirket'in hasılâtının yıllık %12'si Techizât-ı Askeriye Sandığı'na ödenecektir. Bu %12'lik pay, 250 Osmanlı Lirası'nı aşsa dahi Şirket'in ödeyeceği meblağ 250 Osmanlı Lirası'nı geçmeyecektir. Ayrıca Sandığ'a, her yıl 40 adet Osmanlı Altını ödeyecektir.

Tramvay hatlarının elektrik gücüyle işlemesinden dolayı, evrakları düzenlenerek Ticaret ve Nafıa Nezareti ile Posta ve Telgraf Nezareti'nin görüşlerine sunulmuştur. Zira her iki Nezareti'nde onaylaması gerekmektedir.

Gerekli tetkiklerden sonraki 2 yıl içerisinde Şirket ortakları çalışmalarına başlayacaktır. Mecburi ve İhtiyari hatların inşası iin verilen süre 10 yıldır. Tesisatın döşenmesi sırasında oluşabilecek aksamalar halinde verilecek ek süre imtiyaz süresinden gitmektedir.

Vergilendirmesi, Osmanlı coğrafyasından ve farklı ülkelerden getirilen alet, edevat ve diğer inşaat malzemeleri işletme faal hale gelene kadar gümrük vergisinden istisna tutulmuştur.

Ayrıca, varidatı üzerine birgün olsun vergi alınmayacaktır. Bununla birlikte bütün resmi işlemleri damga vergisine tabi olacaktır. Hizmetli binaları ile ikametgaha uygun binalar ve işletmeye dahil olmayan yerlerde her türlü vergiye tabi tutulacaklardır.

Şirket personelleri, Osmanlı Devleti'ndeki tebaadan alınan vergilere tabilerdir. Personellerde dikkat edilen bir diğer unsur ise kılık-kıyafettir. Devlet'in tayin edeceği kıyafetti giyeceklerdir. Vazifeleri sırasında sürekli olarak halk ile iç içe olanlar, bilhassa Müstahdemler'in Türkçe ve Arapça Lisanları'nı iyi blmesi gerekmektedir. Ayrıca Fen memurları hariç diğerlerinin Osmanlı tebaasından olmasına ve Osmanlı Mektepleri'nden çıkışlı olmaları tercih edilecektir[329].

İşletmenin zarar görmemesi için devlet, 500 metre mesafeden daha yakın yerde bir başkasına aynı amaca hizmet edecek bir imtiyaz hakkı tanımayacaktır.

20. İstanbul-Kadıköy Tramvayı

Kadıköy'de inşası istenilen tramvay hatlarının civardan geçen demiryolu hatlarına engel olmamasından dolayı imtiyazın verilmesi uygun görülmüştür[330].

---

[329] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 6 Rebiül-ahir 324 (30 Mayıs 1906), s. 191-193.
[330] **BOA. T. 171,** Eylül 306 (Eylül-Ekim 1890), s. 6.

III. GALATA TÜNELİ (BEYOĞLU-GALATA)

Başkent İstanbul, kara ulaşımında aynı anda üç tekniği kullanmaktadır. Yol üstü teknolojisi olarak demiryolu, tramvay ve otomobil işleticiliğini kullanırken buna H. 3 Safer 286/3 Mayıs 285 (15 Mayıs 1869)[331]'den itibaren imtiyazı verilen yeni bir teknoloji olan ve yolaltı yapısı içerisinde yerini alacak olan ***"Metro"***yu ilave edecektir.

Osmanlı devletinin başkentinde yer altı ulaşımını, gerekli gördüren faktörlerin başında İstanbul ve çevresinin sürekli olarak göç alması başlıca etkendir. Devletin 93 Harbi'nde yenilmesi, Balkanlar'dan ve Kafkaslar'dan sürekli olarak gerçekleşen göç ve bununla beraber nüfus yoğunluğunun artış göstermesi sermayedarlara yeni yatırım alanları oluşturmasına imkân tanımıştır.

Tünel ulaşımını tramvay ya da demiryolundan farklı kılan pek çok unsur bulunmaktadır. Demiryolları bilindiği üzere şehirlerarası ulaşımda etkin iken, tramvaylar şehir içi ulaşımda hizmet vermektedir. Şehir içi ulaşıma yeni teknik olarak yer altı tünelleri ilave edilecektir. Tramvayların şehir içi yolüstü yapısında önemli bir alanı istimlâk etmeleri, sokakların darlığı, istimlâk bedellerini ödemedeki zorluklar, emlak sahiplerini ikna etmede yaşanan sıkıntılar ve tramvay hatlarının döşendiği mevkilerde yayalar ve diğer taşıtlar içinde yol payı ayrılması hesaba katıldığında oldukça masraflı bir hale gelmektedir. Bu durum teknolojide yeni alternatiflerin ortaya çıkarılmasını gerektirecek ve buna yer altı tünelini eklemeyi başaracaklardır.

İstanbul metrosu imtiyazı ilk defa Sultan Abdülaziz devrinde 42 yıllığına İngiliz sermayedar Henri Gavand'a[332] verilmiş ve metronun açılışı gecikmeli olarak 1875 yılında gerçekleşmiştir.

Galata Tüneli şartnamesine göre, 275.000 Osmanlı Lirası sermayeli olarak 640 metrelik kısa bir alanda hizmet vermeye başlamıştır. Hattın döşeneceği güzergahta Beyoğlu istikametinde 704, 25 metre karelik alan, Galata İstasyonu için 667, 80 metrekarelik bir alan ve Makinelerin inşası içinde 72, 32 metrekarelik bir alanı işgal edeceklerdir. Tünel hem eşya hemde yolcu nakline uygun olarak tasarlanmıştır. Yolcu

---

[331] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 23 Zilkade 1317 (25 Mart 1900), s. 77. Bu tarih **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası'nda** 6 Mayıs 1286 (18 mayıs 1870) olarak geçmektedir.

[332] Henri Gavand, Fransız bir Mühendistir. Kemal Kutlu-Kazım Çeçen; "Osmanlı Devrinde İstanbul'da Raylı Ulaşım", **Çağını Yakalayan Osmanlı, IRCICA,** İstanbul-1997, s. 336.

taşıması da I. ve II. mevki ve asker ve hamal olarak gruplandırılmıştır. Eşya taşımacılığında da ton, adet ve katar olarak hizmet verecektir[333].

Uzun yıllar hiçbir kazaya neden olmaksızın Komiserlerin denetimi altında işleyen[334] ve eşya ve yolcu naklini sağlayan Galata Tüneli, kısa zamanda sermayedarlar arasında rekabet konusu olacak ve metro ulaşımı için Sultan Abdülhamit devrinde de yeni imtiyaz teşebbüslerini beraberinde getirecektir.

1869'da imtiyazı verilen tünele Padişah II. Abdülhamid devrinde Osmanlı tebaasından Cebrail Gazal Efendi ikinci bir imtiyaz başvurusunda bulunacaktır. İmtiyaz süresinin bitimine oldukça uzun yıllar kala yapılan bu başvuru, metronun sermayedarlar arasında rekabet konusu olduğunu ortaya koymaktadır. Gazal Efendi H. 23 Zilkade 317 (25 Mart 1900)'de yaptığı başvurusunda imtiyaz süresinin ilk imtiyazın bitiminden sonra 50 yıllığına verilmesini istemiştir.

Cebrail Gazal Efendi teşebbüsünü daha cazip kılmak amacıyla devletin yıllık payını 3 Mayıs 285 tarihinde imzalanan şartnamede yer alan %1, 5'tan %6'ya kadar çıkarmaktadır. Bu %6'lık pay Gazal Efendi'nin mukavelenamesinin onaylanmasından sonraki miktardır. Bu hisse daha önce verilmiş olan imtiyaz süresinin bitiminden sonra %12 olarak taahhüt edilmiştir. Gazal Efendi, taahhütleri arasında 2 yıl gibi bir sürede bir Osmanlı Anonim Şirketi kurmayı da vaat etmektedir.

Beyoğlu-Galata yönünde hareket eden yer altı tünelinin geçtiği güzergâhlarda yer alan yapılar yıkılarak yenileri kagir Yapı olarak yeniden inşa edilecektir. Bu yapıların mevkilerini gösterir harita ve resimler hazırlanarak üçer nüsha şeklinde şirketin kuruluşundan itibaren 3 ay içerisinde Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne sunacaktır. Nezaret aynı veya değişikliklerin yapılmasından sonra onaylayarak şirket çalışmalarına başlayabilecektir. Hattın geçtiği noktalarda gelir getirici olan yapılarında yapımına kısa zamanda başlayacaktır. Yıkılan mevkilerin tamamlanmasında yada akar niteliğindeki binaların yapımında oluşabilecek gecikmeler karşısında günde 50 Franklık ücreti nakit olarak devlete ödeyecektir. Binaların tamamlanmasından sonra ise oluşturulacak olan bir Fen komisyonu tarafından tetkik edilecektir.

Gazal Efendi başvurusunda Beyoğlu mıntıkası doğrultusunda yapacağı binalar için 1500 metre karelik bir alanı işgal edeceğini ve bu alandaki yapılar Tünel meydanına bakan ve tünele girilirken sol tarafta yer alacak şekilde 4 katlı binalar olacaktır. Bu

[333] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Saferül-Hayr 1315 (2 Temmuz 1897), s. 48-49.
[334] **BOA. T. 2303,** 10 Şubat 1305 (22 Şubat 1890).

yapılarda gelir getirici mağazalar yer alacaktır. Beyoğlu tarafındaki yapılar tünel boyunca ve bir yüzleri Savafoğlu Hanı Sokağı'na bakacak şekilde inşa edilecektir. Galata yönündekiler için kat yüksekliği olarak 3 kat belirlenmiş ve kullanılan arazi ise 1200 metrekarelik bir alanı kaplamaktadır. 1200 metrekarelik alanın 1080 metre karesinde yapılar inşa edilecek ve yüzleri sokağa bakacaktır.

Osmanlı Devleti şartnamelerinde gelir getirici yapıları vergiye tabi tutmaktadır. Nitekim eski mukavelenamenin 32. maddesine göre Ebniye Nizamnamesi'ne tabi olacağını ve vergisini ödeyeceğini belirtmektedir. Ayrıca bu yapılar için icar bedeli olarak devlete yıllık %5'lik bir payı vereceğini de ifade etmektedir.

Gazal Efendi elinde bulunan yapıları, malzemeleri en iyi şekilde muhafaza ederek gerektiğinde devlete teslim edecektir. Bu teslimiyet imtiyaz süresinin bitiminde olması şart olmayıp 25 yıl gibi bir süre sonra eğer devlet isterse bu imtiyazı üzerine alabilecektir. Ancak bu devir teslim işleri de belli şartlarda gerçekleşebilecektir. Devletin böyle bir düşüncesi söz konusu olduğunda devlet ve müteşebbis son 7 yıla ait kar içerinde hangi iki yılın karı düşük ise onlar hesaptan çıkarılarak geriye kalan 5 yılın karı ortalama olarak hesap edilerek fiyat tespitinde bulunacaklardır.

Sermaye sahibi taahhüt ettiği şirketi kuramazsa yada mukavelenamedeki şartları sebepsiz olarak yerine getiremezse imtiyaz hakkını kaybedecektir.

Cebrail Gazal Efendi'ye 50 yıllığına verilen imtiyaz süresinin başladığı andan itibaren de Tesisat-ı Askeriye'ye yıllık hâsılatından %3'lük bir payı verecektir[335].

Rekabet konusu olan yer altı ulaşımı için yapılan bu çok alternatifli başvuru Sultan II. Abdülhamid tarafından onaylanmayı beklerken mevcut imtiyazı elinde bulunduran Şirket 1885'te kendi şirketleri adına yeni bir başvuruda bulunur. Bu başvurusu daha önceki şartnamede yer alan 29. maddeye istinaden yapılır. İmtiyaz süresinin bitimine uzun yıllar kala yapılan bu başvuruda yeni imtiyaz süresi olarak 75 yıl verilmiştir.

Ayrıca Şirket, 3 Mayıs 1285/H.3 Safer 1286 (15 Mayıs 1869)'daki mukavelenamenin 32. maddesinde yer alan devletin yıllık %1, 5'luk payını %4'e çıkarmaktadır ki bu pay Cebrail Efendi tarafından %6 hatta %12 olarak verilmişti. Buna rağmen devlet reyini İngilizler yönünde kullanmayı tercih edecektir. Var olan şirketin

[335] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 23 Zilkade 1317 (25 Mart 1900), s. 77-78-79.

ise 3 yıllık bir zaman içerisinde bir Osmanlı Anonim Şirketi'ne dönüştürülmesi sağlanacaktır.

Şirket, Beyoğlu ve Galata yönünde yapacağı binalar için ortalama harcaması 30.000 Osmanlı Lirasını aşmayacak ve bu meblağ gelir getirici mülkler için geçerli olmamaktadır. Akar niteliğindeki binalar ve mağazalar Ebniye Nizamnamesi'ne tabi olacak ve şartnamenin 32. maddesi gereğince verilecek vergiye ilaveten icar bedelinden Tahsiliye masrafı ve Rüsum-u Nizamiye düşüldükten sonra kalan karın %5'ini devlete ödemeyi taahhüt etmişlerdir.

Keza şirket yeni imtiyaz süresinin başlamasından sonra Askeri Teşkilata %3'lük bir pay vermeyi kabul etmektedir[336].

Benzer şartnameleri taşıyan bu iki teşebbüsü değerlendiren II. Abdülhamid, Tünel imtiyazını yeniden mevcut olan şirkete vermeyi uygun görmüştür.

Galata Tüneli teknik alanda yeni bir teknoloji olmasından dolayı İstanbul'da bulunan Mühendis Mektebi'nin 5. 6. ve 7. sınıf öğrencileri için tünelin buhar kazanları bir staj yeri olarak değerlendirilmiştir. Maarif Nezareti öğrencilerin burada staj görmeleri için Tünel Kumpanyası'na önceden başvuru yapmakta daha sonra eğiticiler ve kumpanya mühendisleri gözetimi altında eğitimlerini tamamlamaktadırlar.

Galata Tüneli çalışmalarına buhar teknolojisi ile başlayıp payitahtın elektriğe kavuşmasıyla birlikte metro alanında da bu yeni kuvvet uygulanmaya başlamıştır. Der-saadet Tramvay Şirketi beygir gücüne dayalı olarak yolüstü yapısında yerini alırken Galata Tüneli elektrik gücü ile çalışma imtiyazını tekelinde bulundurmuştur. Zira Tramvay Şirketi eğer elektrikle çalışmayı düşünürse Tünel Kumpanyası ile anlaşmak zorunda olup, devlet bu konuda taraflar arasında yer almayacağını belirtmiştir. Osmanlı devletinden imtiyaz alan teşebbüsler kendi sektörlerinde yapılacak başvurularda karlarını engelleyecek koşulların oluşumuna izin vermemeye çalışmaktadır[337].

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde uygulanmaya başlayan metro ulaşımı[338] yeni Türkiye devletinin aldığı miras arasında yerini korumuştur.

---

[336] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 29 Ramazan 322 (12 Temmuz 1885), s. 159-160-161.
[337] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 28 CA 324 (20 Temmuz 1906), s. 211-213.
[338] Kemal Kutlu ve Kazım Çeçen inşa edilen Galata Tüneli'nin metro ulaşımı özelliklerini taşıyan bir tünel olmayıp gerçek metro ulaşımına Osmanlı Devleti'nin daha sonra ki yıllarda kavuştuğunu ifade etmektedirler. Kemal Kutlu-Kazım Çeçen; **"a.g.m. ",** s. 337.

BEŞİNCİ BÖLÜM

SULTAN II. ABDÜLHAMİD DEVRİNDE İÇSULARDA VE DENİZLERİMİZDE ULAŞIM VE BAYINDIRLIK YAPILARI

Osmanlı Devleti yer altı ve yerüstü kaynakları bakımından zengin olmakla birlikte, Kara ve Deniz ticareti açısından Avrupa ile aynı düzeyde olmayıp, Osmanlı Tüccarları yabancılara nispetle zayıf kalmaktadır. Bu zayıflıkta dış gümrükler kadar yerli tüccardan alınan vergilerde etkili olmaktadır.

Kalkınmayı etkileyen temek faktörlerin ilki vergi olmakla birlikte, ikincisi demiryolu, kanal, liman ve vasıtaların azlığı vapur şirketlerinin yetersizliği de etkili olmaktadır. Açıkçası, bir ülkede zenginlik ve servetin olabilmesi için kara ve denize ait vasıtalarının olması gerekmektedir. Devlet'in sınırları, denizlerle çevrili olmasına rağmen kara ile adalar arasında düzenli olarak ulaşımı sağlayacak bir Osmanlı Vapur Şirketi'ne maalesef sahip değildir[1].

Osmanlı Bahriyesi'ni bu hale getiren sebepler nelerdir? Çözüm yolları ve yapılması gerekenler nelerdir? Bu bölümde bu soruların cevapları verilecektir.

Bahriyenin çökmesindeki sebeplerden bazıları şunlardır: Gemicilik ve kaptanlık tabir olunan sanatın icrası eskiden görgü ve tecrübeye dayalı olup tahsil ve fenni çalışmalar yapılmamaktaydı. Ülkemizde ne kaptanlık nede gemi mimarlığı tahsiline mahsus bir mektep bulunmamaktadır. Bir ara, Fenn-i Bahri talim ve tedrisi için bir mektep yapılmış ve bazı kaptanlar yetişmişse de, bir süre sonra kapanarak fen ve sanatın başarısına engel olunmuştur. Böylece kaptanların cehaleti, gemilere yüklenen eşyaların bozulmasına, fırtına esnasında avare halde bulunmasına ve memlekette liman ve sigorta kavramlarının gelişmemesinden dolayı, haklarını aramayan bir topluluğa dönüşmelerine neden olmuştur[2].

Yıkık, dökük, tamir görmesi gereken gemiler için gerekli malzemeyi nereden tedarik edeceklerini bilemeyişleri, denizlere göre gemilerin farklı nitelikte olması gerektiğini anlayamamaları, kaptanların mektep çıkışlı olmaması, ellerinde herhangi bir şahadetnamelerinin bulunmayışı, Avrupalı devletler tarafından dahi, sigortalanmalarına

---

[1] **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Tasnifi Perakende Umum Vilayetler Tahriratı (Y. PRK. UM.) 58/95,** H. 1320 R. 11 (18 Temmuz 1902).

[2] ***Bâ-İrade-i Seniyye Nafı'a Nezâretinde Teşekkül Eden Komisyon Tarafından Takdîm Kılınan Mazbâta,*** Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi (TTK.), 7312/5345, Matba'a-i 'Osmâniyye, H. Fî Sene 1300 (1884), s. 3-5.

engel teşkil etmektedir. Osmanlı Devleti'nin kendi Sigorta Şirketleri'nin olmaması, Ecnebi Kumpanyaları'nın kendi kanun ve nizamlarına göre hareket etmesiyle Osmanlı gemileri böylece odun, kömür, saman nakli gibi adi işlerle uğraşmasına neden olmuştur.

Osmanlı sahillerine uğrayan, gelip giden gemilerden, Kanal, Şamandıra ve Fener gibi vergiler alınması ve Osmanlı Sancağı'nı taşıyan gemilerden 2 kat vergi alınırken Ecnebi Bandıralı bir gemiden daha az vergi tahsil edilmesi de ayrı bir sorundur. Örneğin: 600 ton hacimli bir gemi İzmir'den Trabzon'a kadar 7-8 iskeleye uğrayarak istediği mesafeye ulaşıp tekrar aynı noktadan geri döndüğünde uğradığı iskelelerde Fener ve Liman vergisi olarak 6. 300 kadar guruş ödemektedir. Aynı cesamette bulunan bir Ecnebi gemisinden ise Fener ve Şamandıra resmi olarak 4. 500 guruş civarında ücret tahsil edilmektedir. Bu durum pek çok Yerli tüccarın bu vergilerden kurtulmak için Ecnebi Sancağı altına girmesine neden olmaktadır.

Ayrıca her limanda, Liman reisi bulunan iskelelerde vergi tahsil edilmesi, Osmanlı memleketinde inşa olunan gemilerin kerestesinden ve levazımatı vesairden %24 resm-i gümrük alınması da yerli tüccarı bir kat daha zorlamaktadır.

Devletin nizam ve kanunlarındaki yetersizliği de, kalkınmama sebeplerine eklemek gerekir. Kaptanların nasıl ve ne şekilde davranmaları hakkındaki bilgi yoksunluğu, haklarını bilmeyişleri, davalar karşısında kifayetsiz kalmalarına neden olmaktadır. Tüccarlarda bu haliyle kendilerini zarardan korumak için yabancı sefinelerini Osmanlı gemilerine tercih etmektedir. Böylece Osmanlı sefaininin sayısı gitgide düşmektedir. Ayrıca yabancı gemilerine yüklenen hamuleden dolayı kiracı ile kaptan arasında bir durum sözkonusu olduğunda veya evrak sairesinde eksiklikler olduğu halde bir şey denilmeden yoluna devam ederken, Devlet-i Aliye Sancağı'na hamil sefain böyle bir durum karşısında seferden men edilmekte tüccar, gemi sahibi ve tayfa bu durumdan zarar görmektedir.

Hukuk alanındaki yetersizlikte bir diğer etkendir. Fransa Kanunundan aynen nakil ve tercüme edilmiş olmasından dolayı memleketin adet, ahlak ve taleplerine uygun olmaması, ticaret ve bahriye muamelatının büyük bir hasara ve zarara uğratmaktadır.

İşte Ticaret ve Bahriye'nin hal-i hazırdaki durumu bu olup eksikliklerin giderilmesi için neler yapılacağı en iyi şekilde tahkik edildiğinde çözüm yolları üretilmiş olacaktır.

Yapılması lazım gelenlerin başında evvela, bir komisyonun oluşturulması gerekmektedir. Komisyon üyeleri arasında Bahriye Nezareti İnşaat Dairesi'nden birkaç lisana hâkim bir memur ile üç mühendis ve Liman Dairesi'nden bir katip, muhasebeci, tüccardan bir veya birkaç zatın katılımının olması gerekir.

Komisyon, Der-saadet Limanı'na girecek ve Osmanlı Sancağı'na hamil gemilerin hacmi ve mevrusun usulüne bağlı olarak mesafeyi tayin edip buna göre ton hesabı yapılacaktır. Gemi sahipleri, kaptanların ismi, şöhretleri, gemilerin inşa olunduğu tarihler ve sıra numaralarını içeren bir defterin kaydı da tutulacaktır. Gemiler için tayin olunan ton pirinç levhalar üzerine kayıt edilerek, ambar ağızlarına raptedilerek ton hesabına göre vergi alınacaktır.

Devletin diğer sahillerinde de, iki üç kol halinde birer ikişer mühendis tayin olunarak, bunlar her iskeleye gidip dolaşıp mesafelerin belirlenmesini yapacaklardır.

Osmanlı limanlarında, yabancı gemilerinden fener resminden başka bir vergi alınmadığından Osmanlı gemileri içinde aynı uygulama geçerli olmalıdır. Der-saadet limanına uğramayan ve hariçten işleyen kayıklardan da, tazyik etmeyecek şekilde belli bir verginin alınması sağlanmalıdır. Osmanlı Sancağı'na bağlı olup Ecnebi Limanlarına girip çıkan gemilerden Şehbenderler marifetiyle alınmakta olan, verginin miktarında aşırıya kaçırılmamasına dikkat edilmelidir.

Bu şekliyle Liman Dairesi'nin varidatı düşmekle birlikte 5-6 yıl içerisinde deniz ticareti ile uğraşan sayısı arttıkça bu açık kapanmış olacaktır.

Gemi sahipleri hariç bahriye erbabına esnaf olarak bakılması ve kontrollerinin Şehr Emanetine bırakılmış olması bir diğer yönüyle denizde hareket etmeleriyle Liman İdaresi'ne bağlı olmaları durumun çatal bir halde bulunmasına ve nizam ve idarece pek çok uygunsuzlukların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Dâhiliye, Bahriye Nezareti ile Şehr Emaneti bir araya gelerek deniz üzerinde muamele ve ticaret eden bütün bahriye mensupları vergi ve diğer işlemler açısından Şehr Emaneti'ne bağlı olmayıp Liman İdaresi'ne bağlanmışlardır.

Osmanlı Devleti'nde harp gemisi büyüklüğünde gemilerin yapımına yasak getirmiş olmakla birlikte, bu yasak kaldırılarak her kim isterse gücüne göre gemi yaptırabilecekti[3].

---

[3] ***Bâ-İrade-i Seniyye Nafı'a Nezâretinde Teşekkül Eden Komisyon…,*** s. 19-30.

Bütün bunlar yerine getirildiğinde halk kazançlı çıkacaktır. Gemilerin sayısının artması liman, iskele, rıhtım ve diğer müştemilatların sayısında ve kapasitelerinde artışı sağlayacaktır. Keza insanlar deniz, nehir ve göl yoluyla yapılan ulaşımın kara ulaşımına göre daha seri olduğunu görecek ve milyonlarca insan kısa zamanda deniz ulaşım araçlarından istifade etmeyi öğrenecektir.

I. DENİZ-NEHİR VE GÖLLERDE ULAŞIM

Vapur ulaşımının yetersizliği Osmanlı Devleti'nin bilhassa Adalar üzerindeki sahipsizliğini artırmakta ve Adalar'ın yabancıların temel konaklama merkezine dönüşmesine neden olmaktadır. Bahriye ulaşımının yabancılarca yapılması, Osmanlı Memleketi sahillerine gelip yerleşmelerine ve ticaret dışında başka amaçlarında gerçekleştirmelerine zemin hazırlamıştır.

Deniz ulaşımının geliştirilmesiyle, devletin savaş ve barış zamanlarında yabancılara muhtaç olmaksızın asker ve mühimmatını, sahillere ulaştırması sağlanacaktır.

Yüzyıllardan beri anlaşılmıştır ki, ticaretin ve servetin akış halinde olmasını sağlayacak en kısa ulaşım ağı deniz, nehir ve göller üzerinde yapılan nakliyedir. Bu nakliye vapur teknolojisinin gelişimine kadar, mavna, kayık, kelek ve pere olarak adlandırılan küçük çaplı vasıtalarca gerçekleştirilmiştir.

Sultan II. Mahmut devrine gelindiğinde, vapur denilen ve buhar gücü ile çalışan bir makinenin Avrupa'da icadı ve bu makinenin kısa zamanda Osmanlı sularında da görülmesiyle, karayolu ulaşımına alternatif olarak, su ulaşımı da büyük bir önem kazanmaya başlamıştır. Başa geçen padişahlar, bu yeni teknolojiyi ülke çapında uygulamaya geçirmekte tereddüt etmeyerek yaygınlaşmasını sağlamışlardır.

Sultan II. Abdülhamid, tahta çıktığı ilk zamanlardan itibaren Osmanlı memleketini çeşitli alanlarda kalkındırmaya çalışmış ve 93 Harbi dışında büyük çaplı savaşların yaşanmasına da izin vermemiştir. Sağlanacak sulh ve barış döneminde ülkenin kalkındırılması için uzun vadeli atılımlar gerçekleştirileceği gibi yabancı sermayeyi ülkeye çekmekte daha kolay olacaktır[4].

Sultan Hamid, Osmanlı devleti karasularında vapur ulaşımını kendi tekelinde tutmaya çalışmıştır. Mukavelenamelerde sıkça tesadüf edildiği gibi vapurların ***Osmanlı***

[4] **BOA. Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.) 12/33, (Tarihsiz),** Miladi 1877. Not: Belgenin tarihi bulunmamaktadır. Yazılı metindeki tarihe yer verilmiştir.

Sancağı'nı taşımalarına ve Osmanlı seyr-ü sefer kanun ve nizamlarına bağlı olarak faaliyet göstermelerine önem verilmiştir. "***İç sularda yabancılara ait kayık ve vapurların çalıştırılmamasına"*** dikkat edilmiştir.

Devlet'in vapur ulaşımında esas hizmet alanı Posta çantalarının taşınması ve Ticaretin canlandırılmasında, kullanılmasını temel ilke edinmiştir. Vapur hizmeti Nafıa Nezareti ve Bahriye Nezaretleri'nin ortak çalışmasıyla gerçekleştirilmektedir.

Osmanlı kanun ve nizamlarına bakarak su ulaşımında kullanılacak malzeme ve vapurların özellikleri, istihdam edilecek personel ve nitelikleri, ücret tarifeleri, sağlanacak muafiyetlikler, hangi vergilerin uygulanacağı, vapurların bakım ve onarımlarının sağlanması için gerekli yapıların neler olduğunu anlaşılmış olacaktır.

Vapurların Nitelik ve Özellikleri

Nehir ve deniz ulaşımında kullanılacak vapurlar, mühendisler tarafından oluşturulan komisyonlarca belirlenir. Vapurların niteliği kadar, fiyatları da bu komisyon tarafından belirlenmektedir[5].

Her vapurun baş, kıç ve davlumbaz kısımlarında can simidi (içi mantarlı halka)'nin bulunması şarttır. Can simidi sayısı nakil aracının büyüklüğüne ve yolcu kapasitesine göre değişmektedir[6].

Vapurların bakımı, tamiri ve temizlenmesi için limanlarda hareket eden ve sabit olan ***Kalafat*** ile ***Havuzların*** bulunması gerekmektedir. Ayrıca gemi tamirine uygun Şilepler bulunmalıdır[7]. Vapurlar buhar gücü ile çalıştıklarından bünyelerinde kazanlar bulundurmaktadırlar. Vapur kazanlarının herhangi bir noktasında damlama, akma veya bir sakatlık söz konusu olduğunda tazyik tulumbası vasıtasıyla uygulanacak tazyik ile açık tespit edilmektedir.

Kazanlarda görülebilecek bir aksaklık halinde işlemesi durdurularak bakıma alınır. Halkın selameti esas olduğundan seyr-ü seferden kaldırılır. Buhar kazanlarındaki bir arıza sadece denizde değil karada da can ve mal kaybına neden olabilir. Bu nedenle vapurlar ara ara bakıma alınır.

Karanlık gecelerde, sisli ve sert havalarda işlememeleri ve gerekirse fener kullanmaları gerekmektedir[8].

---

[5] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 15 Rebiül-evvel 287 (15 Haziran 1870), s. 17.
[6] **BOA. Y. EE. 41/157, E. Tas. No:18-127/494 (Tarihsiz).**
[7] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 25 R. 288 (14 Temmuz 1871), s. 28.
[8] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s. 188-192.

Vapurların uğrayacağı hasara karşılık olarak, sigortalanması gündeme gelmiştir. Oldukça pahalıya mal olan bu araçlar için zamanla Sigorta Şirketleri kurulmuştur[9].

Sanduka-i Bahr-i Sigorta Şirketi yüklü-yüksüz tüccara ait gemilerin belli bir ücret karşılığında sigortalanması için Corci ve ortağı tarafından teşebbüs edilmiştir[10]. Bir diğer Şirket İtibar-i Bahri Sandığı adıyla kurulmuş, fakat idari kadrosunun resmen iflasıyla dağılmıştır.

Bir diğer sigorta kuruluşu ise, Osmanlı Anonim Sigorta Kumpanyası'dır. Osmanlı tebaasını sigorta muamelatında yabancıların eline bırakmamak için gazetelere ilan verilerek imtiyaz talipleri beklenilmiştir. Bu şekilde devlet kumpanyanın kurulmasına çalışmıştır[11].

Personel İstihdamı

Osmanlı Devleti gerek devlete ait kurumlarda, gerekse özel kurumlarda kendi tebaasının istihdam edilmesine özen göstermiştir. Ancak şirketlere belli şartlar doğrultusunda yabancı personel istihdamına izin vermişse de bunun daimi değil geçici olmasına ve zorunluluk halinin bulunmasına dikkat etmiştir.

Su ulaşımında, yer alan başlıca personeller arasında Mühendis, Çarhçı, Kaptan, Makinist, Gözetici ve diğer hizmetliler sayılabilir.

Bir vapurda görev alacak kaptan ve makinistler sınava tabi tutulmaktadırlar. Makinistler Tersane-i Amire'nin yapacağı sınavlara tabi olurken, Kaptanlar ise Liman Meclisi'nin yapacağı sınavlara bağlı olarak tayin edilirler. Bazen Tersane-i Amire tarafından da imtihana tabi tutulmaktadırlar.

Vapurlardaki mühendislerin ve çarhçıların vapur tekniği konusunda eğitimli olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir. Mühendisler günlük olarak alet, makine ve kazanları kontrol ederler ve bunların Devlet-i Aliyyedeki Mühendis okullarından mezun ve tasdiknameli diplomalarının olmasına dikkat edilmelidir. Ülkemizde yeni teknolojilere vakıf, mühendislerin yetersiz olmasından dolayı, devlet yabancı mühendis istihdamına zorunlu olarak izin vermiştir[12].

---

[9] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 25 R. 288 (14 Temmuz 1871), s. 28.
[10] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 11 CA. 293 (4 Haziran 1876), s. 80.
[11] ***Bâ-İrade-i Seniyye Nafı'a Nezâretinde Teşekkül Eden Komisyon…,*** s. 33.
[12] **BOA. Y. EE. 41/157, E. Tas. No:18-127/494. Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s. 188-192.

Ücret Tarifesi

Deniz, nehir ve göllerde ulaşım yapan vasıtaların nakliye tarifeleri bulundukları mevkie göre değişmektedir. Ücret tarifeleri belirlenirken Devlet-Kumpanya ortaklaşa olarak karar vermektedir. Tarifeler uğranılacak iskele ve mesafeye göre değişmektedir.

Devletin indirimli tarife uyguladığı yada tamamen ücretten muaf tuttukları da bulunmaktadır. Bunlar arasında; asker ve zaptiyeye ait malzemenin indirimli olarak taşınırken, bazı kuruluşlar tamamen ücretten muaf tutmuştur. Öğrenciler ve devlete ait posta malzemeleri de indirimli tarifeye tabidirler[13]. Tablo 21'de Boğaziçi'nde bir iskeleden diğer bir iskeleye yapılacak yolculuklarda alınacak tarife ücreti verilmiştir.

Tablo 21: Boğaziçi İskelelerinde Vapur Ulaşımı Ücreti[14]

Boğaziçi İskelelerinde Vapur Ulaşımı Ücreti		
Hatlar	**Tarife Bedeli**	**İndirimli tarife**
Boğaziçi'nde bir iskele	20 pare	10 pare
Köprü-Aya Kapusu İskelesi	20 pare	10 pare
Köprü-Aya Kapusu ve Ötesi	30 pare	15 pare

Bu bölümde elimizdeki belgeler doğrultusunda Osmanlı devleti su ulaşımı sayesinde insanları, devletleri nasıl birbirine kavuşturduğu ortaya konulmaya çalışılacaktır. Osmanlı Devleti karasularında ve denizlerinde yapılan vapur ulaşımı tarafımızdan düzenlenen haritalarda gösterilmiştir (Bakınız: EK XII-XIII).

1. İzmir-Karşıyaka Vapur Ulaşımı (İzmir-Hamidiyye Vapur Şirketi)

İzmir Hanedanı'ndan Yahya Hayati Efendi, büyük gayretlerle aldığı imtiyaz ile İzmir Körfezi ile Karşıyaka, Karataş, Göztepe, Karabirun ve Çeşme İskelelerine vapur işletme hakkı devlet tarafından 30 yıllığına verilmiştir[15]. Hem yolcu hemde eşya nakli yapma hakkına sahiptir[16].

---

[13] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 15 Rebiül-evvel 287 (15 Haziran 1870), s. 18. **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 25 R. 288 (14 Temmuz 1871), s. 28.

[14] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafıa Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.) 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).

[15] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 11 Şevval 300 (15 Ağustos 1883), s. 38.

[16] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 6. İlber Ortaylı; **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880),** Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara-2000. s. 179.

Yahya Hayati Efendi, imtiyaz süresince bazı vergilerden istisna tutulmuştur. Bunlar arasında:

-Bir defaya mahsus olarak yurtiçinden ve yurtdışından getireceği ve kullanacağı taş, kereste, demir ve maden kömürü gümrük resminden muaftır[17].

-İmtiyaz müddetince devlet bir gün olsun, arazi ve sermayesinin geliri üzerine vergi talebinde bulunmayacaktır.

-Yapacağı tüm evrak işleri de, Damga vergisinden muaf olacaktır.

-Duba ve İskelelerin yapımı esnasında kullanılacak olan kereste, devletin ormanlarından, Maden ve Orman Nezareti'nin bilgisi doğrultusunda kesilecektir.

İşletme, vapurların işlemesiyle elde edeceği kazancın %15'lik kısmını, İzmir'de inşasına başlanılmış olan Mekteb-i Sultani İdaresi'ne tahsis etmeyi kabul etmektedir. Devlet böylece hazinesinde para olmadan da eğitim alanında hizmet vermeye çalışmıştır[18].

İzmir vapurları, ister savaş zamanlarında olsun, isterse devletin sulh zamanlarında olsun Askeri teşkilata ait malzemelerin tamamı yada bir kısmına indirimli tarife uygulayacaklardır. Gerekirse, ücretsiz dahi taşıtmayı, devlet imtiyaz sahibine kabul ettirmeyi başarmıştır. İndirimli ücret tarifesine, askerleri, mahkumları ve devlete ait posta çantaları da dahildir. Yahya Hayati, kendisine ait postaları ise herhangi bir ücrete tabi olmadan taşıyabilecektir.

Hayati Efendi elinde bulunan bütün malzemeyi imtiyaz süresi sonunda kırık, dökük ve çürük olmaksızın devlete teslim edecektir. Ayrıca inşa edeceği yapılar ve diğer eklentilerde devlete iade edilecektir[19].

İzmir Hamidiyye Vapur Şirketi, imtiyaz süresi içinde kendisine yeni ortaklar arayışına girerek İngiliz sermayeli Joly ve Bafteor Şirketleri ile bir mukavele akdı imzalanması için görüşmelerde bulunmuştur. Her iki şirketle de anlaşılarak hisse senetlerinin bir kısmı Bafteor Şirketi'ne satılmıştır[20].

Hamidiyye Vapur Şirketi ve İngiliz ortaklarının bazı kararlarda uyuşamadığı görülmüştür. Hamidiyye Şirketi, vapurlardan liman resmi alınmaması konusundaki

---

[17] Londra'dan sipariş edilen 5.000 ton kömür için gümrük vergisinden muafiyet talep edilmiştir. **BOA. Ticaret Defteri (T. 171),** Teşrin-i evvel 301 (Ekim-Kasım 1885), s. 5.

[18] Sadece Eğitim alanında hizmet verilmemiştir. Aynı zamanda biletlerde yapılan küçük çaplı kesintilerle İzmir'de bir Darul-acezenin kurulmasına ve işlemesine de devlet pay sağlamaya çalışmıştır. **BOA. Y. PRK. UM. 58/95,** H. 1320 R. 11 (18 Temmuz 1902).

[19] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 11 Şevval 300 (15 Ağustos 1883), s. 38-39.

[20] **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel-Kanun-u sani-Şubat 301 (Ekim-Kasım 1885, Şubat-Mart 1886), s. 5.

talebinin reddedilmesi üzerine, hukuki yola başvurmak zorunda kalmışsa da daha sonra taraflar bu konuda anlaşarak İngiliz gemileri dahi hepsinden bu ücretin alınmasına karar verilmiştir[21].

Şirket ve Ortakları, İzmir'de Ponta'dan Aydın Demiryolu İstasyonu civarında Hamidiyye Mahallesi, Birunabad ve Karşıyaka güzergahında Elektrikli Tramvay işletme imtiyazını da almayı başarmıştır.

2. Sakarya Nehri'nde Ulaşım

Kocaeli Sancağı sınırlarından akmakta olan Sakarya Nehri'nde vapur işletmek üzere ilk teşebbüs Sabık Sultan Abdülaziz'in saltanatının son yıllarında gerçekleşmiştir.

Osmanlı tebaasından Dimitri Aleksiyadari'ye, 40 yıllığına işletme hakkı verilmiştir[22]. Devlet çalışmaların düzenli olarak kontrolünü sağlamak için şirket kurulmasını zorunlu tutmaktadır. Dimitri'nin hazırladığı mukavelenamenin 1. maddesi şirket kurulmasını onaylarken 3. maddesinde ise bunu engelleyici hükümler içermektedir. İlk iş olarak bu hatanın düzeltilmesi yoluna gidilmiştir[23].

Dimitri'ye verilen hazırlık süresi, Teşrin-i evvel 1876'da bitecek olmasına rağmen çalışmalarını bir türlü tamamlayamamıştır. Bu nedenle mevcut sürenin bitiminden sonra 1 yıllık yeni bir uzatma süresi istenmiştir. Nafia teşkilatına sunulan gerekçeler yetersiz görülmekle beraber, Sultan Hamid ülkede vapur ulaşımının ne kadar yetersiz olduğunu göz önünde bulundurarak, bir daha yeni bir ek süre istenmemek şartıyla ek süre verilmiştir. Bu süre, fermanın verildiği andan itibaren geçerli olacaktır[24].

Sakarya nehrinde vapur işletmek için bir diğer başvuru Sultan Abdülhamid Han zamanında yeniden yapılmıştır. Nafia Nezareti vapur işletme ruhsatı vermiştir[25].

3. Menderes Nehri'nde Yolcu ve Eşya Nakli

Menderes Nehri'nin, Akdeniz'e döküldüğü noktadan içerilere doğru Aydın ve Sarayköy ile daha ilerisindeki mevkilere kadar uzanabilen nehir boyunca ulaşımı sağlamak mümkündür. Fakat sık sık Menderes Nehri dolmaktadır. Bu dolmalar suyun dışarıya taşmasına neden olduğu gibi ulaşımı da aksatmaktadır.

---

[21] **BOA. T. 171,** Temmuz 306 (Temmuz-Ağustos 1890), s. 4.
[22] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 22 Ramazan 93 (11 Ekim 1876), s. 81.
[23] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 24 Receb 287 (20 Ekim 1870), s. 22.
[24] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 22 Ramazan 93 (11 Ekim 1876), s. 81.
[25] **BOA. T. 171,** Nisan 304 (Nisan-Mayıs 1888), s. 6.

Devletin içinde bulunduğu mali durumdan ötürü, nehirlerin temizlenmesi ve ulaşıma elverişli hale getirilmesi için imtiyaza vermeyi uygun görmektedir. Devlet ev sahibi, imtiyaz sahipleri de kiracı olarak ülke kalkınmasını sağlamaya çalışmaktadırlar.

Menderes Nehri'nde; vapur, kayık, sal, yelken gibi nakliye araçlarını işletmek ve bu vasıtaların bir mevkide konuşlanmasını sağlayacak liman inşa etme[26] imtiyazını Osmanlı tebaasından Ohannes Samancı Abdullah ve Belçikalı sermayedar Natan Darbagos talep etmişlerdir[27].

İki ortak kuracakları şirket için gerekli sermayeyi oluşturdukları gibi, istenilen 1. 500 Osmanlı altını kefalet akçesini de hazırlamışlardır. Hazırlıkların tamamlanması için birkaç eksiklik bulunmakla beraber verilen hazırlık süresi de bitmek üzeredir. Bunun üzerine ortaklar verilen 1 yıllık süreye ek olarak ek süre talebinde bulunmuşlardır.

Devlet açısından bu kadar hazırlık yapılmış bir teşebbüsün iptal edilmesinin devlete fayda vermeyeceği ve teminat akçesinin de ödenebilecek durumda olması halleri göz önüne alınarak ek olarak 8 aylık bir süre daha verilmiştir. Devlet verdiği ek süreye istinaden teminat bedelini 1. 500 Osmanlı Altını'ndan 2.000 Osmanlı Altını'na çıkarmıştır. Kefalet akçesi, fermanın ulaştığı tarihten itibaren en geç 15 gün içerisinde ilgili bankaya yatırılacaktır[28].

Ohannes Abdulah ve ortağına imtiyaz, 99 yıllığına verilmiştir. Ancak daha sonra çeşitli aksaklıkların zuhur etmesinden dolayı devlet bu süreyi düşürerek 80 yıllığına vermeyi uygun görmüştür[29].

4. Dicle Vadisi'nden Musul'a-Basra'dan Meskene'ye Ulaşım

Bağdad'dan Basra'ya kadar ki coğrafyada bulunan nehirler üzerinde vapur işletme[30] imtiyazını Sultan II. Abdülhamid'in Hassa Hazinesi adına Kazım Efendi'ye verilmiştir. Kazım Efendi, Sultan Hamid'in kiracısıdır.

Vapur ve duba işletme hakkını 10 yıllığına elde etmiştir. Bu süre zarfında Hazine-i Hassa adına olan Musul, Fırat ve Meskene adlı vapurlar ile civarda akan nehirler üzerinde ulaşımı temin edecektir. Emaneten verilen vapurların bakım ve onarımı müteşebbis tarafından yapılır. Yapılan masrafın bedeli ödenecek ve yıllık

---

[26] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 27 Safer 309 (2 Ekim 1891), s. 177.
[27] **BOA. Ticaret Defteri (T. 188), 9/1306**, 6 Eylül 306/ H. 3 Safer 308 (18 Eylül 1890).
[28] **BOA. İrade Ticaret-Nafıa (İ. TNF.),** H. 1310 Ş. 25 (14 Mart 1893).
[29] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 27 Safer 309 (2 Ekim 1891), s. 177.
[30] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. Gurre Zilkade 306 (29 Haziran 1889). **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 C 308 (20 Ocak 1891), s. 156.

vergiden düşürülecektir. Ayrıca tahsis edilen vapurlardan işlerliğini kaybeden olursa onun bedeli de ödenecek yıllık vergiden kesilecektir.

Kazım Efendi nehirde yapacağı ulaşım sırasında yeni vapurlar satın alabilecektir. Bu yeni nakliye araçları ile yapılacak ulaşımda devlete ödeyeceği kira bedeli %100 olmayıp %50'ye düşmektedir. Her yeni vapur için aynı durum söz konusudur. İmtiyaz süresi sonunda devletten kiralanan vapurlar aynı şekilde devlete teslim edilirken, yeni alınan vapurları ise, Kazım Efendi değeri oranında devlete satabilecektir. Devlet alamayacağını belirtirse, Kazım Efendi bu gemileri sadece yolcu nakliyatında kullanacak ancak yük ve eşya nakline uygun olmayacaktır.

İmtiyaz süresince devletin bütçesine girecek olan yıllık bedel 300.000 guruştur. Devlet bu zaman dilimi sırasında Dicle nehrinde Osmanlı Sancağı altında ister devlet adına olsun, isterse bireysel olarak olsun herhangi bir kimseye yolcu ve eşya nakline dair bir imtiyaz verilmeyecektir[31].

Bu süre bitiminden sonra, Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Efendi ve Padişah memnun kalmamış olacak ki, daha sonra imtiyaza verilmeyerek, Nazır önderliğinde oluşturulan bir şirket tarafından işletilmeye devam etmiştir.

Basra Körfezi'nden Meskene'ye kadar ve Dicle Vadisi'nden Musul'a doğru eşya ve yolcu nakline mahsus olarak halka hizmet sunulmuştur[32].

5. Asi Nehri'nde Ulaşım

Halep Vilayeti sınırlarında kuzeyden güneye doğru akan bu nehir boyunca düzenli olarak vapur ulaşımını sağlamaya ihtiyaç duyulmaktadır. Nehirde güzeran edecek olan gemilerin nehir boyunca yanaşabilecekleri uygun mevkilerde limanlar ve iskelelerin inşa edilmesi de gerekmektedir.

Devlet kontrolünde Asi nehrinde vapur ulaşımı gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. Zira iç sularda yabancıların vapur seferi düzenlemesine devlet izin vermemektedir[33].

6. Beğşehir Irmağı'nda Ulaşım

Beğşehir ırmağının mevcut derinliği, küçük çaplı kayık ve mavnaların işlemesine müsaittir. Irmak üzerindeki ulaşımı, devlet Osmanlı tebaasından Ali Efendi'ye vermiştir.

---

[31] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/29,** H. 1299 M. 1 (23 Kasım 1881).
[32] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 7 Cemaziyel-ahir 318 (2 Ekim 1900), s. 91.
[33] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 1 Rebiül-evvel 1300 (10 Ocak 1883), s. 20.

Ali Efendi nakliye çalışmalarını sadece nehir üzerinde gerçekleştirmemektedir. Ayrıca Beğşehir ile Seydişehir arasında döşenecek büyük kanallar vasıtasıylada ulaşımı sağlayacaktır.

Gerek nehir boyunca ve gerekse kanallarda yapılacak ulaşımın ücret tarifesi Nafıa Nezareti tarafından tasdik edilecektir[34].

Bu nehir ve kanallarda yapılacak nakliye sırasında kara ve deniz kuvvetlerine ait malzemeler, hükümlüler ve devlete ait posta çantalarının nakli yapılacaktır. Bu yükleme boşaltma sırasında Askeri nakliye ücretsiz olarak gerçekleştirilecektir.

Ali Efendi üzerine aldığı bu işletme hakkını başarıyla devam ettirememiştir[35].

7. Yenice Gölü-Kara Arnak Nehri Vapur Ulaşımı

Selanik Vilayeti'nin itibarlı ailelerinden olan İbrahim, Salih ve Ahmed Beğler ile Yanko Efendi bir araya gelerek Yenice Gölü ile Kara Arnak Nehri'nde vapur ulaşımını gerçekleştirmek için teşebbüste bulunmuşlardır.

Nehirlerde ulaşım yüzyıllardan beri yapılmaktadır. Ancak şimdi ulaşımda yeni bir teknoloji olan vapur (buhar gücü) ile ulaşım dönemi başlamaktadır.

Nehrin ulaşıma salih bir hale getirilmesi için ilk olarak temizleme ve derinleştirme çalışmaları yürütülmüştür. Nehir boyunca yer alan köprülerin ayaklarında ve kemerlerinde sağlamlaştırmalar yapılacağı gibi gerektiğinde köprülerin tabanları da yükseltilecektir. Böylece vapurların köprü altlarından geçerken zarar verici bir durumun oluşmasına engel olunmaya çalışılmış olacaktır.

Vapurların nehir boyunca barınabilecekleri iskelelere ihtiyaç vardır. Bu iskeleler inşa edilirken yapılacak arazi işgalleri sırasında devlete ait yerler ücretsiz olarak mülklü arazilerde ise mülkün sahibinin rızası alınmaya çalışacaktır. Razı olunmadığı takdirde İstimlâk Kanunu'na uygun olarak tazminat verilecektir.

Dört ortağa devlet tarafından tanınan haklar vardır. Bunlar:

-Bir defaya mahsus olarak getirilecek edevat ve levazımat Gümrük resminden istisnadır

-Hariçten sipariş edilecek vapurlar Gümrük resminden muaftır.

-10 Yıl boyunca devletin Miri Ormanlarından istifade edecektir. Fakat Orman ve Meadin Nezaretine vergisini verecektir.

---

[34] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 13 Şevval 1300 (17 Ağustos 1883), s. 41.
[35] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Rebiül-ahir 1300 (17 Şubat 1883), s. 27.

-10 Yıllık süre boyunca vapurların hâsılatından devlet hiçbir vergi talep etmeyecektir.

-Sahilden sahile halkın kayık tesis inşasına izin verilmeyecektir. Ayrıca bu nehir ve göllerde küçük büyük yabancı gemilerin işlemesine de devlet müsaade etmeyecektir.

Nehirlerde çalıştırılacak olan vapurların kapasiteleri ve özellikleri değişebilmektedir. Yenice Gölü ve Kara Arnak Nehri'nde 6 tonluk bir vapur rahatlıkla işleyebilmektedir. Vapurların nitelikleri hakkındaki bilgiler Ticaret Nezareti'ne sunulur. Nehirlerden sadece ulaşım yolu ile elde edecekleri kazançla devlet sınırlandırmamıştır. Nehirden çıkarılacak olan çakıl, kırma taş gibi malzemelerde çıkarılarak satabileceklerdir.

Devlet verdiği muafiyetliklere karşı bir takım kazançlar elde etmektedir. Bunlar arasında:

-Savaş zamanında, Asker sevkiyatı ve malzemesi için devlet herhangi bir ücret ödemeyecek, savaş sonrasında ise, yapılan nakliyenin yarısı yani %50'sinin ücreti verilecektir. Asker toplama ve dağıtım zamanlarında, bir itirazda bulunmaksızın asker naklini gerçekleştirecektir.

Devlet hemen hemen bütün işletmelerde kendi vatandaşlarının çalışması için gayret sarf etmiş, çeşitli şirketlere ve kuruluşlara personel istihdamında sınırlamalar getirmiştir. Bu dört müteşebbiste, vapurlarda görevlendirecekleri kaptan ve makinistlerin Osmanlı tebaasından olmasına dikkat edeceklerdir[36].

8. Vardar Nehri Vapur Ulaşımı

Selanik Vilayeti Eşrafı'ndan Hamdi Bey ve oğlu, Vardar Nehri'ni temizleme çalışmalarının yanı sıra, gel-git olaylarına karşılık nehri ulaşıma salih bir hale getirme için imtiyaz talebinde bulunmuşlardır.

Baba ve oğlun nehir nakliyesinden ilk 25 yıl içerisinde elde edecekleri kârın hâsılat-ı gayr-i safiyesinin %7'sini devlete vereceklerdir. İkinci yarıyılda ise elde ettikleri gayr-i safi hâsılatın %7'sini devlete tahsis edeceklerdir.

İmtiyaz süresi ilk başvuruda 30 yıl olarak sınırlandırılmışsa da daha sonra 50 yıla çıkarılmıştır[37].

---

[36] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 8 Safer 1300 (19 Aralık 1882), s. 138-139.
[37] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 9 Ramazan 308 (18 Nisan 1891), s. 161-162.

9. Kalamas Nehri Ulaşımı

Yanya Kenti'nde akmakta olan, Kalamas Nehri'nin giderek dolması üzerine nehir boyunca yapılan ulaşım devlet tarafından yasaklanmıştır. Civarda bulunan Revan Ormanları'nı işletme hakkını elinde bulunduran bir İngiliz Kumpanyası, aldığı imtiyaza karşılık kerestelerin en kısa yoldan taşınmasının bu nehir vasıtasıyla sağlanacağından temizleme ve nehir üzerinde ulaşım yapma hakkını talep etmiştir.

Talebi değerlendirmeye alınmıştır[38].

10. Karasu Nehri Vapur Ulaşımı

Selanik Şehri'nin Siroz Sancağı'nda yer alan Karasu Nehri bataklığını, kurutma çalışmaları sonrasında şileb ve vapur işleyebilecek düzeye gelecektir[39].

11. Seyhan-Ceyhan Nehirleri Vapur Ulaşımı

Mersin'den başlayıp Tarsus ve Adana'yı geçerek Misis'e giden yolun aşağısından geçen ve Sis Havzası'nda buluşan Seyhan, Ceyhan ve Kedves Nehirlerinin kenarlarına sedler inşa etmek suretiyle Tarsus-Adana-Mesis ve Akdeniz arasında vapur işletme imtiyazı devlet tarafından İspiraki İsati'ye verilmiştir.

Nehirlerdeki suların, dışarıya taşmasını önlemek ve suyu kontrol altında tutmak için nehirlerin uygun mevkilerinde sed, bend ve duvar inşası yapılacaktır. Bunların yapımı esnasında kullanılacak bütün malzemeler, gümrüğe tabi olmadan sipariş edilecektir. Getirtilen bu malzemeler imtiyaz süresince müteşebbisin kullanım hakkı olacak, ancak imtiyaz süresi sonunda devlete teslim edecektir. Devlet, gümrük istisnasına karşılık ithal edilen alet ve edevatın devlete teslimi sırasında kullanışlı ve sağlam olması şartını koşmaktadır. Aksi haller vuku bulursa devlet işletmeye el koyabilmektedir.

Devlet, İspiraki Efendi'yi, Damga vergisinden istisna tuttuğu gibi kendisine ait Posta çantalarını da Posta Nezaretine bir ücret vermeksizin kendi nakliye araçları ile nakil edebilecektir.

Nehirlerin ovaya doğru akış hızlarını kaybetmelerinden dolayı, getirdikleri birikintiler biriktirme oluşturmaktadır. Vapurların nehir boyunca ulaşımı sağlayabilmesi ve belli noktalarda inşa edilecek iskelelere yanaşabilmesi için derinleştirme çalışmalarının yapılması gerekmektedir[40].

---

[38] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881).
[39] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Mart-Nisan 1885), s. 11.
[40] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 1, 4.

Ulaşımın durmasını gerektiren etkenler ortaya çıktığında, derhal devlet durumdan haberdar edilecek ve gerekli tedbirlerin alınması sağlanacaktır. Ulaşımın aksamadan yürütülmesini devlet temin edecek, masrafını müteşebbis daha sonra karşılayacaktır. Devlet, vapur işletmelerinde oluşan aksamalarda, genellikle İdare-i Mahsusa Vapurlarını kullanmaktadır.

Nehirde yapılacak ulaşım sırasında uygulanacak ücret tarifesi ise şu şekilde belirlenmiştir:

-Askeri teşkilata ait malzemeler ve yolcuları, savaşta ve barışta herhangi bir ücrete tabi değildir.

-Devlete ait, Posta Çantaları ve Hükümlülerden ise %50 oranında ücret alınacaktı.

İspiraki Efendi nehir ulaşımı sırasında iskelelere giren-çıkan yolcu sayısı, alınan ücretler ve diğer kayıtları ihtiva eden cetvelleri hazırlayarak aylık olarak Nafıa teşkilatına sunacaktır.

Nehirlerde başkalarının yelken ve kürekle işleyen gemi ve kayıklarının geliş-gidişine engel teşkil etmeden Vapur ulaşımını temin edeceklerdir.[41].

10. Ohri Gölü Vapur Ulaşımı (Manastır Vilayeti)

Manastır Vilayeti'nde bulunan Ohri Kazası'nda aynı isimle anılan Ohri Gölü'nde, insan ve eşya nakli yüzyıllardan beridir kayıklarla sağlanmaktadır. Zamanla göl etrafında oluşan balık pazarları sayesinde yolcu ve nakliye miktarında artış olmuş bu durum kayıkların yetersiz gelmesine yol açmıştır.

Osmanlı tebaasından Rum Asıllı Ohrili Dimitri Zarec ve ailesi tarafından imtiyaz başvurusu yapılmıştır. İlk olarak, işletmeyi inşa edebilecek kadar mali gücünün olduğunu ispat eden evraklar ile mukavelename ve şartnamelerini ihtiva eden dosyasını Vilayet İdaresine sunmuşlardır.

Göllerde, nehirlerde ve denizlerde işletilecek vapurlar ve kapasiteleri devlet tarafından ve şirket yada müteşebbisler tarafından karşılıklı müzakere yolu ile belirlenir. Ohrili Aile, gölde işletecekleri vapurların özelliklerini mukavelenamelerinde belirtmişlerdir. Buna göre 7 ton kapasiteli, makinesi 9 bargir kuvvetinde, 9 metre genişlik ve derinliğinde, ateş gücüyle çalışan bir vapurdur. Bu vapurun istimbot şeklinde ve arka tarafından pervaneli ve iç kısmında ambarı bulunacaktır. Vapurun

[41] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 2, 4.

özelliklerine bakılacak olursa, çeşitli özellikleri barındıran bir vapurdur. Vapur henüz Osmanlı devleti mühendisleri tarafından üretilemediğinden yurt dışından sipariş edilecektir. Eğer ki Ohri Kazası İdare Meclisi uygun görürse vapur sayısı 2'ye çıkarılabilecektir[42].

12. Van Gölü Vapur Ulaşımı

Van Gölü'nde vapur ile yolcu ve eşya nakil etmek ve eşya yüklü mavnaları çekmek için ve Göl'de vapur çalıştırmak kadar eşya ve yolcular için iskele, ambar, rıhtım ile bakım ve onarım fabrikalarına ihtiyaç bulunmaktadır.

Bütün bu şartları yerine getireceğini taahhüt eden Osmanlı tebaasından Sarrafyan Artin ve Hafafyan Abraham'a[43] merkezi İstanbul'da, şubesi Van'da olmak üzere bir vapur şirketi yada kumpanyası kurmak kaydıyla 40 yıllığına imtiyaz verilmiştir[44]. İmtiyaz süresinin, fermanın ulaşmasından sonra mı? Yoksa mukavelenamenin hazırlanmasından sonra mı? Başladığı konusunda gereksiz bir müzakere yapılmıştır. Ancak sürenin başlangıcı olarak fermanın müteşebbislerin eline ulaşma tarihi esas alınmıştır[45].

Bu süre zarfında kumpanyanın yapması gereken çalışmalar mukavelenamede belirlenmiştir. Buna göre:

-Kefalet akçesinin yatırılmasından ve fermanın ulaşmasından sonraki, 2 yıl içerisinde Van Gölü sahilinin dört ayrı mevkisinde, iskele yapımını tamamlayacak ve ihtiyaç olursa yeni iskeleler eklenecektir.

-İskeleler arasında yolcu ve emtia nakli için 2 adet vapur işletilecek, daha sonra ihtiyaca göre bu sayı artırılacaktır.

-Vapurların işlerlik kazanması için iskele, iskele yolları ile emtia ambarları ve tamirat fabrikaları tesis edilecektir. Bu tesislerin yapımı için, arazi satın alınabileceği gibi, devlete ait yerler ücretsiz olarak kullanım hakkı verilirken, mülk sahibine ait olan yerlerde ise İstimlâk Kanununa uygun olarak hareket edilecektir. Ancak alınacak araziyi bu maksatlar dışında, kendi ticari çıkarları söz konusu olduğunda devlete ait arazilerde yapılacak uygulama komisyon tarafından belirlenerek imtiyaz sahibine verilecektir.

---

[42] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1315 (16 Temmuz 1897), s. 61-62.
[43] **BOA. Yıldız Esas Defteri (Y. EE.) 93,** H. 17 Ş. 96 (6 Ağustos 1879), s. 7.
[44] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 24 Şaban 296 (13 Ağustos 1879), s. 109.
[45] **BOA. T. 181, 4/H. 1296** (1880/1881)**.**

-İnşa edilen iskeleler, imtiyaz süresi sonunda dahi halen aynı kişilerce işletilmekte ise, bu yapılar civar halkın kullanımına tahsis edilecektir. Bu süre sonunda verilecek imtiyaz halinde, yeni iskeleler yapılacaktır.

Abraham ve Artin Efendilere devlet tarafından tanınan birtakım kolaylıklar vardır. Bunlar arasında:

-Ülkemizin çeşitli mahallerinden getirilecek kereste, taş, demir, maden kömürü, makine ve diğer malzemeler imtiyaz süresinin bitimine kadar ***İç Gümrük'ten*** muaftır.

-Ülkemizde tedariki mümkün olmayan Avrupa'dan celb olunacak olan alet, edevat, vapur, makine vs. istenilen malzeme listesi hazırlanarak Nafıa Nezareti tarafından tasdik edildikten sonra ***"her yeni inşaat için bir defalık olmak üzere Dış Gümrük'ten"*** istisnadır.

-İmtiyaz nihayetine kadar iskelelerden, destgahlardan, diğer yapılardan, vapurların edevat, varidat ve hâsılatı üzerine bir güne vergiye tabi olmayacaktır.

Devletin bu imtiyazdan kazancı ise, Posta Çantaları, Posta Nizamnamesine uygun olarak çanta içinde olan eşya ücretsiz olarak taşınabilecektir.

Devlet tarafından eğer ihtiyaç duyulursa göl üzerinde başka şirketlere yada kumpanyalara da imtiyaz hakkı verilecektir. Ancak bu verilen imtiyaz eşya ve yolcu nakli vasfı taşımayacaktır. Van Gölü çevresinde yer alan kazalarda bulunan halklarda göl üzerinde yelken veya kürekle işleyen nakliye araçları kullanan varsa bunlara engel olunmayacaktır[46].

Van Gölü'nde dolaşan gemilerde Osmanlı Sancağı takılı olacaktır. Düzenli olarak Nafıa Nezareti tarafından teftiş yapılacaktır. Van Vilayeti'nin merkezden bir hayli uzak olmasından dolayı oluşturulacak komisyonun masrafı, Abraham ve Artin Efendiler tarafından karşılanacaktır. Bunun için Nafıa Nezaretine yıllık 5. 120 adet Osmanlı Lirası yatıracaklardır[47].

Van Gölü'nde vapur işletilmesi ile Erciş ve Malazgird Kazaları dahilinden geçip Erzurum'a doğru uzanan yollar yön değiştirerek yeni bir güzergâha kaydırılmıştır. Artık yol Cens tarafına kaydırılmıştır. Yeni ulaşım sistemi beraberinde yeni yolların açılmasını gerekli kılmıştır[48].

---

[46] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 24 Şaban 296 (13 Ağustos 1879), s. 109.
[47] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 24 Şaban 296 (13 Ağustos 1879), s. 109-111.
[48] **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1884), s. 6.

İki ortağa imtiyaz verilmiş olmakla birlikte, devlet göl çevresinde yapılan ulaşımı yetersiz görmesi ile yeni bir imtiyaz daha vermiştir. Ancak bu defaki işletme şahıslara değil Hazine-i Hassa'nın kontrolü altında yapılmıştır.

Van Gölü çevresindeki ikinci hat Van Vilayeti'nden Bitlis Vilayeti'ne doğru olacaktır. Zira Bitlis Vilayeti'ne ulaşmanın en kestirme yolu gölden geçmektedir. Van-Bitlis arasında gölden geçmek suretiyle küçük kapasiteli vapurlarla ulaşım yapılarak elde edilen kazanç Padişah Hazinesi'ne yatırılmıştır[49].

Fakat bu işletme Sultan Hamid'in tahtan indirilmesinden bir süre sonra diğer işletmeleri gibi burasıda Maliye Hazinesi'ne devredilmiştir.

13. Fevaid-i Osmaniyye'den Aziziye Kumpanyası'na[50]

Osmanlı limanlarında vapur ulaşımını sağlamakta bulunan Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası, Sultan Abdülaziz zamanında ilga edilerek, yerine yeni bir Kumpanya oluşturulması gündeme getirilmiştir.

Bu yeni oluşturulacak Kumpanya, Osmanlı Devleti'nin bütün iskeleleri arasında ulaşımı sağlayacak ve devlete ait Posta Çantalarını da nakil edecekti.

Yeni ve daha teşekküllü bir kumpanya kurma fikri, dönemin Divan-ı Ahkam-ı Adliye Nazırı Fazıl Mustafa Paşa tarafından ortaya atılmıştır. 1.000.000 Osmanlı Lirası sermaye ile kurulacak şirketin hisselerinin her biri 20 Lira'dan 50.000 Hisse piyasaya sürülecektir.

Sultan Abdülaziz'e istinaden, kumpanyanın adı ***"Aziziye"*** olarak belirlenmiştir. Aziziye Kumpanyası imtiyazı, 30 yıllığına almıştır. Kısa sürede çalışmalarına başlaması gerekiyordu. Şirket nizamnamesinin hazırlanmasıyla beraber Fevaid-i Osmaniye'ye ait vapurlarında dahil edilmesiyle nakliyeye başlanmıştır.

İşletilecek vapurlar ve özellikleri ilga edilen Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası Mühendisleri ile yeni mühendislerden oluşan bir komisyon vasıtasıyla belirlenecektir. Aziziye Kumpanyası ülkedeki bütün kıyı limanlara vapur işletmek zorunda olduğu[51] gibi ilerleyen zamanlarda Ecnebi limanlarına[52] dahi vapur işletecektir. Bu sebepten ötürü, bulunduracağı vapur sayısı ihtiyacı karşılayıcı nitelikte olacaktır. Her vapur,

---

[49] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 14 Şaban 1317 (18 Aralık 1899), s. 76. ***Şarkî Anadolu Temüryolları Hakkında Meclis-i Mebusân-ı Nafı'a Encümenince Tanzîm Olunan Esbâb-ı Mucîbe ve Madde-i Kanuniye Layihaları,*** Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, İstanbul-Matbaa-ı Amire-1327, s. 3, 7.

[50] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 25 R 288 (14 Temmuz 1871), s. 28. İlber Ortaylı;**… Mahalli İdareler,** s. 227.

[51] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 15 Rebiül-evvel 287 (15 Haziran 1870), s. 17-18.

[52] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 25 R 288 (14 Temmuz 1871), s. 28.

sigortalı olduğu gibi yeni alınacak vapurlarda sigortalanacaktır. Kumpanya kendi vapurları yetmediği hallerde diğer işletmelerden tedarik edecektir[53].

Aziziye Kumpanyası'nın kuruluş gayesi, devlete ait Postaların ve ticari faaliyetlerin yürütülmesini sağlamaktır. Bu nedenle kumpanyanın Posta teşkilatının ve ticaretin işlerliğine hız kazandırıcı nitelikte olması gerekmektedir.

Şirket imtiyaz süresince elinde bulunan alet ve malzemelerinin bakımını üstlenmektedir. Bakım ve onarım işlerini yapılacağı yerler Boğaziçi'nde ve İstanbul'a yakın noktalarda kalafat, havuzlar ve şilepler bulundurulacaktır. Ayrıca vapurlarda yapılacak yükleme ve boşlatmaların sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi için vapur işletilen noktalarda ambar ve destgahlar inşa edilecektir. Belediye yasasına uygun olarak istimlâk yapılacaktır.

Aziziye Kumpanyası uygulayacağı ücret tarifesinde devlete ait bazı taşımalarda istisnalarda veya indirimlerde bulunacaktır. Aziziye Vapurları, Erkan-ı Harbiye ile Zaptiye teşkilatına bağlı nefer ve malzemelerin nakli %50 indirimli olacaktır. Diğer kumpanyalar buna benzer bir indirim yapsa dahi devlet tarafından tercih edilmemesi önemle vurgulanmaktadır. Posta taşımacılığı da uygun bir fiyatla gerçekleştirilecektir.

Osmanlı Devleti'ne bağlı Donanma teşkilatı fazladan gemiye ihtiyaç duyduğunda Kumpanya'dan temin edecek, tahsis edilen vapurun tarifesi indirimli olacaktır. Tersane-i Amire tarafından ihtiyaç duyulacak römorkörler kumpanya tarafından karşılanacaktır. İhdas edilecek römorkörlerin tarifesi mesafeye göre belirlenecektir[54].

14. İdare-i Mahsusa Vapurları

Kendi iç sularımızda, devlet adına ulaşım hizmetini gerçekleştiren bir vapur işletmesidir. Boğaziçi'nde yer alan iskeleler arasındaki yolcu ve eşya naklini sağlayarak Marmara Denizi kıyılarını birbirine bağlamaktadır[55].

Osmanlı Devleti'nin iç sularında dolaşan, İdare-i Mahsusa Vapurları, bir diğer kuruluş olan Şirket-i Hayriye kadar kapsamlı ve kârı onun kadar olmasa da, devletin

---

[53] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 15 Rebiül-evvel 287 (15 Haziran 1870), s. 17-18.
[54] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 25 R 288 (4 Temmuz 1871), s. 28-29.
[55] **BOA. Y. EE. 796**, H. 14 R 97 (26 Mart 1880). Osmanlı Devleti Hacıları, İdare-i Mahsusa Vapurları aracılığıyla seyahat etmekte oldukları gibi Avusturya, Fransa ve İngiltere Kumpanyaları ile de seyahat ederlerdi. İdare-i Mahsusa'nın Hac yolu ulaşımının uygun mıntıklarında Acenteleri bulunmaktadır. Gülden Sarıyıldız; **Hicaz Karantina Teşkilatı (1865-1914),** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul-1989, s.62.

desteklediği bir kumpanyadır[56].

Marmara Denizi'nin Asya kıyılarının Avrupa'ya taşınmasında aracılık yapan kumpanya Bursa-Mudanya Demiryolu vasıtasıyla Mudanya İskelesine kadar gelen Anadolu Aşar vergisinin Payitahta taşınmasını temin etmektedir[57].

Devletin desteklediği bu vapur kumpanyası, bilhassa ülkemize göç etmek zorunda kalan Muhacirlerin, Osmanlı memleketlerine taşınması işini yüklenmiştir. Bosna, Selanik, Rusçuk, Yunanistan, Romanya ve Bulgaristan'dan gelen Muhacirler, bazen geldikleri yerlerin vapur kumpanyaları tarafından taşınırken bazen de Osmanlı Devleti baskı altında kalan vatandaşlarını kurtarmak adına İdare-i Mahsusa vapurlarını devreye girdirmektedir.

Kumpanya hizmet verdiği iskele sayısı artıkça elindeki vapur sayısını da artırmaktadır. Neced, Bingazi ve Selanik adlı vapurları Abdülhamid'in son yıllarında kumpanyanın kendi bünyesine kattığı yeni vapurlarıdır[58].

İdare-i Mahsusa Kumpanyası, Boğaziçi'nde ulaşım yapan bir diğer kumpanya olan Şirket-i Hayriye'nin can simidi gibidir, tam anlamda bir Şirket olabilmiş değildir[59]. Elindeki vapurların birkaçını Şirket-i Hayriye adına işletmek isteyen Mösyö Bozantin'e şartlı olarak tahsis etmiştir[60].

1889'da büyüme hızına geçen Şirket-i Hayriye, önceleri sadece; Kadıköy, Adalar, Ayastafenos ve Haydarpaşa İskeleleri arasında gidip gelirken, bu tarihten itibaren İdare-i Mahsusa'nın kapsama alanına giren Marmara Denizi, İzmid Körfezi,

---

[56] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/26,** H. 1312 (1894/1895). Bakınız: Eser Tutel; **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası,** İletişim Yayınları, İstanbul-2006. Eser Tutel, eserinde İstanbul'daki ilk buharlı gemilerden, Sultan Hamid dönemindeki durumunu, Meşrutiyet ve Cumhuriyet devirlerindeki yeniden yapılanmalarını konu almaktadır. Sultan Abdülhamid ile ilgili olan kısmı elimizdeki belgelerle paralel bilgiler vermekle birlikte kaynaklar aynı değildir. Ercüment Kuran; "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: "İdare-i Mahsusa"nın Kuruluşu ve Faaliyeti", **Çağını Yakalayan Osmanlı, IRCICA,** İstanbul-1997, s.324.

[57] **BOA. Y. EE. 796**, H. 14 R 97 (26 Mart 1880).

[58] "…Dün Romanya'dan Dersaadet Limanı'na muvaselet eden Romanya Kumpanyası'nın Kopre nam vapuruyla bir hanede 4 nüfus Rumiili muhacirin-i İslamiyyesi Romanya'dan ve Bulgar Kumpanyası'nın Bulgarya nam vapuruyla 4 hanede 18 nüfus muhacirde Varna'dan Der-saadet'e gelerek muhacirin sevkıyyât şubesine gittikleri maruzdur…" **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı (Y. PRK. ZB.) 17/1,** H. 1313 B. 7 (24 Aralık 1895). **BOA. Y. PRK. ZB. 29/51,** H. 1319 CA 10 (25 Ağustos 1901).

[59] **BOA. Y. PRK. UM. 58/95,** H. 1320 R. 11 (18 Temmuz 1902).

[60] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19. Bakınız: Eser Tutel; **Şirket-i Hayriye,** İletişim Yayınları, İstanbul-2008. Yazar bu eserinde Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu ve diğer gelişmeleri ihtiva etmektedir. Eserin Sultan II. Abdülhamid ile ilgili kısmındaki bilgiler elimizde bulunan belgelerle benzerlik göstermekle beraber kaynaklar aynı olmamıştır.

Mudanya ve Dönbeki Körfezleri'ne de hizmet verecektir[61]. Marmara Denizi çevresinde bulunan yeni ve eski yapılmış iskelelere yolcu nakliyatında bulunurken İdare-i Mahsusa'ya ait vapurları belli bir meblağ karşılığında kiralamıştır. Bu kiralamadan İdare-i Mahsusa kumpanyası kadar İstanbul Şehr Emaneti'de kazançlı çıkarak Şirket-i Hayriye %5 vergi ödemektedir[62].

Sultan Hamid zamanında Şirket vapurları, İstanbul'daki Kadıköy İskelesi ve muhafaza limanında barınmaktadır[63].

15. Selanik Körfezi ve Kesendire Körfezi Vapur Ulaşımı (Selanik Osmanlı Şirket-i Bahriye)

Selanik Şehri, 1829'da Yunanistan'ın bağımsız olmasıyla bir hutut mıntıkası olmasına neden olmuştur. Devlet bu şehri kontrol altında tutmak için limanlarıyla, demiryoluyla, tramvayıyla, iskelesi, rıhtımı ile her yönden gelişmiş ve geliştirmeye açık bir Osmanlı Vilayeti yapmaya çalışmıştır. Neredeyse bayındırlık alanında başkent İstanbul'da atılan her yeni adım burada da uygulanmaktadır.

Vilayetin bu özelliklerine istinaden halkından gelen şikâyetler derhal değerlendirmeye alınmaktadır. Selanik Körfezi ile Kesendire Körfezi'nde vapur ulaşımının yapılmadığı ve halkın duçar olduğu, gelen telgraflarda yer almaktadır. Devlet oluşturduğu bir komisyonla körfezlerin vapur ulaşımına uygunluğunu tahkik ettirmiştir.

Sultan II. Abdülhamid'in bizzat görevlendirdiği Hazine-i Hassa Nazırı Agop Paşa, geliri Padişah hazinesine ve oluşturulacak şirket ortaklarına ait olan bir kumpanyayı kısa zamanda teşkil etmiştir.

Selanik şehri, vapur ulaşımı ile bir kat daha zenginleşecektir. Gemiler, Selanik Körfezi ile Kesendire Körfezi ve vilayetin batısında yer alan Yunan hududundaki Platoma'ya kadar seferler düzenleyecektir[64]. Şirket'in adı daha sonraki yıllarda *"Selanik Osmanlı Şirket-i Bahriye"* adını almıştır[65].

16. Kızılırmak-Yeşilırmak Nehirlerinde Ulaşım

Berlin Antlaşması'nın 61. maddesinde Doğu Anadolu bölgesinde ıslahatların yapılması ve çalışmaların sağlıklı olarak yürütülmesi amacıyla bir komisyon

---

[61] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/26,** H. 1312 (1884/1885).
[62] **BOA. Y. EE 41/57, E. Tas. No: 18-127/494 (Tarihsiz)**
[63] **BOA. T. NFM. 718/64**, 28 Mayıs 299/H. 3 Şaban 300 (9 Haziran 1883).
[64] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 23 Cemaziyel-ahir 305 (7 Mart 1888), s. 115.
[65] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 23 Mayıs 325 (5 Haziran 1909), s. 259.

oluşturulmasına karar verilmiştir. Sultan Hamid ıslahat çalışmalarını yürütmek amacıyla Anadolu Şahane-i Umumi Müfettişliği'ni oluşturmuş, komisyon başkanlığına da Müfettiş Şakir Paşa tayin etmiştir.

Doğu Anadolu Vilayetleri'nde yapılacak teftiş sırasında, Umumi Müfettiş Şakir Paşa, gördüklerini ve duyduklarını kayıt altına alarak Doğu Anadolu'da yapılması gereken çalışmaları içeren raporları merkeze sunmuştur. Şakir Paşa yaptığı teftiş sırasında, Kızılırmak ve Yeşilırmak nehirlerinde ulaşımın sağlanması için iki tahrirat göndermiştir.

Kızılırmak Nehri'nde yapılacak ulaşımın, Sivas Vilayeti Tüccar ve Ziraat Erbabı'nın oluşturacağı bir şirket tarafından gerçekleştirilmesinin bölge halkının kalkınmasına katkı sağlayacağını ifade ederek, nehrin ulaşıma salih bir hale getirilmesi için gerekli tahkikatın yapılmasını talep ederken, Yeşilırmak Nehri'nde de benzer çalışmaların yürütülmesini sunduğu tahriratlarda arz etmiştir.

Kızılırmak Nehri temizlendiği takdirde ***"Kelek"*** adı verilen küçük çaplı nehir vasıtasıyla ulaşım yapılabilecektir. Böylece nehir boyunca yer alan Kazalar ve Sancaklar Karadeniz'e en kestirme ve ucuz yoldan ulaştırılacaktır.

Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından oluşturulan Fen Heyeti, Şakir Paşa'nın sunduğu harita ve rapor doğrultusunda ilk olarak harcanacak meblağ ve çalıştırılacak amele sayısını tespit etmişlerdir. Proje taslak haliyle cazip gelmekle birlikte Fen Heyeti incelediği haritada Kızılırmak Nehri'nin yüksekliğinin deniz seviyesinden yüksek olmasının ulaşımı zorlaştıracağına dair bir tereddüt oluşturmuştur. Son kararın yerinde yapılacak bir tahkikat sonucunda alınacağı ifade edilmiştir[66].

Samsun'dan iç kısımlara doğru yapımı gerçekleştirilmeye çalışılan demiryolu ulaşımının[67] iç kısımlarda devamını Sivas'tan başlayacak olan Şarkî Anadolu Demiryolu temin edecektir ki bu hat şubeleriyle Anadolu'nun doğu ve güneydoğu bölgelerine ve daha ilerisine uzatılmaktadır[68]. Demiryolu ulaşımına alternatif olarak Kızılırmak ve Yeşilırmak nehirlerinden de ulaşım alanında istifade edilmek amacıyla ortaya atılmış önemli bir fikirdir.

---

[66] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1315 (14 Ağustos 1897), s. 201.
[67] **BOA. Y. EE. 1/59, E. Tas. Nu. 5. 83/428,** 7 Eylül 1314 (19 Eylül 1898).
[68] ***Şarkî Anadolu Temüryolları …,*** s. 1-8.

17. Şirket-i Hayriye Vapur Ulaşımı

Şirket-i Hayriye Vapur İşletmesi'nin fikir oluşumu ve uygulamaya geçişi Sultan Abdülaziz devrine dayanmaktadır. Mahmud Celaleddin Paşa önderliğinde ve Osmanlı Devleti sınırları içerisinde yaşayan vatandaşları tarafından oluşturulan bir kuruluştur[69]. Üyeleri arasında Padişah ailesinden, devlet ileri gelenlerinden, Osmanlı tüccarları, bankerleri ve diğer sanat ve ziraat erbabından hisse sahipleri bulunmaktadır[70].

Mahmud Celaleddin 1 Muharrem 1273'te aldığı ilk imtiyazı 20 yıllığına Sultan Abdülaziz tarafından verilmiştir. Bu süre Ulu Hakan'ın saltanatının ilk yıllarında sona ermektedir. Süre bitimine yakın Şirket'in İdare Meclisi belli şartlarla imtiyazın 10 yıl daha uzatılmasını temin etmiştir.

Devlet yeni koşulları karşılıklılık ilkesi doğrultusunda kabul etmiştir. Bir Osmanlı tebaası kuruluşu olan Şirket, savaşta ve barışta her yönü ile devlete hizmeti esas almaktadır.

Vapur Kumpanyasının ilk hizmet verdiği güzergâh sayısı 6'dır. Bu güzergâh sayıları zamanla artmıştır. İlk olarak Köprü içi İskeleleri olan;

Eyüb, Ayakapusu ve Köprü yönünde hizmet vermiştir

Şirket-i Hayriye, senelik her bir vapur için gelirinin %5'ini Şehr Emaneti'ne ödemektedir. Bu durum ek süreler devrinde de aynı şekilde devam etmiştir. Şirket düzenli olarak 6 vapur için Şehr Emanetine %5'ten toplam 3.000 guruş ödemektedir. Mukavele şartlarına göre, işletilen vapur sayısı arttıkça verilecek meblağın miktarı da aynı oranda artış gösterecektir[71].

Şirket-i Hayriye vapurlarının, geliş-gidiş saatleri, dönemin İstanbul Gazeteleri'nde ilan edilerek halkın mağdur olmasına engel olunmaya çalışılmaktadır. Ayrıca fırtınalı zamanlarda seferlerin aksamasına neden olacak hal ve durumlarda halka ilanlar yoluyla duyurulmaktadır. Modern ulaşım anlayışının ilk uygulamaları olarak değerlendirilebilir.

Kumpanya kurulduğu ilk zamanlarda Ticaret Nezareti'nin teftişine tabi tutulmaktayken, Sultan II. Abdülhamid devrinde, Nafıa Nezareti'nin denetimine girmiştir[72]. Nezaret şirkete adına yapılan çalışmaları Şirketin Dahili Nizamnamesi'nin

---

[69] **BOA. Y. EE 41/157, E. Tas. No:18-127/494, (Tarihsiz)**
[70] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/26,** H. 1312 (1894/1895).
[71] **BOA. Y.EE. 95,** H. 8 Cemaziyel-evvel 1301/5 Mart 99 (6 Mart 1884).
[72] **BOA. Y. EE 41/157, E. Tas. No:18-127/494, (Tarihsiz)**

24. maddesine göre oluşturulan komisyonlar aracılığıyla teftiş edebilmektedir. Bu komisyon üyeleri belli aralıklarla görevlendirilmektedir. 1884 yılında oluşturulan komisyon üyelerinin görev süresinin bitimiyle 1886 yılında yeniden, yeni bir komisyon oluşturulmuştur. Üyeleri arasında Muhacir Komisyonu Vahid Bey ile Tüccar Hüdavendigaroğlu Nersis Efendiler 1886 yılı komisyonunun azaları olarak belirlenmiştir[73]. Teftiş üyeleri arasında kendi hissedarlarından azalarda görevlendirilebilmektedir. Örneğin 1901 ve 1902 yıllarındaki komisyon üyeleri Şura-yı Devlet Maliye Dairesi üyesi Nuh Efendi ve Temyiz Mahkemesi üyesi Kazım Beyler teftiş için görev almışlardır[74].

Yolcu ve eşyalar için uygulanacak ücret tarifeleri Kumpanya ve Nafıa Nezareti tarafından belirlenmektedir. Ulaşım ücretleri zaman içerisinde değişmekle beraber Köprü ile Yemiş İskelesinden Ayakapusu'na kadar ve bir iskeleden diğerine 20 Pare bundan daha fazla yerlere gidecek olan yolcular için Örneğin Eyüb'e kadar 10'ar Paredir. İndirimli ücret uygulaması o dönemde de görülmektedir. Askerler, Askeri mektep öğrencileri ve Rüşdiyelilerden alınacak ücret 10 Paredir[75].

Kumpanya şartnamesinin 8. maddesine göre sipariş edilecek vapurlar ve bakımları Tersane-i Amire tarafından görevlendirilecek bir heyet ve şirketin görevlendireceği memurları tarafından belirlenmektedir. Vapurların özellikleri teknolojik gelişmelere bağlı olarak sürekli değişmektedir. Şirkete ait ilk vapurların üst kısımları açık olup bu durum kış mevsiminde yolcuların soğuğa ve rüzgara maruz kalmalarına neden olmaktadır. Halka hizmeti esas alan kuruluş yeni sipariş ettiği vapurlarda yolcuların soğuktan korunacak şekilde imal edilenlerini tercih etmiştir[76].

Şirket-i Hayriye'nin kurucusu Mahmud Celaleddin Paşa, iskeleler inşa edilirken Cisr-i Cedid (Karaköy Köprüsü) yönünde yapılmayıp Demir Köprü cihetinde yapılmasının daha uygun olacağını düşünmüştür. Böylece Cisr-i Cedid'in altından geçerken oluşabilecek zorlukta ortadan kaldırılmıştır. Yeni iskeleler inşa edilirken masrafı vapurların hâsılatından karşılamaktadır[77]. Hizmet verdiği iskele sayısının artmasına bağlı olarak, vapur sayısı da gün be gün artırmaktadır. Talep edilen vapurların

---

[73] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1317 (23 Ağustos 1899), s. 499.
[74] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilkade 1323 (11 Ocak 1906), s. 330.
[75] **BOA. Y. EE 41/157, E. Tas. No:18-127/494, (Tarihsiz).**
[76] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1320 (8 Haziran 1902), s. 174.
[77] **BOA. Y. EE 41/57, E. Tas. No:18-127/494.**

gelmesine kadar kumpanyanın vapur ihtiyacı bir diğer devlet destekli kumpanya olan İdare-i Mahsusa'ya ait vapurlar belli bir kira karşılığında kullanılmaktadır[78].

Devletin Şirket-i Hayriye'den kazançları arasında damga vergisi ve haraç vergisi yer almaktadır. Kumpanya, her hisse senedi için devlete %1'lik pay vermektedir. Hisse senedine uygulanan damga vergisini ödemediği takdirde faizli olarak geri ödemektedir. Kumpanya 7 Şubat 1894'te yapılan teftiş sırasında Rüsumat Dairesine 60.000 guruş kadar Damga vergisi borçlanmıştır. Rüsum İdaresi, hisse senedinin %1 hesabı olarak bir defaya mahsus olarak borcun ödenmesini istemiştir. Cezası ise, bu meblağın altı misli olup buna faizde eklendiğinde oldukça yüksek bir borç ortaya çıkmaktadır. Devlet kumpanyanın çalışmalarından duyduğu memnuniyete istinaden ceza kısmını ve faiz kısmını almayarak sadece ödenmesi gereken 60.000 guruşluk damga vergisinin ödenmesini yeterli görmüştür[79].

Şirket-i Hayriye'ye ait emlaktan, devlet ister şirkete ait olsun, isterse şahıs adına olup şirket adına işletilen emlak olsun düzenli olarak haraç bedelini almaktadır.

Kumpanya farklı alanlarda uzman personel çalıştırmaktadır. Bünyesinde çalışan Makinist ve Kaptanlar ve hizmetliler sınavlara tabi tutulmaktadır. Kaptanlar, Liman Meclisi'nin sınavına tabi olurken Makinistler Tersane-i Amire'nin sınavına tabi olmaktadırlar. Vapurlarda istihdam edilen bir diğer personel ise karşıdan gelen veya geçen bir kayık veya başka bir araç var ise onu haber veren bir memur bulunmaktadır[80]. Şirket çalışanlarını oluşabilecek kazalara, sakatlık, malullük ve ölüm hallerine karşı kendilerini ve ailelerini korumak amacıyla şirket, memur ve hizmetlilerin maaşlarından %4 oranında kesinti yaparak çalışanlarını koruma altına almaya çalışmaktadır[81].

Kumpanya ifade edildiği üzere ilk imtiyazını 1273'te, ikinci imtiyaz süresinin ise 1293'te almıştır. Sultan Hamid, kumpanyanın çalışmalarından memnun kalmış olacak ki daha sonra tekrar 30 yıllık bir uzatma süresi verilecektir. Devlet kendi iç sularında kendi Sancağı'nın dalgalandığı vapurların işletilmesinin daha doğru olacağına inanmış olmalıdır ki bu kuruluşu desteklemiştir[82]. İmtiyaz sürelerinin uzatılması sırasında kumpanyanın yaptığı bazı hizmetler askıya alınmaktadır. Yeni düzenlenecek

[78] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20**, H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881).
[79] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/8,** H. 1 Şaban 1311 (7 Şubat 1894) .
[80] **BOA. Y. EE 41/157, E. Tas. No:18-127/494.**
[81] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1312 (5 Temmuz 1894), s. 15.
[82] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 17 Rebiül-evvel 306 (21 Kasım 1888), s. 133.

mukavelename, şartname ve dahili nizamnamelerine uygun olarak hizmetler yeniden ele alınmaktadır[83].

Bu yeni 30 yıllık uzatma sırasında ulaşım yapılacak iskele sayısı artırılmıştır. Kadıköy, Adalar, Ayastefanos ve Haydarpaşa iskelelerine yolcu naklinde bulunduğu gibi Marmara denizi, İzmid-Mudanya-Dönbeki Körfezlerindeki iskelelere de ulaşım sağlayacaktır.

Hat sayısına bağlı olarak vapur sayısı da artırılmaktadır. Yeni vapurların alınması ve işletimi için hisse senetleri piyasaya sürülecektir. Ancak bu hisse senetleri için bir koşul söz konusudur. Hisse kağıtlarının "***Osmanlı tebaasından başkasına satılmamasına"*** dikkat edilecekti. Eğer eski hisse sahipleri de arz ederlerse yeni hisseler satın alabileceklerdi. Abdülhamid devrinde verilen imtiyazda Sultan Abdulaziz zamanında yapılan nizamname geçerli olarak kabul görmüştür[84].

Sultan Abdülhamid devrinde son olarak verilen 30 yıllık imtiyaz süresi bitmeden 1903'te 50 yıllığına imtiyaz süresi uzatılmıştır. Bu yarım yüzyıllık zaman içerisinde bilet zamlarından elde edilen gelir fazlası Dahiliye Nezareti'nin görevlendireceği bir memur tarafından takip edilmek koşuluyla Darülaceze'ye verilmesine karar verilmiştir[85].

Bu kumpanya kurulduğu andan itibaren Boğaziçi sahillerini kıyılarını birbirine kavuşturduğu gibi sahilden içerilere doğru giden köylerde gittikçe mamurlaşmıştır. Köyler artık zamanla bir kaza statüsüne yükselmiştir[86].

18. Mudanya ve Çevresinde Vapur Ulaşımı

Mudanya, Asya Kıtası'nın son noktalarından olup, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan mıntıkada yer almaktadır. Mudanya'dan Bursa'ya kadar yapımına başlanmış olan demiryolunun tamamlanması halinde, bölgede büyük bir yolcu kapasitesinin olacağını fark eden, Hüdavendigar Vilayeti İdaresi, Marmara Denizi sahillerinde bilhassa Güney Marmara sahillerinde Bursa'ya gidip gelecekler ile Mudanya ve İstanbul arasındaki vapur ulaşımını sağlamak için çalışmalara başlanılmıştır[87].

Vilayet gazetelerinde ve Der-saadet gazetelerinde ilanlar verilmiştir. İlanlar sonucunda Mösyö Kriko'nun başvurusu değerlendirmeye alınmıştır. Vapur ulaşımı

---

[83] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/28,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).
[84] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/26**, H. 1312 (1894/1895).
[85] **BOA. T. 2302,** 4 Haziran 319 (17 Haziran 1903), s. 59.
[86] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 8 Cemaziyel-evvel 321 (2 Ağustos 1903).
[87] **BOA. Y. EE. 93,** H. 1296 Ra. 13/1296 Ca. 8 (7 Mart 1879/30 Nisan 1879), s. 4.

şartnamesi, Demiryolu mukavelenamesi göz önüne alınarak yapılacaktır. İmtiyaz süresi 50 yıl olup bu süre zarfında aynı zamanda denizin taşması sonrası oluşabilecek arazi dolmalarına da engel olacaktır. Bu temizleme çalışmalarına karşılık, belli bir süre aşar vergisinden muaf tutulacaktır[88].

19. İznik Gölü Vapur Ulaşımı

Hazine-i Hassa adına, işletmesi yapılmak üzere Padişah tarafından gerekli onay verilmiştir. İlk olarak nakliyat düzeyi ve geliş-gidiş kapasitesi tespit edilmiştir.

Hazine-i Hassa'ya ait işletmeler Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının sonuyla Maliye Nezareti'ne devr edilmiştir[89].

20. Hüdavendigar Vilayeti Dere-Göl ve Nehirlerinde Ulaşım

Hüdavendigar vilayeti sınırlarında bulunan dere, göl ve nehirlerden ulaşım alanında istifade etmek amacıyla farklı zamanlarda başvurular olmuştur.

İlk başvuru 1885'de yapılmış olup Ege Bölgesi'nden, Marmara Denizi'ne doğru olan göl, dere ve nehirler üzerinde ulaşımı sağlamayı hedeflemektedir. Bu çalışma Denizli yönünden başlatılacak ve yukarı yönünde bulunan Mihaliç ve Kara Dere ve Susugurluk Çayları ile Manyas ve Avlonya Gölleri dahil olarak ulaşıma açık bir hale getirmeyi amaçlamıştır[90]. Yapılan başvurunun devamı gelmemiştir.

İkinci başvuru, Sultan Abdülhamid'in saltanatının son yıllarına rastlamaktadır. Osmanlı tebaasından… Paşazade Mehmed Rauf Bey tarafından imtiyaz başvurusunda bulunulmuştur. Mehmed Bey'in imtiyazı oldukça kapsamlı olup 4 ayrı yöndeki dere, nehir ve gölü kapsamaktadır. İmtiyaz başvurusuna göre:

-Evvela, Vilayet sahilindeki Marmara Denizi'ne dökülen Susugurlu Deresi ile deniz arasındaki mesafede bulunan yerlerde

-İkinci olarak Apolonya Gölü'nde

-Üçüncü olarak, Ulubat ve Kirmasti derelerinde

-Ve son olarak Mandahorul kaynak suyu mecralarıyla Simav Gölü, Zincan Suyu, Manyas Gölü ve bu gölün devamı olan Kara dere, Karasu deresi ve Uzun Dere ve Nilüfer ve Atranos Dereleri'ni içermektedir.

Bu su akıntı ve birikintilerini ulaşıma açık bir hale getirmeyi taahhüt ettiği gibi, aktif olarak nehirlerde vapur, şilep, duba ve sal gibi nakliye araçlarını kullanarak

---

[88] **BOA. Y. EE. 796,** H. 14 R. 97 (26 Mart 1880).
[89] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 18 Muharrem 1324 (14 Mart 1906), s. 178.
[90] **BOA. T. 171,** Teşrin-i Sani 301 (Kasım-Aralık 1885), s. 7.

ulaşımı sağlayacaktır. Ayrıca kullanılacak römorkörler vasıtasıyla da nakliyeye katkıda bulunacaktır.

İmtiyaz süresi 61 yıl olarak belirlenmiştir. Bu süre zarfında nehir, dere ve göllerin uygun mevkilerinde iskele ve ambar yapımını da gerçekleştirecektir. Fermanın ulaşmasından sonraki 1 yıl içinde Osmanlı Anonim Şirketi kurulacaktır. İmtiyazın verilmesi için kefalet akçesinin, ferman tarihinden itibaren 30 iş günü içerisinde Osmanlı Bankası'na tahsis edilmesi gerekmektedir. Yatırılacak bedel 1.000 Osmanlı Lirası'dır.

İlk üç maddede sayılan yerlerin haritalarının hazırlıkları için 1 yıllık süre tahsis edilirken, dördüncü maddede yer alanlar için, 2 yıllık bir süre belirlenmiştir. Çalışmanın tamamı 8 yıl gibi oldukça uzun bir sürede tamamlanacaktır. Hedeflenilen çalışmanın oldukça kapsamlı olmasından dolayı kısım kısım yapılacaktır. Her 15 kilometrelik kısım tamamlanıp devlet tarafından onaylandıkça, mukavelenamedeki tarifeye uygun olarak işlemeye başlayabilecektir.

Çeşitli sebeplerden dolayı inşaat beklemeye alındığında, gerekçeler Nafıa Nezareti'ne bildirilerek uzatma gerektiği hallerde gecikme süresi imtiyaz süresine eklenecektir.

İnşaatın bitimi sırasında ve kabul olunmazdan evvel ve imtiyaz süresince idare ve işletme muamelatını, inşaatın sağlıklı bir şekilde yürütülmesini, alet ve edevatın tamir ve bakımının yapılmasını sağlamak için, devlet tarafından Komiser görevlendirilecektir. Ancak bu Komiser'in ücreti Nafıa Nezareti'ne yıllık olarak 240 Lira imtiyaz süresi sonuna kadar tahsis edilecektir.

İskele ve ambar gibi yapıların inşası için halk elinde bulunan yerlerin satın alınması konusunda imtiyaz sahibi ve emlak sahipleri anlaşamadığı takdirde İstimlak Kanunu'na uygun olarak hareket edilip, geçici olarak işgal edilen yerler tazminat verilmek koşuluyla hükümetin arabuluculuğuyla imtiyaz sahibine verilecektir. Devlete ait yerler ise ücretsiz olarak imtiyaz süresince devlet tarafından tahsis edilecektir.

Mehmed Bey'in imtiyaz talebi çok sayıdaki nehir, dere ve gölü kapsamasından dolayı bu su kaynakları üzerinde yer alan köprüler ve sedlerin nasıl bir muameleye tabi olacağı da karara bağlanmıştır. Buna göre adı geçen mecralarda tesadüf olunacak "köprülerden" su ulaşımını engelleyen olursa Vilayet Fen Heyeti'nce tayin olunacak sınırlar doğrultusunda kendi bütçeleri ve elemanları vasıtasıyla ıslah ve tadilat

yapacaklardır. Ulaşıma engel olan köprü ayakları, ağaç, taş, kum ve çakıldan nehir, göl ve dereleri temizleme çalışmalarını yürütecektir.

Ayrıca mecralar boyunca bulunan sedler gerekli görüldüğünde emlak sahibine tazminat verilmek koşuluyla yıkılacaktır[91].

Vergileme ve Muafiyetlik; Sefain, iskele, ambar ve diğer yapılar için bir defaya mahsus olmak üzere yerli ve yabancı memleketlerden tedarik edilecek malzeme, alet, edevat, demir, makine ve diğerleri ***Gümrük vergisinden*** istisnadır.

Sultan II. Abdülhamit bu imtiyazda vergileme konusunda çokta cömert davranmamıştır. Zira gümrük vergisi haricinde bir başka vergi muafiyeti sağlamamıştır.

Tabi olunan vergiler ise; Gemi, ambar, iskele ve bunlara ait sermaye, varidat, emlaklar Osmanlı kanun ve nizamlarına uygun olarak vergiye tabidir. Ayrıca devlet tarafından mevzu bahis olacak her türlü vergiye tabi olacaklardır. Şirketin yapacağı bütün evrak işlemleri de Damga Kanunu'na uygun olarak vergilenecektir.

İskele, ambar ve diğer müştemilat yapılarının tamamlanması için gerekli kereste civardaki devlet ormanlarından karşılanacaktır.

Fen Komisyonu; İnşaatın 15 kilometrelik kısmının tamamlandığının bildirilmesiyle Nafıa Nezareti tarafından oluşturulan komisyon 1 yıl aralıklarla 2 defa kontrol yapacaktır. Sunulan rapor doğrultusunda Nezaret cevabını bildirecektir. Komisyonların masrafları imtiyaz sahibine ait olacaktır.

Ücret Tarifesi ve Muafiyetlik; Çalışmanın ilk 15 kilometrelik taksimi tamamlandıktan sonra ücret tarifelendirilmesi başlayacaktır.

Kara ve Deniz kuvvetlerine mensup asker, alet, erzak, mühimmat, hayvanat, harp malzemeleri, mahkumlar ve diğer memurlar, Posta çantalarının nakliyatı şartnamenin 5. faslına uygun olarak hareket edeceklerdir.

Devlet Müdahalesi; Devlet imtiyaz müddetinin ilk 25 yılının geçirilmesinden sonra her ne vakit isterse işletmeyi satışa çıkarabilecektir. Hangi yıl satış yapılacaksa ondan evvelki 5 yılın hasılat-ı gayr-i safiyetinin ortalaması alınarak çıkan meblağın %50'sine denk gelen kısmı taksitli olarak her yıl imtiyaz sahibine devlet tarafından ödenecektir. İmalatın devir teslimi sırasında önceki döneme ait bir borç yada taahhüt bulunmayacaktır.

---

[91] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 27 Şevval 1320 (27 Ocak 1903), s. 118-119.

Personel İstihdamı; İnşaat sırasında ve işletme esnasında istihdam edilecek büyük ve küçük memurlar Osmanlı vatandaşı olacaktır. Lakin Ecnebiye'den birkaç Fen memuru istihdamına izin verilecektir. Bütün memur ve müstahdemler ***"Fes"*** giyeceklerdir. İnşaatın yapımı sırasında görev alacak mühendislerin Hendese-i Mülkiye çıkışlı olmalarına özen gösterilecektir.

Hasılat cetvellerini her yıl Mart ayı başında Nafıa nezaretine sunacaklardır.

İmtiyazın Feshi; İmtiyaz süresi zarfında imalata başlamadığı veya başlayıp da ikmal eylemediği, işletmeyi tatil eylediği ve taahhüdünü yerine getiremediği hallerde hakkından feragat etmiş sayılacaktır. Bu hallerde devlet geçici olarak işletmeyi devam ettirmekle beraber imalata ait malzemeler müzayedeye çıkarılır. Bu sırada geri verilmemiş olan kefalet akçesine de el konulur. Daha öncede ifade edildiği üzere imtiyaz çok sayıdaki su mıntıkasını içermekte olduğundan eğer imtiyaz sahibi belli alanlarda çalışmayı tamamlamış ise işletme hakkı o kısımlarda devam edecektir.

Devletin kazancı imtiyaz işletilmeye başladığı andan itibaren Darüşşafaka ve Darulaceze'ye 30 Lira'dan toplam 60 Osmanlı Lirası ödeme yapacaktır[92].

II. LİMAN-İSKELE-RIHTIM VE DİĞER YAPILARIN İNŞASI

Bu yapıların inşasının asıl önemi kaçakçılığı önlemekten kaynaklanmaktadır. Limanlara, iskelelere gelen gemiler yolcu, eşya, hayvan ve diğer emtiayı boşaltma ve yükleme sırasında kontrol edilmektedir. Deniz açığında yapılacak bu işlemler ülkeye giren ve çıkanların tespitinde güçlüklerin yaşanmasına neden olmaktadır. Gemilerin rahatlıkla kıyılarda barınabilmesi için iskeleye, ülkede kaçakçılığı kontrol içinde liman ve rıhtıma ihtiyaç duyulmaktadır.

Yapıların haritalarının tetkiki Nafıa Nezareti tarafından yapılmakla beraber Bahriye Nezareti'nin de tetkikine sunulmaktadır. Ayrıca rıhtım, iskele inşası sırasında oluşturulan komisyonlarda da Bahriye Teşkilatı adına bir memur istihdam edilmektedir.

Nafıa Nezareti rıhtımların yapımı esnasında ve işletme süresince dok, antrepo, ambar, depo ve diğer müştemilatların denetim teftiş ve muayenelerini ayrıca imtiyaz sahiplerinin taahhütte bulundukları tramvay, yol, gümrük binası, karakolhane, karantinahane gibi yapıların yapılıp yapılmadığını Komiserler vasıtasıyla takip edebilmektedir. Bu memurların ücreti imtiyaz sahiplerince karşılanmaktadır. Gerekli

[92] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 27 Şevval 1320 (27 Ocak 1903), s. 119-121.

görüldüğü yerlerde Bahriye Nezareti'de Zabıta ve Komiser görevlendirmesi yapma hakkına sahiptir.

Nafıa Nezareti tarafından Fen Komisyonları inşaatın başında ve sonunda görevlendirdiği gibi uzun yıllara bölünmüş taksimli inşaatlarda yapılan mukavelename şartlarına uygun olarak tamamlanan kısımlar komisyon denetiminden geçirilir. Örneğin; Der-saadet Rıhtımı her 200 metrelik bir kısmı tamamlandıkça kontrolden geçirilecektir[93].

Muhafaza liman ve rıhtımıı; Deniz dalgalarından gemileri korumak amacıyla yapılır. Bu yapılar bazen denize doğru uzanıp sonra içe doğru kıvrılarak bir körfez şeklinde[94] olacağı gibi sahilin korumaya müsait olduğu yerlerde doğrudan denize doğru bir burun şeklinde yapılmaktadır. Bunun güzel örneği Kadıköy İskelesi'dir[95].

Muhafaza rıhtımları usul ve kaideye uygun olarak rıhtımın denize doğru olan kısmında 1-2 m³'lük tabii ve suni kayalar kullanılır. Deniz seviyesinden yukarıda kalan kısmında ise, yonma taşlar kullanılarak kagir bir yapı oluşturulur. Rüzgâra karşı olan yönlerinde büyük kaya taşları yığılarak gemiler koruma altına alınmış olur[96].

Su yolları; Liman, iskele ve rıhtımlar nehir, göl, dere ve deniz kenarlarına inşa edilmektedirler. Bu yapıların inşa edildiği noktalar genellikle bir köyün, kasabanın, sancağın veya şehrin ev, işyeri ve diğer insan ve hayvanların iskân edildiği yapılardan gelen atık sular ile yağmur sularının döküldüğü yerlere tesadüf etmektedir.

İnşaatın yapımı esnasında şehrin, kasabanın veya köyün atık suyollarının kapanmamasına dikkat edilmesi gerekmektedir. Eğer ki o civarda rıhtım, iskele ve sed yapmak zorunlu ise su yollarının mecrası değiştirilir yada küçük çaplı köprü ve menfezler inşa edilir[97].

Antrepo, Mağaza ve Eşya Depoları İnşası; devlet uzun yıllar imtiyaz sahipleri tarafından bu yapıların inşasına ve işletmesine izin vermiştir. Ancak bu yetkiyi H. Gurre Zilkade 306 (29 Haziran 1889) tarihli kararında inşa etme yetkisi Rüsumat Dairesi'ne yani devlete verilmiştir[98].

---

[93] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/16,** 24 Mart 314 (5 Nisan 1898).
[94] **BOA. Y. PRK. TNF. 7/16,** H. 3 Cemaziyel-evvel 1319 (18 Ağustos 1901).
[95] **BOA. T. NFM. 718/64,** 28 Mayıs 299 (9 Haziran 1883).
[96] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302, s. 14.
[97] **BOA. T. NFM. 718/64,** 28 Mayıs 299 (9 Haziran 1883).
[98] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** Gurre Zilkade 306/9 C. 308, s. 139.

Dok; Eşya, kumaş, satılacak mallar ile ticari eşyaların yerleştirildiği yapılardır. Burada bekletilen mallar için *makbuz (iranat)* adı verilen evraklar düzenlenir.

Antrepo; Çeşitli eşyaların, ticari malların rıhtımlarda yerleştirildiği binalardır. Burada bırakılan malzeme için Rıhtım görevlileri makbuz yada iranat denilen belgeler keser ve ilmuhaber düzenlenir[99].

Gümrük binası; her rıhtımda mutlaka bu binalar inşa edilir. Burada Gümrük Memurları ve Pasaport memurları görev yaparlar. Yolcular mutlaka bu binadan geçmektedir[100].

Destgahlar; Ticaretin ve bahriyenin gelişmesi için yapacaklarının başında fabrika, döküm, demir ve endezhane gibi çeşitli yapıları içeren destgahlara ihtiyaç vardır. Büyük bir gemi destgahının yapılması için devlet gazeteler yoluyla ilan vererek müteşebbisleri beklemiştir[101].

İskelelerin uzunlukları farklılık gösterir. Kadıköy İskelesi için bu uzunluk 70 metre olarak belirlenmiştir[102].

İşleme konulan ücret tarife çeşitleri; Osmanlı denizlerinde vapur işleten şirketler belli kıyılarda bulunan liman ve iskelelere giriş-çıkışları uluslararası oluşturulan bir komisyon tarafından belirlenir. Örneğin; İzmir, Trablusgarp, Selanik limanlarındaki fiyatlar tek taraflı olarak değil karşılıklılık esasına dayalı olarak belirlenmektedir. Avrupa emtiası ithalatı miktarlarına göre taşınacak eşyanın ağırlık ve ücreti belirlenir[103].

Mavna resmi; Limana yanaşan mavnalardan Mavnalar hakkındaki Hukuki Nizamnameye uygun olarak vergi alınır[104].

İranat (makbuz) Kesimi; Dok ve antrepolara yerleştirilen ticari eşya için emtia sahiplerine malzeme bıraktıklarına dair kaydın evrakıdır. Belli bir ücret karşılığında kesilir[105].

Şamandıra ve Yanaşma Resmi; Limanlarda alınan vergilerden biridir. Bu vergiler limandan limana ve rıhtıma yanaşma karşılığında alınmaktadır[106].

---

[99] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/16,** 24 Mart 314 (5 Nisan 1898).
[100] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1315 (30 Ağustos 1897), s. **BOA. T. 172,** 1 Haziran 1314 (13 Haziran 1898).
[101] ***Bâ-İrade-i Seniyye Nafı'a Nezâretinde Teşekkül Eden Komisyon…,*** s. 34.
[102] **BOA. T. NFM. 718/64,** 28 Mayıs 299 (9 Haziran 1883).
[103] **BOA. T. NFM. 716/6,** H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880).
[104] **BOA. T. NFM. 720/3,** H. 1302 B. 3 (18 Nisan 1805).
[105] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/16,** 24 Mart 314 (5 Nisan 1898).
[106] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 1 Rebiül-evvel 1300 (10 Ocak 1883), s. 21.

1876-1909 yıllarında Osmanlı Devleti'nde inşa ve tamir edilen başlıca iskele, liman ve rıhtımlar aşağıda verilmiştir (Bakınız: EK XIV-XV).

1. Heybeliada-Çam Limanı Gemi Tamir Atölyesi

Gemilerin bakım ve onarımını sağlamak için buhar gücüyle çalışan havuzlara ve destgahlara ihtiyaç vardır. Devlet vapur işletme imtiyazlarını verirken şirketlerin ellerinde bulunan malzemelerin hüsn-ü halde tutulmasını zorunlu tutmaktadır.

Hem devletin yapmış olduğu zorunluluk hemde kumpanyaların ellerindeki gemilerin uzun ömürlü olmasını sağlayacak bir gemi tamir atölyesinin kurulması imtiyazını İngiltereli Şarl Hanson talep etmiştir.

Bir kumpanya teşkil etmek suretiyle hizmet verilecektir. Şirket, Bahriye Nezareti'ne yıllık 100 Adet İngiliz Lirası ödenecektir. Bu bedeli, Bahriye Nezareti'nden kullanacağı malzemeye karşılık olarak tahsis edecektir. Ayrıca işletme ruhsatı belgesi içinde Nafıa Nezareti'ne bir defaya mahsus olmak üzere 200 Lira Ruhsat ücreti ödeyecektir.

İstanbul ve çevresindeki devlete ait gemilerin, vapurların bakım ve onarımları bu işletmeye yaptırılacağı zaman %10 indirimli tarife uygulanacaktır. Diğer işletmelerde, aynı ücrete gelse dahi devletin bu işletmeyi tercih etmesi istenilmektedir. Böylece deniz ticareti ile uğraşanlardan müşterisi olmasa bile, devletin elindeki mevcut malzemenin tamiri, bakımı ve onarımı sayesinde kumpanyanın girdiği dar boğazlarda dahi kazanç elde etmesini sağlayarak devamlılığını garantilemiş olacaktır.

Şirkette inşa edeceği ve kullanacağı malzemeleri bir defaya mahsus olmak üzere gümrük resminden muaf tutulmuştur. Bütün bunlara rağmen, şirket hazırlıklarını tamamlayamayarak 21 Mart 1885'te imtiyaz mukavelenamesi fesh edilmiştir[107].

2. Bingazi Limanı Seddi

Bingazi sahillerinde gemilerin barınabileceği bir liman ile bu limanı koruyacak bir muhafaza seddinin yapımı devlet tarafından düşünülmektedir. Devlet projeyi ya ihaleye verecek yada emaneten yaptıracaktır. Bingazi mevkisi, sermayedarların dikkatini çekecek kadar kazançlı olmasına rağmen devlet emanet yoluyla yapımına karar vermiştir[108].

Muhafaza Seddi'nin kısa zamanda yapılması gerekmekteydi. Aksi hal devam ettikçe limanın zararı artarak devam edecektir. İnşaata başlanılması için 700 guruş

[107] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 2 Receb 93 (24 Temmuz 1876), s. 76.
[108] **BOA. T. 172**, 28 Ağustos 1314 (9 Eylül 1898).

bütçeye ihtiyaç vardır. Bu bütçenin bir kısmını civardaki vilayet idarelerince karşılanması için havale gönderilmiştir. 250 guruşluk kısmının ise devlet kendi hazinesinden karşılayamazsa Düyun-u Umumiye vasıtasıyla temin edilmesi konusunda Sancak İdaresi ısrarcı olmuştur.

Devlet, Yanya ve Manastır Vilayetlerine ait bütçe içindeki payın bir kısmının liman muhafaza seddinin yapımına tahsis edildiğini ilan etmiştir. Durum Maliye Hazinesi'nde[109] kayıt altına alındığı gibi Vilayet Defterdarlıklarına da bildirilmiştir. Vilayetlerin desteğiyle çalışmalara başlanılmıştır[110].

Bingazi Limanı'nda yapılmakta olan seddin her 3 ayda bir yapım aşaması hakkındaki gelişmeler Rumeli Fevkalade Kumandanı Derviş Paşa'ya sunulmaktadır. Komisyon hazırladığı rapor ve haritayı da beraberinde sunmuştur[111] (Bakınız: EK XVII).

3. İzmir Rıhtım Şirketi

Geçmişi Sultan Abdülaziz dönemine dayanmaktadır. İzmir sahilinde rıhtım ve liman inşa etme imtiyazı 27 Teşrin-i evvel 1867'de İngiliz sermayedarlara verilmiştir. Kurulan şirket, İzmir'de bir rıhtım inşa edecek ve bu rıhtımın bir kanadı Kışla-ı Hümayun'dan başlayıp Aydın Demiryolu mevkisine kadar uzatılacaktır. Yapılacak rıhtım Aydın Demiryolu'nun idaresinde bulunan yerleri gasp etmeyecektir[112].

Yapımı devam eden rıhtımın Komiseri Nihad Bey[113], 25 Kanun-u Efrenci 1879'da sunduğu raporda rıhtımın batı yönünde uzatılmasının uygun olacağını belirtmiştir. Böylece rüzgârların yol açacağı zarardan gemileri koruyacağı gibi en büyük kapasiteli gemiler dahi limana rahatlıkla yanaşabilecek ve eşya yükleyip boşaltabileceklerdir.

İzmir'in, en büyük ihraç limanı ve Anadolu'nun Avrupa'ya açılan kapısı niteliğinde olmasından dolayı çok sayıda yerli ve yabancı gemileri ve yolcuları barındırmaktadır. Bu nedenle çok teşekküllü bir yapı olarak inşa edilelecektir Liman ve rıhtım haricinde Karantinahane, Telgraf ve Postane, Fener İdaresi, Pasaport Kalemi, Liman Odaları ve Balıkhane gibi yapıları da kapsamaktadır.

---

[109] **BOA. T. 173,** 16 Temmuz 311/H. 5 Safer 1313 (28 Temmuz 1895), s. 46. **BOA. T. 173,** 12 Teşrin-i Sani 311/H. 10 Cemaziyel-ahir 313 (28 Kasım 1895), s. 50.
[110] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 7. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1309 (6 Eylül 1891), s. 70.
[111] **BOA. Y. PRK. TNF. 3/37,** H. 1320 M. 13 (22 Nisan 1902).
[112] **BOA. Y. PRK. TNF. 7/16,** H. 3 Cemaziyel-evvel 1319 (18 Ağustos 1901).
[113] **BOA. T. 181, 4/H. 1296,** (1880/1881)

Şirket inşa edeceği liman ve rıhtımı Aydın ve Kasaba Demiryollarına da bağlamak için büyük bir İstasyon kuracaktır. Ayrıca kıyıdan demiryoluna kadar yük ve eşya naklini temin için Tramvay hattı döşeyecek ve bu hat demiryolu hatlarına kadar uzatılacaktır[114]. Tramvay hattı döşemesi Kışla-ı Hümayun'u geçmeyecektir[115].

İmzalanan mukavelenamenin, 2. ve 3. maddelerine istinaden rıhtım iki kısımda tamamlanacaktır. İlk kısım rıhtım tamamlanarak çalışmaya başlamasına rağmen, ikinci kısmın inşasına başlanılmasında Şirket sıkıntı çıkarmış ve 100 arşunluk bir alanı atıl halde bırakmıştır. Bu durumun ortaya çıkmasında Şirket ile Devletin bir konuda anlaşamamalarından kaynaklanmaktadır.

Mukavelenameye göre, Kumpanya rıhtım resminden devlete %12 pay verirken geriye kalan bütün kazancın şirkete ait olduğunu kabul ediyordu. Fakat devletin kabul ettiği %12 pay rıhtımın tamamı için geçerlidir. Rıhtımın ikinci kısmı tamamlanmadığında, bu pay içindeki karda azalmakta ve devletin aldığı %12'lik payı çürütmektedir. Devlet burası için İngiliz Şirketine belli bir kazanç teminat edeceklerine dair taahhütte bulunmuştur. Bu haliyle devlet ekstradan yıllık 3.000 Liralık tazminat ödemek zorunda kalacaktır.

Anlaşmazlığın bu noktaya gelmesinde devletin kendine ait malzemeleri rıhtım resmi vermeden geçirmek istemesi neden olmuştur. İngiliz Kumpanyası bu talebe yanaşmamıştır. Yapılan görüşmeler sonunda anlaşmaya varılarak "*İngiliz Tebaası gemilerinin dahi rıhtım resmine tabi olması"* konusunda taraflar anlaşarak muhalif durum ortadan kaldırılarak ikinci kısmın tamamlanmasına başlanılmıştır[116].

İzmir Rıhtım Şirketi'nin işletme sahasında bir taraftan Aydın-Kasaba Demiryolları Kumpanyası'nın varlığı, diğer taraftan İzmir Hamidiyye Vapur Şirketinin bulunması, sık sık tartışmaların yaşanmasına neden olmuştur. Devleti oldukça meşgul etmişlerdir.

Kasaba Demiryolu Kumpanyası ile yaşanan sorun, vergiden kaynaklanmıştır. İzmir Limanı, limana yanaşmakta olan mavnalardan Mavna Rüsumu almaktadır. Kasaba Demiryolu Şirketi kendisine ait, 2 adet mavnayı demiryolu levazımatının naklinde kullanmaktadır. Bu mavnalar limana demirlediklerinde yer işgalinde bulunmakta ve diğer gemilerin yanaşmasına engel olmaktadırlar.

---

[114] **BOA. T. NFM. 716/16,** H. 1297 Ca 11 (21 Nisan 1880).
[115] **BOA. T. 171,** Nisan 302 (Nisan-Mayıs 1886), s. 4.
[116] **BOA. Y. EE. 95, H. 1295 (1878),** s. 24-25.

İzmir Liman İdaresi, 1878 senesi Haziranı'ndan itibaren Kasaba Demiryolu Kumpanyası'ndan Mavnalar Hakkındaki Kanuna uygun olarak mavnalar için vergi talebinde bulunmuştur. Kumpanya Mukavelenamesinin 64. maddesine dayanarak reddetmiştir. Zira 64. Maddeye göre *"Temüryolunun imtiyâzı bakî oldukça gerek yeri ve sermâyesi ve gerek vârîdatı üzerine bir güne vergü vaz' olunamayacağı…"* ifadesine dayanarak mavnaların demiryolu edevatlarından olduğu gerekçesiyle vergilendirmeyi kabul etmemiştir.

Durumun Nafıa Nezareti'ne intikal etmesiyle mukavelenamenin bu maddesi Bahriye Nezareti ve Hukuk Müşavirliğince tetkik edilmiştir. Hukuk Müşavirliği 64. maddedeki muafiyetin demiryolun inşa ettiği mahallerdeki ambar, mağaza, arazi ve emlaki içerir nitelikte olup mavnaların ise bu maddelerin içerisinde yer almadığını belirtmiştir.

Hukuk Müşavirliği, Kumpanyanın eski borcu olan 2.000 Guruşun def edilerek mavnaların bundan sonraki liman resimlerine tabi olduğunu taraflara yazılı olarak bildirmiştir[117].

İzmir Rıhtım Şirketi'de vergilerini ödemekte imtina etmektedir. Şirket tarafından denize doğru doldurulmuş bazı yerler Demiryolu Kumpanyasına kiraya verilmiştir. Aydın Vilayeti İdaresi burası için emlak vergisi[118] talebinde bulunmuştur. Ayrıca inşa edilmiş olan sundurma mevkileri içinde vergi vermekten kaçmaktadır[119].

İzmir Rıhtım şirketinin usulsüzlüklerinin giderek artması, devletin müdahalesine neden olmu ve Hazine-i Hassa'ya ait arazilerden olan İzmir Rıhtımı ve çevresi işletme hakkı el değiştirmesi gündeme gelmiştir[120].

İzmir Rıhtımı hâsılatından Hükümetin payı bulunmaktadır. Bu pay Ağustos 306'da 1.000 Guruşu bulmuştur. Bu ücret Hazine-i Hassa tarafından hacze alındığı gibi rıhtıma ait malzemelerde bir süre sonra Hazine-i Hassa adına terk edilmiştir.

Yeniden rıhtımın bir başkası tarafından işletilmesi gündeme gelmiştir. Mösyö Grane tarafından Bab-ı Ali'ye layiha sunulmuştur[121].

---

[117] **BOA. T. NFM. 720/3,** H. 1302 B. 3 (18 Nisan 1885).
[118] **BOA. T. NFM 721/43,** H. 1304 Z. 3 (23 Ağustos 1887).
[119] **BOA. T. 171,** Mayıs 303 (Mayıs-Haziran 1887), s. 4. **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel 304 (Ekim-Kasım 1888), s. 4.
[120] **BOA. T. 171,** Mart 302 (Mart-Nisan 1886), s. 4.
[121] **BOA. T. 171,** Ağustos 306 (Ağustos-Eylül 1890), s. 4.

Sultan II. Abdülhamid'in Hazine-i Hassa Nazırı Agob Paşa'nın da uygun görmesiyle İzmir Rıhtımı işletme hakkı Mösyö Döşevnik'e 51 yıllığına verilmiştir[122].

Liman ve rıhtım çevresinde mağaza, antrepo ve depo inşa etme hakkı devlete aittir[123]. Devlet bu hakkını korumakla beraber Mösyö Döşevnik'in ambar inşa etmesine izin vermiştir.

Rıhtım, Göztepe'den başlayıp İzmir şehri ve civarını dolaşarak Karşıyaka'ya kadar uzanacaktır. Bu mıntıkada devlete ait mağazalar bulunmakla beraber yenileri de ilave edilecektir[124].

Daha öncede ifade edildiği gibi, Şirketin Aydın Demiryoluna yakın olması muhalif durumların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Nitekim Aydın Demiryolu Kumpanyası'nın Ponta'da yeni bir iskele inşa etme isteği, beraberinde yeni bir sorunu gündeme getirmiştir.

Rıhtım Şirket Vekili Mösyö Caporal tarafından 6/19 Eylül 1901 tarihinde Meclis'e sundukları mektupta *"Temüryolu Kumpânyasının iskeleyi açık denize doğru haylî mikdârda temdîd etmek ve sefâ'inin hüsn-ü sûretle muhafâza edebilmesi içün bir körfez teşkîl edebilecek sûretde başlık inşâ' eylemek istemesi şimdiye kadar vücûdu olmayan Muhafâza Limânı te'sîsi maksâdına mübtenî olduğunu…"* ifade etmektedir.

Mösyö Caporal bu projenin onaylanması halinde Rıhtım Şirketi'nin hâsılatının düşeceğini ve rıhtıma ait hakların ihlal edildiğini vurgulamıştır. Şirketin hâsılatının düşmesinden Hazine-i Hassa'da zarar görecektir. Ayrıca Caporal, daha öncede kumpanyanın izinsiz olarak iskele inşa ettiğini ve devletin bu oldubittiyi kabul etmek zorunda kaldığı belirtilmiştir.

Vekil Caporal, Ponta iskelesinin inşasına engel olmak için çok gayret sarf etmişse de bu iskele inşası Aydın Demiryolu kumpanyası tarafından gerçekleştirilmiştir[125].

Sultan Hamit'in tahtan indirilmesine kadar işletmesini Hazine-i Hassa ve kurulan şirket tarafından %50 ortaklık yoluyla işletilmiştir.

---

[122] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 18 Rebiül-ahir 307 (12 Aralık 1889), s. 144.
[123] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**,H. Gurre Zilkade 306 (29 Haziran 1889), s. 139.
[124] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 18 Rebiül-ahir 307 (12 Aralık 1889), s. 144.
[125] **BOA. Y. PRK. TNF. 7/16,** H. 3 Cemaziyel-evvel 1319 (18 Ağustos 1901).

4. Haydarpaşa Rıhtım-Liman ve Müştemilatı

İstanbul'un Anadolu yakasında yapılması, devletçe arzu edilen Haydarpaşa Rıhtım ve Liman inşası birkaç başarısız teşebbüsten sonra gerçekleşecek bir hayaldir. Sultan II. Abdülhamit'in saltanatını ilk yıllarında Haydarpaşa rıhtım inşası müteahhide verilmiştir.

Ancak Mösyö Brivelincvek 1878 tarihinde çalışmayı tamamlayamayacağını ilan etmiştir. Yatırdığı teminat bedeli, masraf ve zararı karşılanmak şartıyla mukavelenin feshi yüklenici tarafından teklif olunmuştur.

Rıhtımın bir başkasına ihale edilebilmesi için imzalan kontratın iptal edilmesi gerektiğine Şura-yı Devletin karar vermesiyle fesih gerçekleşmiştir. Nafia teşkilatı yarım kalan inşaatın yürütülmesini düşünmüşse de inşaatın 20.000 Frank bütçeyi gerektirmesi ve maliyenin bunu karşılayacak gücünün olmamasından dolayı iptal edilmiştir. Ayrıca imalatın yapılmasının aciliyetinin olmaması da bu projeyi bir süre için askıya bıraktırmıştır[126].

1890'lı yıllara gelindiğinde Haydarpaşa mevkisinde inşa edilecek rıhtım, liman ve müştemilat yapılarının inşası Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na imtiyaz olarak verilecektir[127]. Kumpanyanın Meclis İdaresi Reisi Jonder ve II. Reisi Mösyö… Hökten ile yapılan müzakere sonucunda liman ve rıhtım inşa ve işletme imtiyazı verilmiştir.

Yapılacak çalışmaların başında:

-Haydarpaşa'da bir liman ve rıhtım inşası,

-Doklar inşasına ve Tüccara ***"Varanet"*** tabir olunan senetler hazırlamaya şirketin hakkı olacak,

-Gümrük resmine tabi olmaksızın ithal ve muhafaza edilecek mallar için açık ve orta depoların inşası,

-Emtianın gemilerden veya vagonlardan çıkarılması ve yüklenmesi sırasında alet-i rafi'a yani kaldıraç kullanılması için gerekli tertibatın yapılması,

Limanın işletilme süresi, Haydarpaşa-Ankara Demiryolu imtiyazı süresi ile sınırlıdır[128].

---

[126] **BOA. Y. E. E. (795), Nafia Defteri, 1295,** H. 14 Receb 95 (14 Temmuz 1878), s. 35-36.
[127] **BOA. T. NFM. 722/36,** H. 1310 Ca. 30 (20 Aralık 1892). İngiltere'nin ticari çıkarlarına ters düşen bu proje Almanların, Doğu Akdeniz'de bir tehdit oluşturması anlamına gelmektedir.
[128] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/18,** H. 1305 L. 12 (22 Haziran 1888).

Rıhtım ve liman inşası çok amaçlı olduğundan Liman'a ait evrakları Bahriye Nezareti'nce, Gümrük, Doklar ve Antrepolar için Rüsumat Emaneti ile görüş alışverişinde bulunmuşlardır.

Şirket "A ve B" harfli iki harita sunacaktır. "A" harfi ile kodlanan kısım üç yıl içerisinde tamamlanacaktır. Ticaretin artmasına bağlı olarak "B" harfli işaretli yerlerde zamanla inşa edilecektir. İstimlâk yapılırken "A ve B" harfli haritaya göre yapılacaktır[129].

Rıhtım inşasının belli noktaları aşmaması gerekmektedir. Rıhtımın arkasında bulunan hastane ile mektep arazisi ve Selimiye Kışlası Talimathanesi'ni geçmeyecektir. İki rıhtım üzerindeki yerler kullanılarak Kavak İskelesi'nden İngiliz Kabristanı'na doğru 30 metrelik kısımda da herhangi bir yapı yapılmayacaktır.

Haydarpaşa liman ve rıhtım ile dok ve antrepoların inşası, devletin ve halkın menfaatine uygun olduğundan istimlâk olunacak yerlerde, sahipli olan mallar ile Hazine-i Hassa ve Vakıflara ait olan yerlerin satın alınması konusunda taraflar anlaşacak, anlaşılamadığı takdirde İstimlâk Yasası'na uygun hareket edilerek devlete ait yerler daimi veya geçici olarak şirket tarafından işgal edilecektir. Buna karşılık devletin şirketten bir talebi olmayacaktır. Ayrıca deniz yönünde doldurulacak yerler ile demiryolu şirketine ve rıhtıma ait arazide imtiyaz süresince kullanılacaktır.

Şirket yapıların inşası sırasında lazım olan kum, çakıl vesaire malzemeyi denizden ücretsiz olarak çıkarıp kullanabilecektir. Fakat Bahriye Nezareti'nce, bazı noktalardan taş, kum ve çakılın alınmasına yasaklama getirildiğinde buna uymak zorundadır. Ayrıca Rıhtım şirketi, demiryolu kumpanyasının anlaşmalı olduğu hatlar boyunca, her iki yöndeki 5'er kilometrelik mesafeden ihtiyacı olan çakıl, kum ve balasiti temin edebilecektir.

Kumpanya, Damga vergisine tabidir[130]. Fakat 15 Şubat 1893[131] tarihli mukavelenamedeki 8. Maddenin 1. fıkrasıyla 28. maddesi bu imtiyaz içinde geçerli

---

[129] **BOA. Y. PRK. TNF. 7/2,** H. 1319 S. 11.

[130] 15 Eylül 1319 (28 Eylül 1903) tarihli Zeyle Göre; "Haydarpaşa Liman imtiyâzı mukavelenâmesi mûcebince teşekkül eden Osmanlı Anonim Şirketi'nin nizamnâme-i Dâhiliyesi hakkındaki karara havî… İzmir'e keyfiyet olunarak esmân-ı Muhâcirin masârıf-ı iskaniyyesi karşılığı olmak üzere binde yarım itibâriyle Şirketin sermâyesinde resm-i isti'fâsı icâb etmeyeceğine dâ'ir mukavelenâme medlûlünde muvaffak görülmekle beraber masarıf-ı mezkûre içün mukaddema ihdâs olunan Pullar ahîren ref' ve ilga olunmasına mebnî Nizâmnâme-i Dahiliyenin her bir nüshâsına yapışdırılmasına Müşâvirlikçe lüzum görünen pulların dahî şimdiki hâlde ilsakına mahal kalmamak ve yalnız zikr olunan mikdârın alınması…" **BOA. T. 201,** 27 Eylül 319/H. 18 Receb 1321 (10 Ekim 1903).

[131] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 20 Zilkade 1316 (1 Nisan 1899), s. 61.

sayılarak 8. maddede[132] muafiyeti tayin olunan hususlardan gayrisi her türlü muamelat için şirket Damga resmine tabidir. Ayrıca liman ve rıhtımdaki diğer işlemlerde vergiye tabi olmaktadır.

Ücret tarifelendirilmesi ise, Şirketin ameliyatının geçici olarak kabulünden itibaren, ücret tarifeleri uygulanmaya başlayacaktır. Ücretten muaf olanlar ve indirimli olarak istifade edenler bulunmaktadır. Bunların başında gerek muharebe sırasında gerekse diğer zamanlarda tamamen veya kısmen hareket eden Asakir-i Berriye, Bahriye-i Şahane, Zaptiye, Jandarma, Polis efradı, Askeri mektep öğrencileri, devlete ait Posta Çantaları, mahkumlar ve devlete ait eşyalar rıhtımlardan ücretsiz olarak geçirilecektir. Ayrıca liman imtiyazına göre, Muhacirlerden taşıma ücreti alınmayacaktır. İzmir ve diğer limanlara yapılacak taşımalarda da devlet bu masrafa karşılık 1000'de yarım itibariyle Şirketin sermayesinden vergi almayacaktır[133].

Şirket, işletmeyi hüsn-ü halde tutma konusunda Osmanlı Kanun ve nizamlarına uygun olarak hareket etmeyi kabul etmektedir. Ayrıca Demiryollar Zabıta Nizamnamesine tabi olacaktır. Rıhtım, dok, antrepo, mağaza ve depolar ise Rüsum Nizamnamesine tabidir[134].

Şirketin satış işlemleri, Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi ile yapılan "*Umum Hatların Mubayaası"* için 28 Receb 310'da belirlenen tarihten itibaren Hükümet her ne vakit isterse liman, rıhtım, dok, antrepo ve müştemilatını satma hakkına sahiptir.

Satış hangi yıl gerçekleşecekse ondan evvelki 5 yılın hasılat-ı gayr-i safiyeti hesaplanarak çıkan hesabın %80'ine eşit bir meblağı devlet her yıl şirkete ödeyecektir. Ödemeler taksitler halinde yapılacaktır. Bütün yapı ve malzemelerde devlete teslim edilecektir.

İmtiyazın sonra ermesi ile şirket imalat yapılarını, diğer müştemilatları ve ücretsiz olarak kullandıklarını herhangi bir borç olmadan veya taahhüdü bulunmadan devlete teslim edecektir.

---

[132] Mukavelenamenin 8. maddesine göre, yapıların inşası sırasında ilk defa olarak getirilenler gümrükten muaftır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1886.

[133] **BOA. T. 201,** 27 Eylül 319/H. 18 Receb 1321 (10 Ekim 1903).

[134] Haydarpaşa Şirketi'nin Avrupa'dan getirdiği mallar mukavelenamedeki koşullara uygun olarak gümrük vergisinde muaf tutulmuştur. Getirilen malzemenin ilk defa olması ve liman tesisi ile alakası olması gerekmektedir. Malzeme cetvelini hazırlayarak Rüsumat Dairesine sunmak zorundadır. İstediği malzemeler arasında tomruk taşı, monteli ve montesiz demir parçaları, demiz oluklu kalvenizli saçlar ve diğerleri sipariş edilen malzemeler arasında yer almaktadır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Receb 1320 (18 Ekim 1902), s. 1886. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s. 1838. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1323 (28 Aralık 1905), s. 318.

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin işleteceği limanlar arasında Haydarpaşa, İzmid ve Darınca limanları gelmektedir[135].

5. Cidde Tersanesi, Liman ve Rıhtımı

Cidde Kasabası, Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarından beri devletin ayda 2 defa düzenli olarak sefer düzenlediği bir limandır. Osmanlı Bahriye Şirketi'nce Der-Saadet Limanı'ndan başlayıp Port-Said'e ve oradan da diğer vapurlara nakil yolu ile Bahr-i Sahra'yı geçen gemiler Cidde'ye uğramaktadır[136].

Cidde uğranılan bir iskele olmakla beraber, küçük bir kasaba olan Cidde'nin, ticari faaliyetlerinde asıl artışa neden olan Hicaz Demiryolu'nun inşasıdır. Demiryolu sayesinde ticaret gün be gün artış göstermekle beraber Cidde'nin Hicaz Demiryolu'nun bitiş noktasında yer alması da, burada büyük çaplı bir tersane yapılmasını zorunlu hale getirmiştir[137].

Bununla beraber, Cidde'ye gelip giden yerli ve ecnebi gemilerindeki sayının artması, gemilerin emniyet ve selametle barındıracak, ithalat ve ihracatı düzenleyecek kapasitedeki liman ve rıhtıma ihtiyacı gerektirmiştir[138].

Hindistan yolundan gelen hacıların, ticari gemilerin rahatlıkla demirleyebilmesi, limanlarda bulunacak olan sıhhiye odaların vasıtasıyla yolculara yapılacak sağlık kontrollerinin güvenli bir ortamda gerçekleşmesi için gecikmeden adımların atılması gerekmektedir.

Bu yeni teşebbüs sırasında Tersane ile birlikte tamamlayıcıları olan rıhtım, iskele ve antrepo da inşa edilecektir. Hicaz Vilayeti, içinde bulunulan durumu Ticaret ve Nafıa Nezaretine bildirerek gerekli adımlar atılmaya başlanmıştır. Nezaret, ilk olarak vilayette gerekli tahkikatı yapmak amacıyla bölgeye Mühendis görevlendirmiştir. 4.000 Guruş maaşla görevlendirilen Mühendis, kısa zaman içinde Cidde'ye ulaşarak gerekli tahkikatta bulunmuştur. Vilayet idaresi imtiyaz için Halep gazetelerinde ve Der-Saadet gazetelerinde ilan verdirmiştir[139].

---

[135] **BOA. T. 201,** 2 Eylül 1319/H. 23 Cemaziyel-ahir 1321.
[136] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/29**, H. 1298 (1880/1881).
[137] **BOA. İ. TNF.** H. 1312 Ca. 14 (13 Kasım 1894).
[138] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1315 (16 Haziran 1897), s. 27.
[139] **BOA. İ. TNF.** H. 1312 Ca. 14 (13 Kasım 1894). Gülden Sarıyıldız; Gülden Sarıyıldız; **Hicaz Karantina Teşkilatı (1865-1914),** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul-1989, s.60.

6. Ponta İskelesi-Aydın

Aydın Demiryolu Kumpanyası ilk defa olarak Anadolu'da demiryolu inşa etme imtiyazını elde eden kumpanyadır. Geçmişi Sultan I.Abdülmecid'e kadar uzanmaktadır. İngiliz destekli olan kumpanya H. 23 Muharrem 1273/23 Eylül 1856'da demiryolu döşeme ve işletme imtiyazını elde ederken Ponta mıntıkasında da bir iskelenin inşasına dair taahhütte bulunmuştur.

Ponta'da, demiryolu hatlarının döşemesine bağlı olarak, bir iskele inşa edilmiştir. Uzun yıllar kıyıya gelen gemiler, bu iskelede yüklerini boşaltıp, yeni yükler doldurarak kazançlarına kazanç katabilmişlerdir. Ancak mevcut iskele, zamanla yetersizleşmeye başlamıştır. Bu durumun ortaya çıkmasında Aydın-Kasaba Demiryolu'nun yolcu ve eşya nakli kapasitesinin artış göstermesi, insanların karayolunda demiryolu ulaşımını tercih etmeleri, iskeleye giren çıkan insan, yük ve diğer malların kapasitesinin hızla artması gibi faktörler etkili olmuştur. Geçmiş yıllara oranla iskelenin kapasitesi 3-4 misli artış göstermiştir. Bu durum var olan iskelenin hizmette yetersiz kalmasını gündeme getirmiştir.

Aydın Demiryolu Kumpanyası, Ponta iskelesinin temizlenmesi, uzatılması ve yeni mağazalar inşa edilmesi için Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunmuştur. Kumpanya'nın başvurusuna ilk itiraz İzmir Rıhtım Şirketi'nden gelmiştir. Rıhtım Vekili Mösyö Caporal, Nafıa Meclisi'ne gönderdiği mektupta "Demiryolu Kumpanyasının iskeleyi açık denize doğru bir hayli uzatıp, gemilerin korunmasını sağlamak için bir körfez şeklini oluşturacak bir başlık inşa ederek ***şimdiye kadar hiç olmayan "Muhafaza Limanı"*** tesisini amaçlamaktadır.

Bu haliyle yeni bir imtiyaz demek olduğundan kabul edilmemesini istemiştir. Ayrıca Caporal iskelenin uzatılması halinde şirketin hasılatının düşeceğini ifade etmiştir. Şirketin itirazına rağmen kumpanyanın bu iskeleyi inşa etmeye hakkı açık ve net olarak Mukavelenamenin 5. maddesinde geçmektedir. Bu maddeye göre:

"*Kumpanya temüryolunun Güzelhisar Aydın ile İzmir'de bulunacak iki başında ve gerek mevkiflerinde temüryoluna ehemm ve elzem olan ebniyeyi inşâ edecekdir ve tarîk-i mezkûrun mürûr ve 'ubûr ve ticâreti teshîl etmek içün dahî müstakıll temüryolundan nakl olunacak ahvâl ve eşya tahmîl ve ihrâc olunmak üzere İzmir Temüryolunun meydânda teferrû'atıyla mahsûsa bir iskele inşasına muktedir*

bulunacakdır ve ***işbu iskelenin cesâmeti temüryoluna iktizâ edecek kadar olacakdır***…"

Mukavelenamenin bu maddesi demiryolunun kapasitesinin artmasına bağlı olarak iskelenin büyütüleceğini ortaya koymaktadır. Nitekim demiryoluna ait nakliyat 35-40 yıl içerisinde 61. 180 Ton'dan 269. 880 Ton'a yükselirken iskeledeki işlem kapasitesi de 13. 209'dan 55. 5542'ye yükselmiştir.

Devlet iskelenin büyütülmesine taraftar olmamakla beraber imzalanan imtiyaz mukavelenamesine[140] dayanarak kumpanya Ponta mevkisindeki iskeleyi büyütmeyi başarmıştır. Hazırladığı harita ve projeyi Fen Müşavirliğine sunmuştur[141].

7. Sakız Liman ve Rıhtımı

Sakız Adası'ndaki liman ve rıhtımın işlerliğini yitirmesinden dolayı yeni bir Liman ve beraberinde birde Rıhtım[142] inşa etme fikri Sakız Belediyesi'nce ortaya atılmıştır. Nafıa Nezareti tarafından talep değerlendirmeye alınarak Der-saadet gazetelerinde ilanlar verilmiştir[143].

İmtiyaz başvurusu Sakızlı Nikolaki Panralid'e ve İtalyalı Banker Mösyö Konstantin İlyasco tarafından yapılmış başvuruları Nafıa Teşkilatı ve Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nce değerlendirilerek Padişahın onayına sunulmuştur[144]. Onaylanan evraklar Nezaret aracılığıyla Der-saadet Bidayet Mahkemesi Mukavelat Müdürlüğü'nce kayıt altına alınmıştır. Bir nüshası da Divan-ı Hümayun'da mukavele-i asliyesi ile birlikte saklanmıştır[145].

55 yıllığına verilen imtiyaz süresince Nikolaki ve Konstantin Efendiler Nafıa bütçesine yıllık 200 Lira ücret tahsis edeceklerdir. Ayrıca devletin en önemli hayır kuruluşlarından olan Darul-aceze'ye de 60 Lira düzenli olarak para tahsisatında bulunacaklardır.

Bu gelirler haricinde devlet birde ücret tarifelerinden kazanç elde edecektir. Ücret tarifeleri, düzenli olarak alınacak ve her 10 yılda bir ücretlerde tarife değişikliği yapılacaktır. Bu değişiklik sırasında ortaya çıkan fiyat farkının, devlete verilmesine karar verilmiştir.

---

[140] **BOA. Y. PRK. TNF. 7/16,** H. 3 Cemaziyel-evvel 1319 (18 Ağuatos 1901).
[141] **BOA. T. OMZ. VRK. 532/5,** H. 1323 R. 11 (15 Haziran 1905).
[142] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 4 Zilkade 312 (29 Nisan 1895), s. 13.
[143] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41**, H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[144] **BOA. T. 173,** 16 Mayıs 311 (28 Mayıs 1895). Defterin ilk sayfalarında sayfa numarası verilmemiştir.
[145] **BOA. T. 173,** 16 Teşrin-i evvel 312 (28 Ekim 1896), s. 15.

Sakız Liman ve Rıhtım şirketi limana yanaşan yolcuların, Ada'nın iç kısımlarına taşınması için beygir gücüne dayalı Tramvay hattı dahi inşa edebilecektir. Bütün bu çalışmaların başlayabilmesi için bankaya teminat bedeli olarak 2. 500 lira ödeyecektir. Bu bedel inşaat tamamlanmasıyla iade edilecektir[146]. Sakız Liman ve Rıhtım Şirketi mukavele şartları daha sonra inşasına başlanılacak olan İskenderun-Basra Körfezi Limanı inşasına da esas oluşturacağı görülecektir[147].

Şirket düzenleyeceği cetvellerde ithal ve ihraç edeceği malların özelliklerini kayıt altına almakla yükümlü olduğu gibi [148] Sakız rıhtımı üzerinde geceli gündüzlü görevli olan Gümrük Memurları ve Pasaport hizmetlileri istihdamını sağlanması için gerekli kontrol noktalarını inşa edecektir[149]. Ayrıca rıhtımın 150 metrelik kısmında muhafaza sedleri yapılarak gemilerin doldurma ve boşaltmalarına kolaylık sağlanmış olacaktır[150].

Rıhtım Şirketi ile imzalanan mukavelenamede kimlerin vergiye ve ücrete tabi olduğu açıkça bellidir. Buna göre:

-Rıhtıma uğrayacak gemi, sandal ve mavnalar vergiye tabidir.

-Gemilere yüklenen eşya, hayvan ve diğer malzemeler adet, ağırlık ve yer işgaline göre ücret alınacaktır.

-Rıhtıma girip çıkan yolculardan da belirlenen tarife doğrultusunda ücret alınacaktır.

Mukavelenamenin bazı maddelerinde ücret ve vergi muafiyetlikleri verilenler vardır. Bunlar arasında:

-Şartnamenin 19. maddesine göre, Kara, Deniz, Jandarma, Zabıta, Polis ve Mahkumlar liman ve rıhtım vergisinden muaftır.

-Devlete ait posta çantaları ve diğer malzemelerde vergiden istisnadır.

-Şartnamenin 8. maddesinde ise Sakız Liman ve Rıhtımında çalışan memurlar hangi tebaadan olursa olsun ücretten muaftır. Bu memurlar Bahriyeli grubundan sayıldıkları için ücretten istisna tutulmuşlardır.

Şartnamenin bu maddesi bir takım karışıklıklara neden olmuştur. Fenerler İdaresi çalışanları da üniforma giydiklerinden dolayı muaf tutulmalarını istemişlerdir.

---

[146] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,**H. 4 Zilkade 312 (29 Nisan 1895), s. 13.
[147] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/42,** H. 1323 S. 1 (7 Nisan 1905).
[148] **BOA. T. 181, 4/H. 1296,** (1880/1881).
[149] **BOA. T. 172,** 1 Haziran 1314 (13 Haziran 1898).
[150] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1315 (31 Temmuz 1897).

Fakat Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nin kararıyla Fenerler İdaresi memurları bu hakka tabi değillerdir[151].

1895 Yılında yapımına başlanılan çalışmanın yapımına 1896 yılı boyunca da devam etmiştir[152]. İnşaatların tamamı yada bir kısmı bittikçe, mukaveleye uygun olarak oluşturulan Fen Komisyonları tarafından tetkik edilir. Şirket bitirilen kısmın tetkiki için merkezden Heyetin gönderilmesini istemiştir. Oluşturulan komisyon Ser-Müfettiş Mösyö Rövenek önderliğinde olup heyetin diğer azaları arasında Mühendis Çerkezyan ve Cevdet Efendiler ile Sakız Liman ve Rıhtım Komiseri Selahaddin Bey ile Katipliğine ise Nafıa Kaleminden Asım Bey ile Fahreddin Efendiler görevlendirilmiştir. Komisyon yaptığı tetkik sonrası tamamlanan kısmın işletilmeye açılmasına onay vermiştir. Böylece Sakız Liman ve Rıhtımı'nın ilk kısmı Sultan II. Abdülhamid'in 1897'deki Cülus Töreni'ne yetiştirilmiştir.

Şirket çalışmalarına büyük bir hızla devam ederek rıhtım boyunca kaldırım döşemeleri ve taraklama çalışmaları da sona erdirilmiştir. Son bir kontrolden geçirilmek maksadıyla yeniden bir Fen Komisyonu oluşturularak devlete uzun yıllar hizmet vermiştir.

8. İskenderun-Basra Körfezi/Limandan Limana Ulaşım

Bu iki limanın hikâyesi demiryoluna dayanmaktadır. Avusturya-Macaristan devleti vatandaşı olan Mösyö Ernest Rahinçeri ile dönemin Nafıa Nazırı Zihni Paşa nezaretinde yapılan mukavelenamede yer alan şartlar arasında liman ihdası söz konusudur.

Mösyö Ernest İskenderun'dan başlayıp Haleb, Deyre, Bağdad ve Basra'dan geçerek Basra Körfezi'nde sona erecek olan demiryolu hattı için teşebbüste bulunmuştur. Ancak bu demiryolunun başlangıcı olan İskenderun ile son noktası olan Basra Körfezinde[153] birer liman tesisi şartı yer almaktadır.

İskenderun ve Basra Körfezinde inşa edilecek limanın, hangi niteliklerde ve özelliklerde yapılacağını belirleyecek yeni bir mukavelename hazırlamak yerine, Sakız

---

[151] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 4 Zilkade 312 (29 Nisan 1895), s.13. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 M. 1317, s. 427-428.

[152] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1314 M. 1 (22 Haziran 1896).

[153] Basra Körfezi'nde Liman, dok ve antrepo tesis etme talebi Der-saadet'in Asya topraklarında kesintisiz ulaşım isteğine bağlı olarak ortaya atılan demiryolu projelerinde sık sık vurgulanmaya başlamıştır. Belçikalı Emil İştrouut sunduğu layihada Basra'da bir liman inşa etmek istemiştir. Ancak demiryolu projesi kabul görmemiştir. **BOA. Y. EE. 1/59, E. Tas. Nu. 5. 83/428, (Tarihsiz),** 7 Eylül 1314 (19 Eylül 1898). Not: Belge içindeki tarihe yer verilmiştir.

Limanı mukavelenamesi şartları ile aynı olması koşulu getirilmiştir. Limanın imtiyaz süresi demiryolu hattı imtiyaz süresi ile aynı olacak ve 99 yıllığına demiryolu işletme şarttı, limanlar içinde geçerli olacaktı.

Bu kadar uzun mesafeli bir demiryolun tek bir kalemde bitirilmesi mümkün değildir. Bu nedenle 4 taksime ayrılmıştır. Limanların inşası da bu taksime göre yapılacaktır. İskenderun Limanı ilk taksimde yer alır. İskenderun'dan Haleb'e demiryolu hattı döşendiğinde İskenderun Limanı'da tamamlanmış olacaktır. Keza Basra Körfezi Limanı da 4. kısım olan Bağdat-Basra hattı tamamlanırken inşa edilecektir.

Her iki liman, toplam 4 yıl içerisinde işletime açılmış olacaktır. İskenderun limanı 1 yıl içerisinde işletime başlamış olacakken, Basra Körfezi Limanı demiryolu inşaatının tamamlanması yılı olan 4.yılda bitirilerek gemileri ve yolcuları barındırabilecektir[154].

Osmanlı Devleti bu liman ve demiryolu ile adeta Akdeniz ve Umman Denizi'ni kendi sınırları dâhilinde birleştirmektedir. Adeta bu limanlar ile Süveyş Kanalı'na paralel bir hat oluşturulmaya çalışılmaktadır. Süveyş Kanalı yoluyla da Akdeniz'den Umman Denizi'ne doğru bir yol işlemektedir[155].

Limanlardaki ücret tarifesi belirlenirken bölge halkının genel durumu tespit edilerek tarifelendirilecektir. Askeri teşkilata ait topların, hayvanların naklini sağlamak için limanların uygun mevkilerinde 5 adet depo inşa edilecektir. Bu depoların inşası Ticaret ve Nafia Nezaretinin belirleyeceği fiyatlarla tesisi yapılacaktır[156].

İskenderun ve Basra Limanı'na yük boşaltma hızı demiryolu katarlarının ulaşım hızına ve hatlar arasında işleyecek sefer sayısına göre de değişecektir. Tablo 22'de gösterilmiştir.

---

[154] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/42,** H. 1323 (1904/1905), s. 1.

[155] Osmanlı Devleti Basra Limanı'nı kontrol altında sürekli tutmaya çalışırken İngilizlerde gemilerini dolaştırmaktadır. Ayrıca Hindistan Valisi Lord Curzon'un İngiltere ile hususi antlaşmalar yapmış olan Arap Reislerini ziyaret etmek amacıyla Basra Körfezi'ne seyahat düzenlemek istediği haber alınmıştır. İngilizlerin bu faaliyetlerinin esas amacı Körfezi kontrol etmektir. Oysa bir devletin tebaası ile diğer bir devlet arasında hususi anlaşmalar yapmak Devletler Hukukuna tamamen aykırıdır. **BOA. İrade Hususi, 58,** H. 27 B. 1320 (30 Ekim 1902), **BOA. İrade Hususi, 135,** H. 30 B. 1321 (22 Ekim 1903).

[156] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/42,** H. 1323 (1904/1905), s. 1, 4.

Tablo 22: İskenderun ve Basra Körfezi Limanı'na Demiryollarından Yapılan Sefer Sayısı ve Hızları

Hatlar	Saat	Km/hız
İskenderun-Haleb	1 saat	45 km
Haleb-Basra	1 saat	60 km

Günlük/Haftalık Katar Sayısı

Hatlar	Günlük	Haftalık	Katar Sayısı
İskenderun-Haleb	+	_	1 defa
Haleb-İskenderun	+	_	1 defa
Haleb-Bağdad	_	+	2 defa
Bağdad-Haleb	_	+	2 defa
Bağdad-Basra/Basra Körfezi	+	_	1 defa

Tablo 22'e bakıldığında görülecektir ki İskenderun Limanı'na günde iki defa boşaltma ve yükleme gerçekleşirken Basra Körfezi'ne bir defa boşaltma ve yükleme gerçekleşmektedir[157]. Elektriğin henüz icat edildiği bir dönemde, aydınlatmanın çok fazla yaygın olmamasından dolayı demiryolları geceleri sefer düzenleyememektedir. Bu nedenle hatlar genellikle gündüzleri işlemektedir. Bu haliyle katarları sefer sayısını ve yük boşaltmada 24 saati değil aydınlık olan 12 saati esas almak daha doğru olacaktır.

9. Tekfurdağı İskelesi (İthalat-İhracat Limanı)

Marmara Denizi sahillerinde yer alan Tekfurdağı İskelesi ve Rüsumat Dairesi hem ithalat hem de ihracat limanı olarak işleve sahiptir. İskele farklı şirketlerin uğrak yeridir[158]. Osmanlı Bahriye şirketi haftada 2 defa düzenli olarak Der-saadetten-Tekfurdağı'na seferler düzenlemektedir[159].

Tekfurdağı İskelesi, sadece yerli tüccar açısından değil aynı zamanda Ecnebi tacirleri içinde önemlidir. İskelenin yıkık dökük halde bulunması Osmanlı, Alman, İngiliz ve diğer yabancı tüccarların şikâyetlerine neden olmuştur. Tüccarlar gönderdikleri dilekçede iskelenin gelip geçilmez bir halde olduğunu, eşya nakliyatının

[157] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/42,** H. 1323 (1904/1905), s. 11.
[158] **BOA. İ. TNF.** H. 1319 Ş. 24 (6 Aralık 1901).
[159] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/29,** H. 1298 (1880/1881).

imkansız bir hale geldiği ve civarda başkaca ithalat ve ihracat limanının olmaması zararı bir kat daha artırdığını ifade etmişlerdir.

Durumun vahametini daha net ifadelerde bulunarak, denizden iskeleye gelen gemilerin bir gün, yükleme yaparken eşya ve iskelenin hep birlikte tamamen çökmesinden korktuklarını ifade etmişlerdir.

Ayrıca iskelenin bir diğer önemi de, kaçakçılığın sık sık gerçekleştiği bir mevkide olmasından kaynaklanmaktadır. İskelenin varlığıyla malların kıyıda boşaltılması sağlanmaktadır. Böylece ülkeye giren-çıkan yük ve kapasiteleri ve özellikleri kayıt altına alınabilmektedir. İskele olmadığı takdirde boşaltma yükleme denizde yapılacak bu durum kayıtların doğru tutulmasına da engel teşkil edecektir.

Var olan iskelenin ahşap yapılı olması, sık sık bakımı gerektirmektedir. Birkaç defa tamir görmüş olmasına rağmen uzun vadede hizmet verici olmamıştır.

Edirne Rüsumat İdaresi'nin tetkiki ve Tüccarların imzalı dilekçeleriyle Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunulmuştur. Yapılan tahkikat sonrasında iskelenin kış mevsiminin gelmeden tamamlanmasına çalışılacaktır. İskele'den elde edilecek gelir, Tekfurdağı Belediye'sinin kendisine ait varidat mülkleri bulunmasından dolayı, Askeri teşkilata verilmesi karara bağlanmıştır.

Burası devletin kuvvet güçleri tarafından kontrol altında tutulmaktadır. Kaçakçılığı önlemede askeri teşkilatın etkin olarak görev alması varidatının da Techizat-ı Askeriyeye İane olarak verilmesine karar verilmiştir.

İskele'nin yapımı sırasında oluşturulan komisyonda Bahriye, Askeriye ve sivil mimarlar ile Rüsumat İdaresinin görevlendireceği memurlar bulunacaktır. İskele'nin ahşap yapımını Mimar Mösyö Dranko üstlenmiştir. Bu çalışmada Mimara yardımcı olmak amacıyla Rıhtım Mühendisleri ve Şehr Emaneti'nden bir Kalfa'da eşlik ederek iskelenin yeniden yapımı gerçekleşmiştir[160].

10. Sirkeci İskelesi-Liman ve Rıhtım Kumpanyası (Compagnie D'Explotation des Chemins De For Orientoux)

Fransa ve İngiltere sadece Osmanlı coğrafyasını kendi arasında bölgesel olarak değil aynı zamanda İstanbul'un Anadolu ve Rumeli yakasını dahi kendi aralarında parsellemeye çalışmaktadırlar. Fransız sermayedarların olduğu tarafta İngilizler olmamakta, İngilizlerin olduğu mevkilerde Fransızlar olmamaktadır. Ancak Sultan II.

[160] **BOA. İ. TNF.** 1319 Ş. 24 (6 Aralık 1901).

Abdülhamid bu iki rakibe 1880'lerden sonra Almanya gibi yeni bir ortak katacaktır ki bölgeler arası dengeyi bozmada uzun süre Abdülhamid'in işine yarayacaktır.

Sirkeci İskelesi'ni işleten Fransız Kumpanyası, iskeleyi kullanım hakkını elinde bulundurmaktadır. İskeleye uğrayan yük gemilerinden kumpanya düzenli olarak ücret tahsil etmektedir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi sonrası çok sayıda Muhacir gemilerle Anadolu'ya geçirilmektedir. Devlet olağanüstü hallerde ulaşıma ve diğer alanlarda verdiği imtiyazlarda kullanma hakkını elinde bulundurmaktadır.

Sirkeci İskelesine gelen çok sayıda Muhacir hastasını taşıyan vapurlardan Liman Şirketine devlet olağanüstü hale dayanarak herhangi bir ücret vermemiştir. Ancak Kumpanya kendine ait kömür yüklü gemiyi boşaltmak isterken iskelenin Muhacir hastaları dolu gemi tarafından işgal edilmesinden dolayı kömür yüklü gemi açık denizde bekletilerek boşaltma kayık ve mavnalar vasıtasıyla iskeleye doğru gerçekleştirilmiştir.

Kumpanya, zararının giderilmesi ve mavnaların kira ücretinin devlet tarafından ödenmesini talep etmiştir. Yaptığı mukavelenameye istinaden geminin kaldırılması ve bir daha buna benzer bir davranışın sergilenmemesini zira Liman ve Rıhtım hakkında sahip olduğu haklarının çiğnendiğini ifade etmiştir.

Sirkeci İskelesi Kumpanyası, Nafıa Nezaretine bağlı Demiryolları İdaresine başvuruda bulunmuştur. Demiryolları Müdürü Mehmed Hayri bu ödemenin yapılmayacağını belirtmekle beraber, son sözün yine Padişaha ait olduğunu ifade etmiştir.

Bab-ı Ali'de kendisine sunulan tezkereyi değerlendirmeye almamıştır. Zira Kumpanya'nın iddiasının herhangi bir doğruluk payı bulunmamaktadır. Evrakın hiçbir hükmü kalmayarak Demiryolları İdaresi'nin Evrak Mahzeninde saklanmasına karar verilmiştir[161].

11. Bozcaada Liman ve Rıhtımı

Vapur ulaşımının yetersizliği devletin bilhassa adalar üzerindeki kontrolünü azaltmaktadır. Yabancıların temel konaklama merkezi haline gelmektedir. Devlet, Adalar üzerindeki kontrolünü sağlamak için daha çok vapur işletmeli ve her Ada'da vapurların uğrayacağı liman, iskele ve rıhtımlara ihtiyaç duymaktadır.

Bozcaada'da Liman ve Koridor rıhtımının inşasının yapılması için Ada idaresi talepte bulunmuştur. Limni Sancağı Mutasarrıflığı, Ada'nın yol bedelinin bu inşaata

[161] **BOA. T. NFM. 716/33,** H. 15 Cemaziyel-evvel 97/13 Mayıs 296 (25 Nisan 1880).

tahsis edilmesini Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne teklif olarak sunmuştur. Ada'da büyük çaplı yol çalışmaları yapılmadığından bedelin bu alanda kullanımına izin vermiştir.

Ada halkına ait 4 yıllık Amele-i Mükellefe bedeli halk tarafından Ada'da şubesi bulunan Ziraat Bankası Sandığına yatırılacaktır. Sandık banka olarak görev yapmaktadır[162].

12. Midilli Adası-Saferi Limanı

Midilli Adası'nda Mülüh Kazası'na bağlı olan Saferi Limanı'na bağlı iskele ve rıhtımın tamir ve inşası için Cezayir Bahr-i Vilayeti İdaresi'nce Nezaret'e başvuruda bulunulmuştur.

Vilayet İdaresi yeniden tamir edeceği Muhafaza Rıhtımı için, en ala cins yonma taş ve rüzgârın hızına karşılık büyük kaya taşlarına ihtiyaç duyulmuştur. Bu malzemenin ve inşaatın tamamlanması için gerekli sermaye 1882 yılı vilayet idaresine ait İnşaat Tahsisatından karşılanarak inşası tamamlanmıştır[163].

13. Limni Adası-Rum Yalı Rıhtım ve İskelesi

Ada'da bulunan Rum Yalı İskelesi'nin artık işlemez hale gelmesi üzerine yeni bir iskele ve muhafaza duvarının yapımına olan zorunluluk artmıştır.

Yapının masrafı, Cezayir Bahr-i Sefid Vilayetine yatırılan 1883 senesi Nafıa tahsisatından karşılanacaktır. İnşaatın 26.000 guruş ile tamamlanması beklenmektedir[164].

14. Yumurtalık Limanı-Adana

Bugünkü Türkiye sınırları içerisinde önemli bir liman olan Yumurtalık Limanı'nın[165] ehemmiyeti Sultan II. Abdülhamid devrinde de anlaşılmış olmalı ki Yumurtalık'ta Ayas Körfezi'nde birer liman ile rıhtım, dok ve gemilerin bakımının sağlanması için havuzlar inşa edilmesi gündeme gelmiştir.

Çukurova yöresini kalkındırmada önemli projelere adım atan İspiraki İsati Efendi adeta bu bölgede bir hakimiyet alanı kurmaya çalışmaktadır. İlk olarak Çukurova'yı sulama projesi, arkasından civarda akan nehirlerde vapur ulaşımını sağlama ve ortaya çıkan arazilerde ekip biçme çalışmalarının yürütülmesi ile zirai

---

[162] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1323 (13 Aralık 1905), s. 299.
[163] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 14.
[164] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 14.
[165] Üsküdar-Basra Körfezi demiryolu projelerinde uzatılacak hatlardan birinin çıkacağı liman Yumurtalık olarak ifade edilmektedir. Belçikalı Emil İştoruut'un sunduğu projede yapılması gereken limanlardan biri de Yumurtalık olarak belirtilmiştir. **BOA. Y. EE. 1/59, E. Tas. Nu. 5. 83/428, (Tarihsiz).**

faaliyetleri gerçekleştirmek isteyen İspiraki'nin son atılımı da Liman ve Rıhtım inşasıdır[166].

Yumurtalık limanı, Bahr-i Sahra'dan gelen yüklü gemilerin Akdeniz'de Anadolu yarımadasında uğrayacakları bir liman olması, Adana-Mersin demiryolu ile gelen malların dışa açılımını sağlamasında bir ayak oluşturması açısından oldukça önemlidir.

İsati Efendi'nin çalışmalarını takip amacıyla Nafia Nezareti tarafından Komiser tayininde bulunulacaktır. Bu komiserin yıllık ücreti olan 480 Lira Nafıa Nezareti'nin Veznesi'ne yatıracaktır.

Liman ve rıhtım inşası sırasında işgal edilecek arazi ve mülklerde İstimlak Yasasına uygun olarak hareket edilecektir. Devlet müteşebbislerin ve halkın haklarını yasalarla koruma altına almaktadır. Liman inşası sırasında rıhtım duvarlarının arkasını doldurma yapılacaktır. Buraya imla edilecek toprak başka mevkilerden getirilecektir. Masraf imtiyaz sahibine ait olacaktır. Denize doğru yapılan doldurmalar sırasında ortaya çıkacak araziyi kullanma hakkı imtiyaz süresince İsati Efendi'ye ait olacaktır.

İspiraki İsati Efendi'ye devlet tarafından sağlanan bir takım muafiyetlikler vardır. Bunların başlıcaları:

-Liman ve rıhtım için gerekli olan her türlü malzeme Gümrük vergisinden istisnadır.

-Dok-havuz-liman ve rıhtımın işgal edeceği alanlar ile buradan elde edilecek kazanç üzerine devlet bir gün olsun vergiye tabi tutmayacaktır.

-İskele ve liman için gerekli olan kereste Miri ormanlardan temin edilecek. Bunun için Orman ve Meadin Nezaretinden izin alınacaktır[167].

Yarım yüzyıllık bir süre işletme hakkı verilmiştir. Ancak devlet isterse 30 yıldan sonra istediği her an devlet bu yatırımı satışa çıkarabilecektir. Ancak satış belli kurallar doğrultusunda gerçekleşecektir. İhale edilmeden önceki son 5 yılın hasılatının ortalaması alınarak bu miktarın %50'si imtiyaz süresinin bitimine kadar müteşebbise yıllık olarak ödenecektir.

Devlet liman ve rıhtımda çalışacak personelin kılık kıyafetine müdahale edebilmektedir. Devletin belirleyeceği kılık ve kıyafette olacaklardır. Ayrıca devlete ait personel olan Müfettiş, Gümrük ve Posta memurlarının ikamet edecekleri odaları da herhangi bir ücret talep etmeksizin inşa etmeyi kabul etmektedir.

---

[166] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 1.
[167] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 2.

Limana ve rıhtıma giren çıkan gemi sayısı, yük miktarı, yolcu sayısı, alınan ücretler, gelen yüklerin envai çeşitleri ve daha pek çok bilgiyi ihtiva eden cetveller aylık olarak düzenlenerek Nafıa Nezaretine sunulacaktır.

Yumurtalık Liman ve Rıhtım işletmesi giriş-çıkış yapan gemilerden rıhtım ve şamandıra vergisi alacaktır. Yumurtalık limanının uyguladığı ücret tarifesi Tablo 23'de yer almaktadır.

Tablo 23: Yumurtalık Limanı Ücret Tarifesi

Tarife türü	Miktar	Guruş
Şamandıra/Yanaşma Ücreti	1 ton	4 guruş
Rıhtım Ücreti	1 ton	20 guruş

Tabloda görüldüğü üzere her 1 ton için yani 1000 kg için altın hesabıyla 20 guruş rıhtım ücreti alırken, kapladığı alan (hacim) için alınacak ücret yine her 1 ton için altın hesabıyla 4 guruş Şamandıra yada Yanaşma ücreti alınacaktır. Ancak devlet ait gemiler bu ücretlerden muaf tutulmaktadır.

Yumurtalık Liman ve Rıhtımının tamamlanmasıyla kontrolü Bahriye Nezareti'ne ait olacaktır. Nezaret görevlendireceği Zabıta memuru vasıtasıyla limanı kontrol altında tutacaktır[168]. Ancak bu proje gerçekleştirilmemiştir.

15. Mersin Rıhtım ve Liman İnşası

Anadolu yarımadasının Akdeniz'e açılan kapılarından biri olan Mersin'de birer liman, rıhtım inşa etmek üzere Tahsinoğlu Atnas Efendi imtiyaz talebinde bulunmuştur.

Gelen malların yükleme ve boşlatmasını kolaylaştırmak amacıyla ayrıca dok ve antrepoda inşa etme hakkını elde etmiştir[169].

16. Süveyde Muhafaza Limanı

Kuzey-güney doğrultusunda akan Asi Nehri boyunca nakliye yapan gemilerin muhafazasını sağlamak, emtia ve eşya nakli ihracı işlemlerini rahatlıkla gerçekleştirebilmek için, Antakya halkından Halef-zade Vahid ile Antakya'da ikamet eden Mösyö Tözeke bir atılımda bulunmuşlardır.

Muhafaza Limanı'nın inşası Asi Nehri'nin Süveyde mıntıkasında gerçekleştirilecektir. Devlet çeşitli işletmelere istisnalar vermekle birlikte bu iki ortak

[168] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 3-4.
[169] **BOA. T. 172,** 2 Mayıs 1314 (14 Mayıs 1898).

için aynı cömertlikte bulunduğu ifadesi yanlış olur. 40 yıl boyunca Liman işletmesinden kazanç temin edeceklerdir. Bu süre zarfında kullanılan alet ve edevat devlete teslim edileceğinden, bu malzemelerin hüsn-ü halde tutulmasına özen göstereceklerdir.

Devlet şirkete kolaylık tanımamakla birlikte iki ortağın elde edeceği kazanç sırasında masrafın bedeli+ %7 faizle paylarını alacaklardır. Devlet bu paya kadar ücret tarifesine müdahale edemeyecektir. Yani bölge halkı için ücret tarifesi yüksek olarak bulunsa dahi mukavele şartlarına göre devlet belli paya kadar müdahalede bulunamayacaktır. Limandan-Limana alınacak başlıca ücret tarifeleri ise, Rıhtım, Şamandıra ve Yanaşma ücretleridir.

Liman ücret tarifesinden muaf olanlar arasında: Askeri teşkilata ait kara-deniz kuvvetleri, Zabıta, Jandarma ve diğer kolluk kuvvetlerine bağlı erler, onlara ait eşyalar, her türlü Harp malzemesi taşıma sırasında devletin emrine amade kılınacaktır. Bu durum savaşta ve barışta geçerli olacaktır.

Nafıa Nezareti inşaat işlerini takip amacıyla görevlendirdiği Komiserin maaşının müteşebbisler tarafından düzenli olarak Nafıa Veznesi'ne yatırmalarını talep etmiştir. Ayrıca İane adı altında 250 Osmanlı Lirası ödeme yapılacaktır.

Muhafaza Limanı'nı devlet eğer isterse 20 yıldan sonra limanı satışa çıkarabilecektir[170].

17. Selanik Körfezi Rıhtım ve Liman İnşası

Osmanlı Devleti'nin Süveyş Kanalı'nın inşasını onaylamakla birlikte, Avrupa halkını kontrol edecek ve Şark servetini Akdeniz'den Avrupa'ya en iyi taşıyacak olan liman, Osmanlı memleketindeki Selanik Limanı'dır. Osmanlı Devleti sınırları içerisinde Avrupalı yolcuların durak noktası olan Selanik Şehri'nde ve Körfezinde[171] Hazine-i Hassa Nazırı Agob Paşa önderliğinde bir Osmanlı Anonim Şirketi kurulacaktır. Oluşturulacak şirket, Selanik Şehri'nde ve körfezinde birer rıhtım ve liman inşa etme imtiyazına sahip olacaktır.

Geliri, Padişah Hazinesi'ne ve işletmede yer alan ortaklara ait olmakla beraber imtiyazı Sultan II. Abdülhamid'in maliye işlerine bakan Hazine-i Hassa Nazırı Agob Paşa üstlenmiş ve şirkette hisse sahibi olmuştur[172].

---

[170] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 1 Rebiül-evvel 1300 (10 Ocak 1883), s. 20-23.
[171] **BOA. Y. EE. 12/33, Miladi 1877.**
[172] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 14 Safer 305 (1 Kasım 1887), s. 112.

Kıyılarda gemilerin yanaşacağı liman haricinde, başka yapıların da inşasına ihtiyaç vardır. Gemilerin yüklerini boşaltmaları ve yeni yük doldurmaları için ambar, depo ve getirdikleri malları sergileyecekleri mağazalara ihtiyaç vardır. Agob Paşa, antrepo, mağaza ve eşya depolarının inşasını, imtiyaz yoluyla bir başkasına yaptırılmasını istemişse de *H. Gurre Zilkade 1306 (29 Haziran 1889)'da yapılan Ticaret Antlaşmaları gereğince* "***Antrepo, mağaza ve eşya depoları inşa etme yetkisi Rüsumat Dairesi'ne aittir"*** maddesinin yer almasından dolayı imtiyaza verilme fikrinden vazgeçilmiştir[173].

Padişah Hazinesi'ne bağlı olan bu işletmeye, Sultan Abdülhamit'in fermanının ulaşılmasıyla başlanılmıştır[174].

18. Vardar Nehri Rıhtım İnşası

Vardar Nehri'nin sık sık taşmalarına karşılık belli noktalarında rıhtım inşası için keşif çalışmalarına başlanılmıştır. Yapılacak rıhtımda Kosova ve Üsküp Sancaklarına ait turuk bedelinden istifade edilecektir. Eksik kalan meblağı Ticaret ve Nafıa Nezareti karşılayacaktır[175].

19. Trabzon Liman ve Rıhtımı

İpek yolunun Anadolu'da durak yaparak Karadeniz'n kuzeyinden gelen mallar ile doğudan gelen malların giriş çıkışları yapılan önemli bir limandır. Tarihi geçmişi binlerce yıla dayanmakla beraber her devlet bu limanın kapasitesini artırmaya çalışmıştır. Sultan Hamidi devrinde de liman bilhassa Kafkaslardan gelen göçmenlerin ilk durak yeridir. Bu nedenle yolcu, eşya ve diğer malzemelerin giriş kapasitesi artış göstermiştir.

Devlet yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek daha büyük bir liman ve rıhtımın inşası için çalışmalara başlamıştır. Çıkarılan ihale ilanları sonrası en uygun aday olarak Tüccardan Hacı Evliya Arif Efendi olmuştur. Beyrut Rıhtım ve Limanı Mukavelenamesi esas alınmak üzere bir mukavelename hazırlanmıştır.

Liman, rıhtım, dok ve antrepo ve gümrük binası inşası yapılarak çalışmalara başlanılmıştır[176].

---

[173] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,**H. 9 C 308 (20 Ocak 1891), s. 156.
[174] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. Gurre Zilkade 306 (29 Haziran 1889), s. 139.
[175] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1314 M. 1 (12 Haziran 1896).
[176] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/8,** H. 1 Şaban 1311 (7 Şubat 1894).

20. Yemen-Hudeyde İskelesi

Hindistan'dan gelen gemilerin Osmanlı sınırları içerisinden uğradıkları ilk iskele olması, çok sayıda Asyalı ve Avrupalı tüccarların sağlık taramalarının yapıldığı mevkilerden biri olması hizmet kalitesinin bir kat daha artırılmasını gerekli kılmaktadır.

Hudeyde İskelesi'nin ahşap yapısının sürekli bakım gerektirmesi, iskeleye sığınan gemilere karşı yetersiz kalması üzerine XX. yüzyıl yapı tekniğinde yaygın olarak kullanılan kagir ile yeniden inşasına karar verilmiştir.

Fransız tebaasından Lakvere tarafından 15. 140 adet Osmanlı Altını'na denk gelecek bir sermaye ile yapımına karar verilmiştir. Ancak İskeleye giren çıkan mal kapasitesine göre bu meblağ oldukça fazladır. Lakver'in iskeleye harcadığı paranın masrafını çıkartması, ancak Hudeyde İskelesi'nden alınacak yıllık vergi miktarının 94.000 Liranın iki katına çıkartılması ile mümkün olacaktır[177]. Buda ücret tarifesinin artırılması ile mümkündür. Tarifedeki yükselme iskeleye olan talebi azaltacaktır.

Devlet, inşaat için harcanacak sermayeyi yüksek bulması üzerine Sultan II. Abdülhamit bölgenin dinsel yönden önemini de göz önüne alarak tıpkı Cidde İskelesinde olduğu gibi Padişah Hazinesinden sağlanacak destek ile inşaatı yapmaya karar verir.

Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Efendi[178] önderliğinde işletme devlet ve Yemen Vilayeti Belediye idaresi tarafından ortaklaşa gerçekleştirecektir[179]. Geliri Hazine-i Hassa ve vilayet idaresine aktarılacaktır.

21. Yafa Limanı-Beyrut

Beyrut bölgesini, kendi hâkimiyet sahası olarak ilan etmeye çalışan Fransa devleti bu konuda hem devlet olarak hemde sermayedarları vasıtasıyla adeta kanıtlamaya çalışmaktadır. Beyrut bölgesinde yapılan bayındırlık çalışmalarının 10'da 9'u neredeyse Fransızlar tarafından gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır.

Süveyş Kanalı'nı ve Mısır'ı İngilizlere kaptıran Fransa Akdeniz sahillerindeki varlığını ispatlamakta oldukça gayretlidir. Nitekim Fransalı Mösyö Albert Ville çeşitli devletlerin tüccarlarının katılımıyla ***Akdeniz Vapur Kumpanyası'nı*** teşkil etmiştir. Bu kumpanya Hindistan'dan gelen vapurların Port-Said'de yüklerini tamamlamaları için Suriye ile Mısır'ı birleştirecek bir demiryolunu inşa etmeyi ve bu demiryolunun bir

[177] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 30 Muharrem 1317 (10 Haziran 1899), s. 425.
[178] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 14 Şaban 1317 (18 Aralık 1899), s. 76.
[179] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 30 Muharrem 1317 (10 Haziran 1899), s. 426.

ciheti Dimyat'dan başlayıp Mısır ülkesindeki demiryolları ile birleşecek ve buradan da Port-Said, El-Ariş'den geçerek Yafa'ya kadar uzatılacaktır. Ayrıca bu demiryolu hatları Filistin memleketinin her yönüne döşenecektir. Demiryolu hattı Yafa'dan Kudüs-ü Şerif'e ve Beyrut'a ve Kudüs-ü Şerif'ten Bahr-i Lut'a doğru uzatılacaktı.

İnşasını tasarlanan demiryolu hattı sonunda da Yafa Limanı inşası gerçekleştirilecektir. Kara ulaşımının yerini bu noktadan itibaren Akdeniz Vapur Kumpanyası sağlayacaktır. Yafa Limanı'nın Avrupa'dan gelen hacı adayları ve tüccarlar açısından önemli bir ayak olması beklenilmektedir[180].

Mösyö Ville, projesini gerçekleştirmek için Osmanlı devletine Yafa'da bir liman inşası ve adı geçen mevkilerde demiryolu yapımı imtiyazını talep etmiştir. Karadan denize iletişimi sağlayan bu projeyi devlet gerekli tetkiklerden sonra desteklemiştir[181].

Sultan II. Abdülhamid devrinde yapılan projeli çalışmaların birçoğu zamanında bitmemekte yada başlanılamamaktadır. Mösyö Ville, bu kadar kapasiteli çalışmayı yürütmek için oluşturması gereken şirketi kurmaya bir türlü başlayamaması üzerine 3 aylık ek bir süre uzatımı talep edilmiştir. Bu sürede de tamamlanmadığı takdirde imtiyaz fesih edilecektir[182]. Mösyö Ville aldığı imtiyazı gerçekleştirememiştir.

22. Trablusgarb Limanı'nın Büyütülmesi

Osmanlı Devleti'nin Kuzey Afrika'daki topraklarında bulunan en büyük ihracat ve ithalat limanıdır. Uzun yıllardan beridir, faal olarak çalışan limana Sultan Hamit'in saltanatının ilk zamanlarından itibaren düzenli olarak Şirket-i Bahriye Kumpanyası tarafından ayda 2 defa seferler düzenlendiği[183] gibi diğer kumpanyalar tarafından da seferler düzenlenmektedir. Vapur kumpanyalarındaki artış limanlarında kapasitelerini genişletmelerini zorunlu kılmıştır[184].

Trablusgarb'ta liman bulunmakla beraber, var olan limanın denize doğru açıkta bulunması fırtınalı ve yağışlı zamanlarda limana yanaşmak isteyen gemilerin bazen yüklerini boşaltmadan geri dönemlerine veya denizde mahsur kalmalarına neden

---

[180] **BOA. T. NFM. 716/22**, H. 1296 N. 22 (9 Eylül 1879).
[181] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 6 Şaban 295 (5 Ağustos 1878), s. 100-101.
[182] **BOA. T. NFM. 716/22**, H. 1296 N. 22 (9 Eylül 1879).
[183] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/29,** H. 1298 (1880/1881).
[184] Devlet bölgede kontrolünü artırmaya çalışırken, İtalyan Meclisi'nde yapılan görüşmede Mösyö Piriniti, İtalyan Hükümetinin Trablusgarb'ın batı hududu hakkında Fransa'dan doğu hududu hakkında ise İngiltere'den teminat aldığını beyan etmiştir. Trablusgarb Vilayeti Osmanlı Hükümetien aid olub bu konuda bir teminat verilecekse Osmanlı Hükümeti'nin vermesi gerekmektedir. Devlet bu duruma karşı tedbir almalıdır. Aksi halde gelecekte tehlikeli sonuçlar doğuracaktır. **BOA. İrade Hususi, 59,** H. 17 S. 1320 (26 Mayıs 1902).

olmaktaydı. Limanın gemileri koruyucu nitelikte olmaması limanın yeniden inşasını gündeme getirmiştir.

Limanın temizlenmesi ve inşası faaliyetlerine başlamak için Vilayet İdaresi tarafından Hariciye Nezareti'ne başvuruda bulunulmuştur. Vilayetten ve Nezaretten gelen evraklar Nafıa Meclisi'nce incelemeye alınmıştır. Meclis limanın inşası hakkında bir karara varmadan önce Tersane-i Amire Vapurları'ndan Trablusgarb'a işleyen vapurlarda görev alan ve almış olan Kaptanların görüşlerine müracaat edilmesine ihtiyaç duyulmuştur.

Kaptanların ve Meclis'in görüşü, Limanın ağız kısmında bulunan kayaların aralarını sed ve bend inşasıyla kapatılması ve iç liman kısmında ise derinleştirme çalışmalarının yapılmasına karar verilmiştir. İnşaata başlamak için 94. 375 Lira sermayeye ihtiyaç duyulmaktadır. Sermayenin Belediye'nin kendine ait mülklerine yapacağı zamdan elde edilmesi düşünülmüştür. Kiraya verilen mülklere yapılacak zam sonunda yıllık 2 Yük Guruş fazladan elde edilecek ve bu fazlalık ile limanın açıkları kapatılmış olacaktır. Bu fikre alternatif olarak daha sonra ilan yoluyla bir kumpanyaya ihale edilmesi düşünülmüştür[185].

İlerleyen zaman içerisinde çalışmanın belediye tarafından doğrudan yada dolaylı olarak yapılmasının faydalı olmayacağı düşüncesi ağır basarak imtiyaza verilmesine karar verilmiştir. Bunun üzerine Nafıa Nezareti, vilayet idaresince gönderilen harita ve layihaların doğruluğunu kontrol etmek amacıyla bir komisyon oluşturulmuştur. Bu komisyon üyeleri Trablusgarb Limanı'nın yeniden inşasına ait harita ve raporları yerinde tespit çalışmaları için görevlendirmiştir. Liman yapılacak tahkikatın sonucuna göre ihaleye verilecektir.

Trablusgarb Limanı'nın ihracat ve ithalat kapasitesinin oldukça geniş olması müteşebbisler tarafından bir çekim gücüne sahiptir ve liman yıllık olarak inşaat masrafını, faiz ve Reisül-mala ait akçeyi çıkaracak kadar gelir getirici nitelikteydi. Bu nedenle imtiyaza verme konusunda çok problem yaşanmayacağından işletmenin Belediye yada hükümet destekli yapılmasına ihtiyaç olmadığı düşünülmektedir.

Yeni tahkikat sonrasında limanın 5.000.000 Frank sermaye ile kumpanyalara ihalesine karar verilmiştir. Müteşebbisler Osmanlı Devleti'nin çeşitli memleketlerinden olacağı gibi Vilayet halkından da isteyenler başvuru yapacaklardı.

---

[185] **BOA. T. NFM 716/6**, H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880).

Devlet, 5.000.000 Frank'ın bir elde toplu olarak bulunamayacağını hesaba katarak, başvuruda bulunanların isimleri ile birlikte ellerinde bulunan akçe miktarının yazılı olduğu bir defter kaydı tutarak başvuruları değerlendirmeye almış ancak bütün hazırlıklara rağmen liman imtiyaza verilememiştir[186].

Sultan II. Abdülhamit, Osmanlı devletinde hudut mevkilerinde devletin varlığını hissettirmek için bazı teşebbüsleri kendi sermayesi ile gerçekleştirmeye çalışmıştır. Limanın genişletme çalışmalarına yeniden Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Efendi önderliğinde başlanılmıştır.

Ohannes Efendi tarafından atılan adım başarıyla sonuçlandırılmıştır. Kar ve zararı Hazine-i Hassa'ya ait olarak Abdülhamit'in tahtan indirilmesine kadar işletilmiştir. Devrik padişahtan sonra ise limanın işletmesi Maliye Hazinesi'ne devredilmiştir[187].

23. Sisam Adası Rıhtımı

Sisam Adası dâhilinde bulunan Karlavasi'de inşa olunan rıhtımın tamamlanması üzerine Nafıa Teşkilatı tarafından Fen Komisyonu tayin edilmiştir.

Komisyon üyelerinden bazıları rıhtımın hizmete açılmak için yetersiz olduğunu düşünürken bir kısmı ise faaliyete geçebileceğini ifade etmiştir. Muhalif durumun oluşması üzerine Cezayir Bahr-i Sefid Vilayeti İdaresi Nafıa Nezaretinden fen işlerine vakıf 5. bir üyenin gönderilmesini istemiştir. Bu azanın vereceği karar son söz olarak kabul edilecektir.

Nafıa Nezareti Fen Müşaviri Mösyö Galan'ı görevlendirmiştir. Müşavirin yol ücreti ve günlük harcamaları Sisam Adası gelir kaynaklarından karşılanacaktır[188].

24. Zonguldak-Kozlu Limanı

Yüzyıllardır Zonguldak'ta Ereğli mevkisinde çıkarılan kömürün deniz yoluyla başka yerlere ulaşımını sağlamak için Zonguldak Kazası'nın Kozlu mevkisinde bir liman yapımı gerekmektedir.

Bu limanın yapımını devlet, maden imtiyazını verdiği kişiye vermek hakkına sahip olduğu gibi eğer isterse bir başkasına da ihale edebilecektir.

---

[186] **BOA. T. 181, 4/H. 1296 (1880/1881).**
[187] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** 10 Şaban 318 (3 Aralık 1900), s. 91-92.
[188] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1311 (24 Kasım 1893).

Hükümet Saray Başmimarı Vasilaki Efendi'nin oğlu Yanko Bey'e 2 yıl içerisinde liman yapımını tamamlama ve 42 yıllığına işletme hakkı tanımıştır[189]. Ereğli Madenlerinin ihracatı amacıyla yapılan Kozlu Limanı'nın imtiyaz süresi daha sonra ki yıllarda 38 yıl daha uzatılmıştır[190].

Ereğli Madenleri yakınındaki Zonguldak mevkisinde yapılacak olan Liman ve Rıhtımın inşası fermanı H. 11 Cemaziyel-ahir 311 (20 Aralık 1893)[191]'de Yanko Bey'e ulaşmıştır. Fermanın ulaşmasıyla kısa zamanda Şirket kurma çalışmalarına başlanılmıştır.

Mösyö Luida Zarifi, Osmanlı Bankası Müdürü Umum Muavini Mösyö Gaston… ve Yanko Bey önderliğinde bir Osmanlı Anonim Şirketi kurmuşlardır. 11 Cemaziyel-ahir 1314 (17 Kasım 1896) tarihli ferman gereğince Yanko Bey ve ortaklarının bu imtiyazda sahip olduğu haklar 3 temele dayanmaktadır. Bunlar:

1-Ereğli Madenleri batısında yer alan Zonguldak'ta kanun ve nizamlara uygun olarak bir liman ve rıhtım inşa etmek.

2-Ereğli Madenleri'nden şirkete ait olanları fenni ve sanatkarane bir şekilde işletme.

3-Madenlerin nakli için gerekli olan demiryolu hatlarını inşa etmektir[192]. Böylece nakliyeden de kazanç elde etmiş olacaklardır.

Kurulacak şirketin adı "***Ereğli Şirketi"*** olacaktır. Şirketin kuruluşu Anonim Şirket Nizamnamesi'ne uygun olduğundan evrakları Adliye Nezareti'nde ve Der-saadet Mukavelat Müdürlüğünde kayıt altına alınmıştır[193].

Şirketin merkezi Der-saadette olmak üzere Osmanlı coğrafyasının bazı noktalarında da şubeler açabileceği gibi yabancı ülkelerde de şube açabilecektir.

Yanko Bey aldığı imtiyazı tek başına değil kuracağı şirket tarafından yönetecektir. Sermaye katkı payı 440.000 Lira/10.000 Frank ile bu işe kalkışmışlardır.

---

[189] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 21 Şevval 308 (30 Mayıs 1891), s. 165. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 21 C. 311 (30 Aralık 1893), s. 209.
[190] **BOA. T. 172,** 16 Mayıs 1314 (28 Mayıs 1898).
[191] 11 Cemaziyel-ahir 1311 tarihi bir başka yerde yıl farklı olarak 1314 olarak kayıt altına alınmıştır. Fakat imtiyaz talebi ve devamındaki süreç takip edildiğinde 1311 tarihi daha doğru olmaktadır.
[192] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/54,** H. 1314 R. 2 (10 Eylül 1896).
[193] **BOA. T. 173,** 15 Eylül 312 (27 Eylül 1896), s. 14. **BOA. T. 173,** 11 Eylül 312/H. 15 Rebiül-ahir 314 (23 Eylül 1896), s. 92.

25. İnebolu İskele-Liman ve Rıhtımı

İnebolu, Karadeniz ticareti açısından önemli bir mevkidir. Ancak yakın zamana kadar küçük bir köy iken 1300'lü yıllarda 5.000 nüfuslu bir şehir haline gelmiştir. Kastamonu yolu tamamlanıp Çankırı, Ankara sancaklarına uzandıkça Kastamonu'dan Tosya, Taşköprü ve Araç taraflarına yollar açıldıkça İnebolu'nun ticari kapasitesi daha atış gösterecektir.

Haftada 4-5 vapur bu sahile düzenli olarak uğramaktadır. Ancak yolcuları ve ticari eşyayı karadan vapurlara doğru götürecek yada vapurlardan karaya çıkaracak kayıkların yanaşabileceği bir iskele dahi bulunmamaktadır. Bu durumda yolcu ve eşya nakline mahsus kayıklar karaya çektirilerek burada yüklendikten sonra açık denizde vapurlara nakilleri yapılmaktadır. Bu halin ortaya çıkardığı müşkülat bilhassa bozuk havalarda yolcuların ve eşyanın ıslanmasına neden olmakta ve bazı hallerde kayıkları vapurlara ulaştırmada dahi güçlükler yaşanmaktadır. Bazı zamanlarda vapurlar yolcularını hatta postalarını dahi almadan geri dönmek zorunda kalmaktadırlar.

Mevcut hal ve durum karşısında en azından İnebolu'da bir iskelenin inşasını gerçekleştirmek gerekmektedir. Ayrıca bu iskele yapılmadığı takdirde binlerce guruşun harcanarak yapıldığı İnebolu-Kastamonu yolu için yapılan emek ve masraflarda boşa çıkacaktır.

Fırtına esnasında sahil kısmından gemilere zarar verici noktalar bulunmamakla birlikte İnebolu'ya gidiş-geliş yapan gemiler, limanın her tarafının açık olmasından dolayı barınamadığından ve karaya çektirilemediğinden yerine küçük gemiler kullanılmak zorunda kalmaktadır.

İskele'nin, İnebolu'nun hangi noktasına yapılacağına karar verilmesi aşamasında İnebolu sahilinin doğusunda 80 metre uzunluğunda ve 40 metre genişliğinde bir kayalık noktası bulunmaktadır. Bu kayalığın daha önce yapılmış ancak yıkılmış olan bir rıhtım enkazı olduğu anlaşılmaktadır.

Kayalık alanın denizden 1 metre kadar yükseklikte olması ile etrafındaki döküntü taşlar bir araya toplatılıp poyraz rüzgârına karşı gelen, sol tarafına doğru bir sed inşa edilirse tabii ufak bir liman elde edilmiş olacaktır. Aksi halde denizi doldurmak oldukça külliyetli masrafı gerektirecektir.

Kastamonu Vilayeti, Turuk ve Meabir İdaresi'ne başvurması üzerine İdare, Baş Mühendis Margosyan Efendi'yi gerekli tahkikatın yapılması için görevlendirmiştir. Margosyan Efendi sunduğu raporda;

İnebolu sahilinden başlayıp 12º doğuya meyilen 110 metre uzunluğunda ve ortasında bir burnu andıran çıkıntının olmasıyla doğu ve kuzeydoğu istikametinde 425 metre uzunluğunda bir rıhtım inşa edilecektir. Böylece doğudan esen Poyraz rüzgarına karşı muhafazalı olacak ve Karadeniz'de işleyen büyük vapurların barınmasına müsait bir liman tesis edilmiş olacaktır.

Rıhtım, eskiden yıkılmış olan bir rıhtım enkazı üzerine kurulacak ve 260 metre uzunluğunda deniz içinde bulunan iri taşlar üzerine tesis ve inşa edilecektir[194].

İnşaat için gerekli taşın bir kısmı denizden çıkarılacak ve bu taşların üç tarafının düzeltilmesiyle her biri 1. 5 metreden 2 metre kadar genişliğinde ve 10 metre mesafe aralıklarla iki duvar inşa edilecektir. Ayrıca atik rıhtımın civarında bulunan ve dağınık halde deniz kenarında olan ve her 2 ila 5 ton ağırlığındaki taşlar iki duvarın iç tarafına yüklenilecektir. Bu taşların ara yerleri civarda bulunan Taş Ocakları'ndan çıkarılan taşlar ile doldurulacaktır. Denizden çıkarılacak büyük taşlar dubalar üzerinde kurulacak olan vinçler vasıtasıyla taşınacaktır[195].

Evail-i Teşrin-i evvelde rıhtımın su içinde kalan kısmı 97 metre ve sudan yukarı kısmı 89 uzunluğunda olarak inşası gerçekleşmiştir. Rıhtımın 44 metrelik kısmı 1881/1882 tarihinde 53 metrelik kısmı 2 yıl sonra tamamlanmıştır. İki yıl sonra tamamlanan kısmın maliyeti daha fazladır. Bunun nedeni havaların müsait olmamasından ve ileriye gittikçe denizin derinliğinin artış göstermesi etkili olmuştur. İlk yılki harcama 116.000 guruş yani 947 m³'lük alan inşa edilip her 1 m³ için 120 ve her bir uzunluk için 2. 636 guruş harcanmıştır. Sonraki 2 yıl içinde masraf 152.000 guruş olup 1. 380 m³'lük alan inşa edilerek her 1 m³ için 110 ve her uzunluk için 2. 900 guruş sarf edilmiştir. Ancak bütün bu çalışmalara rağmen liman ve rıhtımın tamamlanması için bir miktar sermaye ve zamana ihtiyaç vardır.

İnebolu rıhtım ve liman inşası bütün gayretlere rağmen uzun süre yapılması gerçekleştirilememiştir[196].

---

[194] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Rebiül-evvel 1302 (Aralık-Ocak 1884/1885), s. 71-76.
[195] **BOA. T. 173,** 15 Nisan 311 (27 Nisan 1895). **BOA. T. 173,** 12 Haziran 312 (24 Haziran 1896), s. 13.
[196] **BOA. T. 173,** 4 Kanun-u sani 311/H. Gurre Şaban 313 (16 Ocak 1896), s. 91.

26. Silivri Liman ve Rıhtımı-Çatalca Mutasarrıflığı

Silivri'de bulunan küçük kapasiteli limanın, uzun zamandan beridir dolmuş olması, gemilerin yanaşmasında sıkıntılara neden olmaktadır. Mevcut limanın temizlenmesi ve bir rıhtım inşa etme isteği Çatalca Mutasarrıflığı tarafından merkeze bildirilmiştir.

Mutasarrıflığın kendi hesaplarına göre 1.100 Lira sermayeye ihtiyaç vardır. Bu sermayenin 100 Liralık kısmı belediyenin kendi kaynaklarından tahsis edilecek, bir diğer 100 Liralık kısım ise yerli kayıklardan alınan ücretlerden karşılanması ve 300 Liralık bir payında halkın ianesi vasıtasıyla sermaye birikimine katkıda bulunulmaya çalışılmaktadır. Geriye kalan 600 Lira'nın ise Çatalca Kazası'na ait amele-i mükellefe bedelinden yapılacak tahsisatla çalışmanın tamamlanacağı düşünülmüştür.

Kaza idaresi tarafından sunulan rapor Şura-yı Devlet tarafından incelenerek, bölgeye bir Keşif Komisyonunun gönderilmesine karar verilmiş ve Nafıa Nezareti Mühendislerinden Tevfik Bey önderliğindeki komisyon çalışmalarına başlamıştır.

Haritaları ve diğer evrakları inceleyen komisyon, inşaatın tamamlanabilmesi için 460. 687 Guruş'un kafi geleceğini raporda bildirmiştir. Ancak tam bir karara varmadan önce Silivri mıntıkasına uğrayan gemilerin sayısı ve kapasitelerinin bilinmesi gerekmektedir. Limana indirilen ve yüklenen emtia ve yolcu tespit edildiği takdirde yapılacak rıhtımın büyüklüğü ve küçüklüğü ona göre tespit edilmiş olacaktır. Ayrıca limanın derinleştirilmesi için düşünülen 3 metrenin de yeterli olup olmayacağı anlaşılacaktır.

Evrakların Bahriye Nezareti tarafından incelenip Nafıa Nezareti'ne sunulmasıyla birlikte Nafıa Nezareti limanın temizlenmesi ve rıhtımın inşasında herhangi bir tereddüde mahal kalmadığından inşaatı onaylamıştır[197].

27. Beyrut Liman ve Rıhtım

Beyrut Şehri'nin tramvay, demiryolu ve karayolu ulaşımında sağladığı ilerlemeler, sanayide buhar gücü ile elektriğin kullanılmaya başlaması vilayetin üretim kapasitesinin ve ticari hacmini kat be kat artırmasına imkan sağlamıştır. Vilayet hem üretmekte hemde tüketmekteydi. Vilayetin gösterdiği gelişme cazibe merkezi olmasını sağlamakta böylece ithal ve ihraç kapasitesi de buna bağlı olarak sürekli artış göstermektedir.

---

[197] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1315 (12 Ekim 1897), s. 150-151.

Bütün bu gelişmeler göz önüne alındığında Beyrut'ta büyük bir liman ve rıhtım tesisinin memlekete fayda ve ihsan sağlayacağı düşüncesi Payitaht ve çevresince de kabul görmeye başlamıştır.

Beyrut Osmanlı devletinin önemli bir ihraç limanıdır. Şam-Havran-Hama ve Hums cihetlerinden ve Hama ve Hums demiryolu vasıtasıyla Haleb ve Nahiyelerinden Beyrut limanına düzenli olarak zahire ve hububat gelmektedir. Aynı zamanda limandan içerlere doğruda emtia ve eşya gitmektedir[198].

Beyrut Şehri sahilinin batı yönünde bulunan limanı genişletme ve rıhtım ve iskele inşası için İskender Bey ve ortağına ruhsatname verilmekle beraber bu teşebbüs sonuçsuz kalmıştır[199].

Yine aynı dönemlerde Beyrut Şehri'nin Debbage mevkisinde sahili doldurmak ve bir iskele inşa etmek için Ömer Gazavi tarafından imtiyaz talebinde bulunulmuştur. Ancak her iki talepte başarıya ulaşamamıştır[200].

Bir diğer başvuru ise, Yusuf Matran Efendi ve Beyrut Şosesi Şirketi namına Mösyö Caporal tarafından yapılandır. Sunulan başvuruda Beyrut'a geliş-gidiş yapan gemileri barındırmak üzere bir liman ile yolcu, emtia ve eşyanın ihraç ve yüklenmesini sağlayacak bir rıhtım inşası istenilmektedir. Yusuf Matran Efendi ve Ortağı'na verilen imtiyaz 60[201] yıl olarak belirlenmiştir. Bu sürenin daha sonra 99 yıllığına çıkarılması için başvuru yapılmıştır. İmtiyazın verilmesi ile yapılacak çalışmalar onaylanan mukavelename ve şartnamede aşama aşama olarak belirlenmiştir. Osmanlı Bankası'na nakden veya piyasa fiyatına esham olarak 6.000 adet Osmanlı Lirası Kefalet Akçesi yatırılacaktır. Kefalet akçesi, inşaatın tamamen bitiminden sonra iade edilecektir. Belirlenen ücret 1 aylık sürede yatırılmadığı takdirde imtiyaz fesih edilecektir.

-İlk 1.5 yıl içerisinde harita ve layihalarını hazırlayarak Nafia Nezareti tarafından tetkik edilmesinden sonra inşaat yapımına başlanılacaktır.

-Padişah fermanının ulaşmasından sonraki bir yıllık sürede Şirket kuruluşunun gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ancak bu süre iyi değerlendirilemeyerek sürenin bitimine 4-5 ay kala yeni bir ek süre talebinde bulunacaklardır. Meclis-i Mahsus-u

---

[198] **BOA. T. 201,** 23 Teşrin-i evvel 319/H. 15 Şaban 1321 (6 Kasım 1903).
[199] **BOA. T. 171,** Mart-Nisan-Mayıs 301 (Mart-Nisan-1885), s. 7.
[200] **BOA. T. 171,** Temmuz 301 (Temmuz-Ağustos 1885), s. 7.
[201] Bu sürenin 99 yıllığına çıkarılması ile ilgili Senet ve Nafia Tezkeresi, Mukavele ve Şartnamesi evrakları ile Padişah İradesi Kayıt Odasında saklı tutulduğu belirtilmiştir. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 11 Şevval 304 (3 Temmuz 1887), s. 98.

Vükela kararıyla 14 Şevval 305'te 1 yıllık ek süre uzatımı verilmiştir. Teşkil olunan Osmanlı Anonim Şirketi Dahili Nizamnamesi tasdik edilmiştir[202]. Şirket Meclis azalığına tayin olunanlar belli olarak Şirketin Vekilliğine Selim Melhame Efendi tayin kılınmıştır[203].

-İnşaat fenni kanunlara, şartname hükümlerine ve tasdik olunan harita ve layihalara göre 5 yıl içerisinde işlemeye başlayacaktır.

-Çeşitli sebeplerden ötürü; iklimin elverişsizliği, gümrükten gelen malların gecikmesi, amele ve personel istihdamı gibi sebeplerden dolayı gerçekleşecek gecikmeler halinde gerekçelerin doğruluğu Nafia Nezareti tarafından kabul görürse aksama süresi kadar imtiyaz süresinin uzatılacağı belirtilmiştir.

-Devletin eli, kulağı ve gözü olan Komiserler, inşaatın kabul olunmasından evvel ve imtiyaz süresince rıhtım ve limanın idari işlemlerini, işletme faaliyetlerini takip edeceği gibi alet ve edevatın bakım ve onarımın yapılıp yapılmadığı Nafia Nezareti adına teftiş ve muayene edecektir. Bu süre zarfında Komiser'in maaşı için şirket Nafia Nezareti'ne yıllık 360 adet Osmanlı Lirası yatıracaktır[204].

-Rıhtım ve limanın inşası halkın menfaatine olduğundan yapılacak arazi ve emlak işgali sırasında mülk sahipleri ile anlaşılmaya çalışılacaktır. Taraflar anlaşmadığı takdirde İstimlak Yasası'nın hükümlerine uygun olarak geçici işgalin yapılacağı yerler devletin aracılığıyla arazi sahiplerinden alınarak karşılığında tazminat verilecektir. Yapılacak masraflar imtiyaz sahibine ait olacaktır. Rıhtım ve limanın denize tesadüf eden yerlerinde ise hiç kimseye tasarruf, izin ve ruhsat verilmeyecektir[205]. Miri arazi ise geçici ve ücretsiz olarak kullanılacaktır.

-Liman ve rıhtım 1. 200 metre uzunluğundaki bir alanı kapsayacak bu alan Müdevver mevkisinden başlayıp Andom Bey Burnuna kadar bir rıhtım yapılacaktır. Rıhtım ve limanın kapasitesi aynı anda iki büyük geminin rahatlıkla barınabileceği şekilde olup gerekli derinliğin sağlanmasına dikkat edilecektir. Ayrıca rıhtımın sona

---

[202] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u Sani 304 (24 Ocak 1889).
[203] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 305 (Aralık-Ocak 1889/1890), s. 9.
[204] Rıhtım işleyişi sırasında Beyrut Rıhtım Komiseri ücretin ödemesinde aksaklıklar olduğunu Nafia Nezaretine bildirmiştir. Nafia İdaresi ödemenin zamanında yapılması konusunda Şirket yönetimini uyarmıştır. **BOA. 172,** 13 Şubat 1316 (26 Şubat 1901).
[205] "…Beyrut Rıhtımı imtiyazı verildiği sırada Rüsumat Emini bulunan Hüseyin Fehmi Paşa, kendi başına Kumpanya ile bir senet imzalayarak antrepoların belli bir zaman için Kumpanya'ya ait olduğunu kabullendiği tespit edilmiştir…" . Bab-ı Ali kendisine bildirmeksizin yapılan bu tarz işlemleri kabul etmediğine dair emirler yayınlayarak Memurlarının hatalarına engel olmaya çalışmıştır. Mehmet Hocaoğlu; **Abdülhamit Han ve Muhtıraları (Belgeler),** İstanbul-1989, s.58.

erdiği noktadan itibaren kara yönünde de 2 Muhafaza Seddi tesis olunacaktır. Muhafaza Seddi'nin yapıldığı noktada gemilerin yükleme ve boşaltmasına engel olmayacak şekilde bir alanda ve derinlikte yapılacaktır.

İmtiyazın asıl içeriği rıhtım ve muhafaza sedlerin yapımı esasına dayanmaktadır. Şirket, bunlardan birini erteler ve diğerini yapar ise bu imtiyaz şartlarına aykırı bir durum olarak kabul edilip imtiyaz sahibi hakkından feragat etmiş sayılarak istifadeye hakkı olmayacaktır.

Vergilendirilme koşulları; Osmanlı Memleketleri'nden ve Ecnebi Diyarları'ndan getirilecek olan taş, kereste, demir, maden kömürü, makine, edevat vesaire ve levazımat bir defaya mahsus olarak Gümrük resminde muaf tutulacaktır[206].

Rıhtım, liman ve müştemilatına ait arazi ve sermaye bir gün olsun vergiye tabi olmamakla[207] birlikte Rıhtım caddelerinden birinin hududu dahiline tesadüf eden arsalar vergiye tabi olup Şirket düzenli olarak Beyrut Vilayet İdaresine vergisini ödeyecektir[208].

Sunulan mukavelename ve şartname Damga Vergisi'nden istisna tutulacak fakat rıhtım ve limanın işletilmesine ait muameleler Damga Nizamnamesi'ne tabi olacaktır.

Limanın inşası ve tamiri için lazım gelen taşları, ücretini ödemek ve ruhsat almak kaydıyla civardaki Taş Ocakları'ndan temin edebilecektir. Bu teminat sırasında bölge halkının ihtiyacını engelleyici boyutta olmamasına dikkat edilecektir.

Fen Komisyonu tayini; Beyrut Rıhtım ve Liman Şirketi Andom Bey Burnu'ndan Kadem Köşkü'nün ikinci kulesine kadar ki mevkii tamamladığında İmtiyaz Sahibi Nafıa Nezareti'ni haberdar ederek oluşturulan komisyon geçici olarak kabul edilmek şartıyla bir teftiş yapılacaktır. İlk raporun onaylanması ile imtiyaz sahibi şartnamede belirlenen tarifeye uygun olarak ücret tahsil etmeye başlayacaktır. Liman, rıhtım ve diğer yapılar tamamen bittikten sonra yeniden fen Komisyonu oluşturularak inşaatın fenni kaidelere uygun olup olmadığı rapor halinde Nafıa Nezareti'ne sunulacaktır. Komisyonun masrafları imtiyaz sahibince karşılanacaktır.

Bakım ve onarım; Liman, rıhtım ve ayrıntıları ile sabit ve hareket eden alet, edevatı imtiyaz süresince masrafları kendilerine ait olmak üzere daima kullanıma hazır halde tutacaklardır. Aksi halde şartnamenin 16. maddesi uygulanacaktır.

---

[206] Avrupa'dan getirilen malzemeler arasında Fotoğraf ve Sandallar yer almıştır. **BOA. T. 171,** Şaban 305 (Nisan/Mayıs 1888), s. 9.
[207] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 11 Şevval 304 (3 Temmuz 1887), s. 99.
[208] **BOA. T. 172,** 14 Şubat 1314 (26 Şubat 1899).

Ücret Tarifesi ve Muafiyeti Esasları; İnşaatın geçici olarak kabulünden itibaren imtiyaz sonuna kadar tanzim ve tasdik edilen tarifeye uygun olarak vergi alınacaktır[209]. Şirket gemilerin yük kapasitesine göre vergi alacaktır. Yani 5, 6 ve 7 tonluk gemilerin her biri için ayrı ücret uygulanmaktadır[210].

Kara ve Deniz Kuvvetlerine bağlı ordu, fırka ve alay ve taburları ile Zabıta, Jandarma, Polis tabur ve fertlerine ait levazımat ve mühimmat, harp malzemeleri ücretten istisna olacaklardır. Ayrıca devletin dost kabul ettiği devletlere ait ***"Beğlik"*** gemileri de istisna tutulacaktır. Mukavelenamenin bu maddesi ücret tarifesi uygulaması sırasında Reji Şirketi tarafından muhalif bir durumun ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bunun üzerine Osmanlı Hükümeti H.15 Rebiül-evvel 1311 (26 Eylül 1893)'de bir açıklama yayınlamıştır[211].

Beyrut rıhtımına ait hâsılatın %10'u ilk şartlara göre devlete aittir[212]. Bu proje bir bütün olarak gerçekleştiği takdirde ticari işlem kapasitesi artacak ve Bahriye'ye ait varidatta artış gösterecektir. Bu duruma istinaden devletinde payı da artış gösterecektir. Yusuf Matran Efendi ve Ortağı elde edilen kar doğrultusunda Rıhtım ve Limanı ilerleyen zamanlarda Karantinahane'ye kadar uzatmaya mecbur olacaktır.

---

[209] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 11 Şevval 304 (3 Temmuz 1887), s. 99.
[210] **BOA. T. 172,** 1 Teşrin-i evvel 1314. (13 Ekim 1898)
[211] "…***"Karar***

Beyrut Rıhtım Şirketince Reji vapurlarından limana girmek ve demir atmak için resm alınmak istenilib **Süfûn-u miriyyenin rüsumdan muaf bulunduğuna** ve Reji İdaresinin Hazine-i celile ile iştirak-ı menafine binaen mezkur vapurların liman resminden istisnası lazım geleceği Tütün Rejisi Müdüriyeti Aliyyesinin ifadesi üzerine Komiserlikten ba-tezkere-i işar kılındığına ve halbuki mezkur rıhtım mukavelenamesinin 14. ve şartnamesinin 19. maddeleri hükmünce şamandıra ve palamar ve liman ve rıhtım Rüsumundan müstesna tutulan Sefain-i Donanma-yı hümayun süfün-ü harbiye ve nakliyesiyle Düvel-i müttehaya beğlik gemilerinden ibaret idüğüne ve Reji Şirketince işledikmekte bulunan sefineler o cümleden olmadığı gibi doğrudan doğruya devlet malı dahi sayılamayub bir şirket-i ticariye demek olan Reji Şirketine aidiyeti itibariyle süfün-ü ticariyyeden madud olmak lazım geleceğine nazaran zikr olunan reji şirketi sefinelerinin Sefain-i Ticariye misüllü rıhtım resmine tabi tutulması muktezi ise de iddiayı vakı Reji Şirketinin hükümet-i seniyye ile müşterekğl-menfaa olması esasına müstenid bulunması cihetiyle mezkur Reji vapurunun Rüsum-u mezkureden müstesna tutulması lazım gelib gelmeyeceği Bab-ı Ali canib-i samisinden istizan olunmuş idi.

Reji Şirketinin Hazine-i celile ile müşterekül-menfaa olması bu makule rüsumun tediyesinden istisnasına muceb olamayacağına ve Beyrut Rıhtım Şirketinin mukavelename ve şartnamesi hükmünce Reji Şirketi sefinelerinin rüsum-u mezbureye tabi tutulması lazım geleceğine mebni olvechle mukteza-yı halin ifası hususunun Ticaret ve Nafia Nezaretine işarı Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesinden bit-tanzim zir-i buyruldu-u ali-i vekalet-penahi ile nezarete tebliğ buyrulan mazbata suretinde muharrer bulunmuş ve Beyrut Vilayetine malumat itasının Dahiliye Nezareti celilesine havale ve suret-i halin Reji İdaresine tebliğinin Maliye Nezareti celilesine izbar buyrulduğu da anlaşılmış olmağla bervechi karar taraf-ı ali-i nezaret-penahiden mezkur rıhtım şirketine tebligat-ı lazıme icra kılındı. *211*" **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1311 (26 Eylül 1893)

[212] **BOA. 172,** 13 Şubat 1316 (26 Şubat 1901).

Şirketin Satış ve Fesih durumları; İmtiyaz süresinin 30 yılı geçmesinden sonra liman, rıhtım ve antrepo tabir olunan mağazalar ile diğer yapıları devlet satma hakkına sahiptir. Satış hangi yıl gerçekleşecek ise ondan evvelki 5 sene zarfında elde edilen hasılatın gayr-i safiyetinin ortalaması alınarak çıkan meblağın %50'sine denk gelen miktar imtiyaz süresinin bitimine kadar her yıl taksitler halinde ödemesi yapılacaktır. İmtiyaz sahibi inşaata başlayamadığı veya başlayıpta ikmal eyleyemediği, liman, rıhtım işlerini yerine getiremediği ve taahhütte bulunduklarını icra edemediği takdirde imtiyaz hakkı kalmayacaktır. Alet ve edevat müzayedeye çıkarılacak, kefalet akçesine de devletçe el konulacaktır.

İmtiyazın sonra ermesi ile devlet, imtiyaz sahibinin sahip olduğu bütün haklara sahip olacaktır. Teslimat sırasında Şirket tarafından verilmiş olan borç ve taahhütler kabul edilmeyecektir.

Beyrut Rıhtım Şirketi, tesisleri inşası sırasında mukavelenamede sunulan harita ve projeye uygun olarak hareket etmediği tespit edilmiştir. Hükümet, Fen heyeti'nin sunduğu rapor doğrultusunda yaptığı değerlendirme sonucunda Şirketin hatalı davrandığı tespit edilmiştir. Ancak, Hükümet şimdilik uyarmayı yeterli görerek Şirketin proje aykırı inşaya devam etmesi halinde çalışmanın tatil edileceği bildirilmiştir[213].

Beyrut Rıhtımı mukavele şartlarına uygun olarak yapımına başlanılmıştır. Rıhtımın bir kısmının tamamlanmasıyla geçici olarak işlemesine devlet tarafından izin verilmiştir. Mukavelenamenin 31. maddesine[214] göre rıhtımın işlemeye başlamasıyla devletin payı olan vergide ödenecektir. Bunun için devlete ait kayıtları ihtiva eden defterin tutulup hesap cetvelinin komisere sunulması gerekmektedir. Ancak Beyrut Şirketi bu uygulamayı yerine getirmemiştir. Fen Müşavirliğ yaptığı tahkikat sonucu Kumpanyanın işleyen kısım için harcadığı para 30.000.000 guruş olup bu yıla ait kazancı ise 1. 113. 120 guruş 11 santimdir. Mevcut hasılat devlet payı ve faizi için olması gereken miktarı taşımadığından Şirketin yaptığı harekette bir aykırılığın olmadığı tespit edilmiştir.

---

[213] **BOA. T. 193, 13/1310,** 27 Teşrin-i evvel 310/H. 9 Cemaziyel-evvel 312 (8 Kasım 1894).

[214] "…31. maddesi hükmünce Hükümet-i seniyye hasılât-ı iştirak selâhıyyatının husûlü içün imalâtın tamamen hitâm bulması meşrût olmayıp kısmen ikmâlî kâfî oldukda ve mezkûr rıhtımın bir kısmı evvelce hitâm bularak muvakkatan kabul edilmesi ve üzerinde resm-i isti'fâsınada başlanılması… **BOA. T. 193, 13/1310,** 13 Eylül 310/H. 25 Rebiül-evvel 312 (25 Eylül 1894).

28. Der-saadet Rıhtımı

Payitahtın bir kat daha büyümesini sağlayacak olan Der-saadet Rıhtımı'nın inşası düşüncesi Sultan Hamit'in saltanatının ilk günlerinden itibaren gerçekleştirilmesi istenilen bir projedir.

Der-saadet Limanı'nın iki taraf sahiline rıhtım inşa etmek isteğini açıkça ortaya koyan Mösyö Margos Mişel imtiyaz talebinde bulunmuştur[215]. Mişel Paşa kısa zaman içerisinde mukavelename ve şartnamelerine uygun olarak haritalarını hazırlayıp Bab-ı Ali'ye sunmuştur[216]. Ancak Mişel Paşa'nın imtiyaza başlayıp başlayamayacağına dair tereddüdün ortaya çıkması üzerine Rıhtım imtiyazının Mösyö Berje ve ortağına verilmesi gündeme gelmiştir. Son kararın verilmesi için Mişel Paşa'nın Vekili Grane Nafıa Meclisi'ne davet edilmiş[217]. Alınan olumlu cevaba istinaden rıhtım imtiyazı Mişel Paşa'da kalması uygun görülmüştür.

Der-saadet Rıhtımı'nın ilk sunulan haritasında rıhtım hududu şu şekilde belirtilmiştir:

Unkapanı'ndan Sirkeci İskelesi'ne ve Garb (Azab) Kapısı'ndan Tophane'ye kadar rıhtım inşası gerçekleştirilecektir. Bu inşaatın olabilmesi için civarda bulunan köprülerden Cisr-i Cedid (Karaköy)'ün Yemiş İskelesi ile Pencşenbe Pazarı hizasına kadar çekilmesi talep edilmektedir. Bu durum, Unkapanı ile köprü arasında ortaya çıkacak olan boşluktan geçecek büyük kapasiteli gemilerin hareketini zorlaştıracaktır.

Bunun yerine köprülerden yalnız biri Pencşenbe Pazarı ve Garb Kapısı ve Yemiş İskelesi ve Unkapanı arasında tayin edilecek uygun bir mevkie taşınacaktır. Karaköy Köprüsü kaldırılarak Haliç'in en dar yerine kurulmasına müsaade edildiği takdirde, gemilerin giriş ve çıkışlarında herhangi bir sorun yaşanmayacaktır. Ancak bu köprüden Tersane-i Amire kazanç elde etmektedir. Yıkılacak köprüye karşılık olarak devlete %10 pay verilecek ilaveten devlete ait malzemelerin taşınması sırasında rıhtım resmi alınmayacağı ve devlete ödeyeceği 200.000 Franlık kefalet akçesini de 500.000 Franka çıkarmaktadır[218].

İlk teklif cazip görünmekle beraber proje taslağında işaretli olarak gösterilen rıhtım devlete faydadan çok zarar vermektedir. Rıhtımın inşası köprünün temellerine

---

[215] **BOA. Y. EE. /93,** H. 8 Ca 96 (30 Nisan 1879).
[216] **BOA. T. 171,** Mart 301 (Mart-Nisan 1889), s. 7.
[217] **BOA. T. 171,** Teşrin-i Sani 301 (Kasım-Aralık 1885), s. 7.
[218] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 9 Ca 296 (1 Mayıs 1879), s. 112.

zarar verici olduğundan devlet harita ve mukavelename ve şartnamelerinde değişiklik yapılması gerektiği talebinde bulunarak evrakları geri iade etmiştir[219].

Yeniden düzenlenen haritaya göre Der-saadet Rıhtımı'nın inşa edileceği noktalar yeniden düzenlenerek Bab-ı Aliye sunulmuştur. Buna göre:

Haliç-Der-saadette İstanbul tarafı sahilinde bulunan Sirkeci Vapur İskelesi hariç tutularak bu noktadan başlayıp yani Vapur İskelesi'nden Un Kapanı(Karaköy Köprüsü)'ne kadar bir diğeri ise Galata yönünden başlayacak ancak Tophane-i Amire hududu meydanı dahil olmayıp ancak mevcut Meydan'dan başlayıp Karaköy Köprüsü'nün Garb Kapısı yönüne kadar uzatılacaktır. Her iki yönde de köprü rıhtım hududu dışında kalacaktır. Köprünün etrafına zarar verici bir durumun oluşturulmamasına dikkat edilecektir.

Eğer ki ileriki zamanlarda Karaköy Köprüsü Haliç'in daha iç kısımlarına taşınacak olursa rıhtımlarda oraya kadar uzatılacaktır[220].

Rıhtım haritasında gerekli düzenlemelerin yapılmasından sonra Mişel Paşa'ya Der-saadet Haliç'inde Unkapanı'ndan Sirkeci İskelesine ve Garb Kapısı'ndan Tophane'ye kadar rıhtım inşa etme imtiyazı verilmiştir[221].

Haliç-Der-saadet rıhtımları inşası Mösyö Mişel'e verilirken ambar inşası tartışma konusu olmuştur[222]. Paşa'nın ambar inşası konusunda pek taraftar olmamasına rağmen devlet ısrarcı olmuş ve bu amaca hizmet eden binaların yapılıp yapılmadığını kontrol etmek amacıyla 23/4 Şubat ve 14/26 Haziran tarihlerinden Mösyö Mişel'in İstanbul'daki Vekili Mösyö Grane'ye iki tahrirat gönderilmiştir. Der-saadet Rıhtım ve ambarlarının inşasına haiz olduğunu belirtip hatta vekiline bu konuda gerekli talimatların verildiği beyan etmiştir. Bu beyanı evraklarla da doğrulanmıştır. Böylece ambar inşası sorunu da giderilmiştir[223].

Devlet tesis ettiği liman, iskele ve rıhtımlardan belli bir tarifeye göre ücret almaktadır. Limanlara giren-çıkan gemi sayısı tarifelerin belirlenmesinde etkilidir[224].

---

[219] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19 (19 Haziran 1881).
[220] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/16,** 24 Mart 314 (5 Nisan 1898).
[221] **BOA. Y. EE. 796/139 /5/97 NAFIA,** 10 C. 97 (20 Mayıs 1880), s. 7.
[222] ***Bâ-İrade-i Seniyye Nafı'a Nezâretinde Teşekkül Eden Komisyon…,*** s. 12.
[223] **BOA. T. NFM. 720/2,** H. 1302 C. 22 (8 Nisan 1885).
[224] **BOA. T. NFM. 718/30,** H. 1300 R. 5 (12 Mayıs 1883).

Mukavelenamenin 25. maddesine[225] göre Der-saadet rıhtımına ait tarife düzenlemesi Şura-yı Devlet tarafından gerçekleştirilmektedir[226].

Rıhtımın uluslar arası ticarete açık olmasından dolayı tarifelerinin belirlenmesi sırasında evraklar Hariciye Nezareti'ne de gönderilir. Burada Osmanlı devleti ile ticaret yapan ve ülkemizde Elçilikleri bulunan devletlerinde temsil edildiği bir Komisyon oluşturularak tarifeler müzakere yoluyla belirlenir[227].

Devlet ve şirket belirli aralıklarla tarifelerde yeniden düzenlemeler yapmaktadır. Mösyö Granet'in vekil olarak tayininden sonra yeni tarife düzenlemesi yapılırken İzmir Rıhtım tarifesinin esas alınmasını teklif etmişse de tarifelerin düzenlemesi Şura-yı Devlete ait olduğundan bu teklif kabul görmemiştir[228].

Rıhtımın inşasının bir anda topyekun olarak bitmesi imkansız olduğundan tarifeler belirlenirken tamamlanan kısımlara göre ücret belirlenmektedir[229].

Der-saadet Liman ve Rıhtım Şirketine ait ücret tarifesi çeşitleri, nelerin tarifeye tabi olduğu ve ölçü birimi olarak esas alınan ölçülerin neler olduğu Tablo 24'te yer almaktadır.

Tablo 24: 24 Mart 314 Tarihli Der-saadet Rıhtım Şirketine Ait Tarifeler

I. TARİFE		
Palamar Resmi		
	Ton/Kg	Frank
Rıhtıma yanaşan vapur, yelken gemisi, mavna ve diğer su ulaşım araçlarından yapılan yükleme	1 ton/1000 kg	1 Frank
Rıhtıma yanaşan vapur, yelken gemisi, mavna ve diğer su ulaşım araçlarından yapılan boşaltma	"	"

Der-saadet Rıhtımı tatil günleri hariç günde 1000 kilogramdan ibaret 75 tonluk malı rıhtım ve gemi güvertesinde bekletebilmektedir. Her bekletilen gün için ton başına

[225] **BOA. T. NFM. 720/2,** H. 1302 C. 22 (8 Nisan 1885).
[226] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 9 Ca 296 (1 Mayıs 1879), s. 112.
[227] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881). **BOA. T. NFM. 720/2,** H. 1302 C. 22 (8 Nisan 1885).
[228] **BOA. T. NFM. 720/2,** H. 1302 C. 22 (8 Nisan 1885).
[229] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/16,** 24 Mart 314 (5 Nisan 1898).

10 santim gecikme bedeli alınmaktadır. Gün artıkça bedelde Öşür nispetinde artış gösterecektir.

II. TARİFE

Gemilere Yüklenilecek Ve İhraç Edilecek Araba Ve Diğer Edevata Dair

Araç Türü	Guruş
2 veya 4 tekerlekli bir bölmeli arabalardan	35
2 veya 4 tekerlekli iki bölmeli arabalardan	50

Kamyon ve el arabası gibi ikinci sınıf araçlardan ağırlıkları oranında Rıhtım Ücreti alınır.

III. TARİFE

Rıhtıma Yanaşan Girip-Çıkan Yolculara Dair

Sınıf	Guruş
I. Sınıf	5
II. Sınıf	3
III. Sınıf	1/50

Çanakkale ve Karadeniz Boğazları'ndan ileride bulunan iskelelerden gelen yolcular ile 10 yaşından küçük çocuklar ile savaş ve barış zamanlarında yolculuk eden Askeri teşkilat mensuplarından Rıhtım ücretinden istisnadırlar.

IV. TARİFE

Nakit-Esham ve Kıymetli Eşyalara Dair

	Kıymet/Frank	Frank
İmal ve levha halindeki altın gümüş	1000 Frank	1 Frank
İmal ve levha halindeki civa, beyaz altın, mücevherat ve diğerleri	" "	"

Değerli eşya ve eshamdan kesr-i münkasım olmak üzere beher 1000 Frank için ortalama fiyat olarak 1 Frank tahsil edilecektir.

V. TARİFE

Gemilere Yüklenecek ve Boşaltılacak Bargir, Hayvanat, Yumurta ve Diğerlerine Dair

	Adet/sürü	Guruş/Pare
Bargir	Adet	10 guruş
“	10 baş sürü her 1 baş için	5 guruş
Merkeb-Tay	Adet	5 guruş
“	20 baş sürü her bir baş için	1/2 guruş
“	20’den fazla sürü her bir baş	2 guruş
Öküzden	Adet	2 guruş
“	10 baş sürü her 1 baş için	10 Pare
“	10’dan 100’e kadar her 1 baş	5 pare
“	100’den fazla sürü her bir baş	4 pare
Kafeste gönderilen sağ	Kafes Adedi	3 Guruş
Yumurta	Sandık Adedi	3 guruş

Devlet malı olan her tür hayvanat Rıhtım Ücretinden muaf tutulacaktır.

VI. TARİFE

Emtiadan Alınacak Araziye Dairdir

Her bir 100 Kilogramdan alınacak Ücret

Sınıf	Guruş
I. Sınıf	8 guruş
II. Sınıf	5 guruş
III. Sınıf	2 guruş

VII. TARİFE

Emtianın Mağazalara Taşınması ve İhracında Arz Olunacak Hamal Ücreti

Her bir 100 Kilogramdan eşyadan 1 defaya mahsus alınacak Bedel

Sınıf	Guruş
I. Sınıf	8 guruş
II. Sınıf	5 guruş
III. Sınıf	2 guruş

VI. ve VII. tarifelerin hükmü 3.000 kg geçmeyen ağırlıkta olup 3.000 kg. dan 6.000 kg. a kadar olanlardan 2 kat ücret alınacaktır. 6.000 kg. dan daha fazla olanlarda tarafların anlaşmasına bırakılacaktır.

Limanın veya şehrin havalisinde bir noktada yada açıkta dolaşan gemilerden kayıklar ve mavnalarla yolcu nakil edenler rıhtım ücretinden muaf tutulmuşlardır. Bu tür durumlarda yanaşıp yolcu alıp çıkarmaları için kayık ve diğer vasıtalar için uygun mahaller tayin edilecektir. Köprü ve rıhtımın iki başına yanaşacak olan vapur, kayık vesaire Rıhtım Kumpanyasına herhangi bir ücret vermeksizin limana geliş gidiş yapabileceklerdir.

VIII. Tarife

Emtianın Rıhtım Üzerinde İndirilip Kaldırılmasına Dair

	Kg	Guruş
Demir çubuklar üzerinde yapılan yollarla nakil	100 kg	1 guruş
Vagon ve kamyon ile nakil	“	“

Tarifelerde esas olan vergi 100 kg üzerine tespit edilmiştir. Bu miktardan fazla olduğunda dahi yine 100 kg göre tespit edilecektir.

Uygulanacak *Araziye ve Tahmiliye ücreti* olarakta 3 Guruş’tan noksan olmayacaktır

IX. Tarifeye göre; rıhtıma daimi olarak yanaşan Römorkör ve İstanbul civarına işleyen mavna ve diğer vasıtalardan *Abonman* adı altında bir *Resm-i Maktua* alınacaktır.

İstanbul’da bulunan Mavnacı Esnafı, Der-saadet Rıhtımının inşası sırasında yapılacak levazım nakliyatının kendileri tarafından yapılması için Nezarete arzuhalde bulunmuşlardır. Fen Müşavirliği, taşımanın İstanbul-Mavnacı Esnafı tarafından taşınması istemekle beraber Şirket eğer isterse başkaları ile anlaşabilir[230]. Bu konuda müdahale edilmemektedir.

29. Edremid-Akçay İskelesi

Akçay’da bir iskelenin inşa edilebilmesi için, iskeleye gelecek olan ithalat ve ihracat kapasitesini tespit etmek gerekir. Buna göre hem iskelenin yapılıp yapılmayacağı hemde tarife ücreti belirlenmiş olacaktır[231].

[230] **BOA. T. 193, 13/1310,** 8 Teşrin-i evvel 310/H. 20 Rebiül-ahir 311 (31 Ekim 1893).
[231] **BOA. T. 193, 13/1310,** 24 Eylül 1310/H. 6 Rebiül-ahir 312 (7 Ekim 1894).

Nakliye amacıyla tesis edilen iskeleye uğrayan yolcu ve eşyadan mürur resmi alınmaya başlanılacaktır.

30. Bandırma'da İskele, Rıhtım ve Liman İnşası

Bandırma'ya uğrayan gemiler için bir liman ve iskele inşası yapımına Ser-Mimar Vasilaki Efendi talip olmuştur. Talebi değerlendirilerek Bab-ı Ali'ye mukavelename ve şartnamesi sunulmuştur[232]. Ancak Ser-Mimar Vasilaki bu amacında başarılı olamamıştır.

İkinci bir teşebbüs Je Lombard'ın çalışmasıdır. Lombard döşeyeceği kısa mesafeli tramvay hattı sonunda bir İskelenin yapılmasının gerekli olduğunu belirtmiştir. Bandırma İskelesi, Anadolu yarımadasına ait ağnam vergisinin toplandığı ve İstanbul'a taşındığı bir merkez konumundadır.

Je Lombard, tramvay hattı ile iskeleyi bitirdikten sonra işletmeye başlayabilecektir. İşletme imtiyazı 75 yıllığına verilmiştir[233].

Hüdavendigar Vilayeti çevresinde giderek yoğunlaşan yol ağı iskelenin yetersiz kalmasına yol açmıştır. Devlet daha kapasiteli bir liman ve rıhtımın inşası için Bandırma Belediyesine hak tanımıştır.

Liman ve Rıhtım inşa hakkını elde eden Belediye, çalışmalarına başlayarak kısa zamanda sonuç alınmaya çalışılmıştır. Liman inşasının bitmek üzere olmasıyla Ticaret ve Nafıa Nezareti Mösyö Lakler önderliğinde bir Fen Komisyonu oluşturmuştur. Hazırlanan raporda iskelenin uzun ömürlü olabilmesi için bir dalgakıranın yapılmasını gerekli görmüştür[234].

31. Ana İskelesi

Fırat Nehri, nehir nakliyesi açısından vapur ulaşımı için yeterince uygun olmamakla birlikte kayık ve diğer küçük çaplı vasıtalarla nakliyat yapılabilmektedir. Şam'dan Mezirib yönüne doğru uzatılan demiryolu hattının Ana mevkisinde sona ermektedir. Devlet bu mıntıkada bir İskelenin inşası için gazetelere ilan vermiştir[235].

---

[232] **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel 301 (Ekim-Kasım 1885), s. 7.
[233] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/2,** H. 1311 M. 29 (12 Ağustos 1893).
[234] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1320 (8 Haziran 1902), s. 1730-1731.
[235] **BOA. Y. EE. 796,** H. 27 Şaban 97 84 Ağustos 1880), s. 21.

ALTINCI BÖLÜM

SU İŞLERİ VE ZİRAİ ALANDA YÜRÜTÜLEN NAFIA ÇALIŞMALARI

I. İÇME SUYU VE ARAZİ SULAMASI

Bireylerin en temel gereksinimi olması ve başlıca ekonomik faaliyetlere kaynaklık etmesi açısından su, devletler düzeyinde önemli bir yere sahiptir. Bilhassa sosyal ve ekonomik faaliyetlerin sürmesi için büyük ölçüde temiz ve yeterli su arzına sahip olmak gerekmektedir.

Osmanlı Devleti'nde su işlerinin örgütlü olarak yürütülmesinde, Nafıa teşkilatı görev almaktadır. Ticaret ve Nafıa Nezareti Dahili Nizamnamesi'ne göre Seyr-i Sefain'e açılması lazım gelen kanallar, nehirler ve gölleri ulaşıma açık hale getirmek, Nezarete ait olup ulaşıma açık olmayan nehirler üzerinde inşaat ve bataklık temizlenmesi, arazi sulaması, fabrika ve değirmenlerin işletilmesi, Nezaret'in tetkikine gerek görülmeden mahallince yani ilgili Vilayet İdareleri'nce yerine getirilmesi lazım gelmektedir[1].

Belediyecilik anlayışının gelişmesine bağlı olarak, su hizmeti yerinden hizmet olarak görülmüştür. Bu nedenle Devlet, Belediyeler'ce yapılacak su kanallarının masrafının Turuk bedelinden karşılamasına izin vermiştir. Bilindiği üzere Devlet, acil durumlar olmadıkça yol bedelinin, yol hizmeti dışında başka alanlarda kullanımına izin vermemekle beraber, su için bu yasak geçerli tutulmamıştır[2].

XIX. Yüzyılda Avrupa başkentleri hızlı bir imar hamlesi yaşarken, bir yandan da şehirsel altyapılarını geliştirmeye çalışmışlardır. Osmanlı Devleti'de bu hızlı kentleşmeye uyum sağlamaya çalışmakta, bir yandan şehirleri aydınlatılırken, bir yandan da ulaşım alanında yeni alternatifler getirmekte, karayolunda demiryolu, tramvay, omnibüs gibi araçlarla mesafeler gitgide kısalmaktadır. Bu değişim, su alanında da kendini göstermeye başlamıştır.

Şehirlerde basınçlı su dağıtımının yapılmasına başlanılmıştır. Artık çeşme suyu devri yerini ev ve işyerlerine kadar getirilen musluk sularına bırakmakta, suyun evlere, dükkânlara ve tarlalara dağıtımı, beraberinde yeni kavramları da gündeme getirmiştir.

---

[1] **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), Ticaret Defteri (T.) 181, 4/1296,** 3 Nisan 296 (15 Nisan 1880).
[2] **BOA. İrade Ticaret Nafıa (İ. TNF.)** H. 1320 C. 20 (24 Eylül 1902).

Sulama kanalı, bend, artezyen, su saati, abonelik, su tarifesi, vana, harik muslukları gibi yeni teknik ve malzemeler arasında ifade edebiliriz.

Suya olan ihtiyacın gün geçtikçe artmaksı, devletin yeni yerleşim yerlerini açması, fabrikalaşma, sulu tarımın giderek daha yaygın hale gelmesi, suyun daha sistemli kullanımını gerekli kılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde suların kirlenmesindeki en önemli faktör insanoğlunun yaptığı tüketiciliktir. İstanbul ve çevresinde nüfusun artması ile tüketen insan sayısı da artmıştır. Bunun haricinde kanal suları, iskân edilen yerlerden gelen yağmur suları, maden işletmeleri, çöpler, gübreler ve hayvan atıkları bu kirleticiler arasında yer almaktadır.

İçme suları, halka ulaştırılmadan evvel, suların gerek kimyevi ve gerekse bakteriyoloji bakımından tetkikleri yapılır. Yapılan mukavelenamelerde çalışmanın gerek başlangıcında gerekse sonunda su halkla buluşmadan evvel Ticaret ve Nafıa Nezareti Fen Komisyonu tarafından oluşturulan Fen Heyetleri bölgeye giderek suların tetkini yapar. Bu tetkikat esnasında, daha önce yapılmış su kanalları varsa onlarda gözden geçirilmektedir.

Suların tahlili esnasındaki masraflar, ilgili belediyeler, şirketler yada şahıslar tarafından karşılanmaktadır. Devlet gerekli tabip, mühendis ve personelin ücretinin Nafıa veznesine yatırılmasından sonra görevlendirmeyi yaptırır[3]. Çeşitli Su Şirketleri bünyesinde düzenli olarak Su Mühendisi adı altında uzman mühendisler istihdam edeceği gibi kanalların yapımı sırasında da konunun uzmanına uygun olarak farklı branşlardaki mühendisleri istihdam edebilmektedirler. Çalışmaların uzun vadede ve sağlıklı olarak gerçekleştirilmesi için bunlar zorunlu personeller arasında yer almaktadır[4].

Fen mühendislerinin görev alanlarının giderek artmasından dolayı bu işlerde şirketlerin mühendislerinin yanı sıra Turuk ve Meabir İdaresi'ne bağlı olarak çalışan mühendislerde bazı zamanlarda görevlendirilmektedir[5].

Suların insan sağlığına uygunluğu, ilgili vilayetlerin belediye yönetimi ile Mekteb-i Tıbbıye'den gönderilecek tabipler aracılığıyla muayene ettirilir[6].

---

[3] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1311 (10 Kasım 1893), s. 197-199.
[4] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafıa Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.) 1/32,** H. 1300 R 7 (15 Şubat 1883).
[5] **BOA. T.2303**, 16 Kanun-u Sani 1308 (28 Ocak 1893).

İçme suyunun kalitesi ***"Mizanü'l-ma"*** aleti ile ölçülür. Suyun sıcaklığı 15° geçmeyecek ve su içerisindeki insan, hayvan ve bitki atıklarının oranı ise insan sağlığını tehdit edici boyutta olmayacaktır[7]. Suyun berrak olması önemlidir. İçerisinde bulunan klorun miktarı her 1 litre için 15 miligramı aşmaması gerekmektedir. Su içerisinde bir tortu oluşturmamasına dikkat edilmelidir[8].

Sular, günlük olarak kontrol edilir. Bu kontrollerin kayıtları, oluşturulan cetvellerde günlük olarak tutulur.

Suyun bozulması halinde ilk olarak su kesilerek, ıslah çalışmaları yapılır ve bozukluğun nedeni tespit edilmeye çalışılır. Borularda bulunan pis suyun dışarıya akıtılması sağlanır. Daha sonra su, tekrar süzgeçlerden geçirilerek dağıtıma devam edilir. Yapılan bu çalışma bir rapor halinde Mekatib-i Asakir-i Şahane'ye sunulur[9].

İstanbul ve çevresinin gitgide kalabalıklaşması, sularda kirlilik oranını daha da artırmaya başladı. Bir çözüm olarak Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi, İstanbul'da bir Bakteriyoloji Ameliyathanesi'nin kuruluşu fikrini ortaya atmıştır. Bu tesisi, kendi denetimi altında kurmak istemişse de, Devlet böyle bir ameliyathaneyi daha sonra kendisi açmayı uygun görmüştür. Ameliyathane, suların tahlilini ve özelliklerini belirlemektedir. Ayrıca su içerisindeki mikropların türü ve miktarını da ortaya çıkartacak kadar iyi bir teknoloji ile donatılmıştır[10].

Toplumun su ihtiyacını temin etmek için yapılacak çalışmanın başında kaynak seçimi önemlidir. Kaynak seçilirken kalitesi, miktarı ve maliyeti iyi tespit edilmelidir. Su kaynakları olarak akarsu ve göller seçilir. Bu tip kaynaklar istenilen miktarda suya sahip olmakla beraber, su kalitesi bakımından doğrudan doğruya kullanılabilecek nitelikte değildir. Su temini için diğer kaynaklar olarak kuyu ve memba suları gelmektedir. Bu kaynakların suları iyi kalitede olmakla beraber miktar bakımından yeterli olmayabilir.

İçme suyunda esas kaynak yer altı sularıdır. Yer altı sularının kafi gelmediği hallerde şirketler, belediyeler veya şahsa ait kuruluşlar adi kuyular veya artezyenler

---

[6] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1315 (14 Ağustos 1897), s. 93-94. İlber Ortaylı; **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880),** Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara-2000, s. 198.
[7] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 4 Cemaziyel-ahir 1318 (29 Eylül 1900), s. 90.
[8] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1315 (14 Ağustos 1897), s. 93-94.
[9] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1315 (14 Ağustos 1897), s. 93-94. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1311 (10 Kasım 1893), s. 199.
[10] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1312 (16 Eylül 1894), s. 82.

vasıtasıyla su temin edilebilmektedir[11]. Büyükada halkının su ihtiyacında ilk başta kaynak suyu esas alınmış ancak bunun yetersiz geldiği anlaşılınca kuyular açılması yoluna gidilmiştir. Kuyulardan elde edilen su, kanallara uygulanan buhar basıncıyla dağıtılmıştır[12].

Su yapıları arasında harik çeşme ve muslukları dikkat çekicidir. Tulumbalarla taşınan suların, en yakın mesafelerden temini için devlet şehirlerde döşenen şebeke sularının haritalarda belirleyecekleri belli noktalarında harik musluklarının yapılmasını şart koşmaktadır. Özellikle, İstanbul'da çıkan yangınlarda bazen bir mahallenin tamamen yok olduğu göz önüne alındığında mukavelenamelerde bu tesislerin yapılmasını zorunlu tutması gayet mantıklıdır. Yapılacak yangın musluklarının ihtiyacı olan su için, su haznesi inşa edilmektedir[13].

Yangın muslukları, her 200 metrede bir inşa edilir. Buradaki boruların genişliği 70 milimetreden az olmamaktadır. Gerek İstanbul'daki su şirketleri gerekse Büyükada ve Selanik-Kavala şebeke sularını işletenler, bu yangın musluklarını ve büyük su hazinelerini inşa etmişlerdir[14].

Ev ve iş yerlerine, fabrika ve hastanelere, askeri kışlaların su ihtiyacı karşılandığı gibi, umuma açık olan yerlerde de su temini için çeşme yapılması yoluna gidilmiştir. Çeşmelerin sayısı farklılık gösterir. Terkos Su Şirketi imtiyaz süresinin H. 11 Cemaziyel-ahir 99 (30 Nisan 1882)'de uzatılmasıyla 20 yeni çeşme yapmayı taahhüt ederken[15], Kavala Belediyesi 3, Büyükada Su İdaresi ise 4 adet çeşme yapmayı yeterli görmektedir. Çeşmeler gece gündüz sürekli olarak hizmet vermektedir. Buralardan akan sular, ücret tarifesine tabi değildir. Her birinden akacak olan su miktarı kaynak suya göre değişebilir. Kavala Belediyesi 60 saniyede 20 litre su verebileceğini belirtmektedir[16].

Sultan II. Abdülhamid devrinde ülke sınırları göz önüne alındığında önemli sulak alanları arasında; Vardar, Meriç, Tuna, Kızılırmak, Yeşilırmak, Gediz, Menderes, Fırat, Dicle, Seyhun, Ceyhun ve Aras nehirleri yer alırken, Amik, Van, Tuz, Beğşehir,

---

[11] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 4 Cemaziyel-ahir 1318 (29 Eylül 1900), s. 90.
[12] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 2 Receb 1303 (6 Nisan 1886), s. 76.
[13] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 15 Muharrem 1305 (3 Ekim 1887), s. 111.
[14] **BOA. İmtiyaz Defteri 3**, H. 4 Cemaziyel-ahir 1318 (29 Eylül 1900), s. 90. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 2 Receb 1303 (6 Nisan 1886), s. 77.
[15] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 15 Muharrem 305 (3 Ekim 1887), s. 111.
[16] **BOA. İmtiyaz Defteri 3**, **H.** 4 Cemaziyel-ahir 1318 (29 Eylül 1900), s. 90. **BOA. İmtiyaz Defteri 2, H.** 2 Receb 1303 (6 Nisan 1886), s. 77.

Yenice, Seyfe, Ulubat ve Burdur gölleri, Yumurtalık lagünü, Sultan ve Ereğli sazlığı, Konya-Karaviran, Amid, Praveşte, Topran, Amatuh bataklıklarını saymak mümkündür.

1. İstanbul-Kâğıthane Kaynak Suyu

İstanbul'un bir yandan dışarıdan gelen göçlerle nüfusu artarken öte taraftan da İstanbul'un taşı toprağı altındır düşüncesiyle sürekli olarak gerçekleşen bir iç göç söz konusudur. Bu durumda mevcut olan su kaynakları, Başkent halkına yetmemeye başlamıştır.

Devlet nehirlerden, derelerden, çaylardan su sağladığı gibi birde Artezyen yoluyla içme suyu sağlamayı denemek istemiştir. Bunun için Kâğıthane civarında bir ***"Artezyen Kuyusu"*** açılması gündeme gelmiştir. Selanik Su Şirketi Mühendisi Mösyö Dalfur ile bu konuda bilgi alışverişinde bulunulmuştur.

Yapılan görüşmelerde ne miktarda bir bütçenin gerektiği ilk olarak tespit edilmiştir. Mösyö Dalfur kuyuların açılması için işe başlamadan önce şirket veznesine 500 Osmanlı Lirası'nın yatırılmasını, işin yarıya kadar tamamlanmasıyla bir 500 Lira'nın daha yatırılmasını ve işin tamamlanmasından sonrada 1000 Osmanlı Lirası'nın vezneye yatırılarak çalışmanın toplamda 2000 Lira'ya tamamlanacağını belirtmiştir.

Der-saadet'te, açılacak kuyular için gerekli 500 Lira'nın Osmanlı Bankası tarafından müteahhide ödenmesine karar vermiştir[17]. Banka İdaresi, bu miktarın hangi nezaretin payından düşürülerek ödeneceği konusunun, gönderilen belgede açık olmadığından ödemede tereddütte bulunmuştur. Maliye Nezareti, bu bütçenin Dâhiliye Nezareti'nin payından düşürülerek tahsis edilmesi istemiş ise de Banka Nafıa tahsisatından vermiştir. Bu hata tekrar düzeltilerek Dâhiliye tahsisatından verilmesi için işlem yenilenmiştir[18]. Şirketin İstanbul'daki temsilcisi Mösyö Bill'in taahhüdüyle çalışmalara başlanılmıştır.

İlk olarak nerelerde artezyen kuyularının açılacağı tespit edilmiştir. İstanbul'da Galata'dan başlayıp Rumeli yönüne doğru uygun mevkilerde kazı çalışmalarına başlanılmıştır. Açılacak kuyular birbirine 500 metreden yakın olmayacaktır. Bu noktalar belirlenirken Fen Heyeti görevlendirilmiştir[19].

---

[17] **BOA. T. 173,** 10 Nisan 311 (22 Nisan 1895). Ticaret Defteri'nin ilk sayfalarında sayfa numarası bulunmamaktadır.

[18] **BOA. T. 173,** 15 Nisan 311 (27 Nisan 1895), s. 42, **BOA. T. 173,** 23 Teşrin-i sani 311/ H.17 Cemaziyel-ahir 313 (5 Aralık 1895), s. 50.

[19] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1312 (2 Ekim 1894), s. 94-95.

Mösyö Dalfur, artezyen kuyuları açmak ve küşad etmek taahhüdü ile kalkıştığı işi yarım bırakması üzerine Şura-yı Devlet imtiyazı feshetmiştir. Müteahhide verilen 500 Lira /50.000 Guruş geri alınarak alınan paranın bir kısmı Evkaf-ı Hümayun'dan daha önce tahsil edildiğinden alınan pay geri iade edilmiştir. Bir kısmı tekrar oraya tahsis edilmiştir[20]. Bu teşebbüs başarısız olmakla beraber Der-saadette su çalışmaları devam etmiştir.

Kâğıthane kaynak suyuna ilerleyen zamanlarda ek kuyular açılmıştır. Ancak kaynak suyu sık sık yağmur zamanlarında sel sularının etkisiyle bozulmaktadır. Sel suları kaynak suya karışmakta buda suyu sağlıksız hale getirmektedir. Nafıa teşkilatı suyun analizini yaptıktan sonra tekrar kullanıma açarak bugün günümüze kadar hizmet vermeye devam etmektedir[21].

2. Büyükada Şebeke Suyu (Artezyen Kuyuları Şirketi)[22]

Heybeliada'nın düzenli su ihtiyacının karşılanılmasında düşünülen yol yeni kuyuların açılmasıdır. Ancak Adalar'da kuyu suyu işletilmesine dikkat edilmesi gerekir. Deniz suyu (tuzlu) tatlı sudan ağırdır. Tuzlu suyun yoğunluğu fazla olduğu için tatlı su tabakası üstte kalır. Ancak fazla miktarda yapılacak tatlı su pompalaması tuzlu suyun yükselip tatlı suyun yerini almasına sebep olabilir. Bu zararlı duruma karşı dikkatli olunmalıdır.

İstanbul Tüccarlarından Gazoğlu Harstik 1887'de kuyular kazılmak ve buhar gücü ve makineler yoluyla Ada halkına su teminini sağlamak için teşebbüste bulunmuştur. 35 yıllığına imtiyazın verilmesi devlet tarafından uygun görülmüştür.

Ada'da açılacak artezyen ve kuyulardan çıkacak suyu pompalamak, yoluyla inşa edilecek olan büyük ve kâgir yapılı Su depoları ve hazinelerinde toplanacaktır. Depo ve hazinelerde toplanan su, kanallar ve yolların altına döşenecek, borular sayesinde ev ve işyerlerine ulaştırılacaktır.

Nafıa teşkilatı yapılacak çalışmayı teftiş etme yetkisine sahipti. Oluşturulacak Fen Heyeti'nin masrafı imtiyaz sahibince karşılanacaktır. Nezaret ayrıca çalışmanın başlangıcından tamamlanmasına kadar bir Komiser görevlendirecek ve bu Komiserin aylık 50 Liralık ücreti düzenli olarak Gazoğlu Harstik tarafından Nafıa Veznesine

[20] **BOA. T. 173,** 14 Cemaziyel-evvel 312/H. 21 Receb 314 (26 Aralık 1896), s. 16.
[21] **BOA. Y. PRK. TNF. 7/40**, H. 1320 N 13 (14 Aralık 1902).
[22] **BOA. Ticaret Defteri (T.) 171.** Ağustos 304 (Ağustos-Eylül 1888), s. 8.

yatırılacaktır. Yerel İdare'de çalışmaları takip etme yetkisine sahipti. Ancak Büyükada Belediye İdaresi yapacağı teftiş için ayrıca ücret talebinde bulunmayacaktır.

Harstik Efendi, su kuyularını Büyükada'da Nizam adı verilen bir mevkide yürütecektir[23]. Yeni açılacak kuyuların her biri birbirine 500 metreden daha yakın olmayacaktır. Ayrıca eski kuyularda işletilmeye devam edecektir. Gazoğlu Harstik Efendi'nin buradan uzun vadede kar elde etmesini sağlamak için devlet aynı mevkide aynı teknoloji ile bir başkasına imtiyaz vermeyecektir. Ancak bu halkın kendi bağ ve bahçesinde kuyu açmayacağı anlamına gelmemektedir. Bilindiği üzere birbirine yakın mesafelerde açılan kuyular birbirinin debisini azaltmakta, hatta bazen suyunu tamamen çalabilmektedir. Bu durum gereksiz masraflara yol açmakla birlikte, devlet buna yasak getirmemiştir. Ayrıca halktan farklı su kaynakları bulup, hayvanlar veya büyük bidonlarla satmak isteyenlere de engel olunmamıştır[24].

Ada halkının, musluk suyuna kavuşması için gerekli olan taş, kum ve kireç bölgeden ücretsiz olarak karşılandığı gibi, dışarıdan getirilecek taş, maden kömürü, demir ve diğer alet ve edevatlarda bir defaya mahsus olmak üzere gümrük resminden istisna tutulmuştur. Tüccar Harstik'e verilen muafiyet bununla da bitmeyip, ayrıca arazi sermayesi varidatı da vergiden muaf tutulmuştur. Devlet evrak işlemleri sırasında aldığı Damga resminden de istisna tutmayı uygun görmüştür. Devletin bu teşviklerine karşılık Gazoğlu Harstik, Ada'da bulunan Devlet Okulları'nın su ihtiyacını ücretsiz olarak karşılayacak, belediye tarafından tespit edilecek fakir halkada ücretsiz olarak su dağıtacaktır.

Su hazinelerinde ve depolarında düzenli olarak 200.000 kıyye temiz su bulunduracak ve Belediye İdaresi'nin belirleyeceği ve Ada halkının yoğun olduğu yerlerde de umuma açık 4 çeşme yapılacaktır. Bu çeşmeler gece-gündüz hizmete açık olacaktır. Ayrıca Ada'da çıkabilecek yangın gibi afetlere karşı, önlem olarak da Tulumbacıların 24 saat su alabileceği su havuzları inşa edilecek ve her daim dolu olarak tutulacaktır[25].

Bu çalışmanın tamamlanması Ağustos 1888'de gerçekleşmiştir[26]. Osmanlı Bankası'na yatırılmış olan kefalet akçesi iade edilmiştir[27]. Gelişen teknolojiye uygun

---

[23] **BOA. Ticaret Defteri (T.) 171,** Kanun-u evvel 301 (Aralık-Ocak 1885/1886), s. 7.
[24] **BOA. Ticaret Defteri T. 188, 9/1306,** 10 Eylül 306/ H.7 Safer 308 (22 Eylül 1890).
[25] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** 2 Receb 1303 (16 Nisan 1886), s. 76-78.
[26] **BOA. T. 171,** Ağustos 304 (Ağustos-Eylül 1888), s. 8.
[27] **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 9.

olarak ada halkı diğer Osmanlı sancaklarına nazaran daha erken taşıma su devrinden musluk suyu devrine kavuşmuştur[28].

3. Hicaz Vilayeti-Cidde İçme Suyu

Osmanlı Devleti halka içme suyu temininde, yer altı sularından en iyi şekilde istifade etmeye çalışmaktadır. Yer altı suları, pınarlar halinde, yeryüzüne çıkmadığı hallerde kuyular delinir.

Nafıa teşkilatı ülkedeki su hizmetlerini yerine getirmede birinci dereceden sorumludur. Her ne kadar Vilayetler'in kontrolünde olsa bile gerekli uzmanlar merkez teşkilatça sağlanmaktadır. Hicaz halkının içme suyu ihtiyacını karşılamak için Vilayet İdaresi Burgucu talebinde bulunmuştur.

Teşkilat bu bölgeye gidecek olan Burgu ustasını İzmir'den göndermeyi uygun görmüştür. Bu ustalar İzmir'den yola çıkarak Cidde'ye vapur yoluyla kısa zamanda ulaşmışlardır. Ustaların masrafı vilayet bütçesinden karşılanacaktır. Eğer su çıkarmayı başarırlarsa ücretleri aylık 12 Lira olacaktır. Eğer su çıkaramazlarsa görevli oldukları sürece alacakları aylık maaş 10 Lira olarak belirlenmiştir[29].

4. Selanik-Kavala Şebeke Suyu

Selanik vilayetinin dış dünya ile ilişkilere açık olması vilayetin merkezi kadar kasabalarının da gelişimini sağlamaktadır. Kavala Kasabası'nın giderek büyümesinde liman ve iskelenin varlığı kadar kara ulaşımını sağlayan demiryolunun da önemli katkısı olmaktadır.

Modern belediyecilik anlayışına uygun olarak Kavala Belediye İdaresi, kasaba halkının suya olan ihtiyacını göz önüne alarak kendi gayretleri ile bir teşebbüste bulunmuştur. Belediye, halka isale edeceği su sayesinde, bütçesine önemli bir gelir kaynağı temin edecektir. Bu kaynak devamlılığı olan ve devlet tarafından çeşitli muafiyetliklerle desteklenmektedir. Ayrıca kontrolsüz su tüketimi engellenmiş olacak, suların kanallar vasıtasıyla taşınması suyun açıkta buharlaşma ile yapacağı kaybı da azaltmış olacaktır.

Kavala'daki içme suyunun kaynağı, Kavala Kasabası'nın kuzeybatısında 18 kilometre uzaklıktaki Pınarbaşı mevkisinden temin edilecektir. Pınarbaşı membası dışında, diğer memba sularının da bir araya getirilmesiyle döşenecek borular vasıtasıyla iskâna açık olan her yere su isalesi yapılacaktır. Daha sonra iskâna açılan bir yer olursa

[28] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 8.
[29] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-evvel 1318 (29 Haziran 1900), s. 838.

oralara da Belediye İdaresi su götürmek zorundadır. Bu kaynaklar yeterli gelmediği takdirde başka çay ve membalar araştırılacak yada artezyen kuyuları açılmak suretiyle içme suyu desteklenecektir.

Suyolları, su hazinesi (depo) ve havuzlar yapılırken bir başkasının mülküne zarar verilmemeye özen gösterilmektedir. Verilecek zarar oluşturulan Mühemminler vasıtasıyla tespit edilerek mülk sahibine gerekli ödemeleri yapacağını taahhüt etmektedir.

Pınarbaşı suyu ve diğer kaynaklardaki su bir başka şahsa yada şirkete imtiyaz olarak verilmeyecektir. Ancak bu demek değildir ki vatandaş bu sudan doğrudan doğruya istifade edemeyecek anlamına gelmemektedir. Memba'a yakın olan insanlar eğer isterse testi, su bidonu ve varil gibi kaplarla sularını taşıyabileceklerdir. Halktan isteyenler şebeke suyundan istifade etmeyerek kendi kuyusunu açma hakkına sahiptir. Belediye bu konuda herhangi bir yasak getiremez veya engel olamaz. Açılan kuyular membaının suyunu çekebilirse de devlet halkın iradesine dokunulmasına izin vermemektedir.

Devlet belediyelere maddi olarak değilse bile farklı şekillerde destek olmaktadır. Su yapılarının, suyolları, kanallar ve depolarının inşası sırasında lazım olacak kereste, demir, maden kömürü ve taş gibi malzemeler bir defaya mahsus olmak üzere gümrük vergisinden muaftır.

Kasaba'nın uygun noktalarında, umuma açık, gece gündüz su hizmeti veren çeşmeler inşa edeceği gibi, bir yangın halinde kısa zamanda müdahaleyi sağlamak için haritada daha önce yerleri belirtilen noktalarda Yangın muslukları da tesis edilecektir. Bu çeşmelerden akan su miktarı 20 litreden az olmayacak, yangın musluklarını olduğu yerlerde de boruların genişliği 70 milimetreden az olmamasına dikkat edilecektir.

Suyun kalitesi, su ücret tarifesi Ticaret ve Nafıa Nezareti'nin bilgisi doğrultusunda yapılmaktadır. Devlete ait okullar ile askeri kışlalar, karakollar su ücretine tabi değilken Askeri ve Belediye'ye ait sağlık kuruluşları indirimli tarifeye tabi olmaktadır. Su kullanımı günlük 3 m³'den fazla olduğu takdirde %10 indirimli tarife uygulanacaktır. Günlük su ücret tarifesi ise 100 Litre suya 15 pare ücret alınacaktır. Yani 1 m³ için 3 Guruş 30 Pare olarak anlaşılmıştır. Ücretlerde yapılacak fiyat yükselmeleri Belediye İdaresi ve Nafıa merkez teşkilatınca belirlenmektedir.

Devlet, Belediyeler'in sunduğu hizmetleri takip amacıyla ara ara Fen Komisyonları oluşturmaktadır. Bu komisyonun masrafı vilayet idaresince karşılanmaktadır. Devlet halkını koruma altına almıştır. Belediyenin yaptığı çalışmaları ara ara kontrol altında tutmaktadır[30].

5. Selanik Vilayeti Arazi Sulaması ve İçme Suyu

Devlet kendi sınırları dâhilindeki muhtelif su kaynaklarından en iyi şekilde istifade etme yoluna gitmektedir. Nitekim bataklık alanlarından ve göllerden su ihtiyacını karşılamaya ve kullanmaya çalışmıştır.

Mevcut bataklık alanlarda yüksek taban suyunun oluşması, suyun tahliye edilmesini gerekli kılmaktadır. Devlet bu suyu tahliye ederken bir yandan halk suya kavuşacak bir yandan da kurutulacak arazi sayesinde yeni tarımsal alanlar ortaya çıkmış olacaktır. Aynı zamanda temizlenecek olan göl ve nehirlerde küçük ve büyük çaplı ulaşım araçlarının kullanımına da müsait hale gelecektir.

Selanik Vilayeti'nde de yer yer bataklık alanlar ve dolmak üzere olan göller bulunmaktadır. Vilayet İdaresi bunlardan istifade yoluna giderek, bu alanların ziraata, içme suyuna ve ulaşım sektörüne kazandırılmasına çalışmıştır[31].

Bu çalışmaya örnek, Yenice Gölü ve Kara Arnak Nehirleri'nin oluşturduğu bataklık alanının temizlenmesi sırasında görülecektir. Nehirler'in temizlenmesi ve civarındaki bataklık alanların kurutulması sırasında var olan sular, inşa edilecek suyolları ve kanalları vasıtasıyla civardaki arazilerin iskası gerçekleştirilecektir.

Bu teşebbüsü Osmanlı tebaasından İbrahim, Salih, Ahmed Beyler ile Yanko Efendi üzerine almıştır. Bu dört ortağın asıl amacı nehirlerden ulaşım alanında istifade etmektir. Ancak gölün ve nehirlerin vapur işler hale gelmesi için temizlenmesi gerekmektedir. Bu temizleme esnasında ortaya çıkacak olan sudan istifadeyi devlet bölge halkına bırakmıştır. Bu sudan arazi halkı istifade edeceğinden kanal, bent, hendek ve suyolları masrafı da bölge halkına ait olacaktır[32].

Selanik Vilayeti'nde bataklıklardan istifade etme yolunda atılan ikinci adım yine aynı yıl içinde vilayet merkezinden akmakta olan Tobran, Harcan ve Amatur gölleri ve bataklıklarının temizlenmesi sırasında gündeme gelecektir. Suyun kanallar vasıtasıyla

---

[30] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 4 Cemaziyel-ahir 1318 (29 Eylül 1900), s. 89-91.
[31] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 303 (Aralık-Ocak 1887/1888), s. 7. **BOA. T. 171,** Mayıs 304 (Mayıs-Hairan 1888), s. 6.
[32] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 8 Safer 1300 (19 Aralık 1882), s. 138.

tahliyesi gündeme gelmiştir. Ancak bu defa halkın kontrolüne değil imtiyaz sahiplerince su kanallarının döşenmesi uygun görülmüştür. Bu kanallar Selanik Vilayet merkezine doğru döşenerek, sudan hem arazi sulamasında hemde içme suyu olarak istifade edilecektir. Kanalların ilk olarak Vardar Nehri'ne doğru döşenip suyun tahliyesi düşünülmüş ise de, daha sonra bu düşünceden vazgeçilmiştir.

Osmanlı tebaasından İbrahim, Hasan Fevzi, Talat, Adil ve Vasilaki Beğler ile Yanko ve Selim Efendiler imtiyaz başvurusunda bulunmuşlardır. Bu ikinci teşebbüste İbrahim Beğ ve Yanko Efendi'nin bulunması verilen ilk imtiyazın başarısızlıkla sonuçladığını ortaya koymaktadır. Ancak belgelerde bu konu hakkında kesin bir bilgiye ulaşılmamıştır.

İnşaat çalışmalarına başlayan ortaklar, kanalların geçirileceği yerlerde yapacakları arazi işgalini devletin kanun ve nizamlarına uygun olarak gerçekleştireceklerdir. Kısa zamanda döşenen kanallar sayesinde, halkın su ihtiyacı karşılanma düzeyine gelmiştir.

Suyun dağıtımı, taksimi ve ücretlendirilmesi konusunda Nafıa nezaretinin oluşturduğu komisyonda karara bağlanmıştır[33].

Bataklıklardan ve nehirlerin temizlenmesi sırasında ortaya çıkacak sulardan dahi devlet istifade etmeye çalışmışsa da uzun yıllar Selanik halkının bilhassa içme suyu düzenli olarak karşılanamamıştır.

6. Selanik-Vardar Nehri Şebeke Suyu

Selanik Şehri'nin şiddetli bir şekilde susuzluk sorunuyla karşı karşıya kalması vilayet idaresince bazı çözümlerin ortaya atılmasını sağladı. Selanik'ten geçen Vardar Nehri ve diğer kaynaklar vasıtasıyla su temini sağlanması için Der-saadet ve vilayet gazetelerinde ilanlar verildi[34].

Vilayetin her iskân noktasına su akıtılması imtiyazına, çeşitli talipler çıkmakla beraber devlet Tüccardan Hamdi Efendi'nin mukavelenamesini değerlendirmeyi uygun görmüştür. Buna göre Hamdi Efendi, Vardar Nehrinden ve ona kaynaklık eden suları şehre makineler vasıtasıyla ulaştıracaktı[35].

---

[33] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 2 R 1300 (10 Şubat 1883), s. 24-25.
[34] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 12 Ramazan 305 (23 Mayıs 1888), s. 129. **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38**, H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u Sani 304 (24 Ocak 1889).
[35] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 12 Ramazan 305 (23 Mayıs 1888), s. 129.

Yarım yüzyıllık bir imtiyazı alan Hamdi Bey, çalışmalarına başlamıştır. Ancak verilen hazırlık süresinin yetersiz gelmesi üzerine 9 aylık bir uzatma süresi verilmiştir[36]. Ancak bu sürede kâfi gelmediğinden, verilen imtiyaz fesih edilmiştir. İlerleyen zaman içinde halkın suya olan ihtiyacı göz önünde bulundurularak yapılan diğer başvurular değerlendirilmiştir.

Kurulan Selanik Su Şirketi, suyollarının tamamlanmasıyla, halka suyu isaleye başlamışlardır. Selanik Su Şirketi mühendislerinin başarılı çalışmasından daha sonra Kağıthane kaynak suyunun çıkarılması esnasında da istifade edilmiştir[37].

7. Hüdavendigar Karınca Suyu

Vilayetin Burhaniye Kasabası civarında akan Karınca Suyu'nun sık sık etrafa koku yayması, halkın şikâyetleri ve hastalık hallerinin ortaya çıkması karşısında Burhaniye Belediyesi suyun temizlenmesi çalışmalarına başlamıştır.

Temizleme çalışmalarını yürütülmesinden sonra, etrafa yaydığı kötü kokunun giderilememesi üzerine Karınca suyunun kapatılmasına karar verilir. Ancak kurutma çalışmalarından da istenilen sonuç alınamaz. Bunun üzerine Vilayet İdaresi bir diğer çare olarak suyun kanallar yoluyla tahliyesine karar verir.

Kanalın yapım masrafı, Tarık bedelinden karşılanması düşünülmüştür. Bunun için Vilayet İdaresi ve Fen Müşavirliği'nce, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne bu bütçenin tahsis edilmesi konusunda başvuruda bulunulmuştur.

Ticaret ve Nafıa Meclisi, vilayet tarık bedelinden kalan bakiyenin bu iş için yeterli olması, kanalın yapımındaki aciliyeti göz önüne alarak kullanımına izin vermiştir. Ancak masrafın kalan bakiyeyi aşmamasına dikkat edilecekti[38].

8. Hüdavendigar Vilayeti Arazi Sulaması

Vilayetin çeşitli kısımlarında su parçacıkları bulunmasından dolayı, düzenli bir su şebeke hattı oluşturma düşüncesi ortaya atılmamıştır.

Hüdavendigar Vilayeti sınırları dâhilinde bulunan dere, nehir ve göllerden alınacak sular ile arazi iskası gerçekleştirilmeyi Osmanlı tebaasından… Paşazade Mehmed Rauf Bey talep etmiştir. Ancak projenin esas gayesi nehir, göl ve derelerde

---

[36] **BOA. İ. TNF.** H. 1312 C. 9 (8 Aralık 1894). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1312 (2 Ekim 1894), s. 94-95.
[37] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1312 (2 Ekim 1894), s. 94-95.
[38] **BOA. İ. TNF.** H. 1320 C. 20 (24 Eylül 1902).

ulaşımı sağlamaktır. Bu nedenle alınacak su miktarı hiçbir zaman için gemi, vapur, şilep ve dubaların işlemesine engel teşkil edici boyutta olmayacaktır.

Suyun temin edileceği başlıca dere, nehir ve göller şunlardan ibarettir: Susuğurluk Deresi, Ulubat ve Kirmasti Dereleri, Karadere, Karasu Deresi, Uzundere, Nilüfer ve Atranos Dereleri ile Apolonya Gölü, Manyas Gölü ve Simav Gölü ve ayrıca Mandahorul kaynak suyu ile Zincan sularından elde edilecek sular tulumbalar vasıtasıyla arazilere taşınacaktır.

Mehmed Bey tulumbalarla sulama çalışmalarını yürütmekle birlikte halktan isteyenler kendi tulumbaları vasıtasıyla arazi sulamasını gerçekleştirebileceklerdir. Buna Mehmed Bey'in müdahale etme hakkı bulunmamaktadır.

Alınacak ücret tarifesi Hükümet tarafından belirlenecektir[39].

9. Ankara Şebeke Suyu

Anadolu'nun bir an evvel gelişimini isteyen Devlet-i Aliye, su alanında yapılan başvuruları ciddi bir şekilde değerlendirmiştir. Alman sermayedar Mösyö Kaulla İzmid demiryolu hattının Ankara'ya kadar uzatılması için 1306'da yaptığı başvuruyu kısa zamanda tamamlamıştır[40]. Bu başarının devamını daha sonra Mösyö Failla'nın Ankara-Bağdad demiryolu projesi izleyecektir ki bu projede başarıyla sonuçlanmıştır[41].

Demiryolu beraberinde yeni gelişmeleri sağlamaktadır. Ankara'da demiryolu hatlarının geçtiği mıntıkalardaki araziler büyük bir değer kazanmaya başlamıştır. Ayrıca vilayet nüfusu hatlar boyunca sürekli artış göstermiştir.

Artan nüfus, sancağın yıllık yağmur suyu kapasitesinin oldukça düşük olması, halkın suyunu temin etmede yaşanan sıkıntılar göz önüne alınarak yer altı suyundan kuyular yolu ile ve en yakın nehirlerden inşa edilecek kanallar vasıtasıyla bölge halkının içme suyunun teminine çalışılmıştır.

Ankara Sancağı'na 1. 5 saatlik mesafede bulunan Elma Dağı'ndan getirilecek kaynak suyunun Ankara Şehri'ne getirilmesi için borulara ihtiyaç vardır. Bu tür malzemeleri temin etme ve getirme hakkı Tüccardan Mösyö Dalamas'a verilmiştir. Malzeme siparişini Mösyö Dalamas yapacak, tesisleri kurduktan sonra işletme hakkı

[39] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 27 Şevval 1320 (27 Ocak 1903), s. 118, 121.
[40] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 23 Muharrem 306 (29 Eylül 1888), s. 131.
[41] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 1306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).

devletin olacaktır[42]. Satın alınan borular ve inşa edilen kanallar vasıtasıyla suyun merkeze taşınması sağlanacaktır[43]. Kanalların yapımı ve boruların döşenmesi sırasında lazım olacak malzeme, ücretsiz olarak Anadolu-Osmanlı Demiryolu Kumpanyası tarafından nakil edilerek bu çalışmaya katkıda bulunmuştur[44].

Şebeke suyu için gerekli masrafın 4.000 Liralık kısmı ise Ankara Sancağı turuk bedelinden karşılanmıştır. Bu bedelin yeterli gelmemesi üzerine halktan iane yoluyla 1. 500 Lira daha toplanarak suyun açılışı Sultan II. Abdülhamid'in Culüs Kutlamalarına kadar yetiştirilmeye çalışılmıştır.

10. Kayseri-Arazi İsalesi

Osmanlı kıyı şehirleri kadar, iç kısımlarda yer alan şehirlerinde de birtakım yeni alternatifler sayesinde önemli gelişmeler sağlamaktadır. Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin yaptığı atılım Kayseri Sancağı'nın gelişimine dolaylı olarak katkıda bulunmuştur. Ankara'dan başlayıp Kayseri ve oradan da Bağdat'a kadar uzatılması düşünülen demiryolu hattı, geçeceği güzergâhtaki mevkilerinde gelişimini sağlayacaktır[45].

Ankara-Kayseri demiryolu hattı, Sancağ'a birkaç yönden etki edecektir. Birincisi su kanallarının açılması ve boruların döşenmesi sırasında dışarıdan getirilecek malzemenin taşınmasında ucuz nakliye sağlarken, bir diğer yönüyle de Kayseri Sancağı su ile buluştuktan sonra arazideki verimlilik artış gösterecek buda ürünün demiryolu hattı ile iskelelere doğru taşınmasını sağlayacaktır. Nitekim Kayseri bölgesinin tarımsal ürünü iki yönden dışa açılmaktadır. Biri Ankara-Kayseri demiryolu ile İzmid İskelesi'ne[46] diğeri ise güney yönünde Adana-Mersin-Tarsus demiryolu vasıtasıyla Mersin İskelesi'ne gelen mallar diğer bölgelere taşınabilmektedir[47].

Kayseri merkez sancağı ve ona bağlı 42 Köy ile Aziziye Kazası ve ona bağlı 25 Köy'ün sulama çalışmalarına ilk adımı devlet tarafından atılmıştır. Bu kadar geniş alanın sulamasında istifade edilecek su kaynağı Adana Vilayeti yönüne doğru akan Zamantı Suyu'dur.

---

[42] Mösyö Dalamas'ın Fransa'dan sipariş ettiği 195 tonluk demir boru, 6500 kilogram külçe kurşun ve 800 kilogramlık katranlı halat gümrük resmiden devlet adına menfaat sağladığı düşüncesiyle muaf tutulmuştur. **BOA. İ. TNF.** H. 1311 M. 16 (30 Temmuz 1893).
[43] **BOA. T. 171,** Ağustos 304 (Ağustos-Eylül 1888), s. 6.
[44] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1318 (10 Eylül 1900), s. 921.
[45] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 1306/12 Kanun-u Sani 304 (24 Ocak 1889).
[46] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/18,** H. 1305 L. 12 (22 Haziran 1888).
[47] **BOA. Ticaret-Nafıa-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri (T. NFM.) 718/70,** H. 16 Zilkade 1300/6 Eylül 99 (18 Eylül 1883).

Uzun vadede hizmet vermeyi amaçlayan bu çalışma için Ticaret ve Nafıa Nezareti mühendisleri ile Erkan-ı Harbiye Miralay'ı İzzet Bey ve yine Erkan-ı Harbiye Zabıtları'ndan bilirkişiler keşif çalışmalarında bulunmuştur. Sancak ve köylere hayat verecek olan bu suyun ilk olarak debisinin mevsimsel olarak ölçümleri yapılmıştır. Ayrıca su toplama havzaları da tespit edilerek, oluşacak kuraklık zamanlarında su kanallarına ek ilaveler yapılması göz önüne alınmıştır.

Keşif heyeti devletin bu su isale projesini gerçekleştirmek için yapacağı harcamalar ve sermayenin nereden ve ne şekilde karşılanacağını raporda sunmuştur. Buna göre 813.000 Guruş yevmiye bedeli, 700.000 küsur guruş ise kullanılacak alet ve edevatın bedeli olarak tespit edilmiştir. Bu meblağın bir kısmı 67 Köyün halkından alınacak amele-i mükellefe bedelinin 1/3'ünden karşılanacak, ayrıca köy halkları da cüzi miktarlar karşılığında amele olarak çalışılacaktır. Bu katkı yetersiz geldiği takdirde vilayetin Menafi[48] ve Belediye Sandıklarından ve ek olarak Mal Sandığı'ndan destekleneceği ifade edilmiştir.

100 kilometrelik alanda kanal yapımının olması, büyük birkaç tünel inşasını gerektirmesi ve su tutması için bentlerin yapılması uzun vadede bir çalışmayı gerektirmiştir. Devlet bu çalışmayı yürütürken halk-devlet işbirliği ile tamamlamaya çalışacaktır. Bütün olumlu düşüncelere rağmen projede eksik olan durumlar vardır. Bunlar arasında devlet ve halk işbirliği ile oluşacak bu yapıda ileride oluşabilecek aksaklıklarda muhatap olacak kimsenin bulunmayışı, insanların su kanallarını kendi arazilerine göre açma-inşa etme teşebbüsüne kalkışabilecekleri, buda su kaybına neden olacaktır. Ayrıca yakın zamanda geçecek olan Ankara-Kayseri demiryolu hattı sayesinde bölgedeki amele ücretlerinde de artış görüleceği göz önüne alınınca daha fazla sermayeye ihtiyacı zorunlu hale getirmektedir. Devlet bu durumları da göz önüne alarak, isale projesinin imtiyaz yoluyla yapılmasına karar vermiştir. Bir ara emaneten yapılması düşünüşmüşse de bunda da istenilen verim alınmayacağı anlaşılarak İstanbul ve vilayet gazetelerinde ilan yoluyla talipler aranmıştır.

Devlet, imtiyaza vereceği bu çalışmayı muhafaza etmek için su kanalları boyunca ve su bentlerinin olduğu noktalarda bekçi ve memur tayininde bulunacaktır. Bunların masrafları talipler tarafından karşılanacaktır. Ayrıca ihaleyi daha kazançlı hale getirmek için Keşif Heyeti arazinin suya kavuşması halinde dönüm başına elde edilecek

[48] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881).

geliri de tespit çalışmalarını yürüterek bilinçli bir sulama politikası geliştirmeye çalışmaktadır[49].

11. Malatya-Tokma (Tohma) Nehri Suyu

Malatya Sancağı'ndan geçen Tohma Suyu'ndan arazi sulamasında istifade etmek ve boş halde bulunan Bezihan mevkisinin suya kavuşması imtiyazını devlet Mehmet Şevki Efendi'ye vermiştir.

Nafıa Nezareti'nin Dahili Nizamnamesi'ne göre, seyr-i sefere açık olmayan nehirler ile göller ve bataklıkların temizlenmesi, arazisinin suya kavuşturulması yetkisini Vilayet İdarelerine vermiştir.

Mehmed Şevki Efendi ve Şirketi sulanacak araziye karşılık olarak vergiden muafiyet talebinde bulunmuştur. Devlet araziden görülecek faydaya uygun olarak bir müddet için vergiden muaf tutmuştur[50].

12. Aydın Vilayeti Arazi Sulaması

Nehirler, bir şehre veya kasabaya can verip faydalar sağlarken, bazı zamanlarda şehre zararlı olmaktadır. Bu zarar verme zamanı, nehir seviyesinin şehir seviyesine veya üstüne çıkma zamanıdır.

Menderes ve Gediz nehirleri arasındaki verimli araziye yerleşmiş olan Aydın Vilayeti, sık sık bu iki nehrin taşmasından dolayı zarar görmektedir. Devlet hem nehirlerin ulaşıma açık hale gelmesi hem de nehrin taşan sularından tarımsal arazide düzenli olarak istifade etmek amacıyla çalışmalarda bulunmuştur.

Akdeniz'e doğru akan Menderes nehrinin[51] sularından kanallar vasıtasıyla Nazilli ve civar köyleri ile Bozdağ ve Akçay arasındaki ziraata uygun alanın isalesi çalışmalarına başlanılmak üzere gazetelere ilanlar verilmiştir. Yapılan başvurular içerisinde İstavraki Ladoplo Efendi'nin başvurusu değerlendirmeye alınmıştır.

Ladopla Efendi'ye verilen imtiyaz sırasında Menderes nehrinde ulaşım yapmakta olan vasıtalara zarar vermemeye özen gösterilmiştir. Bilindiği üzere sulama esnasında nehirlerdeki su seviyesi azalabilmektedir. Bu ise kayık, sal ve vapur gibi küçük çaplı ulaşım araçlarının hareketine engel olmaktadır. Devlet bu nedenle İstavraki Efendiye belli bir m³ oranında su çekme hakkı tanımıştır[52].

---

[49] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1311 (26 Ekim 1893), 177-180.
[50] **BOA. T. 181. 4/1296,** 3 Nisan 296 (15 Nisan 1880).
[51] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 27 Safer 304 (25 Kasım 1886), s. 177.
[52] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, 1 Safer 1309 (6 Eylül 1891), s. 72-73.

İzmir Körfezi'ne dökülen[53] Gediz nehrinden de devlet isale alanında istifade için çalışmaları yürütmüştür[54]. Bu nehir Menemen ovası ve civar köyleri sulayacak ve nehirden alınacak su miktarı 6 m³'ü aşmamak kaydıyla ilan verilmiştir. Fransız sermayedar Mösyö **Rödenek'**in başvurusu ilk olarak değerlendirmeye layık görülmesine rağmen evraklarındaki eksikliklerden dolayı iade edilmiştir[55].

Çeşitli alanlarda görülen İngiliz-Fransız rekabeti isale imtiyazında da kendini göstermektedir. Sultan II. Abdülhamid iki devlet sermayedarları arasında, bölgede denge kurmaya çalışmaktadır.

13. İzmir Arazi Sulaması

Devlet, toprağın verimli bir şekilde işletilmesini, korunmasını, birim alandan yüksek ekonomik verimin alınmasını her zaman hedefleri arasında göstermiştir. Bunun temel nedeni ise Anadolu'nun toprak kaynakları açısından yeterince zengin olmayışından kaynaklanmaktadır. Osmanlı Devleti toprakların korunması, dengeli kullanılması ve geliştirilmesini amaçlayan girişimleri desteklemektedir.

Tarıma açılan alanlarda tarım alanlarının değişimini en fazla etkileyen faktör sulu tarımdır. İzmir ve çevresinin bugün halen tarımsal alan bakımından ilk sıralarda yer almasında Sultan II. Abdülhamid devrinde yapılan isale çalışmaları etkili olmuştur.

İzmir ve çevresinin şebeke suyu ve isale hattı çekme çalışmaları hemen hemene aynı yıllara denk gelmektedir. Birbirinin hukukunu ihlal etmemek kaydıyla 1892 yılında Mösyö Verdua kanallar ve borular vasıtasıyla İzmir'i sulama imtiyazını elde etmiştir.

Kedves[56] nehrinde yapılan debi çalışmaları sonrası, nehirden 1 Saniye'de 2 m³ su alma hakkı tanınmıştır. Kedves nehri en kurak mevsimde dahi saniyede 8 m³ su alınabilecek bir kapasiteye sahiptir. Bu nehir aynı zamanda içme suyu olarak da imtiyaza verilmesine rağmen devlet tarafından oluşturulmuş haksız bir rekabet söz konusu değildir.

Ayrıca Niyazi Bey ve ortakları, verilen içme suyu imtiyazında bu nehri kullanmayı düşünmemekle beraber, her ihtimale karşı kullanım durumunda Mösyö Verdua kadar su alınmayacağından herhangi bir haksız durumunda oluşmayacağı rakamlarla ifade edilmiştir.

---

[53] **BOA. T. NFM. 721/11**, H. 1304 Ra. 2 (29 Kasım 1886).
[54] "…İzmir Körfezine mansıb Gediz nehrinin bahre döküldüğü kum ve mevâdd-ı sa'ire-i mecrânın tebdiline da'ir…" **BOA. T. 171,** Nisan 301 (Nisan-Mayıs 1885), s. 6.
[55] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, 1 Safer 1309 (6 Eylül 1891), s. 73.
[56] Gediz Nehri, bazı belgelerde Kedves olarak geçmiştir.

Mösyö Verdua'nın Layihası'nın 12. maddesi devlet ve müteşebbis arasında anlaşmazlık konusu olmuştur. Bu madde de ***"Arazi ve sermayesiyle varidatı üzerine bir güne vergü tarh olunmayacak"*** ifadesi yer almaktadır. Devletin bundan anladığı arazi üzerinde herhangi bir gelir getirici mülk yapılmadığı haliyle vergiye tabi olunmayacağı belirtilirken, Mösyö ise, arazi üzerinde ister gelir getirici yapılar olsun ister olmasın geliri üzerine bir güne devletin vergi alamayacağını ifade etmektedir. Ancak daha önce verilen imtiyazlara bakıldığında devletin bu şekilde bir imtiyazı kabul ettiği görülmemiştir ki bunu diğer başlıklar incelendiğinde açık ve net olarak görmek mümkündür. Devlet vergi kolaylıkları sağlamıştır. Ancak bu tarz bir vergi kolaylığı görülmemektedir.

Mösyö Verdua'nın bu maddede değişikliğe gitmemesine karşılık, devlet su ücretlerini düşük tutmaya çalışmıştır. Layihanın 10. maddesine göre su fiyatı her 1 m³ için 14 Pare fiyat istenirken bu ücret 12 Pare'ye indirilirken, 4. 5. 6. 11. ve 12. maddelerinde de değişikliğe gidilmiştir[57].

14. İzmir Şebeke Suyu

İzmir civarında bulunan Niza Dağları'ndan doğan ve Arb Deresi'ne boşalan lezzetli suyun İzmir Şehri'ne ve çevresine ulaştırılması için devlet yeni müteşebbislerini aramaya başlamıştır[58]. Yapılan başvurular Osmanlı Kanun ve Nizamları doğrultusunda tetkik edilerek devlet aleyhine sonuçlanması için büyük çabalar sarf edilmiştir.

İzmir Sancağı'na su getirilmesi için yapılan başvurular arasında Üsküdar-Kadıköy Havagazı Aydınlatma Şirketi sahipleri Fransız sermayedar Şarl Jorje ile Belçikalı sermayedar Kont Adrin Doleterman adına Antonyadis Efendi ve ortağı Niyazi Beyler bulunmaktadır.

Değerlendirme sırasında Fransız müteşebbis daha önce bu konuda başvuruda bulunmuş, ancak Şahadetnamelerindeki eksikliklerden dolayı teklifleri değerlendirmeye alınmamıştır. Bu ikinci başvuruda da, Osmanlı Devleti sunulan teklifin Kont Adrin ve Niyazi Bey'in teklifinden daha iyi şartlar sunmasına rağmen Fransızların teklifi kabul görmemiştir.

Şebeke suyunu işletme hakkı İbrahim Niyazi Bey ve ortaklarına 75 yıllığına verilmiştir[59]. Kısa sürede şirketlerini kurarak çalışmalarına başlamıştır. İzmir Su Şirketi,

---

[57] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 C. 29 (18 Ocak 1893).
[58] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1309 (21 Ağustos 1891), s. 53.
[59] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 C. 29 (18 Ocak 1893).

dereler üzerinde yaptığı çalışmada kaynak suyun yetersiz olduğunu ileri sürmüştür. Ortakları ile aynı düşüncede olmayan İbrahim Niyazi Bey, çalışmayı tek başına yürütmeye başlamıştır. Ancak verilen hazırlık süresinin bitmek üzere olmasından dolayı Ticaret ve Nafıa Nezaretine süre uzatma talebinde bulunmuştur.

Devlet-i Aliye bu başvuruyu yeniden bireysel olarak değerlendirmeye almakla beraber süre uzatma için yapılan başvurudaki bahaneleri haklı bulmamakla beraber verilecek hizmetin halk için öneminden dolayı Selanik Su Şirketine verilen 9 aylık uzatma süresini İbrahim Niyazi Bey'e de tanımıştır[60]. Fakat Devlet, yazılı olarak bir daha süre uzatımında bulunmayacağını bildirmiştir. Hazırlık için yeniden 9 ay kadar bir süre verildiği gibi[61], imtiyaz süresi de 75 yıldan 47 yıla düşürülmüştür[62].

Mukavelename ve şartnamelerinin onaylanmasıyla beraber kısa zamanda sunulan haritalarda Ticaret ve Nafıa Nezaretince kabul görerek çalışmalar hızla yürütülmüştür. Niyazi Bey İzmir halkının kısa zamanda taşıma su kültüründen çıkarak modern kentleşme anlayışına uygun olarak borular döşenmiştir. Yapılan çalışmaları takip için devlet Komiser görevlendirmiştir. İzmir Su Şirketince maaşı verilen Komiser Vasil Lebni Efendi 750 guruş maaşla devletin gözü kulağı olarak çalışmaları takip etmiştir[63].

İzmir Su Şirketi Darul-aceze için yıllık Nafıa Nezareti veznesine 500 yatırmaktadır[64]. Su ücret tarifesi Terkos Su Şirketi mukavelenamesindeki fiyata göre belirlenmiştir. Buna göre her 100 Litre su için 16 Pare ücret alınacaktır[65]. İzmir ve çevresine ait şebeke suyu Sultan II. Abdülhamid'e yapılan dualarla birlikte büyük bir törenle açılışı gerçekleştirilmiştir.

15. Konya -Karaviran Ovası Arazi Sulama Tesisi

Osmanlı devletinin son zamanlarında Anadolu'nun akarsu ve göllerinden faydalanma bakımından en kayda değer projelerinden biridir. Konya Ovası ve Karaviran topraklarının verimini artırmak maksadıyla sulama sisteminin oluşturulmasına teşebbüs edilmiştir.

---

[60] **BOA. T. 173,** H. 29 Şevval 312/6 Nisan 311 (25 Nisan 1895).
[61] **BOA. İ. TNF.** H. 1312 C. 9 (8 Aralık 1894).
[62] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1311 (24 Kasım 1893), s. 220. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1315 (2 Hairan 1897), s. 3.
[63] **BOA. T. 173,** 21 Ağustos 1312 (2 Eylül 1896), s. 185.
[64] **BOA. T. 173,** 1 Haziran 311 (13 Haziran 1895).
[65] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 C. 29 (8 Aralık 1894).

Ancak Anadolu coğrafyasında geniş bir alanı kapsamakta olan Konya-Karaviran Ovası, bataklık görünümde olup bu alan giderek büyüme göstermektedir. Yapılacak çalışmanın başında ilk olarak bataklık alanın kurutulması gelmektedir. Su kanalları yapılarak suyun tasfiyesi sağlanacak, ikinci safhada da arazinin diğer bölgelerden getirilecek topraklarla imlası yapılarak arazinin oturmasıyla sulama çalışmalarına başlanılacaktır.

Hem toprağın yapısından dolayı oluşmuş bu bataklık alanı kurutmak, hemde su kanalları açarak Konya-Karaviran Ovasını üretici hale getirmek amacıyla atılımlar gerçekleşmiştir.

Konya Vilayeti'nde bulunan Beğşehir Kazası'ndaki Göl ile Seydişehir Kazası'nda bulunan Karaviran Gölü suları bu iki alan arasında inşa edilecek cetveller yoluyla Konya-Karaviran Ovası'na ulaştırılacaktır[66].

Konya Vilayeti sınırlarında bulunan ovaların su ile buluşmasını sağlamak için atılan adımlardan ilki Mösyö Antuan Ratibe tarafından gerçekleştirilmiştir. Hazırladığı layihada inşaat masrafı, kanalların, bentlerin, derbendin nereye hangi özelliklerde yapılacağı genişlik ve uzunluk ölçüleri ve diğer masraf cetvelleri sunulmuştur.

Mösyö Antuan bu tarımsal alandan iyi bir kar ile çıkmak düşüncesiyle Aydın Demiryolu'nun Konya mevkisine doğru uzatılıp oradan da daha iç kısımlarda yer alan Kayseriye'ye doğru bu hat uzatılacaktır. Hattın döşenmesi halinde iç kısımların ürünleri demiryolu vasıtasıyla Ege Denizi'ne ulaştırılması sağlanacaktır. Demiryolu artı Sulama Sistemi gerçekleştiği takdirde civarda bulunan arazilerinde değeri kat be kat artış gösterecektir.

Biri Konya'da diğeri İstanbul'da olmak üzere şirketin iki ana şubesi bulunacak ve bunun haricinde suyun götürüleceği Beğşehir, Seydişehir, Konya, AliBey Köy ve Kara Köy'de İdarehaneleri bulunacaktır.

Mösyö Antuan bu şube ve idarehanelerde Su Mühendisi ve diğer uzman mühendisleri bünyesinde barındıracaktır.

Bu rapora göre, inşa edilecek kanalların uzunluk, genişlik, derinlik ve yüksekliği farklı olmaktadır. Kanallar için ortalama belirlenen fiyat her bir metre için 10-15 guruş iken Derbentlerin metresi ise 25 guruş, Tüneller için metre hesabı değil tamamı olarak 100 guruş olarak ifade edilmiştir.

---

[66] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 14.

Raporda Beğşehir ve Balaklı Ovası arasındaki 460. 560 metrelik alan için 139. 968.000 m³ su verilecektir. Konya Ovası'ndaki su kanalları ise 460. 560 metreli alanı sulayacak yani toplamda 933. 120 metre arazi sulanacaktır. Mösyö Antuan her 1 metre için 4 Guruş ücret alacak ve yılda 3 defa sulanan bir araziden metre başına 12 guruş kazanç elde edecektir[67]. Ancak bu layiha devlete sunulmakla kalmış, devamı gelmemiştir.

İkinci adımı Osmanlı tebaasından Ali Efendi ve arkadaşları atmıştır[68]. Ancak Osmanlı Bankası'na yatırmaları gereken teminat bedelini yatıramamaları, layiha ve haritalarının zamanında hazırlanmamasından dolayı 50 yıllığına verilmiş olan imtiyaz yapılan mukavelenamenin 16. maddesine göre Nafıa Nezareti'nce fesih edilmiştir[69].

Ali Efendi, ziraata uygun olan bu araziyi sulama ve sulardan farklı amaçlarla kar elde etmek düşüncesiyle ikinci defa Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunmuştur. Ali Efendi inşa edeceği cetvellerde bir tasniflemede bulunmuştur. Suyun geçeceği ovalık arazi aynı anda tarıma açılmayacağı göz önüne alınarak zorunlu olarak döşenecekler ve isteğe bağlı olarak ayrı ayrı hatlar belirlenmiştir. Zorunlu cetveller 3 yıl içerisinde tamamlanacaktır. Beğşehir Gölü'nden Konya Sancağı'na kadar olan kısımdaki cetveller zorunlu olarak yapılacak ve bu cetvelin ölçüsü büyük olacaktır. Diğer cetveller ise mülk sahiplerinin isteği ve arazinin ziraata açılması haline göre değişecektir.

Çalışmaların devletin kontrolünde yürütülmesini sağlamak için Komiser tayininde bulunulacak ve bu memurun ücreti olarak yıllık 360 Osmanlı Lirası'nı Nafıa Veznesi'ne yatıracaktır. Devletin üzerine düşen görevlerden biride Fen Komisyonlarını oluşturulmasıdır. İnşaatın başlangıcında bu komisyonlar gerekli tahkikatı yaptıktan sonra imtiyaz sahibi çalışmalarını yürütmektedir. Çalışmanın tamamlanmasının bildirilmesinden sonra ikinci defa Fen Komisyonu oluşturularak gerekli raporlar sunulmaktadır Devlet sulama faaliyetleri devam edeceği bir yılın sonunda da kontrolünü tekrar yaptırmak yetkisine sahiptir.

---

[67] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/32,** H. 1300 R 7 (15 Şubat 1883). Hükümetle Anadolu Demiryolu Şirketi arasında yapılan sözleşmede Konya Ovasını sulamasını üzerine almıştır. Ancak devlet sulama için borca ihtiyaç duyması üzerine devlet şirketten borç para almıştır. Konya Ovasını sulama istikrazı borcu 1913 yılında İttihat-Terakki Yönetimince tahsil edilmiştir. Nihad S. Sayar; **Türkiye İmparatorluk Devri Mali Olayları,** İstanbul-1977, s. 188.

[68] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 14.

[69] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Rebiül-ahir 1300 (17 Şubat 1883), s. 27.

Şebeke inşa edilirken istenilen yerden istenilen ölçüde arazi ve emlak işgali hukuka aykırı olarak yapılmamaktadır. Devlete ait olan yerler, ücretsiz olarak hizmete tahsis edilirken, şahsa ait olan yerlerde rıza veya İstimlâk Kanunu2na uygun olarak hareket edilmesi esastır.

17 Ağustos 1300 Yılında imzalanan mukavelenameye göre, Devlet adına yapılan her yararlı çalışma için müteşebbislere birtakım muafiyetlikler tanınmıştır. Bunların başında:

-İnşaat için yurtiçi ve yurtdışından getirilecek her türlü taş, kereste, demir, maden kömürü, makine, diğer alet ve edevatlar Gümrük vergisinden istisna olacak

-Yarım yüzyıllık imtiyaz süresince arazi ve sermayesi geliri üzerine Damga Vergisi alınmayacak,

-Kanalların yapımı sırasında gerekli olan kereste Miri Ormanlardan sağlanacaktır.

Bu istisnalar haricinde Ali Efendi'nin kazanacaklarına ve sunacağı hizmetlere bakılacak olursa;

-Sulanacak araziden eski dönüm başına ve her bir dönüm için 5 ila 6 cm yüksekliğinde yani 50 m³ miktarında su verecektir. Bu suyun ücreti her sulama için 4 Guruş olarak belirlenmiştir.

-Ali Efendi civarda bulunan akarsulardan istifade ederken, halkın bu sulardan yararlanmasına engel teşkil etmeyecek ve sulara zarar vermemek şartıyla mevcut su kenarlarında fabrikalar tesis edebilecektir.

-Arazilerin kazılması sırasında bulunacak maden kaynakları için Orman ve Maden Nezaretine başvuruda bulunarak uygun görülen alanlarda cevheri çıkarma hakkına sahiptir. Bu cevherin çıkması sırasında gerekli olan kerestede Devlet ormanlarından sağlanacaktır.

-Ali Efendi kendi kontrolü altında yapacağı ve kullanacağı malzemeyi temiz tutmakla mükellef olmakla beraber, sulanacak arazide tarlaların iç kısımlarında yapılacak tamirat ve inşaat faaliyetleri arazi sahiplerine ait olacaktır. Ali Bey ve Şirketi suyu sadece kanallarla taşımakta, bağ, bahçe ve zirai alana çekmek halkın isteğine bağlıdır.

-Ayrıca sulanacak alanda devlete ait olan fakat ziraata açık olmayan alanda yapılacak sulama çalışmasına karşılık bu arazinin 1/10'u 50 yıllık imtiyaz süresince Ali Efendi'ye işlemek koşuluyla verilecektir. Bu süre içinde Ali Efendi devlete düzenli olarak Öşür ve diğer vergilerini ödeyecektir[70].

Devletin sürekli olarak gelmekte olan göç hareketlerine karşı Anadolu'da yeni tarımsal alanlar oluşturma gayretleri devletin bu kadar eli açık olmasını sağlamıştır. Ali Efendi bu kadar avantajlı bir imtiyaza sahip olmasına rağmen iyi değerlendiremediği gibi Osmanlı Bankasına yatırmış olduğu 10.000 adet İngiliz Lirası'na da devlet tarafından el konulmuştur.

Konya arazisini su ile buluşması bir hayal olmayıp gerçeğe dönüşmesini Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi sağlayacaktır. Devlet bu şirket ile yaptığı mukavelenamede Konya Ovası'nın iska sorunu da, çözüme kavuşturulmuştur[71].

16. Konya Vilayeti Musluk Suyu

Konya ve civarına uzun yıllardan beridir düzenli olarak su temini yapılmakla birlikte bu su çok sağlıklı olmadığı gibi çamur şeklinde de akmakta olduğu, su tahkik raporlarında ortaya çıkmıştır. Bu durum halk arasında çeşitli hastalıkların vukuuna sebep olmaktadır.

Devlet olmanın temel sorumluluklarından biri insanlara içilebilir su kaynakların tespitini yapmaktır. Devlet-i Aliye bu alandaki sorumluluğuna uygun olarak çalışmalarını yürütürken Konya Kasabası'nın 28 kilometre uzağında (Tatlı su) içilebilir suyun çıkarılacağı bir kaynağı tespit etmiştir.

Kaynak suyun vilayete nasıl ve ne şekilde getirilmesini belirlemek amacıyla Vilayet Belediyesi Nafıa Meclisi'nce bir komisyon oluşturuldu. Komisyon yaptığı keşifte 16.000 Osmanlı Lirası bütçeye ihtiyaç olduğunu ortaya koydu. Raporda bu meblağın nerelerden karşılanacağı açıkça ortaya konulmuştur.

Devlet, Yerel Yönetim ve halk işbirliği ile gerçekleşecek olan bu çalışmanın 6.000 Liralık kısmını vatandaşlar İane adıyla vermeyi taahhüt etmişlerdir. Geriye kalan 10.000 Osmanlı Lirası ise Turuk Bedeli (Yol Ücreti)'nden karşılanmasına karar verilir. Fakat bilindiği üzere Ticaret ve Nafıa Nezareti kendine ait Yol bedelinin amacı dışında kullanımına zorunlu haller olmadıkça izin vermemektedir.

---

[70] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 13 Şevval 1300 (17 Ağustos 1883), s. 40-43.
[71] **BOA. T. NFM. 722/36**, H. 1310 Ca 30 (20 Aralık 1892).

Yeni bir kaynağın araştırılmasına ihtiyaç duyularak devlet 10.000 Lira'yı Maliye Hazinesinden karşılamaya karar verir. Maliye Hazinesi bu meblağı Ticaret ve Nafıa nezareti bütçesine tahsis ederek halka sağlıklı içme suyu temin edilmiştir[72].

17. Çukurova Sulama Şebekesi

Bugünkü Çukurova Yöresi olarak geçen Sis, Tarsus, Adana ve Misis Havzası'nın XX. yüzyıl modern tarım tekniğine kavuşturulması, daha fazla ürün ve verimlilik elde etmek maksadıyla iska sisteminin kurulmasına karar verilmiştir.

Akdeniz'e doğru akan Seyhan, Ceyhan ve Kedves nehirlerinin sularını toplamayı sağlayan sedler ve cetveller vasıtasıyla belli noktalarda Su Hazineleri oluşturulacaktır. Bu hazinelerdeki sular kanallar yoluyla zirai alanlara ulaştırılması hedeflenmektedir.

Osmanlı tebaasından İspiraki İsati Efendi aldığı imtiyazı hayat geçirmekte gecikmeyerek çalışmalarına başlamıştır. Bugünkü baraj gibi suların belli noktalarda toplanmasını temin için, ilk olarak nehir boyunca belli noktalarda bentler ve duvarlar inşasına başlanılmıştır. İsati Efendi, inşaatın yapımı esnasında gerekli olan her türlü malzemeyi iç ve dış piyasadan gümrük vergisine tabi olmadan temin etme hakkına sahip olmuştur. Getirdiği her malzemeyi daha sonra devlete teslim etmek şartıyla imtiyaz süresince korumak ve muhafaza etmekle yükümlü tutulmuştur. Kullanılan malzeme devletin olduğu için verilecek zarar ve ziyan halinde eğer isterse devlet el koyabilecektir[73].

İspiraki İsati Efendi'nin bu imtiyazdan elde edeceği kazançlar şunlardır:

-Gümrük vergisi muafiyeti,

-Damga Vergisi muafiyeti,

-Maden imal etme hakkı,

-Arazi tasarruf hakkı,

-Su ücreti ve

-Fabrika kurmadır.

Elde edilen bu imtiyazlara karşılık çalışmanın fenni ilme uygunluğunun tespiti için oluşturulan Fen Komisyonları çalışmanın bitimi sırasında ve faaliyete geçtikten 1 yıl sonra iki defa üst üste denetimden geçirilecektir. İsati Efendi bu heyete ait masrafları karşılamayı taahhüt etmektedir. Bunun haricinde sulamanın aksaması hallerinde derhal,

[72] **BOA. İ. TNF.** H. 1319 L. 20 (30 Ocak 1902).
[73] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 1-2.

Devlet köylünün zarar görmemesi için müdahale edecek, buna karşılık yapacağı masrafın bedelini İsati Efendi karşılayacaktır.

İmtiyaz süresince suya kavuşturduğu alanda devlete ait atıl araziyi işleme hakkını almakla beraber buradan üreteceği ürünler vergiye tabi olacaktır. Böylece devlet kendisine ait bir araziden düzenli olarak vergi elde etmeyi sağlamıştır.

Akarsu kenarlarına fabrika tesis ederken, bu işletmelerin suya zarar vermemesi gerekmektedir. Kuracağı fabrikaları imtiyaz süresi sonunda diğer haklarıyla birlikte devlete devr etmeyi kabul etmiştir.

Nafıa Nezaretinde oluşturulacak komisyonda su ücret tarifesi belirlendi. Buna göre Lira olarak 100 Guruş hesabıyla suyun 1m³'üne karşılık 2 pare ücret alınacaktır[74].

18. Kudüs-ü Şerif İçme Suyu

Kudüs-ü Şerif halkının şiddetle suya ihtiyacı olup lazım olan suyun Kudüs'ün 4 saat mesafe ilerisinde bulunan Urub mevkisinden getirilmesi için Kudüs Mutasarrıflığı Belediyesi imtiyaz başvurusunda bulunacaktır. İmtiyazın verilmesi halinde Sancak halkına büyük bir fayda ihsan edilmiş olacaktır.

İlk olarak keşif çalışmalarını yürütmek ve çıkacak masraf yekününü belirlemek amacıyla görevlendirilen Mühemmin (Tahminci)'ye 60.000 Lira tedarik edilmesi gerekmektedir. Bunun için Mutasarrıflık İdaresi Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunmuşlardır. Meblağın bir kısmının borç olarak, bir kısmının ise iane yoluyla ve diğer kısmının ise Sancak'ta bazı vergilere zam yapılarak ve ek vergi ilaveleri yapılarak tedarik edilmesine izin verilmesini istemişlerdir.

Fen Heyeti, Nafıa Meclisi'nde yapılan müzakereler ve Der-saadet'e gelmiş olan Kudüs Sancağı Mühendisi'nden elde edilen izahat neticesinde talep uygun bulunarak Bab-ı Ali'ye sunulmuştur.

Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nce yazılan mazbatada: *Kudüs Dairesi kendi gayretleri ile yapmak istedikleri çalışmayı başarılı bulmakla beraber, masrafın karşılanması konusunda sunulan yolları doğru bulmamıştır. Zira iane yönü münasip olmadığı gibi vergi çeşidini artırmak ve ek vergiler çıkarmak ile halk müşkül duruma düşürülecektir.*

[74] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 3-4.

Bu nedenle halka suyu sağlamak için tesisattan elde edilecek kazanç ile harcanacak meblağ faizi ile hesaplanarak Devlet Hazinesi'ne ve İdare Masrafını kaç yılda karşılayacaklarını hesap ederek layihalarını hazırlamalarını istemiştir.

Mühemminci tarafından belirlenen 60.000 altın, Kudüs Belediyesi varidatından karşılanacak, diğer kısmı ise borç alınarak yapılacaktır. Bu borcun nasıl ve ne şekilde yapılacağı yeniden belirlenecektir[75].

19. Beyrut Vilayeti Şebeke Suyu

Suriye bölgesinde hakim güç olmaya çalışan Fransa, Beyrut Şehrini kapsama alanına alma konusunda adeta İngiltere ile bir yarış halindedir.

Fransa Devleti tebaasından Mösyö Jovenh, Beyrut Su Sistemini kurmak için ilk adımı Sultan Abdülaziz devrinde atmıştır. Osmanlı Devleti'nde Beyrut Vilayeti musluk suyuna başkent İstanbul'dan önce kavuşturulmaya çalışılmıştır. Liman kenti olması, batıdaki değişimlerden en erken şekilde etkilenmesini sağlamaktadır.

Beyrut şehrine kanallarla suyun verileceği temel kaynak Haleb Nehri'dir. 7 Eylül 1870'te imzalanan mukavelenameye göre 40 yıl boyunca işletme hakkı verilmiştir. Kısa zamanda bir Osmanlı Anonim Şirket kurularak Kanun ve nizamlara uygun olarak çalışmalarını yürütmüştür. İmtiyaz süresinin bitimine 18 yıl kala, Beyrut Su Şirketi İdare Meclisi Üyesi Edwar Sther ile Ser-Katip adına Mösyö Lafeer Glifrest müddetin 30 yıl daha uzatılmasını gerçekleştirmek amacıyla Sultan II. Abdülhamid devrinde Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunmuşlardır[76].

Yeni uzatma süresine karşılık, yeni şartlar sunulmuştur. Buna göre:

-7 Eylül 1870'te yapılan mukavelenamenin 3. maddesinde değişikliğe gidilerek devlete ödenmesi gereken 60.000 Frang'ın verilmeyerek bu miktarın 30.000 Franga indirilerek şirket tarafından, Beyrut Belediyesi'ne ödenmesine karar verilmiştir. Bu durum 30 yıl boyunca devam edecektir.

-Beyrut Belediyesi'nin uygun gördüğü mıntıkalarda 3 adet yeni çeşme inşa edilecektir. Bu çeşmeler 24 saat boyunca akış halinde olacak ve çeşmelere 150.000 Litre su tahsis edilecektir.

-İmtiyaz sahibi Beyrut Limanı'nda, devletin gemilerinin ihtiyaç duyduğu suyu temin etmeleri için liman civarında da çeşme inşa edilecektir. Gemilere tahsis edilen su ücretsiz olacaktır.

---

[75] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1312 (16 Ekim 1894), s. 116-117.
[76] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/14,** H. 24 Muharrem 1312/16 Temmuz 1310 (28 Temmuz 1894).

-Mukavelenamenin 4. maddesinde devletin feragat ettiği 30.000 Franga karşılık Su Şirketi, Beyrut Belediyesi'nden daha önce aldığı Debbağhane, Kasabhane, Tahmishane ve Kireç vergilerini almayarak bu vergiler artık yerel yönetimin bütçesine girecektir.

-Su fiyatları da yeniden düzenlenerek 80 Pare olan suyun fiyatı 60 Pare olacaktır. Bu su ücreti 1000 Litre'den az su kullananlar için 70 Pare olarak belirlenmiştir[77].

-Şirket, Fransa ve İstanbul'daki şube haricinde Beyrut'ta da bir merkez şube açmayı taahhüt ediyordu.

Sunulan şartlar Nafia Meclisi'nce onay görmesine rağmen Şura-yı Devletin Tanzimat Dairesi, Nezarete sunduğu bazı sebeplerden dolayı imtiyaz süresinin uzatılmasını gereksiz bulmuştur.

Nezaret uzatma talebini onaylama konusunda istekli olmakla beraber asıl imtiyaz süresinin bitimine uzun yılların olması, ayrıca imtiyaz süresi sonunda şirketin elinde bulunan bütün malzemeyi, alet ve edevatı, tesisleri devlete iade edeceği gerçeği ve daha avantajlı bir başvuru olabilme ihtimalleri de göz önüne alınarak talep onaylanmamıştır. Fransız sermayedar yine yıllık 60.000 Frang'ı devlete vermeyi eski gibi kabul ederek imtiyaz süresinin bitiminin beklenilmesine karar verilmiştir[78].

Fransız şirket, Beyrut Su imtiyazı hakkının bitimine 15 yıl kala imtiyaz süresinin bir 40 yılda uzatılmasını istemiştir. Bu talebi sırasında yeni vatlarda bulunmasına rağmen devlet yapılan başvuruyu zamansız bulmuştur. İleride daha avantajlı taleplerin olacağı düşüncesiyle redetmiştir[79].

1871 yılında Fransalı Mösyö Touna'ya (Jovenh) işletme hakkı verilmiş olan Beyrut Şebeke Suyu imtiyazı hakkı bu defa yine 40 Yıllığına Osmanlı tebaasından Selim Farisi Efendi talep etmiştir.

Selim Farisi Efendi adına Vekili Kolonel Granetli Forton (Norton) Ticaret ve Nafia Nezareti'ne yaptıkları başvuru onay görerek Beyrut şebeke suyu işletme hakkı böylece el değiştirmiştir[80]. Bu el değiştirme uzun vadeli olmayarak daha sonra İngiliz sermayedarların eline geçecektir.

---

[77] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/2,** H. 1287 C. 10 (7 Eylül 1870).
[78] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/14,** H. 24 Muharrem 1312/16 Temmuz 1310 (28 Temmuz 1894).
[79] **BOA. Meclis-i Vükela Mazbataları (M. V.) Dosya No: 93,** H. 1315 R. 28 (26 Eylül 1897).
[80] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 28 Cemaziyel-ahir 315 (24 Kasım 1897), s. 40.

20. Beyrut Arazi Sulaması

Beyrut Vilayetine bağlı olan Sur ve Sayda arazilerini sulama çalışmalarına başlamak için Sur Kazası sınırlarından geçmekte olan nehirden istifade edilecektir. Açılacak kanallar vasıtasıyla su tarımsal alana aktarılacaktır.

İmtiyaz başvuruları Ticaret ve Nafıa Nezareti tarafından değerlendirlecektir[81].

21. Yafa-El-Avce Nehri İçme ve Arazi Sulaması

Yafa'da bulunan El-Avce Nehri'nden su alarak Yafa Ovası'nı sulama projesini Yafa Belediye'si talep etmektedir. Sulama projesine ait harita ve layıhalar hazırlanarak Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne sunulmuştur[82]. Evrakları değerlendirmeye alan nezaret daha sonra Şura-yı Devlete sunmayı uygun bulmuştur.

Belediyece yapılan bu başvuru onay görmüştür. Ancak Şura-yı Devlet'in projeyi onaylamasına[83] rağmen projede birtakım değişikliklerin hasıl olması üzerine imtiyaz feshedilerek tekrar gazetelere ihale ilanı verilmesine karar verilmiştir.

Dâhiliye Nezareti, vilayet gazetelerinde ve Der-saadet gazetelerine ilan verdirmiştir.

İlanname'ye göre;

El-avce nehrinden saniyede 1. 160 Litre su alınabilmektedir. Bu su ile Sarun Ovası olarak bilinen Yafa şehri, Saruna, Pazur ve Sellame Karyeleri civarında bulunan 2.000 hektarlık alanda yer alan arazi ve bahçelerin sulaması hakkındadır. İlan tarihinden itibaren 45 gün zarfında belirtilen şartları kabul edenlerin başvurması istenilmektedir.

Başvuru Şartları:

1-Sulama projesine talip olanlar Osmanlı Bankası'na geçici olarak 1.000 Osmanlı Altını yatırarak ilmuhaberin bir örneğini Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne takdim edecektir.

2-Kapalı bir zarfta, kendi şartlarını Nafıa Meclisi'ne sunacaklardır.

3-Kabul edilen talip imtiyazın kendisine verildiğine dair fermanın tebliğ tarihinden itibaren 1.000 Osmanlı Lirası'ndan daha fazla olan kefalet akçesini Banka'ya 1 ay içerisinde yatıracaktır. Bu süre zarfında kefalet akçesini yatırmaz ve fermanı almak

---

[81] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 20.
[82] **BOA. T. 171,** Ağustos-Teşrin-i evvel 306 (Ağustos-Ekim-Kasım 1890), s. 6
[83] **BOA. T. 171,** Şubat 306 (Şubat-Mart 1891), s. 7.

ve mukavelenamedeki şartları yerine getirmek için Nezarete müracaat eylemezler ise devlet 1.000 Osmanlı Altını'nı zabt edecektir[84].

4-Teklifi kabul edilmeyenler Osmanlı Bankası'na yatırılan akçelerini alabilirler.

İmtiyazın Şartları:

1-İmtiyaz süresi 30 yıldır.

2-Harita ve layihaları fermanın çıkış tarihinden itibaren 1 yıl içerisinde Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne sunacaklardır.

3-Mukavelename ve şartnamenin onaylamasından sonra 18 ay içerisinde çalışmalara başlanılacak ve 3 yıl içerisinde tamamlanacaktır.

4-Planların takdimi için tayin olunan müddetten, imtiyazın bitimine kadar teftiş ve muayene masrafları için yıllık 300 adet Osmanlı Altını ödenecektir.

5-İmalat ve inşaat için gerekli taş, kereste, makine, edevat vesaire levazımat Gümrük resminden muaf olacak. Ancak imalatın sermayesi ile hâsılatı, emlakları vergiye ve daha sonra Devlet tarafından belirlenecek her türlü rüsuma tabi olacaklardır. Ayrıca evrak işlemleri de Damga Vergisi'ne tabi olacaktır.

6-Halk elinde bulunan arazinin sulaması için su tarifesi uygulanacak 1 m³ için Osmanlı Lirası ile 5 Pare'ye satılacaktır. Ancak Yafa Ovası'nda bulunan ovalık devlet arazisine su ücretsiz olarak sulanacaktır.

7-Fermanın çıkış tarihinden itibaren 12 ay içerisinde Osmanlı Anonim Şirketi kurulacaktır.

8-İmtiyazın sahib-i imtiyaza tebliğ olunmasından itibaren 1 ay içinde 1.000 Osmanlı Altını kefalet akçesi Osmanlı Bankası'na yatırılacaktır.

9-İmtiyaz sahibi su cetvelleri boyunca bulunan bataklık alanları kurutacak, ortaya çıkan araziden Arazi Kanunnamesi'ne uygun olarak istifade edecektir.

10-El-Avce ile Nablus arasındaki yolun Yafa Kazası'na tesadüf eden mahallerinde her 5 kilometrede bir *Çeşme* yapacaktır.

11-Her yıl hâsılat-ı gayr-i safiyetin %16'sı ve diğer kesintilerden yapılacak 3.000 Osmanlı Altını'nı Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne verecektir[85].

Gazetelerde yayınlanan ilanın şartlarına uygun olarak Ethem Efendi başvuruda bulunmuştur[86].

---

[84] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1312 (2 Ekim 1894), s. 98.
[85] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1312 (2 Ekim 1894), s. 100-101.
[86] **BOA. Ticaret Defteri (T. 193) 13/1310,** 15 Eylül 310/ H. 27 Rebiül-evvel 1312 (28 Eylül 1894).

22. Cebel-i Lübnan Arazi İskası

Suyun insanlar için ne kadar önemli bir ihtiyaç olduğunu vurgulamaya gerek yoktur. İlkçağlardan beridir insanlar su kenarlarında yerleşerek yaşam mücadelesi vermişlerdir.

Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı, Kirvan Kazası'ndan geçmekte olan İbrahim Nehri'nden istifade yoluna gider. İbrahim Nehri'nin temizlenmesi ve sulamada kullanılması için teşebbüse geçilmiştir[87]. Civarda bulunan köy ve arazinin suyla buluşması nehirden arazilere doğru döşenecek kanallar vasıtasıyla sağlanacaktır.

Müteşebbis Abdulahid Hazeran Efendi oluşturduğu şirket ve hazırladığı Dâhili Nizamnamesi'nin uygun görülmesiyle 76 yıllığına işletme hakkını elde etmiştir[88].

23. Şat Suyu-Basra Nehri

Şat Suyu'nun tahliye çalışmaları yürütülmektedir. Bunun için bir makinenin tahsis edilmesi gerekmektedir. Makine vasıtasıyla suyun tahliyesi çalışmaları imtiyaza verilmiştir.

İmtiyaz sahibi, suyu Basra Nehri'ne aktaracaktır[89].

24. Kasımiyye Nehri Suyu

Kasımiye Nehri'nden alınacak su imtiyazı, fesih edilmiştir[90].

25. Der-saadet-Terkos Şebeke Suyu

Terkos Gölü'nden İstanbul'un Rumeli yakasının suya kavuşturulması düşüncesi ilk olarak Sultan Abdülaziz devrinde gündeme gelmiştir. Bu su başkentin tamamının ihtiyacını karşılayıcı boyutta olmayıp suyun belli güzergâhlardan geçirilerek şebeke sistemi kurulacaktır.

Terkos suyunun temeli, Terkos Gölü ile ona bağlı olan Kızıldere'den sağlanmaktadır. Bu su güzergah olarak Kızıldere'nin 1 km yukarısından itibaren başlayıp oradan Beyoğlu-Galata-Haliç ve Der-saadetin batı kıyıları ile Boğaziçi'nin Rumeli kısmında bulunan kasaba ve köylerin ve İstanbul şehrinin su ihtiyacını karşılamak üzere tesis edilecektir.

---

[87] **BOA. T. 171,** 304 Haziran (Hairan-Temmuz 1888), s. 6.
[88] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 11 Safer 1308 (26 Eylül 1890), s. 142. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 8.
[89] **BOA. Ticaret Defteri (T.) 172,** 25 Temmuz 1314 (6 Ağustos 1898). İlber Ortaylı;**…Mahalli İdareler,** s. 225.
[90] **BOA. T. 172,** 26 Ağustos 1314 (7 Eylül 1898).

İstanbul ve çevresindeki gazetelerde ilanın verilmesiyle, başvurular değerlendirilmeye başlanmış ve bunlar içinde en kayda değer olarak Eski Hariciye Teşrifatçılarından Kamil Beğ[91] ile Mösyö Ternau'nun ki görülerek iki ortağa 40 yıllığına imtiyaz verilmiştir.

Kamil Beğ ve Mösyö Ternau, daha çalışmalarına tam olarak başlamadan önce İngiltere merkezli olarak kurdukları Su Şirketi piyasaya 5 İngiliz Liralı hisse senetlerini sürmüştür. Sultan Abdülaziz dönemi nafıa işlerini yürüten Ticaret Nezareti ve Şura-yı Devlet'in kararı ve padişahın onayı ile hisse senetlerinin piyasadan toplatılmasına karar verilmiştir. Bunun yapılma nedeni ise, imtiyazın tam olarak faal olabilmesi için gerekli layiha, harita ve mukavelenamenin son şeklinin sunulmamış olmasından kaynaklanmaktadır[92].

Eski Teşrifat-ı Umumiye Nazırı olan Kamil Bey ile Ternau Bey'e[93] H.16 Şaban 1290 (9 Ekim 1873) yılında İstanbul'da musluk suyu devrini başlatma hakkı verilmesine[94] rağmen bir türlü çalışmalara başlanamamıştır. Kamil Bey'in vefatı ile şirketin kurulması ve diğer işler aksamıştır. Yalnız kalan Ternau Bey, şirket kurulumunun hazırlıkları için 1 yıllık süre talebinde bulunmuş, suyun insanlar için ne kadar önemli olduğu gerçeği göz ardı edilemeyerek bu süre verilmiştir[95]. Fakat bir süre sonra işleri tek başına Ternau Bey'in yürütemeyeceği de gündeme gelince imtiyaz feshedilerek, Osmanlı Bankası'na yatırılmış olan 10. 910 Lira'ya Devlet hazinesi tarafından el konulmuştur.

İmtiyazın iptal edilmesinden bir süre sonra Ternau Bey tek başına şebeke sistemini kurma için yeniden talip olmuştur. Devlet değerlendirmeye layık görmüştür. Zira daha önceki teşebbüsün aksamasının çeşitli nedenleri vardı. Bu nedenler arasında, Kamil Bey'in vefatı, 93 Harbi'nin gerçekleştiği savaş yıllarına denk gelmesi ve İstanbul Su imtiyazına başka taliplerin olmayışı ve suyun başkent halkı için önemi de göz önüne alınarak Ternau Bey'e yeni imtiyaz verilmiştir[96].

---

[91] 1858'de kurulan Altıncı Daire-i Belediye'nin başına getirilmiştir. Saraydan Terkos Suyu imtiyazını alarak daha sonra bir Ecnebi Kumpanyası'na satmıştır. İlber Ortaylı;**… Mahalli İdareler,** s. 132.
[92] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 8 Receb 91 (7Mart 1879), s. 65-66.
[93] **BOA. Yıldız Esas Defteri (Y. EE.) 93, NAFIA, H. 1296 Ra 13-1296 Ca. 8 (7 Mart 1879-30 Nisan 1879) ,** H. 6 Şaban 96 (26 Temmuz 1879), s. 7.
[94] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 8 Receb 91 (7 Mart 1879), s. 65.
[95] **BOA. Y. EE. /93,** H. 6 Şaban 96 (26 Temmuz 1879), s. 7.
[96] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 18 Şevval 296 (5 Ekim 1879), s. 111.

Ternau Efendi Terkos Gölü suyunu İstanbul'a ulaştırma[97] imtiyazını almakla beraber mukavelenamede bir takım değişikliklerde söz konusu olmuştur. Terkos Su Kumpanyası ve Nafıa Nezareti tarafından yapılan mukavelename şartlarından bazıları şunlardır:

-İmtiyaz süresi 40 yıllığından 75 yıllığına çıkarılmıştır.

-Terkos Suyu, ev ve işyerlerine dağıtılacak, dağıtım şebekesi Belediye'nin ve Terkos Suyu Kumpanyası'nın ortak kararı ile belirlenecektir.

-Su borularının döşendiği güzergâhların belli noktalarında Yangın Muslukları yaptırılacak, yangın esnasında bu musluklardan su temin edilmesini sağlayan, su hazineleri ve havuzları oluşturulacaktır.

-Daha önceleri inşa edilmiş olan yangın musluklarının sayılarına yeni ilaveler yapılacak ve Beyoğlu, Galata ve Boğaziçi'nin Rumeli Sahili'ndeki musluk sayısı da artırılacaktır.

-Şehr Emaneti'nin belirleyeceği mıntıkalarda Umumi Çeşmeler tesis edilecek. İstanbul'un Avrupa Yakası'nda 20 adet yeni çeşme inşa edilecektir. Çeşmelerde akıtılacak su, ev ve işyerlerine taksim edilen sular gibi temiz olacaktır.

-Su ücret tarifesi ise değişmektedir. Terkos Su Kumpanyası'nın anlaşmalı olduğu yerlere indirimli tarife uygulanırken, Askeri- Zabıta Karakol-haneleri, Askeri Kışlalar[98], Devlete ait Mektepler, Belediye Hastaneleri ile Harik Muslukları ve Umumi Çeşmelere verilecek su ücretsizdir.

-Devlet kendine ait tesislere ücretsiz olarak verilecek suya karşılık, her yıl Kumpanya'ya 300 Lira ödeme yapmayı kabul etmektedir[99].

Terkos Su Şirketi ile yapılan bu mukavelename, daha sonra yapılacak çeşitli su mukavelenamelerine örnek teşkil ettiği görülmüştür. Terkos Suyu için istenecek alet ve edevat ve diğer malzemelerden ilk defaya mahsus olanlar hangi zaman diliminde istenirse istensin gümrük vergisinden muaftır[100].

---

[97] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/22**, H. 1298 L. 21 (16 Eylül 1881).

[98] "Şura-yı Maliye'de 10 Mart 326 (23 Mart 1910) tarihli evrakta Der-saadet Su Şirketi tarafından Askeri Talimhânelere su meccânen verilmesi 29 Ağustos 303 (10 Eylül 1887) Zeyl-i mukavelenin dördüncü maddesinde medlüldür" **BOA. Ticaret Defteri (T.) 2302,** s. 60. Aynı madde Şirket ve Su özetlerinde ayrı ayrı yazılmıştır. **BOA. T. 2302**, s. 62.

[99] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 15 Muharrem 305 (3 Ekim 1887), s. 111.

[100] **BOA. T. 2302,** 13 Temmuz 326 (26 Temmuz 1910), s. 96.

Su ücreti konusunda İstanbul Belediyesi ile anlaşmalı olarak hareket edecek olup, Mukavelenamenin 10. maddesine göre ücret tarifesi her 100 Litre için 16 Pare fiyat belirlenmiştir[101].

Belediye su satma hakkına sahip olacak, ancak elde edeceği kazanç konusunda kumpanya ile anlaşacaktı[102]. İstanbul ve çevresini su ile buluşturacak olan bu çalışmada borular döşenmeye başlanmış[103] ve başkent halkı sonunda 1891 yılında düzenli olarak şebeke suyuna kavuşmuştur. Su ilk olarak Beyoğlu ve Boğaziçi'nin Rumeli yönüne doğru verilmeye başlanmıştır[104].

Geçmişten günümüze halen varlığını daha gelişmiş sistemlerle sürdürmektedir.

26. Der-saadet-Beyoğlu Suyu (İhsandere Bendi)

Sultan Hamid'in saltanatının ilk yıllarında İstanbul'un su meselesi önemli bir sorun olarak görüldüğünden bu meselenin en kısa zamanda halledilmesine çalışılmıştır. Devlet bir yandan Terkos Gölü ve Kızıldere vasıtasıyla İstanbul'a su şebekesi kurdurmaya çalışırken bir diğer alternatif olarak da İhsandere'de inşa edilecek Bend vasıtasıyla su sorununu çözüme kavuşturmaya çalışmaktadır.

Fransız ve Alman sermayedarlara verilen İhsandere Bendi inşası, tamamlandığı takdirde İstanbul'un su sorunu, uzun vade de çözüme kavuşmuş olacaktır[105].

Bend'in inşasından sonra su kanallarının geçirileceği başlıca güzergâhlar; Beyoğlu-Boğaziçi ve Rumeli sahili boyunca Der-saadet'e kadar uzatılacaktı.

40 yıl boyunca işletme hakkını elde eden bu iki devletin Nafia nezareti ile yaptığı mukavelename şartları aşağıda verilmiştir:

-Beyoğlu ile Der-saadet arasındaki uygun yerlerde Harik Muslukları inşa edilecektir.

-Beyoğlu Suyu; Askeri Kışlara, Devlet mekteplerine ve hastanelerine ücretsiz su temin edecek, bunun için çeşmelerin inşa edileceği noktalar belirlenirken Şehr Emaneti ile birlikte hareket edeceklerdir.

-Bu çeşmeler haricinde ek olarak Pankalite'ye kadarki güzergâhta da yeni çeşmeler inşa edilecekti.

---

[101] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 C. 29 (18 Ocak 1893).
[102] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 15 Muharrem 305 (3 Ekim 1887), s. 111.
[103] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).
[104] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 8.
[105] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. Gurre-i Şaban 299 (18 Haziran 1882). Defterin ilk sayfalarında sayfa numarası bulunmamaktadır.

-Kumpanya bend, çeşme ve muslukların tamamlayarak su taksimine başladığı andan itibaren devlete 4 taksitle yıllık 10.000 Frank ödeme yapacaktı[106].

Mösyö Dide (Döpviyye) ve Mösyö Onevdenkli tarafından yapılan bu çalışmaya Fransa ve Almanya'nın karşılıklı savaşması gölge düşürmüş, bu durum çalışma süresinin uzatılması talebini gündeme getirmiştir[107]. 12 aylık bir uzatma ile durum ilk olarak geçiştirilmiş, fakat 1 yıllık sürenin yetersiz olduğu kısa zamanda anlaşılarak Mösyö Dide ikinci defa 1 yıllık süre uzatımı istemiştir[108].

Devlet bu ek 1+1'lik süreyi vermekle beraber gecikme bedeli olarak ortaklar Devlet Hazinesi'ne 25.000 Osmanlı Lirası'nı yatırmayı kabul ettikleri gibi geciken her yıl için %12 gecikme faizini dahi ödemeyi taahhüt ediyorlardı. Bu ücret yatırılmadığı takdirde haklarından feragat etmiş sayılacaklardı.

Almanya ve Fransa'daki savaş halinin devam etmesi ortakları olumsuz etkilemeye devam etmiş verilen bu sürelere rağmen bir türlü inşaata başlanılamamıştır. Devlet ve imtiyaz sahipleri açısından durum değerlendirildiğinde, her iki tarafta imtiyazın iptalindense[109] 2 yıllık bir süre uzatımı verilerek[110] karşılığında ortaklarda 25.000 Osmanlı Lirası'nı yatırmayı ve %12 faizi ödemeyi tekrar kabul etmişlerdir[111].

1883 Yılına gelindiğinde verilen imtiyazdaki gelişmeler Sadaret Makamı'nca değerlendirmeye alınmış ve H. 17 Şevval 301 (10 Ağustos 1884) tarihinde gönderilen İlmuhaber'de süre uzatmalarının bitmiş olmasına istinaden Beyoğlu Su Kumpanyası'nın Osmanlı Bankası'na yatırdığı 18.000 Lira değerindeki Kefalet Akçesi'ne ve Rumeli Demiryolu Borcu Senedi olarak yatırılan 1035 adet Borç Senedine devlet tarafından el konulmuştur[112].

27. Üsküdar-Kadıköy Şebeke Suyu

İstanbul şehrinin nüfusunun artmasına bağlı olarak su ihtiyacıda artış göstermektedir. Üsküdar ve Kadıköy'ün su ihtiyacı Belgen Dağı civarından ve Rebuh Deresi'nden sağlanmaktadır. Ancak buradan sağlanan su, artık artan nüfusa kâfi

---

[106] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. Gurre-i Şaban 299 (18 Haziran 1882). **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 19 R. 295 (22 Nisan 1878), s. 88-89.
[107] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. Gurre-i Şaban 299/5 Haziran 298 (18 Haziran 1882), s. 10. Defterin Fihristinde bu madde bulunmamaktadır. Ancak defterin ilk sayfalarında kaydedilmiştir.
[108] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 19 Cemaziyel-ahir 297/17 Mayıs 296 (29 Mayıs 1880), s. 148. **BOA. Yıldız Esas Defteri (Y. EE.) 796,** H. 14 R. 97 (26 Mart 1880), s. 4-5.
[109] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/22,** H. 1298 L. 21 (16 Eylül 1881).
[110] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 20 C. 97 (30 Mayıs 1880), s. 148.
[111] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/22,** H. 1298 L. 21 (16 Eyllül 1881).
[112] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 20 C. 97 (30 Mayıs 1880), s. 148.

gelmemektedir. Ayrıca buradan tahliye ile sağlanan su Kızıltoprak ve Kuzguncuk mahallerinin su ihtiyacını karşılamaktadır[113].

İstanbul'un Anadolu yakasını suya kavuşturma çalışmaları dört bir koldan yürütülerek su sağlanabilecek bütün su kaynakları araştırılmaktadır[114].

Osmanlı Bankası çalışanlarından Karabet Savacıyan bir imtiyaz başvurusu ile Üsküdar-Kadıköy ve Erenköyü'ne kadar Boğaziçi'nin Anadolu sahili köyleri ile İzmid Körfezi sahilindeki Erenköyü'ne kadar su ulaştırılmasını temin edeceğini belirtmiştir. Bu proje ile Göksu ve Paşa Gölü Vadileri'ne bendler tesis edilecek ve Kandilli ve Eren Karyesi'ne kadarki mahallere de su ulaştırılmış olacaktır[115].

Devlet sunulan talebi değerlendirmeye almıştır. Gerekli keşiflerin yapılması için komisyon oluşturulmuştur. Fen Müşaviri Mösyö Galan'ın önderliğinde araştırmalara başlamışlardır. Komisyon su alınacak dereleri ilk olarak tespit etmiştir. Buna göre Rebuh Deresi'nin başı ve Pangal, Hervesli, Kadılı ve Hacı Osman Dereleri tespit edilmiştir. Komisyon bazı soruların cevaplarını arayacaktır. Bu derelerden hangilerinin mevsimin değişikliklerine göre suyu düzenli, hangilerinin düzensiz, hangilerinin muntazaman işleyip işlemediğini ve kuruyan dereler var ise bunların ne kadar zaman işlem dışı kaldığını tespit edecektir.

Bölge halkının suya olan ihtiyacı ve Padişahın bir an evvel halkın suya kavuşturulması hakkındaki fermanı işin biraz daha hızlandırılmasını sağlamıştır[116].

Karabet Savacıyan'ın başvurusu onaylanarak mukavelename ve şartnamelerini hazırlamıştır. İmtiyaz süresi 65 yıllığına verilmiştir. Kısa zamanda şirket nizamnamesi hazırlanarak takdim edilmiştir[117]. Şirketin adı *"Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi"*dir.

Şirket çalışmalarını tamamlayarak mukavelenamesinin 12. maddesi gereğince Fen Heyeti oluşturulmuştur. Sular ve borular gerekli sağlık taramasından geçirilerek abonelere dağıtılması onaylanmıştır. Fakat ücret tarifesi konusunda birtakım yeni düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Gelirinin bir kısmını Darülaceze'ye verecektir. Yıllık 5 Lira ödeyecektir[118].

---

[113] **BOA. T. NFM. 721/67,** H. 1305 C. 12 (.
[114] **BOA. T. 171,** Nisan 304 (Nisan-Mayıs 1888), s. 6
[115] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 1 Şaban 1306 (2 Nisan 1889), s. 130.
[116] **BOA. T. NFM. 721/67,** H. 1305 C. 12.
[117] **BOA. T. 171,** Teşrin-i Sani 305 (Kasım-Aralık 1889), s. 10.
[118] **BOA. T. 173,** H. 7 Zilkade 311/21 Mayıs 312 (12 Mayıs 1894), s. 12.

Büyük bir açılış töreni ile hizmete girerek Üsküdar'dan Kadıköy yönüne doğru düzenli su dağıtımı başlamıştır.

Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi Komiserliği görevini yürüten Mühendis Çerkesyan[119], suyun dağıtımından bir süre sonra sularda kokunun olduğu ve bulanıklık sözkonusu olduğu yönünde şikâyetler almaya başlamıştır. Mukavelenameye göre böyle bir durum halinde görevli Komiser ve Şirket İdaresi durumu Şehr Emaneti'ne bildirerek gerekli tedbirler alınacaktır.

Şirket suyun tahlilinin sağlanması için İstanbul'da bir Bakteriyoloji Ameliyathane'si kurulmasını ve gerekli malzemenin gümrük vergisinden istisnasını talep etmiştir. Mukavele şartlarında böyle bir hükmün yer almaması ve ameliyathanenin ne için, hangi bütçe ile kurulacağının tam ve net olarak belirtilmemesinden devlet bu talebi onaylamamıştır. Ancak onaylanmayan şey böyle bir tesisatın kurulması değil Gümrük vergisinden istisna tutulması talebidir. Vergi konusundaki durum Rüsumat Dairesi'ne bildirilmiştir[120].

İstanbul'un Rumeli ciheti Terkos Suyu ile suya kavuşturulurken Anadolu yakası da Üsküdar doğrultusunda suya kavuşmuştur[121].

II. NEHİR-GÖL VE BATAKLIK ALANLARIN KURUTULMASI

Osmanlı Devleti'nin var olan gelir kaynakları haricinde, sürekli olarak yenilerine ihtiyacı vardır. Ek gelir sağlamak için ekonominin altyapısının geliştirilmesi gerekmektedir. Bu altyapı çalışmaları içerisinde göl, nehir ve derelerin temizlenmesi ile oluşan bataklık alanlarının kurutulması çalışmaları XIX. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde ek kaynak sağlamada alternatif olarak görülmüştür.

Devletin bilhassa 93 Harbi sonrası hem Balkanlardan hemde Kafkaslar yönünden sürekli göç alması, gelen muhacirlerin iskânı sorununu gündeme getirmiş. Devlet alternatif olarak kurutulan bu yeni alanlara bazı zamanlarda göçle gelenleri yerleştirmeye başlamıştır.

Islahı yapılan göl ve nehirler, bilhassa nehir ve vapur ulaşımı alanında katkı sağlarken bazı hallerde de tarım arazisi olarak zirai ekonominin gelişimine katkı

---

[119] **BOA. T. 2303,** 16 Kanun-u sani 1308 (28 Ocak 1893).
[120] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1312 (16 Eylül 1894), s. 82-83. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1315 (14 Ağustos 1897), s. 93-94.
[121] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).

sağlamaktadır. Bu bölümde kurutma çalışmalarının zirai boyutu ele alınıp, su, ulaşım ve diğer alanlardaki katkıları diğer ilgili başlıklarda ele alınmıştır.

Toprak hakkında her yerde elde edilen bilgilere bakıldığında bir hendek yada çukur kazıldığında toprağın tabaka tabaka teşekkül ettiği bilinmektedir. Yağmur suları üst tabakalardan kolayca geçebilirse de alt tabakalara indikçe geçişi zorlanacaktır. Su birikintileriyle dolan tabaka bir süre sonra kendisine akabileceği delik deşik arar ve diğer damlalarla birleşerek Akarsu oluşumunu sağlar.

Fakat bu su birikintisi kendisine yol bulamadığı takdirde etrafa doğru yayılacak ve yol bulamayınca su toprağa sızarak bataklıkların oluşumuna yol açacaktır[122].

Bu alanların oluşumunda iklimlerde etkili olup akan bir dere, suyun olmadığı yıllarda kurumaya yüz tutarak geride bıraktığı mecrada bataklık oluşturacaktır. Keza büyük nehirlerin yağışlı mevsimlerde etrafa taşması sonucu oluşan çekilmelerle arazide bataklığa neden olacaktır. Sağlıksız ve kullanım dışı alanların ortaya çıkmasında göllerinde payı olup, Osmanlı coğrafyasında kuruyan, çekilen göller küçük çaplıda olsa yeni bataklıklar oluşturacaktır.

Sağlıksız ve kullanım dışı kalan bu arazilerin ıslah çalışmalarını devlet yerine getirememektedir. Devlet daha ziyade aracı rolünü üstlenmektedir. Nafıa bütçesi bu alana harcama yapmaya imkân tanımadığı gibi devletin hazinesi de bu iş için pay ayıramamaktadır.

Nafıa Nezareti yayınlamış olduğu Dâhili Nizamnamesinde; geliş-gidişe müsait olmayan nehirler, göller üzerinde yapılan çalışmalar ile bataklıkların temizlenmesi, arazinin ortaya çıkarılması çalışmaları doğrudan doğruya ilgili Vilayetler'in Valileri'nin idaresi altındadır.

Valiler, vilayetlerinde yer alan nehir, göl ve oluşan bataklık arazileri temizleme çalışmalarını gerekli tahkikatı yaptırdıktan sonra uygun bir şekilde ya vilayet idaresince yada cüzi bir fedakarlıkla bir başkasına ihale edilmesini uygun görmüştür[123]. İhale dilen bataklık sonrası, ortaya çıkacak arazinin de vergiden müstesna tutulması uygun olacaktır.

Nehir, göl ve bataklık alanların kurutulması ve temizlenmesi çalışmalarında izlenecek prosedürler, ruhsat verilmesi, ortaya çıkan arazinin tapulu mülk haline

---

[122] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s. 81.
[123] **BOA. T. 181, 4/1296.**

gelmesi ve kullanım hak ve salahiyetleri ortaya çıkacak çalışmanın kapsamına göre değişebilmektedir.

Kurutma ve ıslah çalışmaları ilgili vilayetlerin kontrolü altında ihaleye verilmek suretiyle gerçekleştirilmektedir[124]. İlk olarak vilayet sınırları içerisinde ilan verilir. Talip olan kişinin bu inşaat işini yapmaya muktedir olması halinde mukavele ve şartnameleri hazırlanır[125].

1881 Tarihinde yayınlanarak Vilayetlere ve Mutasarrıflıklara gönderilen Emirnameye göre, bataklıkların ve nehirlerin kurutulması izni Arazi Kanunnamesine uygun olarak belirlenmiştir. Buna göre:

Kurutulacak yada ıslah edilecek arazi bir veya birkaç şahsın tek olarak yada toplu halde birkaç dönüm bataklık alanını temizleyip ziraata uygun hale getirdikleri takdirde arazinin tapusu bedelsiz olarak verilmektedir. Kanal, sed ve bend yapımını gerektirmeyen bu gibi durumlarda mahallinden yapılacak taleplere ihale yoluyla veya hükümet aracılığıyla vilayet mühendislerinin onayı doğrultusunda emanet usulüyle yapılması söz konusudur[126].

Temizlenmesi gereken alanın geniş ve uzun vadeli bir zamanda gerçekleşecek ve kanal, set, bent gibi yapıları gerektirmesi halinde veya Aşar vergisinden muafiyet talebinde bulunulan ve temizlenmesi 3 yıldan fazla sürecek nehir, göl veya bataklıkların temizlenmesinde uygulanacak bürokratik uygulama daha farklı olmaktadır. İstenilen şey sadece bir idari izin olmayıp, muafiyet söz konusu olduğundan başvurular vilayetlerdeki Nafıa Komisyonlarında değerlendirilerek evraklar Nafıa Nezaretine havale edilir. Nafıa Meclisi'nin mazbatası Meclis-i Mahsus-u Vükelaya ve Şura-yı Devletin Tanzimat Dairesinde tahkik edildikten sonra padişahın iradesine sunulur. Fermanın imtiyaz sahibine ulaşmasıyla, ilgili vilayetler ve mutasarrıflıklar Padişahın iradesine uygun olarak hareket ederler[127].

Bataklık alanın ruhsatlı araziye dönüştürülmesi oluşturulacak komisyonlar aracılığıyla sağlanmaktadır. Temizlenen veya açığa çıkartılan alanların ruhsatlı hale getirilmesi sırasında çok sayıda usulsüzlükler yaşanmaktadır. Islah çalışmalarını

---

[124] Sultan II. Abdülhamid'e ait olan Hazine-i Hassa, Selanik Vilayetindeki göllerin temizlenmesi çalışmalarını yürüterek ortaya çıkan arazi Padişah Hazinesi adına işletilmiştir. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 14 Safer 305 (1 Kasım 1887), s. 112.
[125] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 302 (Mart-Nisan 1885), s. 13.
[126] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1315 (28 Eylül 1897), s. 134-135.
[127] **BOA. İmtiyaz Defteri 2, k**2 R 1300 (10 Şubat 1883), s. 24-25.

yürütenler bazen ıslah edilmeyen mevkileri ıslah edilmiş olarak göstererek kendi tapuları altına almaya çalışmaktadırlar. İmtiyaz talipleri bazen başkalarının arazilerine de tecavüz edebilmekte bu durum çeşitli ihtilaflara sebebiyet vermektedir. Bilhassa bazı mevsimlerde ve kullanılabilir hale gelen arazilerde ve sahipli olduğu hallerde bu tarz sınır aşmalar ziyadesiyle olmaktadır.

Devlet bu tür davaların ve haksız durumların oluşmasını engellemek için Taşra yönetimlerinin ruhsat vermeden önce nasıl bir uygulamada bulunmaları gerektiği konusunda bir Emirname yayınlamıştır.

Nafıa İdaresi'ne bir göl, nehir ve bataklık alanının kurutulması için izin istenildiğinde, ilk iş bir mühendis gönderilmesidir. Yapılacak keşif ve tahkikat sonucunda düzenlenecek harita ve rapora göre o yerin 3 yıldan az zamanda kurutulması mümkün olduğu ve başkalarının arazisinden yer alınmasına gerek olmadığı, büyük sermaye ve emek gerektirmediği ifade edildiği takdirde bir komisyon oluşturulacaktır. Bu komisyonun üyeleri; Mühendis, Defter-i hakani Memuru, Evkaf Muhasebecisi ve Vilayet İdare Meclisi'nden oluşmaktadır. Ruhsat verme komisyonun izleyeceği yol aşağıdaki gibidir:

-Göl ve bataklık halinde bulunan alan tetkik edilerek, büyük ölçekli haritası hazırlanarak halktan alakalı olanlara imzalattırılır,

-Göl ve bataklığın temizlenmesi sırasında falanın ağacı, hendeği, arazisi gibi tartışmaların oluşmaması için hututların harçlı temeller üzerine taşlar dikilmesi suretiyle belirli işaretlerin konulması ve haritada gösterilmesi,

-Arasıra (mevsime göre) ziraat yapılır halde bulunan arazilerin kurutulacak araziye dahil olmadığının işaretlerle haritada gösterilmesi,

-Hazırlanan haritanın Komisyonca tasdik edilmesi,

-Komisyonca hazırlanacak mazbatanın Vilayet İdare Meclisi'nce yeniden incelenip oluşabilecek noksanların yeniden gözden geçirilmesinden sonra eğer uygunsa Ruhsatnamenin hazırlanması ve bu harita ile kararların ruhsata iliştirilmesi,

-Ruhsatın verildiği merkeze bildirilerek, tekrar burada oluşacak komisyon tarafından tetkik edildikten sonra Nafıa Meclisi'nce karar verilmeden önce Tapu Seneti'nin sahibine iade edilmemesi,

İzin isteyen talip, vilayette oluşturulan bu komisyonun masraflarını ve görevlendirilen mühendisin harcırahlarını da ödemekle yükümlü tutulmaktadır[128].

İzin ruhsatının verilmesi, arazi üzerinde mülk sahibi olduğu anlamına gelmemektedir. Hükümet Tapu senedinin düzenlenmesinde Arazi Kanunnamesine uygun olarak hareket etmektedir.

1858 Tarihli Arazi Kanunnamesi'ne göre, temizlenen nehir, göl ve bataklıklar sonrasında ortaya çıkan arazi imtiyaz sahibine aittir. Temizleme çalışmalarının bitiminden sonra arazi üzerinde hak iddia edenlere karşı devlet birtakım tedbirler almaktadır.

Kurutulan ve ziraat yapılır hale gelen arazi için karye, yerel yönetim ve İstanbul gazetelerine ilan verilir. İtiraz süresi olarak devlet 3[129] ay, 6 ay veya 1[130] yıllık süreler vermektedir. Bu süre zarfında oluşabilecek ihtilaflar hukuki yönden değerlendirmeye alınır. Yapılan itirazları hukuki yönden kanıtlayamayanların iddiaları geçersiz olacaktır. İtiraz süresinin bitiminde durum yine karye, vilayet ve Dersaadet gazetelerinde yeniden ilan edilecektir.

Islah edilen alanda mülk sahibi olduğunu kanıtlayanlar, evrak ve senetlerini ibraz edenlerde yapılacak uygulama farklı olmaktadır. Mülk sahibi temizlenen arazi için dönüm başına bir bedel ödeyecektir. İmtiyaz sahibine ödenecek bu bedel nakit olarak gerçekleşecek ve miktarı haritalara bakılarak ve yapılan harcamalar göz önüne alınarak Hükümetçe belirlenecektir. Ancak ödenecek bedelin kesinlikle arazi kıymetinin %50'sini geçmeyecektir. Bedel esas sahiplerine ve imtiyaz sahibine bildirilecek ve ödeme hükümet nezdinde gerçekleşecektir.

Fakat mülk sahibi, bedeli veremeyeceğini belirtirse bataklıktan kurtarılan arazisinin yarısını imtiyaz sahibine terk edecektir. Diğer yarısını ise mülkü olarak tasarruf edebilecektir[131].

Arazi Kanunnamesi'ne göre tapu senedi çalışmaların tamamen bitiminden sonra imtiyaz sahibine verilmektedir[132]. İmtiyaz sahibi kuruttuğu arazinin tamamının tapusunu almamaktadır. Devlet buna sınırlandırmalar getirmiştir. Örneğin Konya-Karaviran bataklık alanının kurutulmasına karşılık olarak arazinin 1/10 kadarını tapulama hakkı

---

[128] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Cemaziyel-evvel 1315 (28 Eylül 1897), s. 136-138.
[129] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 13 Şevval 300 (17 Ağustos 1883), s. 40-43.
[130] **BOA. İmtiyaz Defteri 1**, H. 9 Safer 1300 (20 Aralık 1882), s. 140.
[131] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 9 Ramazan 301 (3 Temmuz 1884), s. 53.
[132] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 29 Safer 303 (7 Aralık 1885), s. 69-71.

verilmiştir[133]. Ayrıca devlet tapuyu bazen sadece imtiyaz süresi ile sınırlı tutmuştur. Sürenin bitiminden sonra yine mülkün sahibi devlettir[134].

Devlet mülkün sahibidir anlayışıyla, tapulu olarak verilen araziyi kontrol altında tutmak amacıyla, kurutulan alanlarda Cemiyet[135] veya Sendika Heyetleri'nin[136] oluşumunu zorunlu tutmuştur. Bu heyetler kurulmadan tapu senedi verilmemektedir. Islah çalışması yapılan alanın daima sağlıklı tutulması, tekrar bataklık alanının oluşumuna izin verilmemesi için bu komisyon oluşturulmaktadır. Komisyonun üyeleri civar arazilerin mülk sahiplerinden oluşmaktadır.

Devletin buradaki temel politikası ahalinin birbirine karşı sorumlu olmasını sağlamak ve arazinin sürekli ekilebilir biçilebilir bir halde bulunmasını sağlayarak düzenli bir vergilemeye tabi tutabilmektir. İmtiyaz sahibi bu alanda arazi satışı, kiralama veya fabrika kuracağı zaman bu Cemiyetin yada Sendikanın oyunu almakta ve Nafıa Nezaretinden de izin alması gerekmektedir. Devlet böylece atıl durumdaki araziyi işler hale getirmekte ve bu oluşturulan sendika veya cemiyet yoluyla da otokontrolünü sağlamaktadır[137].

Doldurulan veya temizlenen alanlar 1 yıllık zamandan sonra vergiye tabi olmaktadır. Kurutulan arazi Aşar Nizamnamesine uygun olarak Aşar vergisine tabi olduğu gibi diğer vergilerle de yükümlü olmaktadır[138].

Devlet çalışmaların düzenli olarak yürütülebilmesi için Komiserler tayin etmektedir. Bu komiserlerin ameliyatın başlangıcından sonuna kadar görev almaktadır. Bu görev süresi içinde ücretleri imtiyaz sahipleri tarafından Nafıa veznesine aylık olarak yatırılmaktadır. Bu ücret imtiyazın süresine, çalışmanın kapsamına göre değişebilmektedir.

Komiserlerin yanı sıra çalışmanın tamamlanmasına yakın oluşturulan Fen Komisyonları da temizleme çalışmaları hakkında raporlar sunmaktadır. Devlet sunulan

---

[133] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 13 Şevval 300 (17 Ağustos 1883), s. 40-43.
[134] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1883), s. 1-5.
[135] **BOA. İmtiyaz Defteri 1**, H. 9 Safer 1300 (20 Aralık 1882), s. 139-141.
[136] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 29 Safer 303 (7 Aralık 1885), s. 69-71. **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 9 Ramazan 301 (3 Temmuz 1884), s. 54.
[137] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 2 R 1300 (10 Şubat 1883), s. 24-25. **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 9 Rebiül-ahir 300 (17 Şubat 1883), s. 27-30.
[138] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 29 Safer 303 (7 Aralık 1887), s. 69-71.

bu raporlar doğrultusunda karar verebilmektedir. Komisyon üyelerinin masrafları ve harcırahları da imtiyaz sahipleri tarafından karşılanmaktadır[139].

Devletin taliplerine verdiği en büyük kolaylıklardan biri Gümrük muafiyetidir. Bu muafiyet hem ülke içinden getirtilecek taş, kereste, demir ve diğer alet ve edevat için olduğu gibi yurtdışından sağlanacaklar içinde aynı muafiyeti sağlamıştır. Devlet ayrıca yapılan kurutmanın olduğu mevkideki Miri ormanlardan da istifade hakkı tanımaktadır[140].

Nehir, göl ve bataklıkların kurutulmasını sağlamak ve arazinin bir daha bu şekle dönüşümünü engellemek amacıyla birtakım altyapı ve üst yapıların inşa edilmesi gerekmektedir. Toplanan suların akıtılması için kanallar ve cetveller açılarak sular tahliye edildiği gibi, hendekler ve suyolları da açılmaktadır. Nehir ve göllerin etrafına taşmalarını engellemek için ise sed ve bendler inşa edilmektedir.

Devletin elinde sermayenin olmamasından dolayı imtiyaza verilen bu nafıa işleri şartların yerine getirilmemesi halinde fesih edilebilmektedir. Örneğin kefalet akçesi belirlenen sürede ödenmediği takdirde devlet şahsa veya şirkete ihtara gerek duymadan imtiyazı fesih ettiğini ilan eder. Ayrıca müteahhidin belirlenen sürede işe başlamadığı veya işe başladığı halde 6 ay kadar aralıksız devam etmediği hallerde de imtiyaz geçersiz sayılmaktadır[141].

Suyun oluşturduğu çirkefleşmiş araziyi temizleme esnasında İstimlak Kanununa uygun olarak hareket edilmektedir. Bir başkasının arazisine zarar vermemek temel esastır. Eğer arazi işgali söz konusu ise mülk sahibinin rızalığı gerekmektedir. Rızası olmadığı takdirde tazminat bedeli verilerek geçici işgal yapılmaktadır. Devlete ait yerlerde devlet ücretsiz olarak kullanma hakkı tanımaktadır.

Bataklıkların, nehirlerin ve göllerin temizlenmesi sadece zirai alan açısından değil sağlık bakımından da önemlidir. Bu alanlar zaman içerisinde kötü kokuya ve zararlı haşerelerin oluşumuna yol açmaktadır. Buda insan sağlığını tehdit edici hastalıklara neden olmaktadır.

Ayrıca bu alanlar iskân olarak yerleşime açık hale gelerek bilhassa yurtsuz kalan muhacirlere yeni yurtlar sağlamaya imkân tanımaktadır. Bu tür arazilere yerleşen

---

[139] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 13 Şevval 300 (17 Ağustos 1883), s. 40-43. **BOA. İmtiyaz Defteri 1**, H. 9 Safer 1300 (20 Aralık 1882), s. 139-141.
[140] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 13 Şevval 300 (17 Ağustos 1883), s. 40-43.
[141] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 9 Ramazan 301 (3 Temmuz 1884), s. 54.

göçmenlerin sık sık karşılandığı sorunlardan biri eski mülk sahibi olduğunu iddia edenlerin ortaya çıkmasıdır. Devlet bu tür asılsız iddialara ortam hazırlamamak için gerekli tahkikatları yapmaktadır[142].

Sultan II. Abdülhamid devrinde gerek Anadolu Yarımadası'nda gerekse Balkanlar Yarımadası'nda bulunan bataklık ve nehirlerin kurutulması ve temizlenmesi çalışmaları yürütülmüştür (Bakınız: EK XVIII-XIX).

1. Kurutulan Bataklık Alanları

a. Cebel-i Bereket (Adana) Sancağı-Amid Gölü Kurutulması

Adana, Anadolu'nun en hızlı ilerleyen ve en önemli tarım yörelerinden biri olarak gelişimine başlamıştır. Büyük ve oldukça bereketli bir ova olan Adana bölgesinin ihraç piyasalarına yönelik kolaylıkla ulaşılabilir bir deniz taşımacılığının bulunması, iç pazarda hareketliliği sağlayacak Mersin-Tarsus-Adana istikametinde demiryolu hatlarının varlığı, ayrıca Mersin-Adana Tramvay ulaşımının olması buna alternatif olarak şose yollarının kullanılabilir olması vilayetin büyümesine hız katmıştır.

Adana'daki tarım alanlarını işleyebilmek için nüfusa ihtiyaç var olduğu kadar modern tarım tekniklerinin de uygulanması gerekmektedir.

1881 yıllarının ilerici Valilerinden olan Abidin Paşa, kendi çabalarıyla tarım aletlerinin bölgeye gelmesini sağlıyordu. Bölge tarımını ve ticaretini kalkındırmaya çalıştı. Nitekim Islahiye Kazası'nda bulunan Amid Gölü'nün kurutulması ve tarıma kazandırılması için kendisi ve eşi talepte bulunmuştur. Bu talebi ile Amid Gölü'nü 3 yıl içerisinde kurutmayı gerçekleştirerek. Kurutulan arazi üzerinde kısa zamanda üretime başlamayı başarmışlardır.

Vali'nin eşinin katkılarıyla yapılan bu arazi devlet hazinesine herhangi bir gelir sağlayıcı nitelikteki bir arazi olmamakla beraber, Abidin Paşa bu tarım arazisini ekilebilir hale getirmek için yurtdışından tarım aletleri getirterek bir çiftlik oluşturmuştur.

Devlet, Abidin Paşa ve eşinin bu başarısına karşılık olarak 3 yıllık aşar vergisinden muafiyet imkânı tanımıştır. Gerçi vali ve eşi yaptıkları harcamaya karşılık olarak 5 yıllık bir aşar vergisi muafiyeti talep etmişlerse de devlet 3 yıl ile sınırlı tutmuştur[143].

---

[142] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Cemaziyel-evvel 1311 (10 Kasım 1893), s. 213.
[143] **BOA. T.NFM. 720/4**, H. 1302 B. 27 (12 Mayıs 1885).

b. Selanik Vilayeti-Drama Sancağı Praveşte Bataklığı'nın Kurutulması

Balkanların en önemli liman kenti olan Selanik, kapitalizme açılma sürecinde görülen ekonomik ve sosyal değişimden etkilenerek özellikle kırsal alanda ahalinin mülksüzleşmesi sonucunu doğurmuştur. Devlet, göçü önlemek amacıyla daha iyi yaşam koşulları oluşturmakla görevliydi. Bu çabalardan biride bataklıkların kurutularak topraksız kalan insanların yerleşmesini sağlamaktır.

Selanik Vilayeti'ne bağlı Drama Sancağı sınırlarında içerisinde yer alan Praveşte Nahiyesi askeri açıdan önemli bir yer işgal etmektedir. Bu arazinin kurutularak hem ulaşım kolaylığı sağlanacak hemde devletin Balkanlarda çıkan isyanlar karşısında asker sevkiyatı kolaylaşacaktır.

İhaleye çıkarılan bu mevkii işleme imtiyazı Mösyö Zarifi'ye devlet vermeyi uygun görmüştür. Mösyö Zarifi ortaya çıkartacağı araziyi işler hale geldikten sonraki ilk 7 yıl aşar ve diğer tüm vergilerden muaf tutulacağı gibi, bu sürenin bitiminden sonraki 10 yıl boyunca da sadece Aşar vergisinden muaf tutulmak imtiyazını elde etmiştir. Bu haliyle Devlet ekonomisine kısa vadede bir katkı sağlamamaktadır. Ancak devlet bu 10 yıllık Aşar vergisine karşılık olarak Mösyö Zarifi'nin Devlet Hazinesi'ne nakit olarak 20.000 Osmanlı Lirası ve teminat bedeli olarak da 5.000 Osmanlı Lirasını yatırmayı taahhüt etmesini sağlamıştır[144].

Bölgedeki siyasi kargaşalıklardan ve güvenliğin sağlanamayışından dolayı devlet otorite boşluğu olduğu bir anda Mösyö Zarifi gibilerinin bir Ağa yada Derebeylik şeklinde ortaya çıkmamaları için verilen imtiyazı ilga etmiştir. Devlet Rumeli kıtasında asayiş sağlanıncaya kadar kurutma çalışmalarının bekletilmesinin uygun olacağına karar vermiştir.

Ancak daha sonraki zaman diliminde Maliye Hazinesi'nin girdiği darboğaz, askeri masrafları karşılamada yaşanan güçlükler sırasında hatıra gelen tedbirlerden biri olarak bu civarın imtiyaza verilmesi yeniden gündeme gelmiş ve çalışmalara başlanılmıştır.

İlan verilmek suretiyle Osmanlı Devleti adına yapılacak başvurular beklenmeye başlamıştır[145]. Gelen başvurular arasında Hacı Salih Ağa, Muharrem Efendi, Agah Bey gibi Osmanlı tebaasından insanlar başvuruda bulunmuşlardır. Ancak bu başvurulardan

[144] **BOA. Y. EE. 796,** H. 22 Receb 97 (30 Haziran 1880), s. 3
[145] **BOA. Y. EE. 796,** H. 10 C. 97 (20 Mayıs 1880), s. 8

Agah Bey ve Şeriki'nin başvurusu redd edilirken Muharrem Efendi'nin talebi uygun görülmüştür. Buna daha sonra ilave olarak Hacı Salih Ağa'da eklenmiştir.

Agah Efendi ve ortağı kendilerinin neden tercih edilmediği konusunda Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunmuşlardır. Nafıa Teşkilatının gerçekçi bir açıklamada bulunmamasından dolayı itiraz etmişlerdir. Gerekçelerin yazılı olarak taraflarına bildirilmesini istemişlerdir[146].

Muharrem Efendi ve Hacı Salih Ağa'ya imtiyaz verilmesine rağmen istenilen sürede çalışmaya başlamamalarından dolayı bataklık imtiyazı bir kez daha fesih edilmiştir[147].

Hükümet, Praveşte nahiyesinin kurutulması için yeniden ilan çıkartacaktır. Bu defa Şehr Emaneti Nafıa Meclisi üyesi Basra Hanedanı'ndan Zahir-zade Ahmed Bey'e imtiyaz verilecektir. Ahmed Bey, 1, 5 yıl içerisinde zarar ve ziyanı kendisine ait olmak üzere faaliyete başlayacağını taahhüt eder. Haritasının onaylanmasından sonraki 5 yıllık sürede temizleme tamamlanmış olacaktır[148]. İmtiyaz süresi olarak 30 yıl verilmiştir[149].

Zamanında hazırlıklarını tamamlayamayan Zahir-zade Ahmed Bey, başvuruda bulunarak uzatma süresi ister. Meclis-i Mahsus-u Vükela'nın mazbatası ve padişahın iradesiyle 1 yıllık süre verilir. Ancak bu süre ek süre olmayıp 5 yıllık süre hakkından düşürülerek verilmiş bir zaman dilimidir. Bu uzatma mühletinde de tamamlanmazsa mukavelenamesinin 16. maddesine göre imtiyaz ret edilecek ve ödenen teminat akçesine de el konulacağı vurgulanır[150].

1891 Yılında verilen ek süreye rağmen istenilen sonuç alınamayarak 1894 yılına gelindiği halde bir türlü sonuçlandırılamamasından dolayı devlet imtiyazı feshettiğini açıkladı. Ayrıca Osmanlı Bankası'na yatırılmış olan kefalet akçesine de el koymuştur[151].

Görüldüğü üzere devlet her türlü başvuruyu değerlendirmekte ancak bazen burada olduğu gibi zaman kaybından öteye gidememektedir.

---

[146] **BOA. T. NFM. 715/56**, H. 21 Mayıs 299 (2 Haziran 1883). **BOA. T.FM. 718/46,** H. 22 Cemaziyel-ahir 1300 (30 Nisan 1883)
[147] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 8 Zilhicce 307 (26 Temmuz 1890), s. 152.
[148] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 M. 29 (23 Ağustos 1892).
[149] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 8 Zilhicce 307 (26 Temmuz 1890), s. 152.
[150] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 M. 29 (23 Ağustos 1892).
[151] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 8 Zilhicce 307 (26 Temmuz 1890), s. 152. **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 1 Şaban 1311 (7 Şubat 1894), s. 309.

c. Yenice Gölü-Kara Arnak Nehri Bataklık Alanı (Selanik)

Yenice Gölü ile gölün ayağını oluşturan ve Ege Denizi'ne bağlayan Kara Arnak Nehri'nin kıyıdaki gel-git hareketleri sonucu dolmaları üzerine nehir ve göl boyunca işlemekte olan vapurlar işlemez hale gelmiştir. Aynı zamanda etrafındaki arazide gün be gün bataklık haline dönüşmeye başlamıştır.

Selanik Vilayeti gelişen duruma engel olabilmek için nehrin ve gölün temizlenmesi ve yürütülecek çalışma sonunda vapur işletilmesi için Yerel Gazetelerde ve Der-Saadet gazetelerinde ilanlar verilmiştir.

Selanik ahalisinin ileri gelenlerinden İbrahim, Salih, Ahmed Bey ile Yanko Efendi müşterek olarak müracaatta bulunmuşlardır. Nafıa Nezareti'nin onaylaması ile 14 ay gibi kısa bir zamanda harita ve layihalarını hazırlayarak Nezaret'e sunmuşlardır.

İmtiyaz süresi Padişah fermanının çıkmasından itibaren 35 yıldır. Bu süre zarfında göl ve nehir temizlenerek vapur işler hale getirilecektir. Nehir ve göllerde mavna, kayık, gemi ve vapurun işleyebilmesi için su derinliğinin olması gerekmektedir. temizleme sırasında gerekli derinliğin sağlanmasına çalışılacaktır.

Kurutulan arazide suların yeniden birikinti oluşturmasını engellemek içinde hendekler, kanallar ve suyolları yapılacak arazide oluşan birikintiler bu tesisler vasıtasıyla birikinti oluşturmasına engel olunacaktır.

Vergileme esaslar; Islah çalışmaları sırasında gerekli olan alet, edevat bir defaya mahsus olmak üzere Gümrük Vergisi'nden muaf tutulmuştur.

Çalışma sırasında gerekli olacak kereste ise civar devlet ormanlarından Orman ve Maden Nezareti'nin izni doğrultusunda kesilecektir. Ancak vergisini ödeyecektir.

Bataklık alanın temizlenmesi ve kurutulması çalışmalarına karşılık en büyük kazançları 10 yıllık süre ile nehirde ve gölde işleyecek vapur hasılatının gelirine herhangi bir vergileme yapılmayacaktır.

Ortaya çıkan arazi ise Arazi Kanunnamesi'ne uygun olarak belirlenecektir[152].

ç. Tobran-Harcan ve Amatuh Bataklık Alanları Kurutulması

Selanik Vilayeti dahilinde yer alan Tobran Gölü ile vilayetin kazalarında bulunan Harcan ve Amatuh Göllerin'in temizlenmesi ve ziraata açık bir hale getirilmesi çalışmaları için imtiyaza verilmesi gündeme gelmiştir.

---

[152] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 8 Safer 1300 (19 Aralık 1882), s. 138-139.

Yürütülecek göl kurutma çalışmaları Tobran Gölü'nde kısmı olarak yapılırken Amatuh ve Harcan Gölleri tamamen kurutulma işlemine tabi olacak ve kilometrelerce yeni tarım arazisi ortaya çıkarılmış olacaktır[153]. Tobran, Harcan ve Amatuh Bataklıkları kurutulduğu takdirde elde edilecek kazanç beklentisi oldukça yüksektir. Tahmini olarak 2.500.000 Milyon Franklık bir gelir sağlayacağı beklenilmektedir.

Kurutma çalışmalarını yürütmek için gazetelere ihale ilanları verildi. Yapılan çağrı sonrası İbrahim, Hasan Fevzi, Talat, Adil ve Vasilaki Bey ile Yanko ve Selim Efendiler imtiyaz başvurusunda bulunmuşlardır[154]. Tobran ve Harcan Gölleri'nin kurutulması hakkındaki mukavelename, şartnameleri ve layihaları Nafıa Meclisi'nde okunurken Fen Müşaviri Mösyö Galan'ın bulunmaması ve Selanik Vilayeti'nden gönderilen evraklarda eksikliklerin bulunması üzerine değerlendirmesi bir sonraki aşamaya bırakılmıştır[155]. Vilayet'in gerekli evrakları tamamlaması ile imtiyaz ihsan buyurulmuştur.

Kurutma ve doldurma faaliyetleri 4 yıl içerisinde tamamlanacaktır. Bu süre zarfında Nafıa Nezareti çalışmanın başlamasından bitimine kadar fenne uygunluğunu kontrol etmek amacıyla fen memurları görevlendirilecektir. İmtiyaz sahipleri fen memurları için yıllık Nafıa Nezareti Veznesi'ne 120 altın yatıracaklardır. Bu demektir ki 120x4=480 altın imtiyaz sahipleri tarafından ödenmiş olacaktır.

Ortaya çıkartılacak arazinin tasarruf hakkı, Arazi Kanunnamesi'ne uygun olarak, imtiyaz süresince imtiyaz sahiplerine ait olacaktır. Ancak kurutulan arazide hak sahibi olanlar var ise, iddialarını doğrulamaları gerekmektedir. Bu iddiaları için devlet 3 yıllık süre tanımıştır. Hak sahiplerinin mülkleri üzerindeki haklarını kaybetmemeleri için Der-Saadet gazetelerinde ve Vilayet gazetelerinde ilanlar verilecektir.

Gerçekte arazi sahibi olduğunu kanıtlayanlar harcanan emek ve sermayeye karşılık olarak bir hesap yapılacaktır. Bu hesap sunulan haritalara göre yapılacak ve Nafıa Nezareti haritaları tetkik edecektir. Tespit edilen meblağ kurutulan arazinin kıymetinin %50'sini geçmeyecek şekilde bir fiyat belirlenecektir. Belli bir mali gücü olmaz veya arazi için para harcamaya değer görmez ise, hakkı olan arazinin %50'sini imtiyaz sahiplerine dolayısıyla da devlete terk etmiş olacaktır. Bütün bu arazi devir

---

[153] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 2 R 1300 (10 Şubat 1883), s. 24.
[154] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 6 Şevval 301 (30 Temmuz 1894). İlk sayfalarda sayfa numarası verilmemiştir.
[155] **BOA. T. 181, 4/ H. 1296** (1880/1881).

işlemleri Nafıa Nezareti denetiminde ve Arazi Kanunnamesi'ne uygun olarak yapılacaktır.

Vekil Vasilaki Efendi, bu alanın işletime geçebilmesi için bir Osmanlı Anonim Şirketi kurulmasını gündeme getirmiştir. Zira bu imtiyazın devlet ve memlekete hiçbir zararı olmayıp aksine devlet, memleket ve bölge halkına büyük katkı sağlayacaktır. Bu nedenle işlerin sağlıklı olarak yürütülmesi ve takibi için Şirket kurulması şarttır. Bütün bu önerilere rağmen talebi gereksiz bulunarak taraflarca kabul görmemiştir[156].

Kısa zamanda çalışmalarına başlayarak ilk iş Kefalet Akçesi olan 500 Osmanlı Lirası, Devlet'in pek çok memleketinde şubeleri bulunan Osmanlı Bankası'na yatırılmıştır[157]. Daha sonrada, göllerin sularının döşenecek cetveller aracılığıyla Selanik vilayetine ve Vardar Nehri'ne boşaltma çalışmalarına başlanılmıştır.

d. Tahyanus Gölü ve Karasu Nehri Bataklığı (Siroz Sancağı)

Siroz, Selanik Vilayeti'nin önemli sancaklarından biridir. Tarım arazisi bakımından verimli olması, ovalık alanın fazlalığı ve nehirlerin varlığı ile ziraat oldukça elverişli bir yerdir. Ancak civarda bulunan nehir ve göllerin dolması, arazinin giderek bataklaşmasına neden olmaktadır. Tarım arazisinin yok olması karşısında halkın endişeli olması Vilayet İdaresi'nin harekete geçmesini sağlamıştır. Halkın sağlığını tehdit etmekte ve metrekarelerce arazinin sular altında kalmasına neden olmaktadır.

Tahyanus Gölü ayaklığında bulunan dalyanların temizlenmesi ve Karasu Nehri bataklığını ıslahı için Sirozlu Hacı Tahir Bey imtiyaz talebinde bulunmuştur. Bu talebi değerlendirilerek imtiyazını elde etmiştir[158]. Hacı Bey, 6 yıl içerisinde ıslah çalışmalarını bitirmesi gerekmektedir. Kurduğu Anonim Şirket vasıtasıyla devlet-halk ve şirket ilişkileri belli bir düzende sağlanmıştır. Çalışmanın istenilen düzeyde başarılı olması için devlet adına Komiser tayininde bulunulacak, maaşı olarak aylık 50 adet Osmanlı Lirası düzenli olarak Nafıa Veznesi'ne yatırılacaktır.

Hacı Bey'in ıslah çalışmalarına karşılık elde ettiği önemli bir hak vardır. O da Ege denizi kıyısından içerlere doğru 5 km. lik sağlı sollu nehir boyunca maden arama ve civar ormanlarından istifade etme hakkıdır. Ayrıca Karasu Nehri boyunca, vapur

---

[156] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 2 R 1300 (10 Şubat 1883), s. 24-25.
[157] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 6 Şevval 301 (30 Temmuz 1894).
[158] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 11. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1309 (6 Eylül 1891), s. 74.

işletme hakkı ve tarımsal araziyi vergilerini vermek karşılığında ücretsiz kullanım hakkına sahip olacaktır.

Yapılan temizleme ve kurutma çalışmalarını daimi olabilmesi ve yapılan emeklerin boşa çıkmaması amacıyla devlet yeni bir sistem geliştirmeye başlamıştır. ***"Sendika Heyeti"*** oluşturularak kurutulan arazi üzerinde hak sahibi olanların birbirine karşı sorumlu olmalarını sağlayack bir kurumlaşma anlayışına gitmeye başlamıştır. sendika üyeleri civardaki arazi sahiplerinden oluşmaktadır. Sendikalıların uğrayacağı zarar ortak zarar haline getirilmiştir.

Hacı Bey, kuruttuğu arazi üzerinde herhangi bir satış hakkına sahip değildir. Fabrika, kanal, su bendi ve diğer yapıların inşası sırasında da devletin bilgisi doğrultusunda hareket etmeyi kabul etmiştir[159].

e. Selanik-Vidin Bataklık Sahasının Kurutulması

Selanik Vilayeti Merkez Sancağı'nda, bataklık alan olarak tarif edilen arazinin kurutulması çalışmalarına başlanılacaktır. İsmail Hakkı Bey ve Said Efendi bu imtiyaz için teşebbüste bulunmuşlardı.

Selanik vilayeti ile Vidin Kazası'ndaki ovalık alanı kapsayan bataklık alan ihaleye çıkarılmıştır. Her iki müteşebbis mukavele, şartname ve layihalarını ihtiva eden evrakları hazırlayarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sunmuşladır. Evrakların Fransızca olarak hazırlanması yeniden tercüme edilerek hazırlanması durumunu ortaya çıkarmıştır.

İmtiyaz sahipleri 3 yıl içerisinde bu sahayı kurutarak tarımsal araziye dönüştüreceklerdir. Hakkı Bey ve Said Efendi imtiyazın onaylanmasından sonraki 6 ay içerisinde çalışmalarına başlayacaklarını taahhüt etmişlerdir. Nafia Nezareti tarafından yapılacak teftiş ve oluşturulacak komisyonun masrafları için Nafia Hazinesi'ne yıllık 120 adet 100'er Lira Osmanlı Altını ödemeyi kabul etmişlerdir.

İstimlak Hukukuna uygun olarak hareket edilecek, kurutulacak arazide söz sahibi olanlar en geç 1 yıl içerisinde bu hak iddialarını kanıtlamak suretiyle arazi üzerinde söz sahibi olacaklardır. Elbette ki bu kurutma çalışmalarına karşılık, eski arazi sahipleri belli bir bedel ödemek zorundadırlar. Arazi Kanunnamesine uygun olarak hareket edilecektir.

---

[159] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Ramazan 301 (3 Temmuz 1884), s. 50-54.

Bataklık alanın kurutulması sırasında ortaya çıkan suyun civar arazilerin sulamasında kullanılması amacıyla kanallar inşa edilecektir. Ayrıca kurutulan arazi üzerinde herhangi bir fabrika ve diğer yapılar tesis edilebilecektir. Ancak bunların haritaları hazırlanarak Nafıa Nezareti'ne sunulmak zorundadır. Araziyi belli süreliğine işletme hakkı verilmekle beraber devlet mülkiyetini tamamen vermemektedir. Tesis edilecek yapıların satış hakkı tanımayarak, müteşebbislerin kiracı devletin gerçek ev sahibi olduğunu ortaya koymaktadır.

f. Selanik-Rodine Kazası Bataklık Mecrası

Sultan II. Abdülhamid'in tarım arazilerinden biri Rodine Kazası'dır. Hazine-i Hassa adına Nazır Agob Paşa imtiyazı üstlenmiştir. Kurutma çalışmaları ve ortaya çıkarılacak araziyi kullanma hakkı Padişah Hazinesi'ne aittir[160].

g. Selanik-Beyaz Kale Bataklık Alanının Kurutulması

Selanik Kenti'nin doğusunda yer alan Beyaz Kale mevkisi ve civarındaki arazi ile Zeki Efendi-zadelerin tasarrufunda olan arazi giderek bataklığa dönüşmektedir. Sultan Hamid'in Hazine'si adına işletmek üzere Maliye Nazırı Agob Paşa görevlendirilmiştir.

Yaklaşık 1. 350 m²'lik arazinin kurutulma çalışmalarına başlanılarak yıllık olarak bu araziden 80.000 öşür vergisi beklenilmektedir[161].

ğ. Adana Sancağı Bataklığının Kurutulması

XVIII. Yüzyıla kadar yerleşime açık olmayan Adana, uzun yıllar bir bataklık alanı olarak kalmıştır. Ancak Osmanlı devletinin kıyıları dünya ekonomisinden en çabuk etkilenen alanlar olmasıyla, Adana'da bundan payını almıştır.

Adana'nın XX. yüzyıla gelindiğinde dışa yönelik bir tarımsal alan haline gelmesi, buradaki bataklıkların kurutularak yaşamsal alana dönüştürülmesini gerekli kılmıştır.

Devletin bütçesi bu alanları kurutmaya kafi gelmediğinden imtiyaz yoluyla ülke ekonomisine kazandırılmaya çalışılacaktır. Bu amaçla 1893 yıllarında Adana, Mersin ve Tarsus Sancaklarını kapsayacak ve Seyhan ve Ceyhan nehirleriyle Yumurtalık Limanı'nı içine alacak kadar geniş alanda temizleme çalışmalarının yapılması ve zirai alana açılmasının sağlanması için devlet, Adana Vilayeti gazetelerinde ve Der-saadet gazetelerinde ilan yayınladı.

---

[160] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 26 Zilhicce 304 (15 Eylül 1887), s. 111.
[161] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 26 Zilhicce 304 (15 Eylül 1887), s. 110-111.

Nafıa Nezareti gelen başvuruların değerlendirilmesi sonunda İspiraki İsati Efendi'nin başvurusunu değerlendirmeye almıştır. Şura-yı Devlet, Meclis-i Hassa-i Vükela'nın mazbatası ile Sultan II. Abdülhamid'in iradesine sunulmuştur. Padişah Fermanı'nın yayınlanmasıyla imtiyaz kabul görmüştür.

İsati Efendi, başlangıç noktası Mersin'den başlayıp devamında Tarsus ve Adana'yı geçerek Misis'e kadar olan coğrafi bölge ile Adana-Misis Sahrası'nın kapladığı bataklık alanın kurutma imtiyazını üstlenmiştir. İmtiyaz süresi yarım yüzyıl olarak belirlenmiştir[162].

Uzun zaman isteyen ancak sonunda oldukça kazançlı olacak olan bu teşebbüs ilk başlarda birtakım aksaklıklara uğramıştır. İspiraki İsati Efendi harita ve layihaların hazırlanmasında gecikmiştir. Taahhüt ettiği 1 yıllık sürede gerekli hazırlıkları tamamlayamadığı gibi, bir Osmanlı Anonim Şirketi kurulmasını da gerçekleştirememiştir. Bu nedenle 1 Kanun-u Sani 1298'de aldığı imtiyazda oluşan gecikmelerden dolayı Hükümet'e yeniden başvuruda bulunmuştur.

Verilen süreyi iyi değerlendiremeyen İsati Efendi yeniden 1.5 yıllık ek süre verilmiştir. Devletin bu zaman dilimini tanımasının nedeni Adana havzasının önemi ve halka sağlayacağı faydaya istinaden gerçekleşmiştir. Ancak bu sürede harita ve layihalarını hazırlayacağı gibi, şirket kurulumu ve çalışmalara başlamayı da gerçekleştirmiş olması gerekmektedir. Hazırlıkların tamamlanmasından sonra 5 yıl[163] içerisinde Adana, Misis, Tarsus ve Yumurtalık Limanı civarında bulunan bataklık alanın temizlenmesi bitmiş olacaktır.

Oldukça avantajlı yapılan mukavele şartlarına bakıldığında İspiraki İsati Efendi, bu sahrayı temizlemekle beraber Seyhan, Ceyhan ve Göksu nehirlerinden arazilere doğru kanallar açarak araziyi sulama hakkını elde etmiştir. Ancak açacağı bu kanallardan sağlanacak su, bir başkasının payını alıcı nitelikte olmayacaktır[164].

Yakındoğu coğrafyasının maden bakımından değerini iyi kavrayan İsati Efendi kurutacağı alanda maden arama ve imal etme hakkına da sahip olmuştur. Bununla beraber bölgede bulunan ormanlardan da imtiyaz süresince faydalanma hakkını elde

---

[162] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1893), s. 1-5. **BOA. T. 171,** Teşrin-i sani 301 (Kasım-Aralık 1885), s. 7.
[163] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 7 Zilhicce 300 (9 Ekim 1883), Defterin İlk sayfalarında sayfa numarası verilmemiştir.
[164] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1893), s. 4.

etmiştir. Böylece hem yer altı hemde yerüstü kaynaklarından en üst düzeyde istifade edilmektedir[165].

İsati Efendi bu avantajlarla birlikte kurutma çalışmalarının yürütülmesi esnasında gerekli olan taş, kereste, demir ve diğer malzemeler ister yurtiçi olsun isterse yurtdışı pazarlarından olsun gümrük vergisinden muaf tutulmuştur. Ayrıca yapılacak evrak işlemleri Damga Vergisinden de istisna tutulmaktadır.

Adana'nın bu bölgesinde gerçekleşen temizleme ve doldurma çalışmaları denize de kaymaktadır. Bu nedenle denizden doldurulup tarım havzası haline getirilen yerde yolun olmamasından dolayı buraya yol yapımını gerçekleştirecektir. Bu alandaki tüm yer altı ve yerüstü kaynaklarını tamamen izinsiz ve ruhsatsız olarak kullanabileceği gibi çıkan ürünü ihraç etme hakkına da sahip olacaktı. Denizden çıkarılan alanda kurulacak bina, fabrika gibi tesisleri satabilecek yada kiraya verebilecekti.

Kurutulacak alanda oluşabilecek tapu iddialarına karşı devlet temizleme çalışmalarının bitiminden sonra İstanbul, Vilayet ve Karye gazetelerinde ilan çıkartarak halka duyuracaktır. İddiasını kanıtlayanların hakları, devletçe Arazi Kanunnamesi'ne uygun olarak belirlenmiştir.

Devletin bu imtiyazdan elde ettiği kazanç ise arazinin temizlenmesinden 1 yıl sonra düzenli olarak Aşar vergisini ve diğer vergileri alabilecek olmasıdır. Ayrıca devlet bütçesinden nakdi olarak herhangi bir harcama yapılmayarak uzun vadede oldukça geniş bir coğrafya ziraat ve ticarete kazandırılmasıdır.

Devlet, esas mülk sahibi olduğunu her zaman için vurgulamıştır. Zira arazi üzerindeki kontrolünü sağlamak için Sendika Heyeti kurulmasını zorunlu tutmuştur. Böylece dolaylı yoldan devlet bölge halkıyla birlikte kontrolü sağlamaktadır. Bu sendikaların üyelerin, civar arazi sahiplerinden oluşmaktaydı. Oluşturulan Heyet, arazinin daima sağlıklı tutulmasını sağlamakla yükümlüydü[166].

h. Yanya Vilayeti Korindos Nahiyesi Bataklığı

Balkanlardaki nüfusun giderek içeriye çekilmesi civar yerel yönetimlerinde önemli iskan sorunlarına yol açmaktadır. Belediyeler uzun vadeli zamanı gerektirmeyen hallerde kendi sınırları dâhilindeki bataklıkların kurutulması çalışmalarını yürütmekte yetkili kılınmışlardır.

---

[165] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 3 Rebiül-evvel 1300 (12 Ocak 1893), s. 3.
[166] **BOA. İmtiyaz Defteri 2**, H. 3 Rebiül-Evvel 1300 (12 Ocak 1893), s. 1-5.

Yanya Belediye Reisi Yahya Bey, Korindos Nahiyesi'nde bulunan 1500 dönümlük bataklık alanı kurutarak, en fazla 3 yıla kadar ekilebilir hale getireceğini vaadinde bulunarak çalışmalarına başlamıştır.

Bataklık alanın tamamlanmasına 1 yıl kala Nahiye'den bazı insanlar arazi üzerinde hak iddiasında bulunmuşlardır. İddialar üzerine çalışmaya bir süre için ara verilmiştir. Yapılan hukuki tahkikat sonrası, hak talebinde bulunanların itirazları geçersiz görülmüştür. Davayı kazanan Yahya Bey, süre kaybına uğradığı ve verilen sürenin bitmekte olduğunu ifade ederek çalışmaların bitirilmesi için ek süre talebinde bulunmuştur.

Ticaret ve Nafıa Nezareti yapılan uzatma başvurusunu değerlendirerek, bataklık alanın devlete mülk ve vergi yönünden katkı sağlayacağını düşünerek 2 yıllık bir zaman tanınmıştır. Bu süre Şura-yı Devlet'in Tanzimat Dairesi'nin mazbatası ve Padişahın fermanı ile de onaylanmıştır[167].

ı. Lapeste Bataklığı (Yanya Vilayeti)

Yanya Vilayeti'nin sınırları içerisinde bulunan Lapeşte Gölü ve civarındaki küçük göller ile Yanya Gölü arasında bulunan kısmen veya yarısını kurutma imtiyazını Osmanlı Devleti tebaasından Yorgi Vasilyadis ve Dimitri Atnas Efendilere ihale olunmuştur. 4 yıllık bir zaman içerisinde kurutma çalışmasının bitirileceğini mukavelenamelerinde taahhüt etmişlerdir.

Osmanlı Bankası'na kefalet akçesi olarak 500 Lira'nın yatırılmasıyla çalışmalarına başlayabileceklerdir[168]. Ancak Yanya Vilayeti'ndeki Lapeste bataklığı için verilen kefalet akçesinin, Nafıa Nezareti'nin belirlediği akçe olmadığından, imtiyaz sahibinin verdiği istida ilk başta kabul olunmamıştır. Ancak daha sonraki süreçte Nezaret, Banka'ya yatırılması gereken akçe yerine, bu meblağı kabul etmiştir[169].

Vasilyadis ve Atnas Efendi kurutacakları arazide söz sahibi olacaklardır. Satış-kiralama haklarına sahiplerdir. Ürünlerini sulayabilmek için civarda bulunan su kaynaklarından kanallar yoluyla istifade edilerek sulayabileceklerdir. Ancak su kaynaklarının mecrasını kendi amaçları için değiştirme hakkına sahip olmayacaklardır. Devlet'in uygun gördüğü yerlerde İstihkamatlar inşa edecektir. Yapım masrafı devlete ait olacaktır.

---

[167] **BOA. İ. TNF.** H. 1310 S. 8 (1 Eylül 1892).
[168] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 29 Safer 300 (9 Ocak 1883), s. 69.
[169] **BOA. T. 171,** Şubat 301 (Şubat-Mart 1886), s. 8. **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 7.

Devletin buradan sağladığı en önemli kazanç düzenli olarak vergi kaynağı sağlanmasıdır[170].

Lapeste bataklığını temizleme imtiyazını alan Yorgi Vasilyadis, Bab-ı Ali'ye sunduğu arzuhalde bataklık alanının kurutulması çalışmaları sonucu ortaya çıkan arazinin sahipli olanlarından bazıları ile anlaşmazlıkların ortaya çıktığını bildirmiştir. Çözüme kavuşturulmasını talep etmiştir[171]. Hükümet taraflara çeşitli tarihlerde uyarılarda bulunmasına rağmen uzun süre sonuç alınamamıştır[172].

i. Konya Ovası ve Karaviran Gölü Bataklık Alanı

Anadolu'da karayoluyla, kervanlarla ve kagnılarla yapılan ulaşıma alternatif olarak ülkeye demiryolu teknolojisi İlerici Padişah olan Sultan Abdülaziz devrinde getirilmek istenmiştir. Bu amaçla dışarıdan mühendis getirilerek hatların geçeceği güzergâhlar belirlenmiştir. Bu hatlardan biride Konya sahrasından geçmektedir[173]. Abdülaziz devrinde atılan bu ilk teşebbüs başarısız olmakla birlikte Sultan II. Abdülhamid devrinde başarılarak hat Bağdad'dan Basra'ya kadar uzanacaktır.

Konya'dan demiryolu geçirmede bir diğer alternatif Ege kıyılarında başlayıp kademe kademe içerlere doğru gelen Aydın demiryolu hattıdır. Eğer bu hat Konya yönüne uzatılırsa bölgenin ürünü demiryolu ulaşımı vasıtasıyla Ege sahillerine aktarılarak dış pazarlara çıkışı sağlanmış olacaktır[174]. İçten dışa doğru ulaşım ağının gittikçe genişlemesi bölgenin atıl kalan bataklık alanlarının kurutularak tarım ekonomisine kazandırılmasını zorunlu kılmıştır.

Devlet, bölgenin gitgide önem kazanmasını göz önüne alarak Karaviran gölü ile Konya ovası bataklık alanının temizlenmesi[175] için gazetelere ilan vermiştir. Yapılan başvurular arasında Tahir Bey, Mösyö Rani ve Ali Efendi ortak olarak ihaleye başvuruda bulunmuşlardır. Devletin üst makamlarınca değerlendirilerek 50 yıllık bir imtiyazın verilmesi uygun görülmüştür[176].

---

[170] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 29 Safer 300 (9 Ocak 1883), s. 70.
[171] **BOA. T. 172,** 19 Mayıs 1314 (31 Mayıs 1898).
[172] **BOA. T. 193, 13/1310,** 3 Eylül 310 (15 Eylül 1894).
[173] **BOA. T. NFM. 716/63,** H. 1297 L. 18 (23 Eylül 1880).
[174] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/32**, H. 1300 R. 7 (5 Şubat 1883).
[175] Béla Horvath; **Anadolu 1913,** Çeviren: Tarık Demirkan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-1996, s. 54.
[176] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Rebiül-ahir 300 (17 Şubat 1883), s. 27.

Fakat ilerleyen zaman içerisinde Şerikler'den Tahir Bey ve Mösyö Rani'nin Osmanlı Bankası'na ödemeleri gereken teminat akçesini yatırmamalarından dolayı verilen imtiyaz herhangi bir ihtara gerek duyulmaksızın feshedilmiştir.

Bu temizleme çalışmaları için ikinci teşebbüs yine eski imtiyaz taliplerinden Ali Efendi'den gelmiştir. Mali gücünün bu çalışmayı tamamlamaya yeteceğine güvenerek, tek başına ikinci defa başvuruda bulunmuştur. Devlet daha önce gerekli tahkikatları yapmış olduğundan kısa zaman içinde imtiyaz bireysel olarak Ali Efendi'ye verilmiştir.

Ali Efendi, Karaviran Gölü'nün kapladığı bataklık alanının tamamı ile Konya Ovası'nda bulunan bataklığın batısında kalan 40.000 dönümlük oldukça geniş bir alanı temizleme ve ziraata açık bir hale getirme taahhüdünde bulunmuştur. Çalışmayı 5 yıl gibi bir sürede tamamlayacak ve bu süre zarfında devlet tarafından görevlendirilen Komiser'in maaşı Ali Efendi'nin kuracağı Anonim Şirket tarafından düzenli olarak Nafıa Veznesine yatırılacak paradan ödenecektir.

40.000 dönümlük arazinin 50 yıllık imtiyaz süresi içinde 1/10'luk payı herhangi bir öşür ve diğer benzeri vergilere tabi olmaksızın müteşebbis tarafından kullanılacaktır. Yapacağı her türlü masraf kendilerine ait olup, devletten herhangi bir hakk talebinde bulunmayacaklardır. Taahhüdünü yerine getiremediği takdirde, bütün haklarından vazgeçmiş kabul edilecek ve ödenmiş olan depozito akçesine yani kefalet akçesine el konulacaktır[177].

Ali Efendi bütün gayretlerine rağmen başarılı olamayarak mukavelenamenin 16 maddesine uygun olarak Osmanlı Bankası'na yatırmış olduğu kefalet bedeline el konulduğu gibi imtiyaz hakkını da kaybetmiştir[178].

j. Hüdavendigar Vilayeti Bataklığı

Sular akabilecek yol bulamadığında taşmalara neden olur. Edremid Kazası'nda bulunan Zeytunlu ve Kızılkeçeli Çayları'nın mecralarının taşması ile oluşan bataklık alanı kurutma çalışmaları gündeme gelmiştir. Oluşan bataklık arazisinin kurutulmasını zorunlu hale getiren bir diğer etken ise, bu bölgeye Rumeli'den göç eden 3. 400 nüfuslu Muhacir vatandaşlarımıza verilmesi tasavvur edilmektedir. Bu sayede hem göçmenlere yurt imkânı sağlanacak hemde bataklıkların neden olduğu kötü koku ve hastalıklar önlenmiş olacaktır.

---

[177] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 13 Şevval 300 (17 Ağustos 1883), s. 40-43.
[178] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 18 Zilhicce 301 (9 Ekim 1884), s. 40.

Kurutma çalışmalarında ilk görev, arazi sahiplerine düşmektedir. Zira kendilerine ait arazileri kurutma görevini yerine getirmek zorundadırlar. Aksi hallerde yerel yönetim veya muhacirler tarafından yapılan kurutma çalışmalarında mülk iddiası sorunu yaşanmaktadır. Devlet bu ihtilaflı durumların ortaya çıkmaması için ilk çalışmayı mülk sahibi olanlar yürütmesine karar vermiştir[179].

Vilayet sınırlarındaki bir diğer bataklık alan ise Kemer Kasabası civarında bulunan Karınca ve Kadıncık Çayları'dır. Bu suların oluşturduğu kötü kokuyu gidermek için çalışmalar hızla Vilayet İdaresi tarafından gerçekleştirilmiştir[180].

k. İznik Gölü Bataklığı

İznik Gölü ve çevresinin temizlenmesi geciktikçe, etrafındaki araziyi bataklığa dönüştürmesi hızla artmaktadır. Bataklığın temizlenmesi çalışmalarına başlamak için yapılan tahkikat sonucu Vilayet İdaresi gerekli bütçenin Nafıa Nezareti tarafından sağlanmasını talep etmişse de, bu istek kabul görmemiştir.

Bataklık kurutulması çalışmaları Nafıa Nezaretinin görev alanına girmekle birlikte ihaleye verilmesinin daha doğru olacağına karar verilmiştir. İznik Gölü bataklığı kurutulduğu takdirde yaklaşık 100.000 dönüm arazi ortaya çıkarılacaktır.

l. Adapazarı Sancağı Bataklık Alanı Islah Çalışması

Bataklık kurutma çalışmaları büyük bir çaba ve emek gerektirmektedir. Devletin bu alanda harcayabileceği sermayesi olmadığından bataklıkların kurutulması alanında verilen imtiyazlarda cömert davranmıştır. Zira atıl durumda olan bu alanlar hazineye mevcut halleriyle hiçbir gelir getirmediğinden bu alanlarda yapılan teşebbüsleri devlet olarak değerlendirmeye almıştır.

Fransa tebaasından Emil Bödviyye, Adapazarı Sancağı civarındaki bataklığı kurutma ve aynı zamanda suların taşmasıyla ıslanan Ormanlık alanı da ıslah etme hakkını elde etmiştir. Adapazarı dâhilinde bulunan göl ve civarındaki bataklık alanların kurutulmasıyla yaklaşık 15.000 dönüm arazi tarım alanına dönüştürülmüştür. Kurutma çalışmaları devam ederken, Balkanlar'dan gelen Boşnak Müslümanları yerleştirildikleri alanın dışına çıkarak Mösyö Emil'e ait arazinin 4. 620 dönümlük kısmını işgal ettikleri gibi Mahmudiye Köyü civarında da tarihi eserler bulunduğu iddiasıyla tartışmalı bir durum ortaya çıkmıştır[181].

---

[179] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1311 (10 Kasım 1893), s. 213.
[180] **BOA. İ. TNF.** H. 1320 C. 20 (24 Eylül 1902).
[181] **BOA. T. 171,** Şubat 303 (Şubat-Mart 1886), s. 7.

Emil Bödviyye ruhsatlı olan arazisinin bu işgaline karşılık, devletten bedelinin ödenmesini talep etmiştir. Devletin Hazinesi'nde bu borcu karşılayacak bütçe bulunmamaktadır. Devlet borcuna karşılık olarak Adapazarı'nda göçmenlerin yerleştirildikleri yerlerin vergisini elinde bulunduran Mösyö Bernar, Camel ve Mösyö Kaula'ya verdiği imtiyazdan karşılama istemiştir. Devletin bu vergiden alacağı payının Mösyö Emil'e verilmesin onaylamıştır. Yaklaşık 1,5 yıl içinde 27.000 Lira ödenecektir[182].

m. Haleb-İskenderun Bataklık Alanı

Haleb Vilayeti Belediye İdaresi'nce uzun süredir halka zarar veren, sağlığı bozan ve bölgenin kalkınmasına engel teşkil eden İskenderun Bataklığı'nın doldurularak kurutulması için çalışmalara başlanılmıştır.

Belediye tarafından yürütülecek bu çalışmanın masrafı için İskenderun Limanı'na gelen ve yüklü hayvanlardan alınan 40 Pare'nin toplam 1 yıllık vergisi tahsil edilecektir. Bu verginin miktarı ise tahmini olarak 181.000 Guruş'a denk gelmektedir. Ancak bu meblağın yeterli gelmeyeceği hesap edilerek Vilayet Meclisi ek kaynak olarak doldurulacak olan araziyi başlangıçtan satışa çıkarmıştır. Böylece Belediye'nin eline geçecek sermaye ile kurutma işlemine başlanılacaktır.

Bütün bunlara rağmen, satıştan Belediye'nin eline ne kadar para geçeceği belli olmadığı gibi, satış işlemlerinin ne zaman biteceği de belli değildir. Bu belirsizlikler karşısında bataklık alanın verdiği zarar giderek artmaktadır.

Son olarak Vilayet İdaresi ek vergi uygulaması getirmiştir. Müruriye Resmi adı ile geçici bir vergi alınacaktır. Bu vergi limana gelen yüklü hayvanlardan iç kısımlara doğru taşınacak olanlardan 40'ar Pare alınmasına karar verilmiştir. Bataklık arazi kurutulduktan sonra bu ek vergi uygulaması kaldırılacaktır. Bununda yeterli gelmemesi halinde her yıl Şubat ayında alınan ihracat ve ithalat vergisinin bir miktarına da el konulacaktır.

Vilayet İdaresi, ortaya çıkacak arazi ve o yılki ithalat ve ihracat gelirini gösterir hesap Defteri'ni merkeze göndererek onay beklenmiştir[183].

---

[182] **BOA. Meclis-i Vükela Mazbataları (M. V.)** H. 1319 B. 17 (30 Ekim 1901).
[183] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1318 (14 Haziran 1900), s. 824-825.

n. İzmir-Çakalbirun (Çakalburnu Bataklık Alanı)

İzmir şehri ile Marmaris Kasabası'nın havasını kirleten Çakalbirun bataklığının kurutulması ve doldurularak tarım arazisi haline getirilmesi maksadıyla çalışmalara başlanılmıştır.

Vilayet sınırları dâhilinde yer alan bataklıklarla ilgili konularda ilk merci Vilayet İdaresi'dir. Devlet belediyelere bu alanda kısıtlıda olsa yetki vermiştir. Bataklığın temizlenmesine harcanacak bütçe İzmir Şehrine ait 2 yıllık Tarık Bedeli tahsis edilecektir.

Yol ücretinin kullanımına nadir hallerde izin verilmektedir. Şura-yı Devlet bataklık için bu bütçenin tahsisini uygun görmüştür[184].

o. İzmir-Yenikale Bataklığı

Yenikale civarında yer alan yüzlerce dönüm bataklık alan Devlet Hazinesi'ne büyük yük olmaksızın kurutulmaya başlanmıştır[185].

ö. Midilli Adası Bataklığı

Midilli Adası'ndaki Pere ve Kalonya Körfezleri etrafında bulunan arazilerden ve bataklıklardan ve bunlarla ilişkisi olan nehir, kaynak suları ve kumsal mahallerin temizlenmesi için çalışmaları bir taraftan yürütülürken öte taraftan temizlenmeye müsait olmayanların ise denize dökümü sağlanarak körfezlerin dolması engellenmeye çalışılmaktadır[186].

Körfezlerin temizleme çalışması sırasında, dalyan mevkilerinin oluşturulması için İstanbul İstinaf Muavinlerin'den İsmail Hakkı Bey imtiyaz başvurusunda bulunmuştur. Kalonya Körfezi'ne akan Bevari nehri'nin temizlenmesi bitirildikten sonra Dalyan yapımına uygun hale gelmiştir. Bir an evvel çalışmalarına başlamak isteyen İsmail Hakkı Bey'in başvurusunun[187] değerlendirilmesi için bir Komisyon oluşturulmuştur. Tetkik Komisyonunun üyeleri arasında: Nezarete bağlı bir mühendis, Cezayir Bahr-i Sefid Vilayeti Ser-Mühendisi, Midilli Belediye Mühendisi ve Şirket nezdindeki komiserden oluşan bir komisyon oluşturulmuştur.

---

[184] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1312 (5 Temmuz 1894), s. 8.
[185] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38**, H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).
[186] **BOA. İ.TNF.** H. 1310 Ca. 22 (12 Aralık 1892).
[187] İsmail Hakkı Bey, imtiyaz kesin olarak onaylamadan kurduğu şirket ile birlikte dalyan yapım ve inşası için çalışmalara başladığı tespit edilmiştir. Devlet oluşabilecek zarardan sorumlu olmadığını bildirerek komisyonu görevlendirmiştir. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şaban 1312 (28 Ocak 1895), s. 271-272. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-ahir 1312 (14 Aralık 1894), s. 622.

Nezaret Mühendisi Çerkesyan Efendi'de Ada'ya ulaşarak yerinde çalışmalarını yapmıştır. Hazırlanan doküman ve haritalar rapor halinde Fen Müşavirliği'ne sunulmuştur. Mukavele şartları ile Komisyonun sunduğu rapor uyuşmadığından imtiyaz başvurusu onaylanmamıştır[188].

Midilli Adası bataklığı haritası Pere ve Kalonya Körfezlerini kapsayıcı şekilde haızrlanmıştır (Bakınız: EK XX)

2. Nehir ve Göllerin Temizlenmesi

Su yaşamın temelidir. Ancak aşırı ve kontrol edilemeyen su yıkıcı, tahrip edici olabilmektedir. Sel ve taşkınlar doğal afetler arasında en sık karşılaşılan ve zararlı olanlar arasında yer almaktadır. Selin kontrolü bir tarafından arazinin yapısına bağlı iken bir diğer tarafından da mühendislerin bilgilerine bağlıdır. Selin kontrolünde ağaçlandırma ve teknik yapılar önem arzetmektedir.

Akarsu taşması verimli alanların akarsuların taşıdığı kum, çakıl ve benzeri materyallerle örtülmesi arazinin verim kaybına neden olmaktadır. Ayrıca verimli üst yapının taşınması sonucu ortaya çıkan zayıf yapı verimi azaltmaktadır.

Göl kirlenmesi, kirleticilerin göller üzerindeki etkisi nehirlere oranla daha hızlıdır.

a. Gediz Nehri'nin Temizlenmesi

İzmir Körfezi'ne dökülen nehrin döküldüğü yerde oluşturduğu kum ve diğer birikintilerin temizlenmesi çalışmaları yürütülmeye başlanmıştır. Devlet 1885 yılına ait masraf ile yapılacak işin boyutunun tespiti için gerekli çalışmaların yürütülmesini istemiştir[189].

Gediz nehrinin temizlenmesine inşaat mevsimi geçmeden başlanılması gerekmektedir. Denizi doldurarak İzmir Körfezi'nin kapanmasına yol açmaktadır. Ayrıca Tuzlalara zarar vermektedir. Nehirde mecra değişimi ve temizleme çalışmaları yapılacaktır[190]. Nehirdeki temizleme çalışmaları Hüdavendigar Vilayeti ve Aydın Vilayeti tarafından ortaklaşa yürütülmektedir[191].

---

[188] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Receb 1312 (12 Ocak 1895), s. 247.
[189] **BOA. T. 171,** Mayıs 301 (Mayıs-Haziran 1885), s. 6. **BOA. T. NFM 721/11,** H. 1304 Ra. 2 (29 Kasım 1886).
[190] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).
[191] **BOA. T. 171,** Nisan 302, s. 6. **BOA. T. NFM. 720/7,** H. 1302 Ş. 4 (19 Mayıs 1885).

Gediz Nehri'nin temizlenmesi çalışmalarını yürütmek üzere Mösyö Galan görevlendirilmiştir. Mösyö Galan, taşmalara karşı alınacak tedbirlere yönelik öncelikle bir rapor hazırlamıştır[192].

Gediz Nehri'nin mecrasının değiştirilmesine karar verilmiştir[193].

b. Boyana ve Derin Nehirleri'nin Temizlenmesi (İşkodra)

Drina Nehri her kar ve yağmur suları sonrası taşmaları devam ettirmesi bir süre sonra mecrasının yön değiştirerek civardaki karyelere zarar vermeye başlamıştır. Bir nehrin mecra değiştirmesi bir yıllık bir durum sonucu değildir. Uzun yıllar sonucu gerçekleşmektedir.

Her taşma insanların yüreklerini yakan, ellerini böğürlerinde bırakan durumlara neden olmaktadır. Can ve mal kaybının sürekli olması üzerine, İşkodra Valiliği görevi sırasında Ferik Abdi Paşa alınacak tedbirleri görüşmek üzere vilayetin ileri gelenlerini ve askeri temsilcileri bir araya getirerek görüş alışverişinde bulunulmuştur. Valilerin görevlerinden ilki, halkının can ve mal emniyetini sağlamaktır. Buna uygun olarak Drina Nehri'nin mecrasının değiştirilmesi için çalışmalara başlanılmasına karar verilmiştir.

Müteahhite verilen mecra değişimi çalışması başarıyla tamamlanarak Vilayet halkı ve mülki ve askeri temsilciler Derin Nehri'ne giderek başarılı çalışmayı "Padişahım Çok Yaşa" edalarıyla kutlamışlardır[194].

Derin nehri üzerinde yapılan çalışmalar bununla kalmayıp çeşitli zamanlarda nehir yeniden temizlenmiştir[195].

Boyana nehrinin temizlenmesi sırasında da, yapılacak işlerin kontrolünü tetkik için Mühendis Ferdinand Pancer görevlendirilmiştir[196].

c. Kır nehri Temizlenmesi

İşkodra Vilayeti'ne zarar veren bir diğer nehirdir. Verdiği zararı azaltmak için mecrasının sık sık temizlenmesi yapılmaktadır[197].

---

[192] **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel 302 (Ekim-Kasım 1886), s. 6.
[193] **BOA. T. 171,** Şubat 303 (Şubat-Mart 1888), s. 6.
[194] **BOA. T. NFM. 718/38,** H. 20 Cemaziyel-evvel 300/17 Mart 99 (29 Mart 1883). **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1 Muharrem 1314 (12 Haziran 1896).
[195] Vilayetlerde personel istihdamı yapılırken bazı personel mevsimlik olarak tayin edilmektedir. 1886 Tarihinde Derin Nehri'nin temizleme çalışmalarının iptal edilmesiyle görevlendirilmiş olan Kondüktör İsmail Hakkı ve Bahri Efendiler'in istihdamına lüzum kalmamıştır. **BOA. T. 2303,** 13 Mart 1302 (25 Mart 1886).
[196] **BOA. T. 171,** Kanun-u sani 301 (Ocak-Şubat 1886), s. 7.
[197] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).

ç. Tunca, Arda ve Meriç Nehirlerinin Temizlenmesi

Meriç-Tunca ve Arda nehirleri hemen hemen her yıl Edirne Vilayeti havalisini sular altında bırakarak büyük zararlar vermektedir. Maalesef günümüzde de bu durum geçerliliğini korumaktadır. Gerek Osmanlı Devleti ve gerekse Türkiye Cumhuriyeti Devleti bu sorunun çözümlenmesi için gayret sarf etmektedir.

Osmanlı devleti zararı azaltmak için nehirler boyunca yer alan sal ve değirmenlerin kaldırılmasının uygun olacağına karar vermiştir[198].

Arda nehrinin önemli özelliklerinden biri Rumeli Demiryolu raylarının bir kısmı bu nehir üzerinde inşa edilen köprülerden geçmektedir. Bu nedenle nehrin taşması sonrası üzerindeki köprülere verdiği zarar sadece devleti değil, aynı zamanda Rumeli Demiryolu Kumpanyası'nı da yakından ilgilendirmektedir. Kumpanya-devlet işbirliği ile nehrin bakım ve onarımı yapılmaktadır. Bütün tedbirlere rağmen Arda nehrinin taşması sonucu Kumpanya Avrupa (Viyana) seferlerine ara vermek zorunda kaldığı dönemler olmuştur[199].

Tunca Nehri'nin önemli özelliği ise ulaşıma uygun bir nehir olmamasıdır. Bu nedenle bu nehrin temizlenmesi işi Nafıa Nezareti'nin görevleri arasında yer almakla birlikte, Vilayet İdaresi tarafından yapılmasının daha uygun olacağına karar verilmiştir. Ortaya çıkacak olan arazi ise Vilayet İdaresi tarafından işletilebilecek ve ayrıca vergiden muaf tutulacaktır[200].

Meriç[201], Tunca ve Arda nehirlerinin temizlenmesi için devlet bütçesinden ilk olarak 1.037.000 guruş verilmiştir. Bu meblağın yetersiz gelmesi üzerine 1.024. 500 guruş daha ilave destek sağlanmıştır[202]. Masrafın giderek artmasında temel faktör bendelerin inşası sırasında gerekli olan taşın Edirne ve çevresinden karşılanamayışı ve bu taşların demiryolları vasıtasıyla Kuleli Bergos'tan getirilmesi harcamayı bir kat daha artırmaktadır. Getirilen taşların da yetersiz olması işi biraz daha uzak mesafelere muhtaç hale getirmekte bu kış mevsimlerinde bütün çalışmalar durmaktadır. Arda ve

---

[198] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1312 (5 Temmuz 1894), s. 9.
[199] **BOA. Y. PRK. ZB. 15/9,** H. 1312 Ş. 4 (31 Ocak 1895).
[200] **BOA. T. 181, 4/1296.**
[201] Meriç Nehri'nin denize dökülen kısmının temizleme çalışmaları için ayrıca 2.000 guruş harcanmıştır. **BOA. T. 172,** 12 Nisan 1314 (24 Nisan 1898).
[202] Devlet, kendi hazinesinden çıkan paraların nereye ve ne şekilde harcandığını tespit amacıyla teftişler yaptırır ve çeşitli komisyonlar oluşturur. Çalışmanın seyri ve alınan tedbirler hakkında bilgi verilmesi amacıyla Mülkiye Mühendisler'inden Emin Efendi ile birlikte II. Ordu-yu Hümayunu Zabıtlar'ından bir memur ile birlikte teftiş yapılmıştır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1312 (2 Ekim 1894), s. 102. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-evvel 1311 (10 Kasım 1893), s. 210.

Meriç nehirlerinin temizlenmesi çalışmalarında amele-i mükellefe istihdam edilmiştir[203].

d. Menderes Nehri'nin ıslahı

Aydın Vilayeti dâhilinde bulunan Menderes Nehri'nin ıslah çalışmaları[204]

e. Vardar (Yenice Gölü) Nehri'nin Islahı

Vardar Nehri'nin dolup taşmalarına karşı civardaki arazinin zarar görmesinin engellenmesi için nehrin mecralarının ıslah edilmesi gerekmektedir. Selanik Eşrafından Hamdi Bey ve oğlu Adil Bey'e 30 yıllığına temizleme ve nehir boyunca ulaşım yapma imtiyazı tanınmıştır.

Teminat akçesini ödemede gecikmelerine rağmen devlet bu durumu göz ardı ederek gecikmelide olsa 6 yıl içerisinde çalışmaya başlanılabilmiştir. Bu zaman dilimi içerisinde imtiyaz süresi 30 yıldan 50 yıla çıkarılmıştır. [205].

f. Eğridir Gölü'nün Temizlenmesi

Konya Vilayeti'nde yer alan Eğridir Gölü'nün temizlenme çalışmaları amale-i mükellefe tarafından sağlanılması maksadıyla Turuk ve Meabir teşkilatına başvuruda bulunulmuştur[206].

g. Kalamas Nehrinin Islahı

Yanya Vilayeti sınırlarından geçmekte olan Kalamas Nehri, bir zamanlar için nehir ulaşımına müsait bir konumda iken zamanla oluşan dolmalar sonucu ulaşımı güçleştirdiğinden devlet yasaklama getirmiştir.

Civarda bulunan Revan Ormanlarını işletmesini üzerine alan bir İngiliz Kumpanyası nehrin temizlenmesini üzerine almıştır. Zira kerestelerin nakliyatındaki en kısa ulaşım nehirden sağlanmaktadır. Devletten temizleme için ruhsat talep edilmiştir[207].

---

[203] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 306 (Aralık-Ocak 1890/1891), s. 6. **BOA. T. 172,** 3 Haziran 1314. **BOA. İ. TNF.** H. 1310 B. 10 (28 Ocak 1893).
[204] **BOA. T. 171,** Ağustos 304 (Ağustos-Eylül 1888), s. 6.
[205] **BOA. İmtiyaz Defteri 2, k**5 Cemaziyel-evvel 307 (28 Aralık 1889), s. 147. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Ramazan 308 (18 Nisan 1891), s. 161-162.
[206] **BOA. T. 172,** 12 Nisan 1314 (24 Nisan 1898).
[207] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881).

YEDİNCİ BÖLÜM

BAYINDIRLIK ALANINDAKİ FİNANSAL KURUMLAR, FABRİKALAR VE KENTLEŞMEDEKİ DİĞER HİZMET ALANLARI

I. FİNANSAL KURUMLAR

1. Menafi Sandığı

Bankaların ülke genelinde yaygınlaştırılmasından önce, köylü ve tüccarın kalkındırılması ve desteklenmesi amacıyla oluşturulan sandıklardır. Bu sandıklar ileriki yıllarda devlet adına kurulacak bankaların ana sermayesini oluşturacaktır. Menafi sandıkları Ticaret Nazırlığına bağlı olarak hizmet vermektedirler[1].

Hükümet, halkı teşvik eder kalkındırır. Nitekim uzun yıllar yolları kat etmek için kullanılan kağnıların kullanımını azaltmak ve halkı bu araçlar yerine, araba imal ve istimal ettirmek için devlet Menafi-i Umumiye Sandıklarındaki bir miktar sermayeyi halkın yeni taşıtlar edinmesini sağlamada kullandırmıştır[2].

Menafi sandıklarından alınan ücretlerden köy, kaza ve sancak halkı genel olarak istifade ediyorsa alınan bu bedel borç olarak sayılmamaktadır. Örneğin, sağlık, eğitim, su vs[3].

Menafi Sandıkları zirai ihtiyacın karşılanması maksadıyla teşkil kılınmış olduğu halde sermayesi başka alanlarda kullanılmaktadır. Bu durum zirai alanda istenilen menfaatin elde edilmesine engel olmaktadır. Zamanla, Sandıkların idareleri ve sermayelerinin Ziraat Bankası'na teslim edilmesine Padişah İradesi ile karar verilmiştir. Buradan alınacak sonucu zaman gösterecektir[4].

2. Mal Sandığı

Bankalara giden yolda bir adımdır. Mal sandıkları, ilk oluşturulduklarında vilayet, sancak ve kazaların gelirlerinin toplanarak bölge ihtiyaçları doğrultusunda dağıtımını hedefleyen bir kuruluştur. Köylüyü, çiftçiyi, hayvancıyı, esnafı ve tüccarı kalkındırmada önemli bir adımdır. Mal sandıklarının idaresi, ilgili yerel yönetimlerin kontrolündedir.

---

[1] **Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA). Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafıa Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.) 1/20,** H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881).
[2] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Cemaziyel-ahir 302 (Mart-Nisan 1885), s. 165.
[3] **BOA. İrade Maarif,** H. 1323 ZA. 5 (1 Ocak 1906).
[4] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).

Borç alma sandığı olarak işlevini yürütmüştür. Rehin bırakılacak malı olan veya kefili olan herkese borç vermektedirler[5]. Bankacılık sektörünün giderek yaygınlaşması Osmanlı Bankası ve Der-saadet Bankası gibi özel bankaların yanında devlet adına ülke ziraatını, ticaretini kalkındırmak amacıyla kurulan Ziraat Bankası'nın kuruluşuna kadar devlet içinde bir faizsiz bir banka olarak Mal Sandıkları hizmet vermişlerdir[6].

Devlet ve özele ait bankaların bulunmadığı yerlerde[7] varlıklarını sürdürmüşlerdir[8]. Bazı hallerde memurların maaşları dahi buradan karşılanmıştır[9].

3. İane

Osmanlı Devleti'nde özel mülkiyetin gelişmesiyle vakıf kurumunun gücünü giderek kaybetmesi bayındırlık alanındaki hizmetlerin devlet ve sermaye sahipleri tarafından yapılmasına neden olmuştur. Modern kentleşme anlayışının yayılışı, iane yoluyla yapılan hizmet kapasitesinin payını azaltmıştır.

Artık her şeyin devletten beklenir olması, bananecilik olgusunun yaygınlaşması ve iane yoluyla yapılan nafıa işlerinin daimi olmasında gerekli özenin gösterilmeyişi bayındırlık alanında vakıf kadar ianenin de payının azalmasına neden olmuştur.

Sultan II. Abdülhamid'in saltanat süresi içinde iane vasıtasıyla yaptığı en büyük hizmet, din ve siyasetin birbirine karıştığı Hicaz Demiryolu projesidir. Padişahın önderliğinde başlatılan iane kampanyası büyük bir başarı göstermiştir.

Bunun haricinde küçük çaplı örnekler verilebilir[10].

---

[5] **BOA. Meclis-i Vükela Mazbataları (M. V.) Dosya No: 113,** H. 1324 S. 3 (29 Mart 1906).

[6] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1317 (19 Aralık 1899), s. 610.

[7] 1906 Yılında Suriye bölgesinde yaşanan kıtlıkta Suriye'nin Bovizan Köyü çevresine yerleştirilmiş olan Rumeli göçmenleri kıtlıktan dolayı ürün elde edemediklerinden bir sonraki yıl içinde tohum elde edememişlerdir. Bu yıla at vergilerini ödeyemeyeceklerinden kolaylık sağlanması için vilayet idaresine başvuruda bulunmuşlardır. Üretimde devamlılık sağlanması için Suriye Vilayeti Mal Sandığı tarafından göçmenlere 100 kile buğday dağıtımı yapılmıştır. **BOA. M. V. Dosya No: 113,** H. 1324 S. 3 (29 Mart 1906).

[8] "…Nefs-i Kayseriyye ile civarındaki 42 pare karyenin suya olan ihtiyacını def için Adana cihetine cari Zamantı Nehrinin Kayseriyyeye icrası vücubundan ve ameliyat-ı mezkurenin 813 bin yevmiye ile alat ve edavat-ı vesaire esmani olmak üzere 700 bin küsür guruş nakde muhtac olduğu ve ol-mikdar amele-i selesanın nehirden bil-fiil ve bil-vasıta müstefid olacak kurra ahalisi amele-i mükellefesinden istihdamı ve ahali-i kurradan istifa olunamaması takdirinde ***ianeten Mal Sandıklarından itası…"*Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1311 (26 Ekim 1893), s. 176.

[9] "…Manastır Vilayeti Ziraat Müfettişi Manuk Efendi Vilayet Mal Sandığından verilmek üzere 200 guruş maaşla Ziraat İdare-i Umumiyyesine 12 Ağustos 1307 tarihli ve 279 numaralı müzekkeresi ve zirinde muharrer işaret-i aliye-i nezaret penahi mucebince tayin olunarak…" **BOA. Ticaret Defteri (T.) 2303,** 4 Eylül 1307 (16 Eylül 1891).

[10] "…Silivri'de mürur zamanla dolmuş olan küçük limanın tathiri ile icab eden rıhtımın inşası ceman 1001 lira masrafla vücuda geleceği indel-keşf anlaşılarak bundan 100 liranın belediye ve 100 liranın yerli kayıkları rüesası tarafından ve 300 liranın ianeten ahali canibinden…" **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1315 (12 Ekim 1897), s. 150. Hindistan'da meydana gelen kıtlıktan zarar görenlere Osmanlı Hükümetince yardım yapılmak üzere Aydın depremzedeleri için Şehremanetinde

4. Bankalar

Osmanlı toplumunda bankaya neden gerek duyuldu? Bir tarım memleketi olan Osmanlı'nın temel gelir kaynağı toprak mahsullerine bağlı idi. Bu yüzden gelirler yılın belli dönemlerinde tahsil edilebiliyordu. Oysa devletin görev ve sorumlukları süreklidir. Tahsilatın gecikmesi hazinenin güçlük çekmesine neden olmaktadır. Maliyenin artan taleplerini karşılamak için bankalar kurulmaya başladı.

Ülke genelinde ziraatı, ticareti kalkındırmak maksadıyla düşük bir faizle borç verecek bankaların oluşturulmasına devlet olarak gayret sarf edileceği Sultan II. Abdülhamit ve idarecileri tarafından vurgulanmıştır[11].

Oluşturulacak bankaların faizleri %6-%7 civarında olup %10'u geçmemesi gerekmektedir. Alınacak borç 1 yıl sonra tahsil edilecek şekilde düzenlenecek ve borçlular emlak yada arazilerinin %50'sini geçmeyecek şekilde ipotek ettireceklerdir.

Vefat etmeleri yada borcu ödeyememeleri halinde kendi adlarına borcu verecek kişilerinde belirlenmesi borcun verilmesi sırasında kayıt altına alınmaktadır. Devlet adına işleyecek bankaların kuruluş aşamasındaki sermayesi Menafi Sandıklarından karşılanacaktır. Bu durum Ticaret Nezareti'ne de bildirilmiştir[12].

Ticaret ve sanayinin terakkisine hizmet edecek bu gibi müesseselere devlet olarak ihtiyaç vardır. Bu alanda yapılacak imtiyaz teşebbüslerine sıcak bakılmıştır[13].

İleriki yıllarda ticarete sermaye sağlayan ana kuruluşun bankalar olduğu ortaya çıkacaktır. Artık verilen borçların 1 yıl ile değil düşük faizle ve uzun vadeli ödemeler ile ticaret daha aktif hale gelmiştir. İnsanlar emlak ve arazisini rehin olarak bırakmaktadır. Bankalar işletmeler için kefillik görevini üstlenmektedirler. Yabancı bankaların kefaletlerinin kabulü sırasında itibar-i maliyeleri sorulduktan sonra kefaletleri kabul edilmektedir[14]. Herkesin kefilliği devlet tarafından kabul edilmemektedir[15].

---

oluşturulan komisyon tarafından 100, 50, 15 guruşluk yardım biletlerinin hazırlanıp dağıtılması kararlaştırılmıştır. **BOA. İrade Hususi, 9,** H. 5 M. 1318 (5 Mayıs 1900).

[11] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Dahiliye Nezareti Maruzatı (Y.PRK. DH.) 2/48,** 1305 R. 16 (Necla Geyikdağı; **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye,** Hil Yayın, İstanbul–2008, s. 151–155.

[12] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881).

[13] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 26 Şaban 305 (8 Mayıs 1888), s. 126.

[14] **BOA. T. 2302,** 25 Eylül 329 (8 Ekm 1913), s. 95.

[15] "…Tâ'ife-i nisânın bey' şirâ' icâr istîcâr şehâdet gibi mu'âmelât-ı icrâ'iye selâhıyyâtları ile kefâletlerine bir mâni bulunmadığı halde kabul-u kefâletlerinin münâsib olamayacağına da'ir Tanzimât kararında isâbet görülememekle halinde gayr-i icârı bulunduğundan eshâb-ı emlakdan olan nisânın şerâ'it-i kefâleti can oldukları usûlen kefâletlerinin kabul edileceğine da'ir…"**BOA. T. 2302,** 12 Kanun-u sani 324 (25 Ocak 1909), s. 95.

Bankalar işletmelere aynı zamanda ortak olabilmektedirler. Örneğin Adana Demiryolu Kumpanyasının, Osmanlı Bankası'na ödediği 6. 000 Lira'yı Banka İdaresi kumpanyaya ödeyerek onun yerine 12. 000 Liralık hisse senedi almıştır[16].

Devlet kurulan özel bankaların çalışmalarını takip amacıyla Bankalar bünyesinde oluşturulan hissedarlardan oluşan Umumi Meclislere temsilci tayin etme hakkını kullanmaktadır[17].

Sultan II. Abdülhamid devrinde hizmet veren başlıca bankalar: Der-saadet Bankası, Deutche Bank, Osmanlı Bankası, Avusturya-Macaristan ve Memalik-i Mahrusa Bankası, Midilli Bankası, Osmanlı Ziraat Bankası (Özel), Selanik Bankası, Sakız/Arkenaj Bankası, İtibar-ı Umumiye-i Osmaniye Bankası, Nafia Bankası, Ziraat Bankası ve diğerleri…

a. Der-saadet Bankası

Mösyö Anton ve arkadaşları bir araya gelerek Osmanlı Devleti sınırlarında Sultan Abdülaziz devrinde özel bankacılık alanındaki ilk adımları atmışlardır. Bankanın kuruluş temeli:

1 Hisse Senedi: 10 İngiliz Lirası

Piyasaya sürülen hisse adedi: 100. 000

Banka sermayesi: 1. 000. 000 İngiliz Lirası'dır.

Der-saadet adı ile kurulan banka bir Anonim Şirket kuruluşudur. Hizmet alanı Hisse sahiplerine ve Osmanlı tebaasına nakdi yada ticari teminat sağlamaktır. Yaptıkları iş ve İşlemlere ait her türlü evrak damga vergisine tabidir. Hukuka aykırı durumların oluşması halinde taraflar Osmanlı Devleti Mahkemelerinde çözüme kavuşturmayı kabul etmektedirler. Kuruluş işlemleri Maliye ve Ticaret Nezaretlerinde kayıt altına alınmıştır[18].

Der-saadet Bankası uzun yıllar hizmet verecektir. Sultan II. Abdülhamit devrinde Osmanlı sınırlarında yer alan yabancı bankalar arasında varlığını sürdürecektir. Banka, mukaveledeki şartlara uygun olarak müteşebbislere yapacakları

---

[16] **BOA. Ticaret-Nafıa-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri (T. NFM.) 721/11,** H. 1304 Ra 12 (9 Aralık 1886).

[17] "…Selanik Bankası'nın in'ikad eden hissedaran Meclis-i Umumiyyesinde taraf-ı hükümet-i seniyyeden Selanik Ticaret Odası Reisi Hüsnü Efendi bulundurulmuş…"**Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1315 (16 Haziran 1897), s. 38.

[18] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 2 Safer 289 (11 Nisan 1872), s. 31-32. 1845-1852 yılları arasında faaliyet gösteren banka Osmanlı Devleti himayesinde iki yabancı sermayedar tarafından kurulmuştur. 1852 yılında dağılan banka 1872 yılında tekrar açılarak 1894 yılına kadar varlığını sürdürmüş bu yılda Osmanlı Kambiyo ve Esham Şirketi ile birleşmiştir.

işlerde teminat görevini yerine getirmiştir. İmtiyaz sahipleri Der-saadet Bankası'ndan aldıkları teminat mektupları ilgili Nezarete sunarak mali güçlerini ispat etmiş olmaktadırlar[19].

b. Deutche Banka

Merkezi Berlin'de olan Banka 1888'den itibaren faaliyetlerine başlamıştır. Osmanlı Devleti'ne birkaç defa borç vermiştir. Bunların biri 1894 Şark Demiryolları İstikrazıdır. Alınan borç miktarı 40. 000. 000 Frank'tır. Diğeri 1903 Bağdad Demiryolu İstikrazı anapara 2. 376. 000 Osmanlı Lirası, 1903 Sayd-i Mahi Tahvili Düyun İstikrazı anapara 48. 960. 000 Mark, 1905 Askeri techizat İstikrazı, anapara 2. 640. 000. Osmanlı Lirası'dır[20].

c. Osmanlı Bankası[21]

Osmanlı Devleti sınırlarında Osmanlı Bankası, devlet açısından bir özel banka olmaktan ziyade devlet bankası gibi işlev görmüştür[22]. Hükümet Tekaüd Nezareti'ne bağlı olarak çalışan memurların maaşları bankalara yatırılmaktadır. Örneğin İzmir'de bulunan Osmanlı Bankası bu maaşları ödemektedir[23].

Bank-ı Osmani, devlete ve halka birtakım emlak ve araziler karşılığında borç verdiği gibi bir kişinin servet ve mali durumunun iyi olduğuna dair belgeler düzenlenerek[24] ilgili taraflara kendi simgelerini taşıyan evraklarla birlikte sunarlar. Ayrıca hükümetin borçlarını tahsil etmektedirler[25]. Banka, imtiyaz başvurusunda

---

[19] **BOA. İrade Ticaret Nafıa (İ. TNF.)** H. 1310 C. 29 (18 Ocak 1893).

[20] Nihad S. Sayar; **Türkiye İmparatorluk Devri Mali Olayları,** İstanbul-1977, s. 188. Kirkor Kömürcan; **Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçları Tarihçesi,** İstanbul-1948, s. 88.

[21] İngiliz sermayesi ile 1856'da kurulmuş Ottoman Bank'tır. Bu banka Bank-ı Osmani-i Şahane, Devlet-i Aliye Bankası gibi isimlerle de anılmaktadır.

[22] "…Binüçyüzondört senesinde Rusya Sefâretiyle kararlaşdırılan sûret-i tesviye mûcebince tekasît-i mütedâhilenin üçyüzbin lirâsı Bank-ı 'Osmâni'den bi'l-istikrâz ber-vech-i peşin i'tâ kılındığına…" **BOA. Yıldız Esas Evrakı (Y. E. E.) 302, Muvâzene-i Umûmiye-i Maliye, 1315,** H. 1316 Za. 4 (16 Mart 1899).

[23] **BOA. T. NFM. 720/7,** H. 1302 Ş. 4 (19 Mayıs 1885).

[24] Bursa ile Çekirge arasındaki tramvayı inşa etmek ve işletmek isteyen Nurizade Hafiri ve Hüseyin Rahmi Bey ve ortaklarının Osmanlı Bankası bünyesinde teminat bedelini ödeyecek ve işletmeyi yapacak kadar servetlere sahip olduğunu kanıtlar mektubu Banka tarafından hazırlanarak Nafıa Nezareti'ne sunulmuştur. **BOA. T. NFM. 722/33,** 1310 S. 15 (8 Eylül 1892).

[25] **BOA. Y. EE. 12/39**, H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890). Bank-ı Osmani, II. Abdülhamid devrinde devlete birkaç defa borçta vermiştir. Bunlar:1886 Gümrük İstikrazıdır. Ana para 6. 500. 000 Osmanlı Lirası'dır. İkincisi 1896 İstikrazı olup ana para 3. 272. 720 Osmanlı Lirası, bir diğeri 1902 yılı Gümrük İstikrazı, anapara 8. 600. 020 Osmanlı Lirası, 1904 ve 1905 istikrazı anapara 2. 750. 000 ve 5. 306. 664 Osmanlı Lirasıdır. 1906'da da Tahvil-i Düyun anapara 9. 538. 000 Osmanlı Lirası, 1908 İstikrazı, anapara 4. 711. 124. Osmanlı Lirası ve 1909 İstikrazı anapara 7. 000. 000 Osmanlı Lirasıdır. Sinan Yiğit; **Osmanlı Dış Borçları,** s. 144-153. Selahattin Çetiner; **Çöküş Yılları, II. Abdülhamit, Jön Türkler, İttihat ve Terakki,** İstanbul-2008, s.120-128.

bulunanları mali durumlarının imtiyazı almaya uygun olduğuna dair evrakları ilgili birimlere sunmaktadırlar[26]. Yapılan onay sonrası imtiyaz sahipleri mukavelename ve şartnamelere uygun olarak haritalarını hazırlamaktadırlar.

Bank-ı Osmani'nin en büyük kazançlarından biri devlete ait işletmeler imtiyaza verildiğinde ihale ve sonrasındaki gelişmeler sırasında yatırılan kefalet akçeleri bu bankada tutulmaktadır. Banka ihale veya işletme faal hale gelene kadar bu kefalet bedellerini kasasında faiz işleterek tutmaktadır[27]. Bu kasa vazifesi sırasında banka hem mevcut parayı işleterek kazanç elde etmekte hemde devletten aldığı %'lik bir kar payı ile oldukça kazançlı çıkmaktadır.

İmtiyaz başvurusunda bulunanlar kefalet akçelerini tam olarak temin edemedikleri takdirde Osmanlı Bankası imtiyaz sahiplerinin borç senetlerini banka olarak karşılayacaklarını bildirirler[28]. Böylece imtiyaz sahibi adına taahhütte bulunmuş olmaktadırlar. Kefalet akçeleri nakdi olarak yatırılacağı gibi altın, hisse senedi ve diğer şekillerde de yatırılabilir. Altın olarak kefalet akçesi yatırıldığı hallerde Banka tarafından herkese işleyen faiz hangi oranda ise altın içinde aynı faiz uygulaması yapılmaktadır. Altına karşılık olarak tahvil seneti gösterilecek olursa indirimli fiata karşılık olarak %25 fazlası esas alınacaktır[29].

Osmanlı Bankası ile çalışan işletmelerin başlıcaları şunlardır: Şam-Hama, İzmir-Kasaba, Selanik-İstanbul İltisak hattı, Der-saadet Limanı, Beyrut Limanı ve diğerleri…

Osmanlı Bankası'nın pek çok yerde şubesi vardır: İzmir, Selanik, Beyrut, Üsküb, Bağdad ve diğer vilayet ve sancaklarda da yer almaktadır

ç. Avusturya-Macaristan ve Memalik-i Mahrusa Bankası

Paris ve Viyana'da şubeleri bulunan Bank-ı Verein, Osmanlı devleti sınırlarında da kendine bağlı bir banka şubesi kurmak istemiştir. Bankanın Direktörü ile diğer ileri

---

[26] "…Dedeağaç ve Selanik hattının tesîs-i da'ire-i Askeriyece mutala'a ve der-miyân kılınmakda olduğu vechle Berr-i Anadolu'dan Rûmiline mahsûs askeri lede-l-hace beren ve emmenen sevk etmek ve diğeri Edirne Komanov taraflarınca yek diğerine rabt eylemek gibi iki suretle istifadeye hizmet edeceğine…mezkur hattı inşa ve işletmek imtiyazına talib olan muma-iley Mösyö rene bu işe hayyiz-i fiile isâle-i muktedir takımından olduğu Bank-ı Osmani'ce tasdik olunub…**BOA. T. NFM 722/31,** H. 1309 L. 4 (2 Mayıs 1892).

[27] **BOA. T. 173,** 25 Temmuz 312 (6 Ağustos 1896), s. 184.

[28] "…Eshâb-ı imtiyâz taahüdât-ı vakı'asının te'mînen fermân-ı alî-şânım kendüsüne teblîğ olunduğu tarihden itibâren bir mâh müddet zarfında Bank-ı Osmâni'ye ya nakden veyâhud piyâsa fi'atıyla devlet tahvilâtı olarak 500 Lira kefâlet akçesi tevdi' edecek ve tahvilât tevdi' olunduğu haliyle tedennî-i fi'atdan dolayı terettüb edecek noksanın ikmâl edileceği Banka tarafından taahhüd edileceği…"**BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 6 Rebiül-ahir 324 (30 Mayıs 1906), s. 192.

[29] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 24 Şaban 296 (13 Ağustos 1879), s. 109.

gelenlerinden oluşacak cemiyetin bir banka kurulması isteği Vekil Baron Dovesberg tarafından talep olunmuştur.

Banka, Osmanlı devletinde yapılacak sarraflık hizmetleri, ticari destek, emlak, sanayi ve zirai alanlarda akçe desteği sağlama amacıyla kurulacaktır. Sermayesi 2. 400 Lira Sterlin'dir. 90 Yıllığına işletme imtiyazını almışlardır. Vekil, banka adına Osmanlı Devleti'nden herhangi bir taahhüt yada teminat talebi sözkonusu değildir.

Bankanın adı, Bank-Verein değil Avusturya-Macaristan ve Memalik-i Mahrusa Bankası'dır. Osmanlı hukuk sistemine ve nizamlarına bağlı olarak çalışmalarını yürütecektir[30].

Banka Osmanlı devletinde yapılan imtiyaz başvuruları sırasında temsilci olarak sermayedarlar yanında yer almıştır. Nitekim Anadolu Demiryolu Şirketi ile yapılan müzakerede temsilcileri yerini almıştır.

d. Midilli Bankası

Ticaret ve sanayinin kalkınmasına azimet edecek banka gibi kuruluşlara devletin ihtiyacı bulunmaktadır. Devlet, müteşebbisleri bu alanda teşvik etmiştir.

Midilli'de bir araya gelen Halim Bey, Korci ve Andon Kumpa Efendiler bir banka kurmak için teşebbüs etmişlerdir. Anonim Şirket olarak kurulacak bankanın evrakları Ticaret ve Nafıa Nezareti'nde değerlendirilerek, Ada'da banka kurulmasının mahzurlu olacağını mazbatada ifade etmişlerdir. Ancak son söz Padişahındır.

Yarım yüzyıllık işletme hakkı verilmesi uygun görülmüştür[31].

e. Osmanlı Ziraat Bankası (Özel)

Osmanlı Devleti bugünkü patent anlayışını bankacılık alanında uygulamıştır. Bankanın adı Ziraat Bankası yani bir devlet bankası adını taşımakta olup işletimi özeldedir. Buradaki amaç insanların isme dayalı olarak güvenlerini kazanmak ve daha fazla müteşebbisin başvurduğu bir banka olmaktır.

Mösyö Hansun, Varvaridin, Edirne ve Erbaa Kazalarında bir Osmanlı Ziraat Bankası kurmak için çalışmalarına başlamıştır. Bankanın şartları ağır olmasına rağmen devlet kuruluşuna izin vermiştir. Faiz oranları, ödeme koşulları ve diğer özellikleri hakkında bölge halkları vilayet idarecilerince bilgilendirilecektir. Bu bilgilendirme işleminin hızla gerçekleşmesi düşüncesiyle vilayet sınırlarında bulunan gazetelere ilan verilecektir.

---

[30] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 5 Şaban 286 (10 Kasım 1869), s. 1, 14.
[31] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 27 Receb 308 (8 Mart 1891), s. 158.

Banka kurulumundan bir süre sonra Mösyö Hansun iflas etmiştir. Durumdan halk haberdar edilmiştir[32].

f. Selanik Bankası

Ülke ticaretinin gelişmesinin öneminin farkında olan Müesseseler Vekili İzak Fernandez, Selanik vilayetinde bir Osmanlı Anonim Şirketi niteliğinde bir banka tesisi için çalışmalarına başlamışlardır[33].

İmtiyaz süresi 50 yıllığına verilmiştir. Bankanın merkezi Selanik Vilayeti'dir. Kuruluşundan sonra vilayet halkının ticari faaliyetlerini desteklemiştir[34]. Selanik'te şubesi bulunan Ziraat ve Osmanlı Bankası ile birlikte vilayet halkına hizmet vermişlerdir[35]. Kentte bankacılık hizmetlerinin gelişmesinden dolayı, devlet imtiyaza verilen yerlerin kefalet akçesinin nereye ve hangi bankaya yatırılacağını belirlemektedir.

g. Sakız/Arkenaj Bankası

Merkezi Yunanistan'ın başkenti Atina'da bulunan Arkenaj Bankası bir şubesini Sakız Adası'nda açmıştır. Banka temsilcileri Ada'da açtıkları bankanın hukuki ve kanuni düzenlemelerinin Osmanlı kanun ve nizamlarına bağlı olarak yürüteceğini kabul etmiştir.

Bankanın Osmanlı Devleti'nin himayesine girmesiyle adı değiştirilerek Sakız Bankası olarak kayıtlarda yer almıştır. Bankanın çalışma alanı deniz ticaretini geliştirmeye yöneliktir. Gemi yapımı, nakliyecilik, liman, rıhtım, dok ve antrepo gibi alanlarda faaliyetlerini yürütmektedir[36].

h. İtibar-ı Umumi-i Osmaniye Bankası

Bankaların, sermaye sahiplerinin teminatçısı olduklarını vurgulamıştık. 1869'da kurulan banka 1899'a kadar faal olarak çalışmıştır. Osmanlı Devleti'nde bu bankanın da yer aldığını belgelerden tespit etmekle birlikte fazla bir bilgi mevcut değildir[37].

---

[32] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881).
[33] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).
[34] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 26 Şaban 305 (8 Mayıs 1888), s. 126.
[35] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 9 Ramazan 308 (18 Nisan 1891), s. 161-162.
[36] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[37] "…Saye-i ümranvaye-i hazreti cihanbanide Selanik'den Manastıra kadar inşâ olunan temiryol hattının Selanik'den ve Ratkob'a kadar olan kısmının kabul-u katiyyesi icra olunduğundan bahsle hatt-ı mezbur için kefalet akçesi olarak tevzi edilen 20 bin lirâdan kısm-ı mezkure aid 8. 858 liranın iadesi mezkur demiryol şirketinin işarına atfen ***İtibari Umumi Osmaniye Bankasına*** ba-tezkere-i aliye-i nezaret-penahi işar buyrulmuş idi.

Ber muceb-i işar 8. 858 lira şirketi merkumeye red ve iade olunarak bakıyyesi bulunan 11. 142 liranın kemakan mevkuf tutulduğu bu kere mezkur bankadan nezaret-i cel îleye mebus tezkerede gösterilmiş ve bu misüllü teşebbüsat-ı cesimenin heyz-i arayı husul olması asr-ı muvaffakıyet hasr-ı hümayun hazret-i tacdarinin cümle-i muhsenatı cel îlesinden bulunmuş olmasına mebni bu vesile ile de

ı. Nafıa Bankası

Sermayesi Osmanlı tebaasına dayanacaktır. Tebaanın ulaşım vasıtasıyla elde ettiği, ticari veya zirai gelir fazlasının Nafıa işlerinde kullanılmak üzere Nafıa Bankası oluşturulmasına karar verilmiştir[38].

i. Ziraat Bankası[39]

Bankanın kuruluş gerekçesi, ziraatın geliştirilmesi ve halkın birtakım tefecilerin eline düşmesini engellemektir. Sermayesi Menafi Sandıkları'na dayanmaktadır. Ziraat Bankası kurulduğu andan itibaren şubelerini artırmaya çalışmış her vilayette bir şubesi olduğu gibi vilayetlerin kaza ve sancaklarında da şubeler açmıştır.

Banka köylü, çiftçi ve hayvancının borç aldığı güvenli bir yer olma yolundadır. Devlet köylüsünü tefeciye ve haraç kesicilere alet etmemek ve sömürtmemek için bu bankayı kurmuştur. Banka devlete aittir[40] ve işleyişi belli olduğu gibi borcun ne zaman ve ne şekilde tahsil edileceği de bellidir. Ödeme kolaylıkları sağlamakta bazen ise vergilerden muaf tutmaktadır. Mevsimin kurak geçtiği yıllarda yada sel felaketinde veya kıtlık hallerinde ödemelerde gecikmeler sağlayarak taksitlerin sayısını artırmış bazen faizleri dahi görmezden gelmiştir[41].

Banka, Turuk ve Meabir İdaresi ile ortaklaşa çalışmaktadır. Devlet yol bedellerinin Muhtarlar vasıtasıyla Ziraat Bankası'na ödenmesini yeni gelişmelere uygun olarak şart koşmuştur. Böylece Bankanın görevleri arasında; yol, köprü yapımı, bakım ve onarımı da yer almaktadır. Müteahhit, mühendis yada kondüktörler tarafından hazırlanan nafıa cetvellerinin hesaplarını kontrol ederler, borçluların borcunu düşme, görevini yerine getirmeyenleri tespit ederek defterlere kayıt edip Nafıa Nezareti'ne bildirirler. Böylece turuk bedelinden elde edilen meblağ ortaya çıkarılmaktadır. Bankada tutulan yol bedelleri aynı zamanda banka tarafından faizli borç olarak

---

tezayüd-ü eyyam ömr ve ikbal ve tevafür şan ve iclal ve cenab-ı hilafet-penahi ediyye-i mefruzasına tekrar aliyül-tekrar yad ve tezkar ile tezyin el-sine-i ve sahaif-i iftihar kılındı…" **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1312 (19 Temmuz 1894), s. 24.

[38] **BOA. Y. EE. 12/39,** H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).

[39] "…Evrak Müdüriyetinin 18 Ağustos 1305 (30 Ağustos 1889) tarihli takriri ve zirinde muharrer işaret-i aliye-i nezaret-i penahileri mucebince Ticaret kısmı evrak kalemi ketebesinden Murad Efendinin 305 senesi Ağustosu ibtidasından itibaren Ziraat bankası Evrak Mukayyidliğine tahvil-i memurin eylemesi…" **BOA. T. 2303,** 9Ağustos 1305 (21 Ağustos 1889).

[40] "…Bayrâm ma'âşı içün yerine konulmak şartıyla tazmînât akçesiyle Zirâ'at Bankasından alınan…" **BOA. Y. E. E. 302, Muvâzene-i Umûmiye-i Maliye, 1315,** H. 1316 Za. 4 (16 Mart 1899).

[41] **BOA. Meclis-i Vükela Mazbataları (M. V.) Dosya No:89,** H. 1314 Ca 25 (1 Kasım 1896).

çalıştırılmaktadır. İhtiyaç olduğunda da Turuk ve Meabir İdaresi'nin hizmetine sunulmaktadır[42].

Her vilayetin bedelat-ı nakdiye ücretinin %5'i tamirat ve tahkimat çalışmaları için geçici olarak Ziraat Bankası'na yatırılmasına karar verilmiştir[43].

Ziraat Bankası yol işlerinde finansal teftiş kurumu olarak işlev yapmaktadır[44]. Nafıa adına Ziraat Bankası'ndan yapılan her ödemeye ait senetlerin bir örneği Nafıa Komisyonu'na gönderilir. Komisyon bordrosuz yapılan senetleri tasdik etmemektedir[45]. Ziraat Bankası'nın Nafıa işlerinde görevlendirilmesiyle Nafıa Nezareti'ne bağlı çeşitli komisyonlarda Aza olarak bulunmaya başlamalarına neden olmuştur.

Banka farklı alanlara finansal destek sağlamaktadır. Bunların başlıcaları:

Çeşitli tarım bölgeleri için Tohumluk buğday temin etmek[46].

Halkalı Çiftliği (Der-saadet)'te Baytar mektebi öğrencilerinin eğitimi için merkez şubesinden 163. 000 guruş tahsil edilmiştir[47].

Selanik Ziraat Mektebi için Selanik-Kosova şubesinden 20. 246 guruş tahsil edilmiştir[48].

Numune Çiftliklerinin tesisinde de etkindirler.

Nizamnameler hazırlamaktadır. Örneğin üzüm üretiminde kalite düşüklüğüne yol açan Filoksera hastalığının imhası amacıyla bir Filoksera Nizamnamesi hazırlamıştır[49].

Bankanın çalışanları devletin çeşitli kurumlarında görev alan kişilerdir. Örneğin Ticaret ve Nafıa Nezareti Muhasebe Kalemi çalışanlarından Selahaddin Bey'i Merkez Ziraat Bankası Muhasebe Kalemi'ne görevlendirilmiştir[50].

---

[42] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 306 (Aralık-Ocak 1890/1891), s. 6.
[43] **BOA. T. 171,** Şubat 306 (Şubat-Mart 1891), s. 6.
[44] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 17. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1318 (12 Ağustos 1900), s. 889.
[45] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1323 (13 Aralık 1905), s. 293.
[46] "1895/1896 yılında Bozcaada'da yaşanan kıtlıktan dolayı Ada İdaresi bir sonraki yılın üretiminde de düşüklük olacağından Ada halkına tohumluk buğday verilmesi için zarar tespitinde bulunmuştur. Ada İdaresi 43 hanenin her birine 10'ar kileden 143 kile kara-sarı başak türünde tohumluk buğday temin edilmesinin gerektiğini merkeze bildirmiştir. Orman ve Meadin ve Ziraat Nezareti, Bozcada'daki Ziraat Bankası'ndan halkın ya kendi malını yada birinin malını rehin göstererek Banka'dan para veya tohumluk buğday alınmasına karar vermiştir. **BOA. M. V. Dosya No:89,** H. 1314 Ca 25 (1 Kasım 1896).
[47] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 31.
[48] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 30.
[49] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 14.
[50] **BOA. T. 2303,** 27 Kanun-u sani 1307 (8 Şubat 1892).

5. Şirketler

Devlet bu dönemde ülke genelinde bayındırlık hizmetlerini yürütmek, ticaret ve sarraflık işlerini daha aktif hale getirmek için ülkenin çeşitli yerlerinde şirketlerin kurulmasını temin etmeye çalışmıştır. Bütün bölümlerde görüldüğü üzere devlet yapılan bayındırlık hizmetleri ile şirketlerin aynı yerlerde kurulmasında ısrarcı olmuştur. Ancak genelde Şirketler Der-saadet yada bağlı oldukları sermaye devletlerinde ana merkezlerini kurmakta Osmanlı coğrafyasında ise şubelerini açmaktadırlar.

Anonim Şirketlerin kuruluş amaçları ve şartları yapılacak çalışmanın niteliğine göre değişmektedir. Kuruluş süreleri, hisse senetlerinin satışa çıkarılma koşulları ve işletmeleri farklılık arzeder.

Şirketlere ait dahili nizamname ilk olarak ilgili Nezarete sunulur. Gerekli tahkikatlardan sonra Şura-yı devletin ilgili dairesince tekrar tetkik edilir.

Devlet şirketlerin yazışmalarını Türkçe yapmaları konusunda sıkça uyarıda bulunmaktadır[51].

Kefalet Akçesi (Teminat Bedeli); Kefalet Akçelerini ödeme şekillerinde farklılık görülmektedir. Müteşebbisler tarafından ödemeleri farklı olduğu gibi devletinde geri ödemeleri farklılık arz etmektedir. Kefalet miktarları, işin kazanç mahiyetine göre değişmektedir. Bazen 500. 000 Frank olur bazen ise 200. 000 Frank olarak belirlenir. Ödemeler değer olarak Frank, Guruş, Lira, Altın yada borç senedi olarak yapılmaktadır. Bazı hallerde kefil dahi gösterilmiştir[52].

İade koşulları da değişir işletmenin yapımı kısa zamanda tamamlanacak nitelikte ise bittikten sonra iade edilir. Uzun vadeli ise taksim taksim geri ödeme yapılır.

Şirketlerin yaptıkları işletme mukavelenamelerinin sona ermesi, iflas halleri yada yarım bırakmaları hallerinde ellerindeki alet, edevat ve diğer malzemeler müzayede edilir. Müzayedeye çıkarılacak malzemeler Mühemminler tarafından fiyat takdiri yapılır.

---

[51] **BOA. T. 2302,** 10 Mart 326 (23 Mart 1910), s. 61.

[52] "…Ta'ahhüdâtın ifâsını te'mînen Bankaya tevdi'-i lâzım gelen akçe yerine iktidâr ve servet-i ehemmiyeti maslâhatla mütenâsîb ve devâ'ir-i 'â'idesince musaddak bir kefîl irâ'esi şartını teklîf ile bunda ısrâr göstermesine mebnî mukavelenâme layıhasının onbeşinci maddesi ona göre tahrîr edildiği gösterilmişdir… Meclisce der-miyân edilen teklîfe karşu kefâlet akçesi olmak üzere bankaya 500 Lirâ tevdi'ine…"**BOA. T. 201,** 28 Teşrin-i evvel 319/H. 19 Şaban 1321 (10 Kasım 1903).
"…Bağdad'ın husûsiyyet-i mevkı'isine binâ'en teşekkül edecek Anonim Şirketinin hisse senedâtı teb'â-ı Devlet-i 'Aliyyeye mahsûs ve nâme muharrer olmak ve münhasıran teb'â-ı Devlet-i 'Aliyye miyânında tedâvül edebilmek şartıyla Şirketin re'is ve azâsının umûmen teb'â-ı Devlet-i Aliyyeden intihâb ve ta'yîni lâzım geleceğini…" **BOA. T. 201,** 28 Teşrin-i evvel 319/H. 19 Şaban 1321 (10 Kasım 1903).

Şirkete ait her yapı satışa çıkarılmayabilir. Örneğin sabit makineler, odalar ve haneler satışa çıkarılmayıp devlet tarafından mukaveleye uygun olarak devredilir.

Müzayedeye çıkarılan ürünlerin satışı gerçekleştikten sonra müzayede masrafı çıkarılarak geriye kalan miktar işletme sahibine verilir. Ancak ilk müzayede de istenilen sonuç alınamazsa 6 aylık bir süre sonra ikinci müzayede de ürünler satışa çıkartılır bunda da sonuç alınmadığı takdirde, devlet hiçbir bedel ödemeksizin el koyabilmektedir[53].

a. Osmanlı Şirketi[54]

Devlet ve halk adına çalışmak üzere demiryolu inşaatı işleri için 2. 000. 000 Lira sermayeli ve Sultan II. Abdülhamid tarafından destekli bir şirket kurulması gündeme gelmiştir.

Sermayenin bir kısmı Padişah hazinesi olan Hazine-i Hassa'dan, bir kısmı ise devlet ileri gelenlerinden ve İstanbul'da bulunan bankalardan tedarik edilecektir. Eksik kalması halinde demiryolu inşaatı ile tarım alanlarında oluşacak aşar vergisi fazlası şirkete iade edilecektir.

Şirket, demiryolu inşaatı işlerini bölgesel ayrım yapmaksızın yürütecektir. Halktan aşar fazlası alındığından sermayenin belli yerlerde yatırıma dönüştürülmesi engellenmelidir. Bütün bu durumlar göz önüne alınarak şirketin şartnamesi hazırlanacaktır.

b. Osmanlı İmparatorluğu Umumi Şirketi

Bu şirket 1864 yılında kurulmuş, şirketin kurucuları arasında Osmanlı Bankası, A. Baltacı, Zoğrafos, Bogos Mısıroğlu, Zarifi gibi bankerler bulunmaktadır. 1893'te tasfiye edilmiştir[55].

6. Düyun-u Umumiye

Devlet kendi sermayesi veya halkın ianesiyle yaptırdığı hizmetlerin faizlerini, gelir fazlasını vergilerini ve diğer bazı kazançları Düyun-u Umumiye'ye borç olarak vermektedir.

Antalya-Konya demiryolu hattı döşenirken halkı ile pazarlıkta bulunan devlet, elde edilecek aşar vergisi fazlalığının devletin borcu olarak Düyun-u Umumiye'ye

---

[53] **BOA. T. NFM. 718/64,** 28 Mayıs 299 (9 Haziran 1883) .
[54] **BOA. Y. EE. 12/39,** H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890).
[55] Sinan Yiğit; **a. g. t.** s. 114.

yatırılmasını şart koşmuştur[56]. Düyun-u Umumiye'ye olan borç ortak ve milli borcumuzdur.

Genel Borçlar Dairesi, devletin aynı zamanda bankalarından biri olarakta işlev yapmaktadır. Bazı hallerde devlet kendi adına olan hesapları burada tutmakta, ihtiyaç oldukçada sermayesini almaktadır. Devlet verdiği imtiyazlarla borcunu kapatmaya çalışmaktadır. Der-saadet Rıhtım Şirketi'ne ait imtiyaz verilirken Margos Mişel Paşa'nın ödeyeceği kefalet akçesi doğrudan devletin bir borcuna karşılık sayılmıştır. Devletin ayrıca rıhtım işlemesinden düzenli olarak alacağı yıllık %10 karda borcun tahsiline verilmiştir[57].

7. Vilayet İdareleri-Belediyeler

Osmanlı-Türk şehirlerinde ilk beledi kurumları vakıflar oluşturmaktadır. VIII. Yüzyıldan XIX. yüzyılın sonlarına kadar İslam ülkelerinde toplumsal ve iktisadi hayat bakımından vazgeçilmez bir sosyal müessese olmuştur. Vakıflar, bilhassa ferdiyet üzerine kurulmuş geniş bir belediyecilik cephesiyle önemlidir. Özellikle Tanzimat'a kadar Osmanlı-Türk şehir yaşamını düzenleyici işlerin büyük ölçüde fertler tarafından oluşturulan imaretlerce sağlandığı dönemlerde, belediye sistemi baştanbaşa vakıf usulü ile idareden ibarettir[58]. Yapıların bakım, onarım ve inşasında belediyelerde müteahhitler gibi nafia işlerine aktif olarak katılabilmektedirler. Yerel yönetimler devlet tarafından kendilerine tahsis edilen hizmet alanlarını işleyerek halka hizmet verdikleri gibi kendilerine ait sermayelerinde oluşumunu da sağlamaktadırlar.

Belediye Kanuna göre, Belediyelerin liman inşa etme ve işletmesi yasaktır. Belediyelerin görev alanları arasında yer almamaktadır. Ayrıca yerel idareler ellerinde mevcut olan hâsılatı kendi hizmet alanları dışında başka alanlarda kullanımına izin verilmemiştir.

Belediyelerin üzerlerine aldıkları işi yaptırdıkları müteahhit, yarım bırakıp giderse işi tamamlama devlet ve halk tarafından yapılır. Bu da zaman, emek ve sermaye kaybı anlamına gelmektedir[59]. Ziraat Bankası'nın kurulup bayındırlık alanında hizmet vermeye başlamasıyla Vilayetlerde oluşturulan Nafıa Komisyonları'nda üye olmaya başlamışlardır. Bu komisyonun diğer üyeleri ise; Ziraat ve Ticaret Odası Memuru,

---

[56] **BOA. Y. EE. 12/39,** H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (15 Kasım 1890).
[57] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 9 CA. 296 (1 Mayıs 1879), s. 113.
[58] Osman Nuri Ergin, **Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı,** İstanbul-1936, s. 46.
[59] **BOA. T. NFM. 716/6,** H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880).

Mülki Amir, Belediye'den bir aza, Nüfus Dairesi'nden bir memur, Ziraat Müfettişi ve Nafıa Mühendisi'nden oluşmaktadır[60].

Dahiliye Nezareti'ne bağlı olan belediyeler, ülke çapında yaygınlaşacak kuraklık, kıtlık veya salgın hastalıklar halinde Nezaret belediyeleri uyarmaktadır[61].

Hükümet Konaklarında bulunan Nafıa Daireleri, Ticaret ve Nafıa Nezareti'nin taşradaki kolunu temsil etmektedir[62].

8. Şehr Emaneti

Şehr Emaneti, Sultan Abdülhamid Han döneminde Nafıa Nezareti'ne bağlı olarak görev yapmaktadır[63]. Turuk ve Meabir' e ait Nafıa hizmetleri Der-saadet'te Nafıa Nezareti tarafından yerine getirilmektedir. Diğer Vilayetlerde oluşturulan Umur-u Nafıa Komisyonları yerini, burada Nafıa Dairesi'ne bırakmaktadır[64]. İşletmelerin yapacakları çalışmalar sırasında Şehr Emaneti sınırları dahilindeki işletmelerin yapacakları hizmetlerin ortaya çıkaracakları müşkülatları karşılıklı müzakereler ile çözüme kavuşturmaktadır.

Sultan II. Abdülhamid devrinde Ziraat Bankası'nın kurulmasıyla banka bayındırlık alanında hizmet vermeye başlamıştır. Yapılacak olan yollarda gerekli para tahsisatı buradan temin edildiğinden Banka üyeleri Bayındırlık Komisyonlarında da yer almaktadır[65].

Şehr Emaneti sınırları dahilindeki bütün beledi hizmetler bu birime aittir. Halk yada diğer kurum ve kuruluşlar yol üzerinde kazı çalışmalarında bulunamazlar. Belediye'nin belirleyeceği memur gözetiminde çalışmalar yürütülebilir[66]. Ayrıca Şehr Emaneti, civar kentlere ve taşralara ihtiyaç doğrultusunda usta ve kalfa göndermektedir[67].

Der-saadet'te ve Bilâd-ı Selase sınırları dahilindeki işletilebilecek yerlerde öncelik belediyeye aittir[68]. İşletmelerden elde edilen gelir payı da belediyenin veznesine yatırılmaktadır. Bu hakkından dolayı yapılan bütün resmi işlemlere ait evrakları hıfz

---

[60] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1317 (21 Eylül 1899), s. 535.
[61] **BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Dâhiliye Nezareti Maruzatı (Y. PRK. DH.) 5/45,** H. 1310 M. 5 (30 Temmuz 1892).
[62] **BOA. T. 172,** 9 Şubat 1314 (21 Şubat 1899).
[63] Sultan II. Abdülhamid devrinden sonra Dahiliye Nezareti'ne bağlanacaktır. **BOA. T. 2302,** 18 Eylül 36, s. 62.
[64] **BOA. T. 171,** Kanun-u evvel 306 (Aralık-Ocak 1890/1891), s. 6.
[65] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1317 (21 Eylül 1899), s. 535.
[66] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1318 (29 Temmuz 1900), s. 873.
[67] **BOA. İ. TNF,** H. 1319 Ş. 24 (6 Aralık 1901).
[68] **BOA. T. NFM 720/10,** H. 1302 Ş. 27 (11 Haziran 1885).

etmek mecburiyetindedir. Oluşabilecek muhalif hallerde proje, harita ve diğer anlaşma evraklarına bakılarak kararlara verilebilmektedir[69]. İmtiyaz başvuruları Şehr Emaneti'ne yapılmaktadır[70].

Şehr Emaneti kendi sınırları dahilindeki personel ile diğer kurumlara ait örneğin Demiryol İdaresi, Telgraf İdaresi gibi birimlerinde personellerinin yapacağı suiistimalleri soruşturma yetkisine sahiptir[71].

II. SANAYİLEŞME VE FABRİKALAŞMA FAALİYETLERİ[72]

İnsanların gün be gün artan ihtiyaçlarına karşılık, Osmanlı sanayisinin bu ihtiyaca cevap verecek bir hale gelebilmesi için sanayi, erbabını teşvik edilmesine ve dahili sanayinin yabancılarla rekabet edebilmesi için himaye usulü genel olarak kabul ve tatbik edilmiştir. Ülke sanayisinin Avrupa'nın ürettiklerine ihtiyaç duyacak durumda olması devlet ileri gelenlerini oldukça kaygılandırmıştır.

Osmanlı Devleti'nin arazi yapısı pek çok türdeki ürünü üretmeye müsaittir. Tabii kaynaklar açısından da uygun olduğu halde bunlardan yeterince istifade edilememektedir. Bu durumun en önemli eksikliği sanayi tesislerinin yoksunluğundan kaynaklanmaktadır. Devlet bu durumu önlemek amacıyla çeşitli kanuni düzenlemelere gitmekte ve muafiyetlikler vermektedir.

Osmanlı devletindeki sanayinin büyük kısmı rekabet düzeyinde olmayacak kadar bir işleve sahiptir. Son yıllarda bilhassa ithalatta büyük bir artış görülmekte ise de bunda da devletin fabrikaların kuruluşu için verdiği gümrük muafiyetleri etkili olmaktadır. Ülke sınırlarında bulunmayanları ithalat yoluyla getirilmesine izin verilmiştir. Sanayimizdeki en önemli eksikliklerden biri ise su, buhar ve elektrik gibi kuvvetlerden fenni alanda tam olarak faydalanılamamasıdır[73].

Ülkedeki mum, dokuma, porselen fabrikaları ürünleri Avrupa ile mukayese edilecek düzeydedir. Ancak gelişim için fenni-teknolojik gelişmeler gerekmektedir.

---

[69] **BOA. T. NFM 716/24,** H. 1297 C. 1 (11 Mayıs 1880).

[70] 1328 yılında Mülga Askeriye-i Techizat Nezareti'nin fesh edilmesiyle bu teşkilata ait imtiyaz hakkı için hangi kuruma başvurulacağı sorusuna cevap olarak Payitaht'ta Şehr Emaneti'ne, Taşralarda ise Belediyelere başvurulacağı bildirilmiştir. **BOA. M. V. Dosya No: 148,** H. 1328 Ca. 27 (6 Haziran 1910).

[71] **BOA. T. NFM 716/59,** H. 1297 N. 13 (19 Ağustos 1880).

[72] Osmanlı hükümeti Muharrem Kararnamesi'nin 8. maddesi gereğince bazı gelir kaynaklarını borçların ödemesine tahsis etmiştir. Bunlardan biri de Harir öşrüdür. İstanbul, Edirne, Bursa, Samsun İllerinin ipek öşrünü vermiştir. Sinan Yiğit; **a.g.t.,** s. 93.

[73] ***Meclis-i Mebusân Nafı'a Encümeninde Ta'dil Edilen Teşvik-i Sanayi Kanunu Layihasıdır,*** Numara: 17/835, Türk Tarih Kurumu, İstanbul-Matbaa-ı Amire-1326, s. 1-3.

Teknoloji, Osmanlı ürünlerinin kalitesi ile buluştuğunda istenilen sonuçlar daha çabuk elde edilecektir.

Sanayi alanında icatta bulunan kişilerin hakkını korumak amacıyla Paris'te yapılan Uluslar arası Sanayi himaye etmek düşüncesiyle düzenlenen Konferansa, Osmanlı Devleti'de temsilci göndermiştir. Ziraat Müdürü Amasyan Efendi'nin katıldığı konferansta icat sahiplerinin haklarını korumak için İsviçre'de bir İdare Komisyonu oluşturulmasına karar verilmiştir. Masrafı ise konferansa katılan devletler tarafından karşılanacaktır[74].

Osmanlı Devleti uzun zamandır verdiği ***"İhtira Beratları"*** ile bu tür çalışmaları zaten desteklemekteydi. Devletimiz sanayi alanındaki gelişmeleri teşvik amaçlı olarak hangi milletten olduğuna bakılmaksızın ticarette ve sanayide yeni icatta bulunanları desteklemiştir[75]. Devlet her türlü icada açık olmakla birlikte bazen kabul etmediği icatlarda bulunmaktadır. Örneğin Sigara makinesi icadı gibi[76].

Başarılı olan her icat için altın ve gümüş madalyalar ile şereflendirilmekte ve telif hakkı tanımaktadır. İcatlara devlet tarafından ruhsat verilmekte ve Sanayi idaresinin onayını alması gerekmektedir[77]. İhtira Beratı Nizamnamesi gereğince uygulamaya konulamayan icadın kaydı Sanayi İdaresi ve ilgili meclis tarafından silinir[78].

Ticari ve sanayi alanındaki kalkınmaların göstergeleri yaşam standartlarındaki değişimdir. Yeni kavramlar ortaya çıkmıştır. İşçi-işveren anlayışı sanayileşmenin ülkeye yayılmasının kanıtıdır.

Ticaret ve sanayinin ilerlemesi amacıyla devlet hukuk, kanun ve nizamlar doğrultusunda kolaylıklar sağlamaktadır. Ancak bazı hallerde devlet kısıtlamalara gidebilmektedir. İşletmelerin ilk yıllarında rahatlıkla üretime geçmesi için devlet tarafından gümrük muafiyeti sağlanmaktadır. Bazen işleme sahipleri kendilerine tanınan bu hakka istinaden gereksiz malzeme siparişinde bulunmaktadırlar. Devlet bunu

---

[74] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/22,** H. 1298 L. 21 (16 Eylül 1881).

[75] "…kapalı mahalleri ısıtmak yahud serinletmeğe mahsus ihtira eylediği makinenin 15 sene müddetle ihtira bir eserin ita olunmasına dair…"**BOA. T. 172,** 8 Haziran 1314 (20 Haziran 1898),

[76] "…"…İhtira edilmiş olan sigara makinesini mevkı'ı fiile koymak için bu hakdan iskat edilmek üzere bir kıta tasdikname itası münasib olub olmayacağına dair …" 8 Haziran 1314 (20 Haziran 1898).
Sanayi İdaresine yapılan başvuruya verilen cevab ise şudur: "…Sigara makinelarını tütünden inhisarından dolayı mevkıı fiile konulması mümkün olamayacağından hükmü bakı olmak üzere…"**BOA. T. 172,** 9 Haziran 1314 (21 Haziran 1898).

[77] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1 Muharrem 1314 (12 Haziran 1896).

[78] **BOA. T. 172,** 26 Kanun-u evvel 1314 (7 Ocak 1899).

engelleyebilmek amacıyla Şura-yı Devlet'in başkanlığında şirketlerin sipariş vermeden önce alet ve edevat listesini içeren defterlerin hazırlanarak Nafıa Nezareti tarafından tetkikini şart koşmuştur. Mukavelede verilen malzeme listesi ile uyumlu olup olmadığı anlaşılmaktadır. Nezaretin ve Rusümat Dairesi'nin onayı ile sipariş gerçekleşebilmektedir.

Devlet gerektiğinde kanuni düzenlemelerle oluşabilecek husumetler için Ticaret mahkemeleri kurmuştur. Ticaret ile ilgili Borsa kurularak, eşya ve emtianın uygun mahallerde korunmasını sağlamak için dok ve antrepo yapımını artırmaktadır.

Nafıa Nezareti, Rüsumat Dairesi, Sanayi İdaresi ve Fen Müşavirliği'nin ortak çalışmalarıyla fabrikalaşma hizmetleri yürütülmektedir. Ayrıca fabrikaların kuruluşundan işlemesine ve faaliyetlerinin takibatı için farklı uzmanlık alanlarında komisyonlar oluşturulmaktadır.

Fen Müşavirliği, bilhassa fabrikaların yurtdışından ithal edeceği ürünlerin çeşit ve türünü, miktarını ve niçin ve hangi amaçla kullanacakları da yazılı olarak ihtiva eden cetvelleri incelemektedir. Daha sonra rapor halinde Rüsumat Dairesi'ne sunmaktadır.

Sanayi dairesi, merkez teşkilatta yer aldığı gibi vilayet idarelerinde de şubeleri bulunmaktadır. Rüsumat Dairesi tarafından ithali onaylanan cetveller buraya bildirilmektedir. Rüsumat Dairesi, ticaret ve sanayinin gelişmesi için alınması gereken tedbirler nelerdir. Nezaretlerin bu konuda görüş bildirmeleri için birer temsilci göndermelerini istemektedir. Oluşturulan komisyonlarda alınan kararların derhal uygulanmasına çalışılır[79].

Fabrikaların tesisi sırasında dkkat edilecek bazı unsurlar vardır:

Dakik fabrikaları olsun diğer fabrikalar olsun inşa edilirken ileride etrafından geçecek olan yol ve iskan edilecek yerlerin fabrikadan 22 metre uzaklıktaki olması gerekmektedir. Bu mesafeden daha yakın olma durumlarında tesisin etrafı 75 cm civarında bir muhafaza duvarının inşa edilmesi gerekmektedir. İnşa edilecek tesisler buhar gücüne dayalı ise bu muhafaza duvarları kazandan belli mesafe uzaklıkta inşa edilmelidir. Kazanın etrafındaki duvara bitişik olarak değil ondan 38 cm uzaklıkta olmalıdır.

Makinenin bulunduğu binanın çatısı müstakil olup başka binaların çatısı ile bağlantılı olmamalıdır. Ayrıca makine ile çatı arasında hiçbir döşeme bulunmamasına

[79] **BOA. T. NFM. 718/32,** H. 1300 CA. 4 (13 Mart 1883).

da dikkat edilmelidir. Su kenarlarında inşa edilen tesislerin suya zarar vermemesine özen gösterilmektedir[80].

Tesis edilen fabrikalar bir Fen memuru denetiminde tecrübe ve muayene edilmelidir. Fabrikanın işlemesine başlanıldıktan sonra Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden verilecek talimat gereğince Müfettiş ve Mühendisler tarafından muayene ettirilip yanlış bir durum tespiti halinde kanunen gerekli işlemler yerine getirilir.

Fabrikaların birbirinden belli mesafelerdeki uzaklıklarda inşa edilmesinin temel nedenlerinde biri işletmecilerin zarar görmemesidir. Müteşebbisler tarafından aynı özellikteki fabrikaların kendi yakınlarında 10 ila 15 yıl kadar kurulmamasını talep etmektedirler. Ancak devlet bu tür taleplere onay vermemiştir. Tam aksine sanayinin kalkınmasına hizmet edecek fabrikaların sayısını artırmaya çalışmaktadır. Bu nedenle tesislerin kuruluş aşamasında gerekli olan alet ve edevatı gümrük vergisinden muaf tutmayı daha uygun bulmuştur[81]. Fabrikaların muafiyete nail olabilmesi için belli şartlar vardır. Muaf olan fabrikalar, alet ve edevatları ile 2. 000 Lira kıymetinde olmalı veya 25 amele istihdam etmek gerekir. Muafiyetlikler bina, arazi, müştemilatı ve vergiler üzerine olabilmektedir[82].

Bu dönemde kurulan fabrikaların birçoğu buhar gücüne dayalıdır. Örneğin 1891 ve 1894 yıllarında devletin ruhsat verdiği 57+23 fabrikanın tamamı buhar gücü ile işletilecektir[83].

Ruhsat işlemleri Buharla işleyen fabrikalara ruhsat verilirken belli şartları taşıması gerekmektedir. Birincisi fabrikanın makine gücü ile çalışmasına mahzur olmadığına dair Kaza İdari Meclisi ve Belediye tarafından onay verilmesi gerekir. İkincisi makinenin bölge halkına sağlayacağı faydayı açıklamalı ve civardaki Köy Muhtarlarının onayının da alınması şartı ve son olarakta haritasının tasdiki ve makinenin takılacağı binanın durumunun tespitidir.

Her kurulan fabrikanın ruhsatı bulunmaktadır. Ancak ruhsat verilen her fabrikanın işlemeye başladığı anlamına gelmemektedir.

---

[80] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 13 Şevval 300 (17 Ağustos 1883), s. 42.

[81] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H.Fi Rebiül-evvel 1302 (Aralık-Ocak 1884/1885), s. 70-71. Donald Quataert; **Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922,** Çeviren: Ayşe Berktay, İletişim Yayınları, İstanbul-2008, s. 178-185. Tevfik Çavdar; **Türkiye Ekonomisinin Tarihi 1900-1960,** İmge Kitabevi, İstanbul-2003, s. 39-45.

[82] ***Meclis-i Mebusân Nafı'a Encümeninde Ta'dil Edilen Teşvik-i Sanayi Kanunu …,*** s. 4.

[83] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 13. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1312 (5 Temmuz 1894), s. 14.

1887'de Ticaret İdaresi, İstanbul ve çevresinden buhar ile çalışan kaç fabrika tesis edilmekte ve kullanılmakta, fabrikaların ne tür eşya imal ettikleri, kaç bargir kuvvetinde çalıştıkları ve ruhsatlı olup olmadıkları hakkında bir defter düzenleyerek Ticaret İdaresi'ne sunulmasını istemiştir[84].

"Sultan II. Abdülhamit tahta geçtiği zaman ülkenin ekonomik yapısı iyi değildi. Kapitülasyonlar devletin belini bükmüş, yabancılar pek çok vergiden muaftı. Büyük devletlerin Osmanlı içişlerine karışma hakkı vardı. ***Abdülhamit düzeltici herhangibir tedbir almadı. Hiçbir sanayi yatırımı yapılmadı*** " şeklindeki eleştirilere maruz kalmakla beraber Sultan Hamid yerli üretimi kalkındırma konusunda önce kendi tükettiklerinde yerli malını teşvik etmiştir[85].

Sultan Abdülhamid Han devrinin ilk 10 yılında bir çok sıkıntılar yaşanmış olmasına rağmen sağlanan sulh ve sükunet sayesinde maliye birazcıkta olsa düzelmeye başlamıştır. Servet ve ticaret birikimini sağlamak için birçok vesaite ihtiyaç vardır[86].

Nafıa teşkilatı yayınladığı kanun ve nizamnamelerle, kurulan veya işleyen fabrikalar için gerekli alet ve edevatın temini ile malzemelerin uzun vadede kullanımını sağlamaktadır. Ayrıca fabrikaların birinci defa tesisinde kullanacakları malzemeleri 10 sene süresince gümrük vergisinden muaf tutmaktadır[87].

Teşkilat fabrika tesislerinde ve üretilen ürünlerde Osmanlı Standardı'nı oluşturmaya ve devam ettirmeye çalışmaktadır. Üründe kalite kadar üretimde de artış sağlanması temel hedeftir. Fabrikaların ürettikleri ürünün kalitesini artırmak ve Avrupa ürünleriyle rekabet edecek boyuta ulaştırılması için çeşitli tarihlerde yeni Fabrika Nizamnameleri hazırlanmıştır[88].

Devletin sanayi alanındaki bir diğer düzenlemesi ise Patent Nizamnamesi'dir. Hangi sınıf ve derecede bulunursa Patent resmi o sınıfa göre alınmaktadır[89].

Ülkede çay üretimi yapılmakta, iyi kalitede çay üretmek için yeni yöntemler araştırılmaktadır[90].

---

[84] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** Fi Nisan 1303 (Nisan-Mayıs 1887), s. 34-35.
[85] Mustafa Müftüoğlu; **Tarihin Hükmü Her Yönüyle Sultan II. Abdülhamid,** Çile Yayınları, İstanbul-1985**,** s. 24.
[86] **BOA. Y. EE. 12/33, Miladi 1877.**
[87] **BOA. T. 2302,** 1 Mart 305 (13 Mart 1889), s. 97.
[88] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[89] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 11 Ramazan 312 (8 Mart 1895), s. 11-12.
[90] **BOA. T. 172,** 3 Ağustos 1314 (15 Ağustos 1898).

1. Sanayi İdaresi

Nafıa teşkilatının Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının ilerleyen yıllarında Ticaret Nezareti ile birleşerek Ticaret ve Nafıa nezareti olarak çalışmalarına devam etmiştir. Sanayi idaresi bu birleşime bağlı olarak bu nezaret adı altında idari görevini yürütmüştür[91].

Bu birimin görev alanları arasında: gümrük vergileri uygulanma şekilleri, liman, rıhtım inşası[92], fabrikaların kuruluşu[93], kullanılacak malzeme miktarı ve diğerlerini tespit etmektir.

2. Ticaret Odaları veya Ticaret-Ziraat ve Sanayi Odaları Teşkili

Sanayinin kalkındırılması için İstanbul ve Taşralarda Ziraat ve Sanayi Odaları oluşturulması fikri ortaya atılmıştır. Ancak bu odalar için gerekli sermaye sağlanamadığından bir süre sonra görevlerini Ticaret Odaları'na terk etmişlerdir.

Ancak Sanayi Odaları'nın çalışma alanı fabrika tesisi, yeni işletmeler açılması, sanayi sergilerinin düzenlenmesi, sanayi gazetesinin çıkarılması gibi görevleri üstlenmekteydi. Oysa Ticaret Odası buna hizmet edici niteliğe sahip değildi. Bu durum göz önüne alınarak Sanayi Odaları tek başına ayrı bir Oda olarak ortaya çıkmıştır[94].

Ticaret, Sanayi, Ziraat Odalarının bağlı oldukları nezaretler zaman zaman değişmiştir. Buna bağlı olarak görev alanları da değişim göstermiştir. devlet odaların faaliyetlerini desteklemek ziraati, ticareti ve sanayi teşvik amacıyla kuruluş aşamaların sermaye desteğinde bulunmuş, başarılı çalışmaları teşvik etmiştir[95].

Lonca teşkilatının Tanzimat Fermanı ile tamamen ilga edilmesiyle esnaf ve sanatkarları bir araya getiren önemli bir teşkilat ortadan kalkmış oldu. Ancak zaman içerisinde oluşan boşluğu kurulan Ticaret veya Ziraat Odaları ile kapatılmaya çalışılmış. Zaman içerisinde Bursa[96], Suriye, Selanik Aydın ve Kosova[97] diğer vilayetlerde Ticaret Odaları şubelerini açmıştır.

---

[91] Sanayi İdaresi Müdürlüğünde Samed Bey'i görmek mümkündür. **BOA. T. 2303,** H. Gurre Safer 1310 (25 Ağustos 1892).
[92] **BOA. T. 172,** 14 Mart 1314 (26 Mart 1898).
[93] İzmirli Tüccar Serkizyan, açacağı Sabunhane için Sanayi İdaresi dilekçe ile başvuruda bulunmuştur. **BOA. T. 172,** Ağustos 1314 (Ağustos-Eylül 1898).
[94] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[95] **BOA. Yıldız Defteri 95,** H. 1 Rebiül-ahir 1300/3 Şubat 98 (23 Haziran 1897).
[96] **BOA. T. NFM. 722/33,** H. 1310 S. 15 (9 Ağustos 1892).
[97] Bursa ve Kosova Vilayetlerindeki odalar, Ticaret, Sanayi ve Ziraat Odası olarak işlev yapmaktadır

Vilayetlerde oluşturulan Oda'ların üyelerinin kayıtları Ticaret ve Nafıa Nezareti'nde bulunur. Üye seçimleri vilayet dahilinde yapılmaktadır[98]. Ticaret odaları kuruldukları yerlerde Lonca teşkilatının hizmetini üstlenmişlerdir. Halkla-devlet, halkla-esnaf arasındaki uyuşmazlıklarda aracı konumunda olmuşlardır. Bunun pek çok örneğine rastlamak mümkündür[99]. Ticaret Odaları, Osmanlı sınırları dışında da şubelerini açarak o ülkelerle yapılan ticaret hacmini artırmaya çalışmışlardır[100].

Ticaret Odaları, farklı zamanlarda farklı ülkelerden Şehbenderler ve Hariciye nezareti vasıtasıyla çeşitli alanlarda istatistiksel bilgiler alırlar. Alınan bilgileri ülkemiz sınırlarında yer alan ilgili kurumlara göndermek görevini üstlenmişlerdir. Uluslar arası ticari mevkilerden hangi ürün, hangi fiyatla satılmakta bunların bilinmesi ülke ticareti ve ziraatını geliştirmek için önemlidir. Bunları bildiğiniz zaman üretim yönünüzü o doğrultuda geliştirirsiniz. Ülkeler arası yapılan ticaretlerde ortak karar alınması gereken durumlarda Hariciye Nezareti ve ilgili Oda'lar bu çalışmaları takip eder, gerektiğinde devlet adına Aza olarak katılmaktadırlar[101].

Banka gibi işlev gören bu teşkilat bilhassa imtiyaz teşebbüsünde bulunan tüccarlara kefillik görevini üstlenmektedirler. Oda'ya üye olan bir tüccarın iyi bir tüccar olduğu, başarılı ve başarısızlıkları, mali gücü ve serveti hakkındaki kayıtları ihtiva ederler ve gerektiğinde bu bilgileri devlet ile paylaşmaktadırlar[102].

a. Der-saadet Ticaret Odası (CHambre De Commerce De Constantinople[103])

Der-saadet Ticaret Odası'nın kuruluş nizamnamesinin onaylanmasından bir süre sonra Hariciye Nezareti tarafından Amerika'nın Bağımsızlığı'nın 400. yılı kutlamalarına katılacak heyetin hazırlanmasında görevlendirilmiştir.

Kutlama sergisi için ne gibi çalışmaların yapılması konusundaki bir mazbatayı Meclis-i Vükela'ya sunmuştur. Mazbatada gidecek eşyaların gümrük resminden muaf olmasını, ürün kalitesi ve çeşidinin artırılması gerektiğini ve bunun için gerekirse yeni bir komisyonun oluşturulmasının doğru olacağını bildirmiştir.

---

[98] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şaban 1317 (19 Aralık 1899), s. 632.
[99] **BOA. T. NFM. 721/59,** H. 1305 S. 6 (24 Ekim 1887).
[100] Sırbistan ile yapılan ticareti artırmak için Belgrad'da bir Osmanlı Ticaret Üssü oluşturulmak istenmiş, bunu yerli tüccara duyurmak için ülke gazetelerinde ilan verdirilmiştir. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1317 (2 Şubat 1900), s. 681.
[101] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 47.
[102] Bursa Tüccarlarından Cemil Bey, Bursa'da işletmek istediği tramvay hattı için mali servetini kanıtlayan ve Bursa Ticaret Odası tarafından hazırlanan evrakı Hukuk Müşavirliği'ne sunmuştur. **BOA. T. NFM. 722/30,** H. 1309 C. 3 (4 Ocak 1892).
[103] 1881 yılından beridir faal olarak çalışmaktadır. **BOA. T. NFM 718/37,** 15 Mart 299 (27 Mart 1883).

Oluşturulan komisyon üyeleri arasında; Ticaret Odalarından birkaç aza, gidecek eşyalara nezaret edecek bir memur, gönderilecek eşyaların kalitesini tespit edecek bir üye ve Ticaret ve Nafıa Nazırı Raif Paşa yer almıştır[104].

b. Der-saadet Ziraat Odası, Der-sadet-Ticaret-Ziraat ve Sanayi Odası

Der-saadet Ziraat Odası ile başlayan çalışma alanı giderek değişmektedir. Vilayetlere ait Ziraat Odaları'nın çalışmalarını yürütmek üzere Der-saadet Ziraat Odası tarafından bir nizamname hazırlanmıştır. Bu nizamname ve layiha üzerinde birkaç değişiklik yapılarak birer nüshası vilayetlere gönderilmiştir.

Der-saadet Ziraat Odası'nın faaliyetlerini rahatlıkla yürütebilmesi için devlet tarafından ziraatı teşvik amacıyla 1000 guruş tahsis edilmiştir[105].

Der-saadet Ticaret-Ziraat ve Sanayi Odası, 1897'de Osmanlı devletinin ticaret yaptığı Almanya, İngiltere ve Avusturya gibi ülkelerin limanlarına ait kayıtları tetkik ederek ülkeler arasındaki ticaret, ithalat ve ihracat oranlarını tespit etmek yönünde hummalı bir çalışma yürütmüştür[106]. Elde ettiği bilgilerin İzmir-Selanik gibi limanlarla da paylaşarak ticari bilgilerin geliştirilmesine katkıda bulunmuştur.

Oda'nın yaptığı diğer önemli çalışmalardan biri de ülkedeki pamuk üretiminde kaliteyi artırma çabasıdır. İspanya'da "Koton Jamel" olarak bilinen iyi cins pamuk tohumunun ülkemize getirilmesi için uzun zamandır bazı Osmanlı tüccarları Dışişleri Bakanlığı bünyesinde çalışmalarını yürütmektedirler. Dışişleri Bakanlığı bu çabayı destekleyerek tüccarların bu talebini değerlendirmek üzere Der-saadet Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası'nı görevlendirmiştir[107].

3. Sergiler

Osmanlı Devleti son yıllarda kendi sınırları dahilinde çeşitli sergiler düzenlemektedir. 1318'de Konya'da düzenlenen Mensucat Sergisi oldukça başarılı geçmiştir. Aynı serginin bir benzeri İzmir ve Uşak Vilayetlerinde yapılarak dokuma alanındaki halı ve kilimlerin sergilenmesi, sergiye farklı bölgelerden ürünlerin getirilmesi Osmanlı Dokumasındaki zenginliği ve kaliteyi ortaya koymak hedeflenmektedir[108].

---

[104] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891),s. 31-32.
[105] **BOA. Yıldız Defteri, 95,** H. 1 Rebiül-ahir 1300/3 Şubat 98 (9 Şubat 1883).
[106] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1315 (16 Haziran 1897), s. 39.
[107] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1317 (2 Şubat 1900), s. 680.
[108] **BOA. Y. PRK. UM. 58/95,** H. 1320 R. 11 (18 Temmuz 1902).

a. Numune-hane-i Osmani Sergisi

Ülkemiz ziraatında üretilen mahsul ile fabrikalarda imal edilen eşya ve dokumaların sergilenmesi amacıyla İstanbul'da daimi olarak açık olan ve hizmet verecek olan Numune-hane-i Osmani adıyla bir Sergi binası inşa edilecektir.

Devlet bu binanın yapımının imtiyaz yolu ile gerçekleştirmek istemektedir. Devlet bu alanda gerekirse yabancılardan istifade etmeyi dahi düşünmüştür[109].

b. Chicago Sergisi

Amerika kıtasının keşfinin 400. yılı kutlamalarının yapılacaktır. Bu kutlama esnasında Chicago'da bütün ülkelerin katılımının sağlanacağı bir sergi düzenlenecektir. Bu sergi 4 kategoride yapılacaktır. Sanayi, zirai, ticari ve denizcilik alanında yapılacak olup, bu alanlarda yapılan alet, edevat, malzeme ve imal edilen diğer eşyalar sergilenecektir.

Bu sergiye Amerika'nın İstanbul Sefiri Mösyö Salaman Hirch tarafından Osmanlı Hükümeti de davet edilmiştir. Sergiyi hazırlama görevi Der-saadet Ticaret Odası'na verilmiştir.

1892'de açılan sergiye Osmanlı Devleti de sanayi, tarım ürünleri, maden ve denizcilik alanındaki ürünlerle sergiye iştirak etmiştir. Sergiye yerli esnaf, tüccar ve devletinde desteği sağlanarak başarılı bir teşhir yapılmıştır[110].

Sultan II. Abdülhamit, bu sergiye gidecek eşyalar arasında Fotoğraflı bir Albüm hazırlatarak Osmanlı Devleti'nin büyüklüğünü göstermeyi hedeflemiştir. Hazırlana albüm Amerika Hükümeti'ne hediye edilmiştir.

4. Sultan II. Abdülhamid Devrinde Osmanlı Topraklarında İşleyen Fabrikalar

1876-1909 Yıllarında Osmanlı Devleti sınırlarında işleyen fabrikalara kısaca yer verilmiştir. O dönemin şartlarına uygun olarak fabrikalarda ağırlık insanların temel ihtiyaçları doğrultusunda tesis edilmiştir. Sultan II. Abdülhamid döneminde üretimde olan fabrikaları gösterir haritaya Balkanlar ve Anadolu olarak yer verilmiştir (Bakınız: EK XXI-XX).

---

[109] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 15.
[110] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 31-32. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1312 (5 Temmuz 1894), s. 15.

a.Aydınlatma Fabrikaları

ab. Gaz Depoları İşletmeleri

İstanbul'un aydınlatılmasında kullanılan gaz ve ispirtonun muhafazası amacıyla Sami Bey Efendi'nin imtiyaz başvurusu 1296'da onaylanmıştır[111].

İstanbul'da bir başka gaz deposu daha faal olarak işletilmektedir[112].

Beyrut Gaz Deposu

Beyrut şehrindeki büyüme hacmi ihtiyaç doğrultusunda gaz depolarının sayısını artırmasına sebep olmuştur. Gaz depolarını ülke genelinde yaygınlaşmasını yeni olmasından dolayı mukavele şartlarının içeriği tam olarak oturmuş değildir.

İstanbul Gaz deposu mukavelename şartı örnek alınmak koşuluyla bir Anonim şirket kurularak fabrika tesisi gerçekleşmiş olacaktır[113].

Selanik Gaz deposu

Selanik Şehri'nin havagazı ile aydınlatılması için kurulan şirketin gaz ihtiyacını temin etmek amacıyla devlet Gaz deposu kurup işletme imtiyazı vermiştir[114]. İzmir'de İpek fabrikası ve Kiremit fabrikası bulunmaktadır. Bu fabrikaların büyüyüp gelişmesi için devlet tarafından ürettikleri ürünlerden alınan dâhili vergiler kaldırılmıştır[115].

Havagazı Fabrikası

Midilli adasında kurulan havagazı üretim fabrikası İstanbul'dan gönderilen Komisyonunun tetkiki sonucu üretime başlamıştır[116].

Mum Fabrikası

Der-saadet'te Boğaziçi'nde Hazine-i Hassa'ya ait olan arazi üzerinde tesis edilmiştir. Üretilen mumun kalitesi Avrupa'daki mum fabrikaları ile yarışabilecek kalitedir[117].

---

[111] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 7.
[112] **BOA. T. NFM. 721/61,** H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888).
[113] **BOA. T. NFM. 721/61,** H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888).
[114] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 13.
[115] **BOA. Y. EE. 93,** H. 14 Receb 96 (4 Temmuz 1879).
[116] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1320, s. 1321.
[117] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1314 M. 1 (12 hazira 1896).

İspirto İşletmesi

Büyükdere çayırlığında İştiv Habrenc tarafından kurulan fabrikanın tesisi için gerekli alet ve edevatın gümrük muafiyetine tabi olduğu Şura-yı Devlet ve Meclis-i Mahsus-u Vükelaca onaylanmıştır[118].

Kav-Kibrit Fabrikaları

Osmanlı ülkesinin birçok yerinde başta başkent Der-saadet olmak üzere Bilad-ı Selase, İzmid, Çatalca Sancakları ile Edirne, Selanik, Aydın, Bursa, Cezayir Bahr-i Sefid vilayetlerinde Kibrit ve Kav Fabrikaları bina tesisleri ve işletme imtiyazını İspiraki İsati[119] Efendi başarıyla almıştır.

Şirket kuruluş nizamnamesi hazırlanarak Ticaret ve Nafıa Nezareti tarafından onaylanmasıyla Bab-ı Ali'ye sunulmuştur[120]. 40 yıllığına işletme hakkını elde eden İspiraki İsati Efendi, tesislerin tamamının kurulabilmesi için ek süre talebinde bulunmuştur. Ülke kalkınmasına sağlayacağı faydadan dolayı 1 yıllık ek süre verilmiştir[121].

Kibrit Fabrikası

İstanbul'un Rumeli yakasında Küçük Çekmece Karyesi ile Demiryolu İstasyonu arasındaki güzergahta fabrika tesisine[122] izin verilmiştir.

Karye ile demiryolu istasyonu arasındaki arazinin bir kısmı Sultan II. Mahmut'a ait vakıf arazisidir. Arazinin kiralanmasına karşılık yıllık 7 guruş vakıfa verilecektir. Ancak devletin bu araziden düzenli olarak öşür vergisi temin ettiğinden vergi konusu Defter-i Hakani'ye bildirilmiştir[123].

Kosova Kibrit Fabrikası

Kosova vilayeti dahilinde Metroviç Kasabası'nda bir kibrit fabrikası üretime geçmiştir[124].

---

[118] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1312 (26 Haziran 1896), s. 32.
[119] 1300 yılında da Çukurova'da Sulama Şebekesi İmtiyazı talebinde bulunmuştur. Bakınız: IV. Bölüm.
[120] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Muharrem 1309 (21 Ağustos 1891), s. 53.
[121] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 5 Rebiül-evvel 307 (30 Ekim 1889), s. 143-144. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 20 Safer 308/27 Eylül 306 (5 Ekim 1890), s. 152.
[122] "4 guruş 15 pare mukataa zeminli 25 atik dönüm mahallin sahil cihetinde 500 m murabba sath üzerine ma-müştemilat bir fabrika inşası makrun-u müsaade-i seniyye-i mülükdari…" **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Rebiül-ahir 1311 (12Ekim 1893), s. 156.
[123] **Aynı sayfa.**
[124] **BOA. T. 172,** 4 Ağustos 1314 (16 Ağustos 1898).

Şam-ı Şerif Kibrit Fabrikası

Şam-ı Şerif Şehri'nin merkezi dışında Murtezi-zade Derviş ve Hacı-zade Mehmed Kemal Efendiler'e ruhsat verilerek fabrikalarını tesis etmişlerdir. Gümrük vergisine tabi değildir[125].

b. Buz Fabrikaları

Aydın, Cezayir bahr-i Sefid, Adana, Suriye ve Haleb Vilayetlerinde 45 yıl müddetle Buz fabrikasını kurma ve işletme imtiyazı verilmiştir[126].

Der-saadet ve İzmir Buz Fabrikaları

Der-saadet ve İzmir'de buz imalı için imtiyaz verilmiştir. Der-saadetteki fabrika imalata başlarken, İzmir'deki fabrikanın da temeli atılmıştır[127].

Beyrut-Şam-Haleb-Kudüs Buz Fabrikaları

İklimsel koşullar, nüfus kapasitesinin fazlalığı, ticaret merkezi olması gibi faktörlerin etkisi ile Beyrut ve Şam Şehirlerinde tıpkı İstanbul ve İzmir'de olduğu gibi birer buz fabrikasının tesis edilmesi gerekmiştir.

İstanbul Buz Fabrikası mukavele ve şartnameleri esas alınmak üzere imtiyaz başvurusunda bulunularak fabrikanın tesisine izin verilmiştir[128]. Bu tesisler dışında Haleb ve Kudüs şehirlerinde de birer buz fabrikası tesis edilmiştir[129].

Edirne Buz Fabrikası

Enerji gücü petrole dayanan bir buz fabrikası tesisi ruhsatı Osmanlı tebaasından Manulaki ve Avusturyalı Mafis Ruz Natal'a verilmiştir. Edirne Kenti'nin Karaağaç Köyü'nde işletmeyi tesis edeceklerdir.

Ellerindeki ruhsatnameye dayanarak yurtdışından getirilecek ve bina ve işletme tesisi için gerekli malzeme bir defalık olmak üzere gümrük vergisine tabi olmayacaktır.

Soğuk Hava Deposu

Der-saadet'in Fener Caddesi'nde Eski Tüfekçihane Mahallesi'nde kurulmuş bir işletmedir. Tesis yurt dışından su tulumbası, fıçı, çimento gibi malzemeleri gümrüksüz olarak sipariş etmiştir[130].

---

[125] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası;** 1 Muharrem 1312, s. 14.
[126] **BOA. T. 171,** Mart 303 (Mart-Nisan 1887), s. 7.
[127] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1890).
[128] **BOA. T. NFM 721/63,** H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888).
[129] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[130] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1320 (2 Aralık 1902), s. 1934. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası, k**15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1950. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1320 (1 Ocak 1903), s. 1956.

c. Yağ ve Zeytinyağı Fabrikaları

Midilli Zeytinyağı Fabrikası

Midilli Sancağı'nın Ayasu Nahiyesi'nde Osmanlı Tebaasından Panayut Saynadilin gümrük vergisinden muaf olmak üzere bir fabrika kurmuştur[131].

Midilli Zeytinyağı Fabrikası

Midilli Adası'nda Mevlevi Kasabası'nda Hacı Hasan Beğzade ve Mümtaz Beyler kuracakları fabrikanın alet ve edevatının gümrük vergisinden muaf tutulması için istedikleri malzemenin listesi Rüsum Dairesi'ne bildirilmiştir. [132]

Midilli Zeytinyağı Fabrikası

Midilli Adası'nın Palamar Kazası'nın Potmut Köyü'nde kurulan zeytinyağı fabrikası için gerekli olan malzemeyi gümrük vergisiz olarak yurtdışından sipariş etmiştir. Bu muafiyetliği Rüsum dairesi onaylayarak Sanayi İdaresi'ne bildirmiştir[133].

Midilli Yağ Fabrikası

Midilli Kazası'nda zeytin atıklarından yağ çıkarılması için Yorgi Galis ve Esmaki Mezale bir fabrika tesis etmişlerdir.

Yurtdışından istedikleri malzemelerin gelmesine kadar verdikleri depozito ücreti Rüsum dairesinden saklı tutulmaktadır. Sunulan cetveller ve verilen muafiyetlik işle uyumlu ise ücret tekrar iade edilmektedir[134].

Yağhane

Cezayir Bahr-i Sefid adalarından olan Rodos'ta Yani Andun Ayakaçıka tesis edeceği Yağhane için Avrupa'dan bir defaya mahsus olmak üzere gümrük muafiyetine tabi olmaktadır. Verilen imtiyaz Şura-yı Devlet, Sanayi İdaresi'ne ve Rüsumat Dairesi'ne bildirilmiştir[135].

İstanbul -Yağ Fabrikası

İstanbul-Yedikule'de bir yağ fabrikası işletilmesine imtiyaz verilmiştir[136].

---

[131] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Cemaziyel-evvel 1320 (20 Ağustos 1902), s. 1821.
[132] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2051.
[133] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Cemaziyel-ahir 1320 (5 Eylül 1902), s. 1840.
[134] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[135] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Şevval 1323 (30 Ekim 1905), s. 291.
[136] **BOA. T. 171,** Kanun-u sani 302 (Aralık-Ocak 1886/1887), s. 7.

İstanbul-Yağ Fabrikası

Yedikule haricinde inşa edilecek olan fabrikaya 20 yıllığına işletme hakkı verilmiştir. Ruhsatı alarak çalışmalara başlanılmıştır[137].

İzmirSabunhane

İzmir Tüccarından Melkan Serkizyan Efendi, İzmir'de bir sabun fabrikası kurmak için Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne bağlı olan Sanayi İdaresi'ne başvuruda bulunmuştur[138].

İzmid-Sabun Fabrikası

İzmid civarında Sabun fabrikasının inşası imtiyazı talep edilmektedir[139].

ç. Gıda İşletmeleri

Midilli-Dakik Fabrikası

Midilli Sancağı'nda zeytinyağı ile birlikte un fabrikasını da kurmak isteyen iki müteşebbis Hacı Hasan Beğzade ve Mümtaz Bey, kuracakları fabrikanın tesisi için gerekli olan demir, makine, alet ve edevatın listesini Rüsum Dairesi'ne sunarak onaylarını almışlardır[140].

İzmid-Dakik Fabrikası

İzmid Sancağı'nın Kandıra Kazası'na bağlı Mühter Köyü'nde buhar gücü ile işleyen bir dakik fabrikası tesis etme ruhsatı Hüseyin Selami ve Sıtkı Beylere verilmiştir. Gümrük vergisinden muaf tutulmaları için Vilayet İdaresi durumu Rüsumat Dairesi'ne bildirmektedir[141].

Üsküb-Dakik Fabrikası

Enerji muhteviyatı su gücüne dayalı olan bir un fabrikasının kuruluşu Üsküb'ün Kal'a mevkisinde gerçekleştirilecektir. Fabrika kurma ve işletme ruhsatını alan Kosova Vilayeti sakinlerinden Muayyenat-ı Askeriye mensubu Şaban Paşa, aynı zamanda gümrük muafiyetini talep etmiştir[142].

---

[137] **BOA. T. 171,** Nisan 304 (Nisan-Mayıs 1888), s. 6.
[138] **BOA. T. 172,** Ağustos 1314 (Ağustos-Eylül 1898).
[139] **BOA. T. 172,** 22 Haziran 1314 (4 Temmuz 1898).
[140] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (13 Şubat 1903), s. 2051.
[141] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Şevval 1323 (13 Aralık 1905), s. 306.
[142] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1320 (10 Mayıs 1902), s. 1709.

Biga-Dakik Değirmeni

Karesi Vilayeti sınırlarında bulunan Biga Kasabası ile Biga çayı arasında yer alan ve işlemekte olan un değirmenine 10 bargir kuvvetinde bir buhar makinesi yerleştirilmesi için yeni bir ruhsat verilmiştir.

Buhar makinesi ruhsatı, Hacı Mustafa Efendi'ye verilmeden önce Kaza İdaresi ve Belediye tarafından bölge halkının bu tesisten zarar görmeyeceğine dair evrakların hazırlanıp sunulması gerekmiştir[143].

Yanya-Dakik Değirmeni

Yanyalı Tüccar Nikolaki Azansa tarafından Yanya Kasabası'nın münasip bir mevkisinde un değirmeni tesis etme imtiyazı verilmiştir. Tüccar kendi işletmesinin yakınına 10-15 yıl kadar aynı alanda hizmet veren bir başka fabrikanın kurulmamasını istemiş ise de bu talebi kabul görmemiştir[144].

Dakik-Tahin ve Helva Fabrikası

Edirne Vilayeti'nin Tekfurdağı mevkisinde yapılacak olan un, tahin ve helva fabrikasının kurulmasına devlet ruhsat vermiştir. Çorlulu Hacı Halil Ağa-zade tarafından kurulacak fabrikanın ilk tesis malzemeleri gümrük vergisinden istisna tutulmuştur[145].

Edirne Şeker Fabrikası

Hassa-ı Ordu Müşiri Rauf Paşa, Edirne Vilayeti'nde Cisr-i Ergene'de (Uzun Köprü) kullanım hakkına sahip olduğu çiftliğinde şeker pancarı üretimi gerçekleştirmektedirler. Üretilen ürünün 10 yıl boyunca öşür vergisinden muaf tutulmasını ve şeker fabrikası tesisi imtiyazını talep etmiştir.

Nezaret Encümen Dairesi, yaptığı tahkikat sonucu fabrikanın inşasının faydalı olacağından imtiyazın kabulü için Bab-ı Ali'ye evrakları sunmuştur[146].

Üsküb-Şeker Fabikası

Üsküb Şehri civarında bir Şeker Fabrikası'nın inşası için imtiyaz başvurusu yapılmıştır[147].

---

[143] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Rebiül-evvel 1302 (Aralık-Ocak 1884/1885), s. 68-69.
[144] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Rebiül-evvel 1302 (Aralık-Ocak 1884/1885), s. 70.
[145] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Zilkade 1319 (9 Şubat 1902), s. 1512.
[146] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1309 (6 Eylül 1891), s. 74.
[147] **BOA. T. 172,** 4 Ağustos 1314 (16 Ağustos 1898).

Der-saadet-Şeker İşletmesi

Fenerler İdaresi Müdürü Mösyö Mişel, İstanbul Limanı çevresinde Darıca ve Hereke arasındaki arazide pancar üretim izni istemektedir. Aynı zamanda üreteceği pancarı işlemek için belirtilen arazinin sahil tarafı ve Haydarpaşa Demiryolu hattının geçeceği bir mevkide de Şeker Fabrikası inşa etmek istemektedir.

Devlet ziraat mevsimini geçirmeden kısa zamanda karar vermiştir. Bir numune olarak fabrika inşasını onaylamıştır[148].

Zeytin Fabrikası

Osmanlı tebaasından olan Dimitri, Midilli Sancağı'nda inşa ettirdiği fabrika için gerekli malzeme gümrük vergisinden muaf tutulmuştur[149].

d. Dokuma Fabrikaları

Hereke Fabrikası

Uzun yıllardır üretimini başarıyla devam ettiren fabrikanın dokumalarındaki kalite dünya çapında tartışılmaz boyuttadır[150]. Sultan II. Abdülhamit'in yerli malı kullanıp özendirmesi ve bu fabrikadan giyinmesi ülke üretiminin gelişimine önem verdiğinin göstergesidir.

İpek Fabrikası

Hüdavendigar'a bağlı Bandırma kazasında Hacı Anastesoğlu Yordan, kuracağı ipek fabrikasının tesisi için gerekli olan alet ve diğer malzemelerin gümrük vergisinden muaf tutulması maksadıyla Vilayet idaresine ve Rüsumat dairesine bildirmiştir[151].

İp-Akmeşe-Bez Fabrikası

Sivas Vilayeti'nin Kemer mevkisinde su gücüne dayalı her türlü iplik, bez ve akmeşe üretimi yapan bir fabrika tesis edilecektir.

Yarım yüzyıllık işletme imtiyazını alan Tüccar İbrahim Niyazi Bey'in bu müteşebbisliği devlet tarafından da desteklenmiştir[152].

---

[148] **BOA. Y. EE. 93,** H. 2 C. 96 (24 Mayıs 1879).
[149] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[150] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1314 M. 1 (12 Haziran 1896). Sultan Abdülmecid'in özel iradesiyle kurulan ve Saray'a bağlı olan en önemli fabrika kuruluşlarından biridir. Afife Batur; "Batılılaşma Döneminde Osmanlı Mimarlığı", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt III., İletişim Yayınları, İstanbul-1985, s.1060.
[151] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1320 (15 Mart 1903), s. 2050.
[152] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** 8 Safer 314 (19 Temmuz 1896), s. 25.

Mensucat Fabrikası

Sivas Vilayeti'nde dokuma fabrikasının açılışı, vilayet ileri gelenlerinin ve halkın katılımıyla gerçekleştirildi[153].

Lazkıyye-İplik Fabrikası

Beyrut Vilayeti'nde Lazkıyye Sancağı'nda buhar gücüne dayalı olarak inşa edilen İplik Fabrikası üretime başlamıştır.

Fabrikanın işgal ettiği arazi vergiye tabi olduğu gibi alet ve diğer malzemeleri de vergiye tabi tutulmuştur. Fabrika vekili Nadi Mesaranu, Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunarak vergide değişikliğe gidilmesini talep etmiştir. Nezaret vergi konusunun Rüsumat dairesi tarafından çözüme kavuşturulacağından evrakları bu daireye yönlendirmiştir[154].

İstanbul-Osmanlı Mensucat Fabrikası

Der-saadet'in yeni gelişmekte olan Kadıköy/Fenerbağçe Semtinde çuka, fes, fanila cinsinden ürünleri imal eden bir fabrika kurmak üzere Ahmed Hilmi ve Ahmed Bedii Efendiler teşebbüste bulunmuşlardır.

Fabrika Kadıköyü'nde Fenerbağçe Semti'nde Yoğurtçu Çeşmesi ile Bostancıbaşı Köprüsü arasında kurulacaktır. Buhar gücüne dayalı olan fabrika yıllık 55.000 ila 80.000 Okka[155]'ya kadar kirli yapağı temizleme ve dokuma işlemini gerçekleştirecektir. Tesis yurtiçi ve yurtdışından sipariş edeceği malzemeleri bir defalık olmak üzere gümrük vergisinden istisna addedilmiştir. Ayrıca imal ettikleri ürünlerde vergiden muaftır[156].

Şura-yı Devlet kararıyla düzenlene ruhsatnameye göre fabrikaya gelecek ham eşyanın gümrük resminden muaf olduğu yer almakla birlikte, fabrika her mal siparişi esnasında kayıtlarını Rüsumat İdaresi'ne sunmakla yükümlüdür[157].

İstanbul-Yapağı ve Mensucat Fabrikası

Der-saadet ve havalisinin münasip bir yerinde Yapağı ve pamuk mensucatına mahsus bir fabrika tesis edilecektir[158].

---

[153] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[154] **BOA. T. NFM. 718/47,** H. 1300 C. 23 (1Mayıs 1883).
[155] **Okka: Kilogram**
[156] **BOA. T. NFM 716/18,** H. 1297 Ca. 15 (25 Nisan 1880).
[157] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[158] **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel 303 (Ekim-Kasım 1887), s. 7.

İp Fabrikası

Uşak'ta buhar gücüyle çalışan bir ip fabrikası tesis etme ruhsatını alan Yılancı-zade Osman Efendi, yurt dışından getirdiği malzemenin gümrük vergisinden muafiyeti onaylanmıştır[159].

Selanik-İplik Fabrikası

Selanikli tacir Şarlum Serbeyas 29 Şaban 1302/1 Haziran 1301 tarihinde aldığı ruhsata dayanarak fabrikasını tesis etmiştir. Buhar gücüne dayalı olarak işleyen fabrikaya ek ilaveler yapılması için yurtdışından ticaret makineleri, kazanlar, depo ve duvar yapım malzemeleri istenilmiştir[160].

Selanik Rüsumat Dairesi, tesisin kuruluşundan sonra bu malzemelerin istenmesinden dolayı el koymuştur. Zira gümrük muafiyeti bir defaya mahsustur. Fakat istenilen malzemelerin daha önceki listelerle aynı olmamasının sunulan cetvellerde anlaşılmasıyla Daire, malzemeyi gümrüksüz olarak iade etmiştir[161].

İplik-Amerikan Bez Fabrikası

Saytan, Selmun Hasid ve Samuel adlı üç tüccar Selanik Vilayeti'nde Vardar Kapısı haricinde bir iplik ve Amerikan bezi üreten fabrika tesis etmişlerdir. Devlet tarafından 15 yıllığına gümrük vergisinden muaf tutulmuşlardır. Ancak bu süre zarfında ithal edilecek malzeme bir defaya mahsus olacak, bu zaman zarfında ithal etmeyip daha sonraki sürede bu haklarını kullanmak isterlerse gümrük vergisine tabi tutulacaklardır[162].

İp-Bez İşletmesi

Devlet, hazinenin borcunu ödeyebilecek her türlü işletmenin kuruluş ve işleyişine kolaylıklar sağlamaktadır. Antakya'da İbrahim Nasoğulları tarafından tesis edilen fabrika, sermaye yetersizliğinden dolayı atıl duruma düşmüştür.

İplik ve bez fabrikasını yeniden işler hale getirmek için bölge halkından Abram Lui 3-4 yük (yani 300-400) guruşluk mali destek ile fabrika çalışmalarına devam etmiştir[163].

---

[159] **Umuru Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Zilhicce 1323 (10 Şubat 1906), s. 361.
[160] **BOA. T. NFM 720/19,** H. 1302 Za. 13 (24 Ağustos 1885).
[161] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[162] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Safer 1302, s. 40-41.
[163] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).

Halı İpliği Fabrikası

Hüdavendigar Vilayeti'nin Karahisar Sancağı'nda Kesri-zade Emin Ağa tarafından halı imalatı için gerekli ipliği kendi işletmesinden elde etmek istemiştir. Bu amaçla halı yapımında kullanılacak bir ip fabrikasının tesisi ve işletmesini talep etmiştir. Diğer fabrika ve tesislerde olduğu gibi bir defaya mahsus olmak üzere yurt dışından getireceği alet ve diğer parça malzemeler gümrük vergisinden muaftır[164].

Halıcılık İşletmesi

Anadolu'ya özgü halıcılık sanatının gelişimini sağlamak ve üretimini artırmak için Çolakoğlu İbrahim imtiyaz başvurusunda bulunmuştur[165].

e. Diğer Fabrikalar

Bira Fabrikası

Der-saadet'te Karaköy civarında Mösyö Adolf Bomaniyet kurduğu bira fabrikası için gerekli olan fıçı tahtaları ile diğer alet ve makineleri yurt dışından sipariş etmiştir.

Sipariş edilen malzemelerin listesi ve nelerin gümrükten muaf olduğunu gösterir cetveli de Rüsumat İdaresi'ne sunmuştur. İşletmeciler bu zaman zarfında süre kaybına uğramamak için istenilen mallar için devlete belli miktarda depozito yatırmaktadırlar. Liste onaylandıktan sonra bu ücret iade edilmektedir[166].

Sigara Fabrikası

Tütün üretimi ve elde edilen gelir kaynakları devletin kontrolünde olmayıp devlet içinde devlet olan Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kontrolündedir. Bu nedenle yeni bir sigara fabrikasının tesisine ihtiyaç olup olmadığı Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne bağlı Sanayi İdaresi vasıtasıyla sorgulanmaktadır.

Porselen ve Fağfuri Üretim Tesisi

Mimar Yanko Bey tarafından İstanbul'da Kordon civarında Nafıa Nezareti'nin ve Meclis-i Mahsus-u Vükela'nın kararıyla porselen ve fağfuri imalatına başlanılmıştır.

Üretilen ürünler Avrupa kalitesini aratmayacak kadar mükemmeldir[167].

Demir-Çelik İnşa tesis

Demir, çelik ve diğer malzemelerin imalatını yapmak üzere bir teşebbüs yapılmıştır[168].

---

[164] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Safer 1302 (Kasım-Aralık 1884), s. 1709.
[165] **BOA. T. OMZ. VRK. 532/5,** 28 Şubat 320 (13 Mart 1905).
[166] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-ahir 1311 (26 Ekim 1893), s. 175-176.
[167] **BOA. Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1314 M. 1 (12 Haziran 1896).
[168] **BOA. T. 171,** Şubat 302, (Şubat-Mart 1887) s. 7.

Hızar Fabrikası

Bigadiç Kazası'na bağlı Kızılçukur Köyü'nde Laz Hüseyin Usta, tasarrufu altında bulunan ham arazisi üzerinde fabrika kurulması için izin istemiştir.

Tarıma elverişli ve öşür vergisine tabi olan arazinin bu amaçla kullanımına izin verilip verilmeyeceğini öğrenmek amacıyla durum Defter-i Hakani'ye bildirilerek Sultan II. Abdülhamit'ten gelecek cevap beklenilmiştir[169].

Sac ve Tel İmalatı

Demir ve bakırdan sac ve tel imla etmek üzere bir fabrikanın kurulmasına izin verilmiştir[170].

Makine Tamir Fabrikası

İstanbul-Yedikule'de makinelerin tamiri için bir fabrika tesis edilecektir[171].

Kağıt Fabrikası

Beyrut kentinde, yazı kağıdı ve diğer amaçlarda kullanılan kağıtların üretimini sağlayacak bir fabrika açma ruhsatı Hoca Yakub Sabına'ya verilmiştir[172].

Domani Yapım Fabrikası

Beyrut şehir merkezinde işlemekte olan bir fabrikadır[173].

Neccar Tesisi

Tuvalet eşyası imal eden bir fabrikadır. İstanbul'da artan nüfusun ihtiyacını karşılamak için sayısı giderek artış gösteren bir tesistir[174].

Rodos-Kiremit Fabrikası

Mehmed Ali Efendi ve Ortağı uzun zamandır Avrupa usullerine uygun olarak Rodos Adası'nda bir kiremit fabrikası işletmektedirler. Fabrikanın ilerleyip büyümesi için devlet tarafından mamul ettikleri ürünlerin dahili gümrükten muaf tutulmasını talep etmişlerdir.

Şura-yı Devlet'in Nafıa Dairesi'nde değerlendirilen talep uygun görülerek durum Rüsumat İdaresine de bildirilmiştir[175].

---

[169] Devlet pek çok yerin öşür gelirini Düyun-u Umumiye İdaresi'ne borcuna karşılık vermiş olduğundan bu talebi onaylamamış olmalıdır. Zira Bursa ve çevresinin öşür gelirleri borcun tahsilinde kullanılmaktadır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Ramazan 1317 (3 Ocak 1900), s. 648.
[170] **BOA. T. 171,** Mayıs 303 (Mayıs-Haziran 1887), s. 7.
[171] **BOA. T. 171,** Ağustos 303 (Ağustos-Eylül 1887) , s. 7.
[172] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[173] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320, s. 1747.
[174] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).
[175] **BOA. Y. EE. 93,** 14 Receb 96 (4 Temmuz 1879).
[175] **BOA. T. 171,** Ağustos 303 (Ağustos-Eylül 1887), s. 7.

III. KENTLEŞMEDEKİ DİĞER HİZMET ALANLARI

Osmanlı-Türk şehirlerinin oluşmasında ilk belirleyici bizzat devlet adamları olmuştur. Kamu hizmetlerinin yürütülmesi için imaretler inşa ettirilmiştir. XVIII. Yüzyıl içinde batıya dönüş, XIX. yüzyıl içindeki kentsel değişimler ve inşaat faaliyetleri Osmanlı devletinin geçirdiği batılılaşma sürecinin getirdiği yönetim ve örgütlenme değişiklikleri ile birlikte çıkartılan nizamname, kanunlar ve bunların uygulanma sonuçları bayındırlık alanındaki değişimlerin göstergesidir.

Avrupa ülkelerinin canlandırdıkları ve yönlendirmeyi başardıkları Doğu ticareti, etkileri uzun sürede görülen bir dış etmen olarak Osmanlı kentlerinin sosyo-ekonomik yapısını ve doğrudan mimarlığa dokunan yanıyla kentsel morfolojiyi ve kentsel mekan normlarını değişime zorlamıştır.

Gittikçe yoğunlaşan iktisadi ilişkilerde Doğu Akdeniz liman şehirleri, XIX. yüzyılın ticari faaliyetine uygun bir ulaşım ve hizmetler bütününe sahip olmak için yeni örgütlenmelere ve hizmet alanlarına yönelmeye başlamıştır.

Yer altı tesislerinin yerleştirilmesinde havagazının binalardan mümkün olduğu kadar uzak olmasına ve elektrikle yan yana bulunmamasına dikkat edilmelidir.

1. Telgraf ve Telefon Hatları

a. Telgraf Teknolojisi

Kanuni Sultan Süleyman devri Sadrazamı Lütfi Paşa döneminde kurulduğu söylenen Menzil teşkilatı Osmanlı Devleti'nin tam teşekküllü İlk Haberleşme Örgütü olarak belirtilir. Menzil, haberleşmenin yol üzerindeki şekliyle askerin iaşe ve istirahatının temin edildiği yer anlamına gelmektedir.

Menzillere zamanla konulan ağır şartlar ve ulakların zulmü nedeniyle zedelenmesi bu alanda ıslahat yapılmasını gerektirmiştir. XVII. Yüzyılda ulak beygirleri için vergi uygulamasının başlaması ile ulaklar geçtikleri köylerden aldıkları at karşılığında vergilerini ödemiş olmakta idiler. Bu sistem modern Posta Teşkilatı'nın kuruluşuna kadar devam etmiştir. II. Mahmut devrinde Posta Teşkilatı'nın kurulmasıyla Osmanlı devletinin yol, haberleşme ve ulaştırma sistemi yeni bir uygulamaya tabi olmuştur.

---

[175] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[175] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Rebiül-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1747.
[175] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897).

Kırım Harbi sırasında ve sonrasında Telgraf'ın giderek yaygınlaşması kara posta teşkilatının önemini yeniden artırmıştır.

Osmanlı devletinin üç tarafının denizlerle çevrili olmasına rağmen uluslararası bir ulaşım ağı oluşturamamasından dolayı kara ve denizde posta hizmetlerinin yabancı elinde kalmasına yol açmaktadır. Devlet hukukuna aykırı olan bu uygulama devletin deniz ve kara ulaşımındaki yetersizliği damgasını vurmaktadır. Tecrübeli ve eğitimli kaptanlar yetiştirilerek bu sorun giderilebilir[176].

Der-saadet ile Edirne arasında Seyyar Posta memurları istihdam olunmaktadır[177].

Yunan Lisanı'nda "Tele" uzak ve "Grafo" yazmak manasını ifade etmektedir. Yunanlılar icat ettikleri işaretler vasıtasıyla uzak yerlere haber verebilmişlerdir.

1676'da Eminton adlı bir Fransız Telgraf Kullanım Kılavuz Kitabı yayınlamıştır. "Devr-i beyn" ile görülebilecek kadar uzaklıkta 12 saat mesafelik bir yere 1 saatten evvel haber ulaştığını açıklamış ve ilan etmiştir. Fransa devleti bu ilk tecrübeyi fazla masraflı bulduğundan devamını getirmemiştir. Eminton'un vefatından 80 yıl sonra Alman Bilim Adamı "**Berg Şetreasır**" adında bir Alman çıkıp Eminton'un telgraf usulünü daha kolay bir şekilde uygulamaya koymuştur. Ancak İngiltere erken davranarak Alman Bilim Adamını kendi nezdine almıştır. 100. 000 Frank ikram ederek bu usulü Londra'da icra eylemeye başlamıştır. İngiltere'de 10 saatlik mesafede 10 dakikada lakırdı edildiğini öğrenen Fransa, sistemi derhal kendi ülkesinde uygulamaya başlamıştır[178].

aa. Osmanlı devletinde telgraf hattı

Osmanlı devleti sınırlarında telgraf hattı ilk defa Mehmed Ali Paşa'nın gayretleriyle 1239'da Kahire ve İskenderi'ye arasında birbirinden 1 saat uzaklıkta 40 kula inşa edip bu kuleler arasında 30 dakika zarfında muhabereye hasıl olmuşlardır.

Demiryolun ortaya çıkması, şimendiferlerin geceleri dahi işlemesi ve geceleri kuleler vasıtasıyla işaretler mümkün olmadığı gibi puslu havalarda dahi kullanılmaz olması telgrafın öneminin anlaşılmasını biraz daha geciktirmiştir.

---

[176] ***Bâ-İrade-i Seniyye Nafı'a Nezâretinde Teşekkül Eden Komisyon…,*** s. 6.
[177] **BOA. T. 2303,** 29 Ağustos 1304. (10 Eylül 1888)
[178] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H. Fi Safer sene 1302 (Kasım-Aralık 1884), s. 61-62.

Telgraflarda kullanılan Fransız usulü Mors cihazı için gerekli olan boya pulu ithal edilmektedir[179].

ab. Elektrikli Telgraf

Keşif olunan elektrik sayesinde telgraf usulü yeniden önem kazanmıştır. İlk olarak Avrupa'da elektrikli telgraf usulü "Bavyere", "Belçika" ve "İngiltere"de tesis edilmiştir.

Osmanlı devletinde elektrikli telgraf hattı

İlk defa Varna-Rusçuk ve Şemin-Edirne arasında tesis edilmiştir. Zaman içerisinde ülkenin mamuriyeti için kol kol hatlar inşa olunur[180].

Tramvay hatlarının buhar gücünden elektrik gücüne peyderpey geçmesi ile birlikte, hatların inşası sırasında Telgraf Nezareti'nin görüşüne başvurulur. Zira döşenecek demir raylar elektrik hatlarına zarar verici nitelikte olmaması gerekmekte, ayrıca elektriğin geçtiği güzergâhta demir raylar döşenmektedir[181].

Hüdavendigar Vilayeti, Kırkilise, Van, Bitlis Vilayetlerinde telgraf hatları çekilidir[182].

ac. Astern Telgraf Kumpanyası

Osmanlı devletinde Beyoğlu ve İzmir bölgesinde hatları faal olarak çalışmaktadır. İngiliz Telgraf Kumpanyası düzenli olarak hizmet vermektedir[183].

aç. Demiryolu Şirketleri Tarafından Döşenen Teller

Rumeli Demiryolu Kumpanyası demiryolu hatları boyunca telgraf hatları da döşemektedir. Sirkeci-Edirne-Otlak Köyü, Tatar Pazarcığı, Bellova, İstanimka, Hatunice, Filibe ve Mustafa Paşa mevkilerince telgraf hatları döşenmiştir.

Balkan Milisleri'nin çıkardığı olaylar sırasında bu telgraf hatlarıolaylarda zarar görmüştür[184]. Ancak devlet ve kumpanya işbirliği ile tamir edilmektedir. Telgraf

---

[179] Devlet, Rumeli Demiryolları Kumpanyası aracılığıyla bu boya malzemesini getirmektedir. Telgraf malzemesi Rumeli Demiryolları Kumpanyası şarnamesinin 24. maddesine göre gümrük vergisinden muaf tutulmaktadır. **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** 15 Ramazan 1320 (16 Aralık 1902), s. 1949.

[180] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** s. 62-63. Osmanlı Devleti telgrafı ilk olarak kullanmaya başladığında Avrupa'yı taklit ederek günlük hayatta kendi alfabelerini kullanırken telgrafta Avrupa yazı sistemini benimsemişlerdir. Bu durum Osmanlı yazı makinesi yapılana kadar devam etmiştir. Burnaby; **a.g.e.,** s. 161.

[181] **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 29 Rebiül-ahir 317 (6 Eylül 1899), s. 67.

[182] **BOA. T. OMZ. VRK. 532/5,** 28 Şubat 320 (13 Mart 1905).

[183] **BOA. İrade Hususi, 48,** H. 21 M. 1315 (22 Haziran 1897).

[184] "…Rumili demiryollarının 120 numaralı Filibe Katarı Rumili Şarkı Milisi tarafından tevkıf edildiği mezkur demiryollar müfettişliğinden bildirilmiş iken 122 numaralı katarın Edirne'den Filibe'ye sevk olunması ve Şark-ı Rumili vakıasına dair kumpanyaca alınan malumatın nezarete bir gün sonra ita kılınması esbabı hakkında makam-ı nezaretten vukubulan istifsare cevaben…Rumili şarki hadisesinden

hatlarındaki arıza bölgede çıkan olaylardan gecikmeli olarak haberdar olunmasına ve olayların boyutunun artmasına neden olmaktadır. Telgraf tellerinde oluşacak suiistimallerden Şirketler sorumludur.

Osmanlı'nın Avrupa yakasındaki diğer bir telgraf hattı da İltisak Şirketi tarafından çekilmiştir. Şirket mukavele şartlarına uygun olarak kendi bölgesindeki demiryolu hatları boyunca telgraf döşeyecektir. Bunun için gerekli olan alet ve edevatın teminine ihtiyaç vardır. Sipariş edilen malzemeler Fen memurlarının denetiminden geçecektir[185].

ad. Sakız-Çeşme hattı

Sakız Adası ile İzmir-Çeşme arasındaki deniz telgraf hattı şebekesine ilave olarak 18 Receb 1301 tarihli imtiyaz mukavelename şartlarına göre Kumpanya eğer isterse bir hat daha ilave etme hakkına sahiptir.

Kumpanya, Telgraf ve Posta İdaresi'ne başvuruda bulunarak talebini bildirmiştir. Şura-yı Devlet'in Dahiliye Dairesi'nde görüşülerek Padişahın onayına sunulmuştur[186].

ae. Bellova-Vakarel Telgraf Hattı

Demiryolu hatları boyunca telgraf hatları döşenmektedir. Bellova-Vakarel hattı döşenirken istasyonlarda Telgraf Daireleri inşa edilmektedir. Devlet bu hizmetet karşılık bina yapımında gerekli olan malzemeyi vergiden muaf tutmuştur[187].

af. Cidde'den Mekke'ye Telgraf Hattı

Devlet, ülke bayındırlaşmasında hazine olarak bütçesi ölçüsünde destekçi olmaktadır. Estern Kumpanyası, kar ve zararı kendisine ait olmak ve devletten herahangi bir yardım istememek koşuluyla Cidde'den deniz yoluyla Sevakin hattına bağlamak için Mekke'den başlayıp Cidde'den ilerisine bir telgraf hattı döşeme imtiyazı verilmiştir.

Kumpanya devletten yardım talep etmemekle birlikte bölgenin İslamcılık fikri açısından önemine istinaden Hazine'den 5.000 İngiliz Lirası desteği gerektiğinde

---

zuhurundan bir gün evvelki Cuma gününden beri mezkur kumpanyaca teati kılınan telgrafnameler mündericatının arıza ve amik tedkıkıne mütevakkıf bulunduğuna binaen bade icabına bakılmak üzere zikr olunan telgrafnamelerin tedkıkıyle tebeyyün edecek ahval ve malumat-ı sahihanın nezaret-i aciziyyeye bildirilmesi…" **BOA. T. NFM 720/29,** H. 1303 S. 16 (24 Kasım 1885)

[185] **BOA. T. NFM 721/14,** H. 1304 S. 3 (1 Kasım 1886).

[186] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 17 Safer 306 (23 Ekim 1888), s. 132.

[187] Bu hattın inşası sırasında İstanbul'dan 6 sandık Telgraf için gerekli masa ve aletler istenmiştir. **BOA. . T. NFM. 721/33,** H. 1304 N. 3 (26 Mayıs 1887).

sağlayacaktır. Ayrıca hattın zarar etmesi genel bir zarar teşkil etmektedir. Halk ve devletin uzun vadeli menfaati için desteklenmesi uygun görülmüştür[188].

b. Telefon Hatları

ba. Der-saadet-Terkos Hattı

Der-saadet ile Terkos Gölü arasındaki telefon hattı edevatı gümrük vergisinden muaf tutulmuştur[189].

bb. Tarabya-Beyoğlu Telefon Hattı

Almanya Elçiliği tarafından Tarbya-Beyoğlu arasında bir telefon hattı kurulması için Osmanlı hükümetinden imtiyaz talebinde bulunulmuştur. Ancak yapılan müzakere sonucu telefon hattının kurulmasına müsaade edilmemiştir[190].

2. Posta Hizmetleri

II. Mahmut'un bütün siyasetini şu iki başlık halinde almak mümkün:Islahatçılık ve Merkeziyetçilik. Bu siyasetini iletişim alanında da sürdürmeye çalışmıştır. II. Mahmud merkeziyetçi bir padişah olarak devlet tekeli altında ve kontrolünde halkında hizmetlerden faydalanacağı, kontrolünde bir haberleşme örgütünü hedefliyordu.

1832 senesi içerisinde Hassa Müşiri Ahmed Fevzi Paşa'nın Üsküdar-İzmir arasındaki yolun şose haline getirilerek, bu arada "posta taşımacılığına" geçilmesi teklifi Ekim 1834'te tahakkuk etti isede buradaki hedef yük ve yolcu taşımacılığının "menzil usulune" göre ve atlarla yapılması yerine "posta usulüne" uygun olarak arabalarla gerçekleştirilmesinden ibaretti ancak ilk defa posta kelimesi dilimize geçmiştir. Postanın kurulması yolundaki ikinci teşebbüs Serasker Hüsrev Mehmed Paşa bulunmakdadır[191].

Öncelikle İstanbul-Edirne arasında menzillerin posta usulüne çevrilmesi teklifi üzerine birtakım teşebbüsler yapılmış ve Postanın Abdülmecid döneminde 4 Temmuz 1840 tarihli irade ile kurulması kesinleşmiştir. 23 Ekim 1840'ta Posta Nezareti kuruldu ve İstanbul-Edirne ilk posta başladı daha sonra Anadolu'ya başlatıldı.

Posta teşkilatında da Fransız örnekli olup, Fransız Posta Kanunu ülke şartlarına uygun olarak düzenlenmesiyle 16 Kasım 1840'ta Birinci Posta Nizamnamesi yayınlanmıştır.

---

[188] **BOA. Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra. 18 (18 Şubat 1881).
[189] **BOA. T. 2302,** 18 Haziran 329 (1 Temmuz 1913), s. 97.
[190] **BOA. İrade Hususi, 65,** H. 22 Ş. 1321 (12Kasım 1903).
[191] Nesimi Yazıcı; "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt 6, İletişim Yayınları, İstanbul-1995, s. 1636-1640.

Posta devlete hizmetin yanı sıra herhangi bir ayrım yapmaksızın ülke ahalisine hizmet sunacaktır. İlk dönemlerde yalnızca mektup ve gazete gibi yalnız evrak postacılığı yapmış kısa süre sonrada emanet(para) ve numüne (paket) kabul etmeye başlamıştır.

Posta nezareti başkentte organize olduktan sonra taşradaki önemli merkezlere müdürler tayin edilmiştir. 1845'lerde geniş sınırlara sahip olan Osmanlı devleti ülke geneline posta hizmetini nasıl sağlayabilmiştir dersek karşımıza iki teri çıkara "muntazam" ve "gayr-i muntazam" kelimeleri çıkar. Muntazam; önceleri posta müdürü tayin edilen bölgelere denilirken, daha sonra bu merkezler arasındaki postacılığa da muntazam denilmiştir. Gayr-i muntazam postaneler ise kendilerinin posta nezaretinden müdür tayin edilmeyen merkezlerdi ve bunlara arasındaki postaya da bu isim veriliyordu[192].

Muntazam postanelerde her türlü hizmet verilirken, gayr-i muntazamlar da sadece mektup ve evrak postacılığı yapılır. Bunların masrafları da mahalli imkanlarla karşılanmakta ve nezaretin kadrosu içerisinde yer almamaktadırlar[193].

Postanın gelişmesi beraberinde posta yolunun gelişmesini de sağlamıştır:

İstanbul-Edirne, Selanik, Yanya, İzmir, Alaiye, Şam, kayseri, Diyarbakır

Edirne-Kalas, Vidin, Manastır

Filibe-Belgrad, Kumanova-Bosna, Manastır-İşkodra

Diyarbakır-Bağdat, Trabzon-Erzurum.

a. Şehiriçi Posta İşletmeleri

İlk dönemlerde şehirlerarası posta hizmetleri verilmeye çalışılmış olup, 1865'e gelindiğinde şehiriçi posta iletmeleri gündeme gelmiş ve ilk uygulama İstanbul'da başlamış. İşletme şekli ise İltizam yoludur. Yanyalı Lianos'a altı seneliğine 365. 000 guruş karşılığında verilmiştir. Ancak bir süre sonra uygulamadan vazgeçilmişse de halk buna rağbet göstermiştir.

Tanzimat döneminde Posta Nezareti tekel altında postacılık yapmış. Teşkilat haricinde posta hizmetlerinin başka organizasyonlarca yerine getirilmesine müsaade edilmemiştir.

---

[192] Nesimi Yazıcı; "Posta Nezaretinin Kuruluşu", **Çağını Yakalayan Osmanlı,** İstanbul-1997, s. 620-621-622.

[193] Nesimi Yazıcı; "**a.g.m.** ", **Tanzimattan Cumhuriyete,** s. 1640.

b. Yabancı Postalar

Bilhassa Tanzimat döneminde oldukça yaygın olarak karşımıza çıkar. Osmanlı devletini kendi postaları ile haksız rekabetleri yanında, ülke güvenliği açısından da çok sakıncalı olan bu postlara maalesef II. Abdülhamid'in bütün çabalarına rağmen, bu postalar varlıklarını devletin yıkılışına kadar sürdürmüşlerdir.

Posta nezaretinin çalışmasında ve gelişmesinde bazı nazırların büyük gayretleri olmuş bunlar arasında Posta Nazırı Ahmed Nazif Bey (1857-1858), Agah Efendi (1861-1865) Yaver bey (1868-1871, 1875-1877). Bunum haricinde her konuda olduğu gibi bu konuda da yabancı uzmanlar getirilmiştir. 1856'da İngiliz Smith, 1875'te İngiliz Franc İbves Scudamore göreve başlamış ve İttihad Postalarını kurmuş ve yurtdışı postacılığını başlatmış Osmanlı devleti 1874'te kurulan Dünya Posta Birliğine de üye olmuştur[194].

3. Havagazı-Elektrik Vasıtasıyla Aydınlatma

İbadet saatlerine göre düzenlenen gün, sabah namazıyla başlayıp yatsıyla sona ererdi. Geceleri petrol lambası yada havagazı fenerleri ile yarı aydınlanan sokakların sessizliğinde bekçi sopaları ile köpeklerinkinden başka ses duyulmazdı. Sokakların sessizliği ile mahallelilerin ahval-i ruhiyesi arasında sıkı bir münasebet vardır[195]. Aydınlatmada kullanılan temel malzeme kömür madeninden elde edilen gazdır. Fenerler vasıtasıyla aydınlatma sağlanır[196].

Gaz ve İspirto'nun muhafazası için depo ve ambarlar inşa edilmektedir.

Elektrik kuvveti uzun yıllardır bilinmekle birlikte onun sanayide ve aydılatmada kullanımı oldukça yenidir. Elektrik kuvveti ilk olarak piller vasıtasıyla elde edilmiş ancak pilin imalı pahalı olduğu gibi büyük güç gerektiren işlerde de kullanılacak kadar yeterli değildir. Pile dayalı elektrik gücü telgraf ve yaldızcılık istifade etmeye müsaittir.

İcatçılar bu alandaki çalışmalarına devam ederek Mösyö Gram, uzun yıllar yaptığı deneme ve yanılmalar sonrası ***"Dinamo"*** denilen makinenin eksikliklerini tamamlayarak elektrik kuvvetinin bugünkü ve geçmişteki en önemli güç kaynağı icadı olmasını başarmıştır. Bu başarılı icat kısa zamanda Osmanlı sınırlarında da yerini alacaktır.

---

[194] M. Bülent Varlık; "Bir Yarı Sömürge Olma Simgesi: Yabancı Posta Örgütleri", **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt 6, İstanbul-1995, s. 1653-1656.
[195] Ahmet Rasim; "Sokaklarda Geceler", **Nevsal-i Milli,** İstanbul-1913, s. 269.
[196] Trabzon-Sürmene'de yunus balığından çıkarılan yağ, İstanbul ve Lazistan'a gönderilerek kandil yağı olarak kullanılmaktadır. Sibel Ercüment;**a. g. t.,** s. 118.

Devlet-i Aliye, Avrupalı, Asyalı ve diğer kıta icatçıları için her zaman cazibe merkezi olmuştur. Geliştirdikleri yeni teknikleri Osmanlı coğrafyasında uygulamak istemişlerdir. Aydınlatmada temel malzeme gazdır. Bunun haricinde Paris'te geliştirilmiş olan *"Zaplo Sukuf"* usulü ile aydınlatmanın sağlanması için atılımlar başlamıştır. Devlet, Paris'te uygulanan bu tekniğin Başkentte de tatbik edilmesine izin vermiştir[197].

Elektrik tesisatının döşenmesi sırasında Turuk ve Meabir İdaresi ile Telgraf ve Posta nezareti ortak olarak çalışmak zorundadır. Tellerin döşenmesi sırasında bunların birbirine zarar vermemesine dikkat edilir.

Elektrik başta Payitaht olmak üzere diğer vilayetlerde de yaygınlaşmaktadır. Şehir halkı elektrikle aydınlatmaya tam olarak kavuşmadan önce ulaşım ve fabrikalar vasıtasıyla tanışmıştır. İstanbul'da Galata Tüneli elektrik gücüne dayalı olarak işlemektedir.

Elektrik kullanımı Başkent Der-saadet ve çevre vilayetlerde yaygınlaşmasıyla ülkeye Avrupalıların imal ettikleri yeni ve farklı ürünlerin girişi başlamıştır. Bu farklı ürünlerden biri elektrikli sobalardır. Osmanlı hudutlarında Elektrikli soba satış imtiyazını talep eden müteşebbisler olmuştur. 1321 yılında Avrupa'dan Bandırma İskelesi'ne elektrikli sobalar getirilmiştir. Ancak devlet, ülke genelinde henüz elektrik gücünün yaygınlaşmamış olmasından dolayı sobaları geri göndermiştir[198]. Ülke genelinde elektriğin giderek yaygınlaşması için devlet tarafından Elektrik Şirketlerine Avrupa'dan getirtecekleri alet, edevat ve diğer malzemeleri gümrük muafiyeti sağlamıştır[199].

a. Fenerler İmtiyazı

Fenerlerle İstanbul Boğazı ve çevresini aydınlatma imtiyazına sahip olan Mösyö Kaulas imtiyaz müddetinin Sultan Abdülhamid Han zamanında da uzatılmasını istemiştir. Sunulan yeni teklif Bahriye Nezareti'nin de görüşe sunularak karar verilmeye çalışılmaktadır[200].

---

[197] **BOA. İmtiyaz Defteri 1,** H. 29 Ramazan 296 (16 Eylül 1879), s. 111.
[198] **BOA. M. V. Dosya No:110,** H. 1322 B. 12 (22 Eylül 1904).
[199] **BOA. T. 2302,** 13 Haziran 329 (16 Haziran 1913), s. 96.
[200] **BOA. Y. EE. 93,** H. 22 Ca 96 (14 Mayıs 1879).

İngiltere, Kızıldeniz'in uygun mevkilerinde fener inşası talebini Mısır'dan talep etmiştir. Ancak bu noktalarda fener konulması hakkı Osmanlı Hükümeti'nin Fenerler İdaresi'ne ait olduğundan teşebbüsün önü alınmıştır[201].

b. Beyrut-Şam Havagazı

Beyrut ve Şam Şehirleri'nin havagazı ile tenviri imtiyazını ilk olarak Mösyö Jerarden talep etmiştir[202]. Beyrut şehrinin havagazı ile aydınlatılması için yapılan başvuruya istinaden Şam-ı Şerif Şehri'nin de havagazı ile aydınlatılması imtiyazının kendi adına verilmesini isteyen Tüccardan Hacı Şükrü Efendi başvurusunu yapmıştır[203]. Osmanlı Bankası'na 1000 Lira kefalet akçesini ödeyerek hazırlıklarına başlayabilecektir[204]. Hacı Efendi çalışmayı yürütme için istihdam edeceği personellerde Fen memurları hariç diğer memur ve müstahdemlerin Osmanlı tebaasında olmasına özen gösterecektir.

Şam Şehri'ni kömür madeninden elde edilecek gaz ile ışıklandırmak üzere 40 yıllığına imtiyazı alan Şükrü Efendi, 3 ay içerisinde harita ve diğer hazırlıkları tamamlarken gelecek 1. 5 yıl içinde de Şam halkının akşam ve geceleri dahi ışığa kavuşması hedeflenmektedir. Hazırlıklar aşamasında istem dışı oluşabilecek aksamalar derhal Nafıa Nezareti'ne bildirilerek gerekli tedbirler alınacaktır. İmtiyaz sahibinin kusurundan dolayı aydınlatma çalışmalarının bir kısmı veya tamamı tatil edildiği durumda Hükümet, masraf ve hasarı hükümet sahibine ait olmak üzere geçici olarak aydınlatma işini yürütecektir.

Devlet aydınlatma tesislerin başarıyla tamamlanmasını takip amacıyla Komiser tayin edecektir. Komiserin teftiş ve muayene masrafları için Şirket, Nafıa Nezareti Veznesine her yıl 240 Lira yatıracaktır. Ayrıca hatların döşenmesi, gazhane ve diğer müştemilatın tesis edilmesinden sonra devletin oluşturacağı Fen Komisyonu marifetiyle tetkik edilecektir. Fenni kaidelere uygun olduğuna dair rapor sunmasıyla Nafıa Nezareti üretime geçişe izin verecektir.

---

[201] **BOA. İrade Hususi, 47,** H. 17 C. 1315 (13 Kasım 1897).
[202] **BOA. T. 171,** Nisan 301 (Nisan-Mayıs 1885), s. 7.
[203] Beyrut Şehri'nin havagazı ile ışıklandırılması imtiyazını Mösyö Aleksandr Jerarden 40 yıllığına talep etmiştir. Ancak imtiyaz koşullarının fazlasıyla tahrif edilmesinden dolayı imtiyaz yeniden görüşülerek Hacı Şükrü Efendi'ye verilmiştir. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 29 Safer 303 (7 Aralık 1885), s. 71.
[204] Fermanın çıkmasıyla Hacı Şükrü Efendi ya nakdi olarak yada piyasa fiyatıyla esham olarak 1000 Lira kefalet akçesi ödeyecektir. Borç senedi ile ödeme halinde oluşabilecek noksanı Osmanlı Bankası tamamlayacağına dair taahhütte bulunmak zorundadır. Kefalet akçesi yatırıldıktan sonra ferman işleticiye teslim olunacaktır. Bu bedel imalatın tamamen kabulünden sonra iade edilecektir. **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 10 Şaban 305 (22 Nisan 1888), s. 123.

Mukaveleye göre, gazhane ve diğer yapıların inşası sırasında Şam-ı Şerif Belediyesi tarafından belirlenecek bölgelerdeki arazilerden sahipli olanlardan rıza doğrultusunda satın alınmaya çalışılacaktır. Gaz boruları yollar boyunca döşenmeye çalışılacak, yoldan ayrı başka mevkiler kullanılacak olursa mülke ve mahsule verilecek zarar ve ziyan nisbetinde tazminat ödenilecektir. Tesisin kurulması sırasında ilk defa olarak kullanılacak malzeme Osmanlı ülkesinden ve yabancı ülkelerden tedarik olunabilecek ve gümrük vergisine tabi olmayacaklardır. Devlet işletmeyi imtiyaz süresince kurulan gazhane, depo, arazi ve sermayesi geliri vergiye tabi değildir. Şirkete ait mukavele ve şartname evraklarından damga vergisi talep edilmeyecekti.

İşletmenin muvakkaten işleyebileceği onayı alınmasından imtiyazın bitimine kadar haritaya uygun olarak gaz dağıtımı ve ücret tarifesi yapılacaktır. Her 6 ayda bir hasılat cetvelleri hazırlanarak Şam-ı Şerif Belediyesi'ne takdim edilecektir[205].

Personellerin halk tarafından kolaylıkla tanınabilmeleri için memurlar üzerlerinde şehrin ismi ve sıra numarası ile hamilinin ismini ve kumpanyasının damgasını içeren birer adet plakaya sahip bulunacaklardır. Bu plakaların masrafı imtiyaz sahibine ait olacaktır[206].

c. Beyrut Havagazı Şirketi

Beyrut Kent merkezinin havagazı ile aydınlatılması imtiyazı 1303 yılında yapılan müzakereler sonucunda imtiyaza verilmiştir. Kısa zamanda Anonim Şirketlerini kurarak imalat için gerekli tuğla, demir, kereste ve diğer malzemeler herhangi bir iç ve dış vergiye tabi olmaksızın sipariş edilmiştir.

Şirket işletme için gerekli olan Gazhane binasını da kurmakta gecikmemiştir. Gazhane'nin tecrübesi için kömür siparişinde de bulunulmuştur. Bütün hazırlıkların tamamlanmasından sonra fabrikanın muvakkaten işlemesine Fen Müşavirliği tarafından yapılan tahkikat sonucu izin verilmiştir[207]. Beyrut Havagazı Anonim Şirketi 550 fenerle Beyrut gecelerini aydınlatmaya başlamıştır[208].

---

[205] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 29 Safer 303 (7 Aralık 1885), s. 72.
[206] **BOA. İmtiyaz Defteri 2,** H. 10 Şaban 305 (22 Nisan 1888), s. 123-124.
[207] **BOA. T. 171,** Mayıs-Eylül-Kanun-u evvel 303 (Mayıs-Haziran-Eylül-Ekim-Kasım 1887), s. 9. **BOA. T. 171,** Temmuz-Teşrin-i sani 304 (Temmuz-Ağustos-Kasım-Aralık 1888) , s. 9.
[208] **BOA. T. 171,** Şubat 302 (Şubat-Mart 1887), s. 7. **BOA. T. 188, 9/1306,** 8 Kanun-u sani 306/ H. 9 Cemaziyel-ahir 308.

ç. Beyrut Elektrikli Aydınlatma

Beyrut şehrinde havagazı ile aydınlatmanın varlığından dolayı elektik aydınlatmadan önce tramvay hatlarında kullanılmıştır[209].

Beyrut şehrinde elektrikli tramvay tesisi ve şehrin elektrikle aydınlatılması ve elektriğin sanayide aktif olarak kullanılması imtiyazı Selim Efendi'ye verilmiştir. Selim Efendi elde edeceği hasılat-ı safiyenin %10'luk kısmını Hicaz hattının inşasına tahsis edecektir[210].

d. Der-saadet Havagazı Tenviri

Der-saadet Gaz Şirketi, bir İngiliz işletmesidir. İzmir Havagazı Kumpanyası'nın imtiyaz süresini uzatmak üzere başvurduklarını haber almaları üzerine İngiliz Sefiri Baş Tercümanı Mösyö Blok, Hariciye Nezareti'ne gelerek işin aslını öğrenmeye çalışmıştır. İngiltere'yi böyle bir davranışa iten temel faktör İzmir'in aydınlatılmasının kendi sermayedarları tarafından da istenilen bir işletme olmasından kaynaklanmaktadır[211].

Gaz Şirketi, elindeki yapıyı ıslah ederek bakım ve onarım çalışmalarında bulunduğu gibi yeni bir tarife uygulamasını da başlatmıştır. Yeni ücret tarifesinde Midilli ve Sakız Havagazı şirketleri mukavelenamelerindeki tarifenin esas alınmasına karar verilmiştir.

e. Der-Saadet ve Civarının Elektrikle Aydınlatılması

Der-saadet ve bağlı mahallerin elektrikle aydınlatılması için imtiyaz başvurusu yapılmıştır[212].

Şirket tarafından nezaretlerin aydınlatılması gerçekleştirilmektedir. Nezaretler dahi yaptıkları aydınlatma ücretlerini şirkete ödemektedirler[213].

f. Paris Elektrik Şirketi

Paris Elektrik Şirketi, kendilerince icat edilen ve geliştirilen "**Zaplo Sukuf"** tekniğini Osmanlı coğrafyasında da kullanmak için Osmanlı Devleti'nin resmi kurumlarına müracaatta bulunmuşlardır.

---

[209] **BOA. İ. HUS. Vesika No: 68,** H. 1324 S. 21 (16 Nsan 1906).
[210] **BOA. Y. PRK. TNF. 8/46,** H. 1324 M. 25 (21 Mart 1906).
[211] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/3,** H. 1314 L. 27 (31 Mart 1897).
[212] Der-saadet ve mülhakatının elektrikle aydınlatılması için bir buhar makinesinin kullanımına ihtiyaç vardır. Devletin makine için ruhsat vermesi gerekiyor. Aksi halde faaliyete geçemez. **BOA. T. 171,** Teşrin-i evvel 301 (Ekim-Kasım 1885), s. 7. **BOA. T. 171,** Eylül 303 (Eylül-Ekim 1887), s. 7.
[213] "…Nafi'a nezâreti celilesi kapusunda iş'al etdirilen havagazıyla buna mahsûs levhânın takılub sökülmesi ücreti olan Lirâ-yı 100 Guruş hesâbıyla 433 Guruş tesviye ve itâsına…"**BOA. T. 193, 13/1310,** 6 Eylül 1310/H. 18 Rebiül-evvel 1312 (19 Eylül 1894).

Şura-yı Devlet'in Mülga Nafıa Dairesi'nde tanzim edilen ve Hey'et-i Umumiyyesince yapılan tahkikat sonucu Osmanlı Devleti'nde bu icadın kullanımına izin vermiştir. Osmanlı Devleti'nin bazı mahallerinde uygulanmaya başlanılacaktır.

Şirket, Padişah fermanının yayınlanmasından 3 ay sonra evrakların kendilerine ulaştığını bildirerek gerekli teknik sistemi kurmak için 6 aylık ek bir süre talebinde bulunmuştur. Osmanlı Bankası Direktörü Mösyö Foster, Şirkete ek süre verilmesi konusunda devletten iltimas talebinde bulunmuştur. Bu sürenin verilmesinde bir beis olmadığından ek süre talebi onaylanmıştır[214].

g. Edirne-Şam Aydınlatması

Edirne ve Şam şehirlerinin havagazı ile aydınlatılması için taliplerine imtiyaz verilmiştir[215].

ğ. Selanik Şehri'nin Havagazı İle Aydınlatılması

Selanik Şehri'nin havagazı ile aydınlatılması için imtiyaz başvurusunda bulunulmuştur. Aleksandr Lombaki Efendi'nin talebi Vilayet İdaresi ile görüş alışverişinde bulunulduktan sonra ret edilmiştir.

Yapılan itiraz üzerine Aleksandr Lombaki, Osmanlı Devleti'ne bir protesto mektubu göndermiştir[216].

Şehrin havagazı ile aydınlatılması için 1303 yılında yeniden ilan verilerek imtiyazın verilmesi gerçekleştirmiştir. Tesisatın kurulumunun sağlayacak malzemeler sipariş edilmiştir. Şirket tarafından Komiserlere verilen malzeme cetveli ile gümrük vergisinden muaf olan ürünler tespit edilerek oluşabilecek olumsuzluklarda bertaraf edilmiş olmaktadır[217].

İnşaat ve döşemlerin tamamlanması ile Selanik Havagazı Şirketi imalata başlamıştır[218].

h. Üsküdar-Kadıköy Havagazı Şirketi

İstanbul'un Anadolu yakasının havagazı ile aydınlatılması imtiyazını Fransız sermayedar Şarl Jorje'ye ihale edilmiştir. Uzun yıllar hizmet veren Kumpanya, daha

---

[214] **BOA. Y. EE 796,** H. 12 Ca. 97 (22 Nisan 1880), s. 5.
[215] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1889).
[216] **BOA. T. 171,** Mayıs 302 (Mayıs-Haziran 1886), s. 7.
[217] **BOA. T. 171,** Şubat 304 (Ocak-Şubat 1889), s. 9. **BOA. T. 171,** Mart-Eylül 305 (Mart-Nisan 1889, Eylül-Ekim 1889), s. 9.
[218] **BOA. Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/12 Kanun-u sani 304 (24 Ocak 1898). **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 1 Muharrem 1309 (7 Ağustos 1891), s. 9.

sonraki yıllarda İzmir ve çevresi Su Şebekesi imtiyazını talep etmişse de devlet bu talebi vermeyi uygun görmemiştir[219].

Gaz Kumpanyası için gerekli olan alet ve edevat gümrük vergisinden muaftır. Devlet kumpanyaya inşadan sonra yenilenmesi gereken durumlarda dahi getirilen alet ve malzeme ilk defa ise gümrük vergisinden muafiyetliği geçerlidir[220]. Üsküdar-Kadıköy Havagazı işletme imtiyazı Sultan II. Abdülhamid Han'dan sonra da varlığını devam ettirerek 50 yıllığına imtiyaz süresi uzatılmıştır. Ayrıca şirket, elektrikle aydınlatma hakkını da elde etmiştir[221].

ı. İzmir Havagazı İle Aydınlatma

İzmir Şehri'nin havagazı ile aydınlatılması imtiyazı 40 yıllığına 1275 yılında Mösyö موسيو لوديس verilmiştir. Uzun yıllar başarılı hizmet tesisin işleticileri İmtiyaz süresinin bitimine doğru işletme sürelerinin yeniden uzatılması maksadıyla başvuruda bulunmuşlardır. İzmir Havagazı Şirketi adına Müdür ve Mühendisi olan Mösyö Jan Gordon ek işletme süresi olarak bir 40 yılın daha verilmesini talep etmişlerdir[222].

İzmir Havagazı Şirketi'nin bu süre bitmeden yeni bir ek talepte bulunması diğer müteşebbisler tarafından itirazlara neden olmuştur. Hatta Şirketin, Mabeyn-i Hümayun Başkitabeti vasıtasıyla iltimas yaptırdığı söylentileri etrafa yayılmıştır. Bu haberin varlığı diğer Şirketleri özellikle Der-saadet Gaz Şirketi'nin temsilcilerini hareket geçirmiştir.

Ticaret ve Nafıa Nezareti, Meclis-i Mahsus-u Vükela ve Şura-yı Devlet'in Tanzimat Dairesi tarafından verilen karar bu talebin süre uzatımı için erken olduğu gerekçesi ile ret edilerek ilerleyen bir zamanda yeniden görüşülmesine karar verilmiştir[223].

i. İzmir Elektrikle Aydınlatma

İzmir kent merkezinde telefon telleri vasıtasıyla istenilen mahalleri elektrik verilmesi için Frayzır adlı bir müteşebbis talepte bulunmuştur. Sunduğu arzuhalde elektriğin hangi güzergâhlardan geçirileceği, tesislerin nerede ve ne şekilde kurulacağı

---

[219] Fransızların İzmir ve çevresine suyun temini için sundukları mukavelename koşulları devlet açısından diğer sermayedarların mukavele şartlarından daha karlı olduğu halde Yıldız'ın Lideri bu talebi onaylamamıştır. **BOA. İ. T. NF.** H. 1310 C. 29 (18 Ocak 1893).
[220] **BOA. T. 2302,** 13 Temmuz 326 (26 Temmuz 1910), s. 96.
[221] **BOA. T. 2302,** 25 Temmuz 326 (7 Ağustos 1910), s. 83.
[222] **BOA. Y. EE. 40/128,** 12 Şubat 96 (24 Şubat 1881). **BOA. İmtiyaz Defteri 3,** H. 10 Receb 315 (5 Aralık 1897), s. 41.
[223] **BOA. Y. PRK. TNF. 5/3,** H. 1314 L. 27 (31 Mart 1897).

konusundaki ayrıntılarının olmayışından dolayı Nafıa nezareti ilk olarak bu konuların aydınlatılmasını isteyerek evrakları geri iade etmiştir. Harita, resimler ve diğer evraklar hazırlandıktan sonra yeniden değerlendirmeye alınacağı bildirilmiştir.

Gerekli hazırlıkların yapılıp sunulması ile mukavelenamenin maddeleri şekillenmeye başlamıştır. Mukaveledeki bazı maddelerin görüşülmesi üzerine Telgraf Nezareti'ne maddelerin örnekleri gönderilmiştir[224]. Aynı zamanda Vilayet İdaresi'nin de fikrine danışılmıştır.

Şirket çalışmalarına başlamıştır. Ancak belirlenen sürede hazırlıklarını tamamlayamadığı için ek süre verilmiştir[225]. Bu zaman dilimi içerisinde de istenilen sonuç alınamamıştır.

Sermayedar İşmid Barteles, İzmir Şehri'nin elektrik gücüne dayalı olarak aydınlatılması için yeni bir imtiyaz başvurusunda bulunmuştur. İşmid Barteles, arzuhalinde İzmir Şehri verilmezse İstanbul veya diğer büyük şehirlerden birinin de olabileceğinin belirtmiştir.

Osmanlı Devleti'nin siyasi ve ekonomik manada büyük fayda sağlayacağı taahhüdünde bulunularak, Sultan II. Abdülhamid'in bu teşebbüsü onaylaması halinde elde edeceğin karın %50'sini devletin uygun göreceği yere tahsis edebileceğini belirtmiştir[226].

j. Şam-ı Şerif'in Aydınlatılması (Elektrik gücü)

Şam-ı Şerif Şehri'nin elektrikle aydınlatılması imtiyazı verilmiştir. Tesislerin döşenmesi tamamlanarak mukavelenamenin 7. maddesine uygun olarak Fen Komisyonu'nun oluşturulması için Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne başvuruda bulunmuşlardır.

Nezaret tarafından oluşturulan komisyonun üyeleri şunlardır: Telgraf ve Posta Nezareti'nden İmalat Müdürü Ferid Bey, Turuk ve Meabir Müdürü Hulusi Bey'dir. fen heyeti gerekli tahkikatı yaptıktan sonra işletmenin geçici olarak çalışıp çalışmayacağına karar verilecektir[227].

---

[224] **Mecmua-ı Umur-u Nafıa,** H.Fi Rebiül-evvel 1302 (Aralık-Ocak 1884/1885), s. 71. **BOA. T. 171,** Kanun-u sani 305 (Ocak-Şubat 1890), s. 6.
[225] **BOA. T. 171,** Mart 306 (Mart-Nisan 1890), s. 6.
[226] İşmid Barteles bu başvurusunda gayet ileri giderek Padişah'ın atlara düşkünlüğüne istinaden Parlamento üyesi olan Kardeşi Baradet ile Padişahın beğendiği nadir bir atı bulmaya çalıştıklarını arzuhalinde bildirmiştir. **BOA. Y. PRK. TNF. 6/49,** H. 1317 CA. 3 (9 Eylül 1899).
[227] **BOA. İ. TNF.** H. 1324 L. 20 (7 Aralık 1906).

k. Midilli Adası ve Sakız Adası'nın Havagazı İle Aydınlatılması

İstanbul İstinaf Mahkemesi üyelerinden İsmail Hakkı Bey, Midilli Adası'nın havagazı gücü ile aydınlatılmasını sağlamak maksadıyla arzuhalde bulunmuştur. Bu talep ilk olarak Cezayir Bahr-i Sefid Vilayeti İdaresi tarafından değerlendirilmiş daha sonra Ticaret ve Nafıa Nezareti'nin tahkikatı sonucu Bab-ı Ali'ye sunulması uygun görülmüştür.

Gerekli değerlendirmeler sonucu Bab-ı Ali 50 yıllığına imtiyaza vermeyi uygun görmüştür. Şirket kurulması için gerekli sermayedarların temini sırasında İsmail Bey başarılı sonuçlar elde edemeyerek Şirketin kurulumunu gerçekleştirmemiştir. Yapılan başvuru ve müzakerelerin heba olmaması için o sırada bir başkasına imtiyaza verilmiş olan ve aynı şekilde sermayedar desteği bulamayan Sakız Adası'nın havagazı ile aydınlatılmasını imtiyazının da devlet için sonuçsuz kalması üzerine devletin ileri gelenleri her iki ada açısından da önemli olan bu kentsel hizmetin temini konusundaki kararlılığı sonucu Midili ve Sakız Adaları'nın havagazı ile aydınlatılması imtiyazı İsmail Hakkı Bey'e verilmiştir.

Kumpanya tarife uygulamasında Der-saadet Fenerler Şirketi'nin tarife ve şartnamelerine uymayı kabul etmiştir[228].

[228] **Umur-u Nafıa ve Ziraat Mecmuası,** H. 15 Safer 1315 (16 Temmuz 1897), s. 63-64.

SONUÇ

Sultan II. Abdülhamid 93 Harbi yenilgisiyle dünyadaki bir gerçeği daha görmüştür. Osmanlı Devleti, dünyada yalnızdır. Bu durumun gerçekliği karşısında Sultan, dış politikada kalıcı olmak için dünya devletlerindeki gelişmeleri takip etmek için Yıldız'da kendisine bir merkez oluşturdu. İlk önce Sultan Abdülaziz'den kalan kadrolaşmayı fesh etti. Devleti dış siyasette ciddi bir sıkıntıya sokmadan barışçı, dengeci, oyalayıcı ve tavizci nitelikte sürdürdüğü siyaset ve diplomasi yollarıyla devletin toprak bütünlüğünü korumaya çalışırken diğer taraftan dostluğu aranan güçlü bir devlet imajı vermeye çalışıyordu. İçerde ise, modernleştirme çabalarında bulunuyordu.

Balkan coğrafyasındaki gelişmeleri takip etmeye çalışıyor. Bu ırklar coğrafyasındaki uluslar arasında denge kurarak bölgedeki devamlılığını sağlamaya çalışmaktadır. Yunanlıların; "Yunanistan Makedonyasız yaşayamaz", Bulgarların; "Bizim geleceğimiz Makedonya'dır" ve Sırpların; "Makedonya baştanbaşa Sırp'tır" sözleri arasında denge kurmaya çalışılmakta, bölgede asayişi sağlamak için büyük gayretler sarf edilmektedir.

İçerde, Tanzimat döneminin ıslah edip yücelttiği güçlü bürokrasiyi kısa zamanda istediği kalıba sokarak iktidarına karşı gelebilecek güçlerin hepsini etkisizleştirmiştir. Yönetimine muhalefet eden kişi ve örgütlere karşı padişahlığının ilk aylarından itibaren şiddeti gittikçe artan kontrol, baskı ve hapsetme gibi tedbirlere başvurdu.

Abdülhamid devri nafıa teşkilatı içerisinde Girit, Kıbrıs ve Mısır yer almamaktadır. Bunun nedenleri arasında her üçünün de özel durumlarından kaynaklanmaktadır.

Girit'in sesi ilk defa 1841'de çıkmış bunu 1858, 1867 isyanları takip etmiştir. 1868'e gelindiğinde ise Ada için yeni bir Anayasa hazırlandı. Ancak Ada'daki şartlarda önemli bir değişme olmadı ve durumun giderek kötüleşmesi karşısında 1878'de Haleppo Paktı adı verilen yeni bir reform paketi kabul edildi. Bab-ı ali, 1898'de büyük devletlerin özelikle İngiltere, Rusya, Fransa ve İtalya'nın baskılarıyla Ada'dan askerlerini çekmeyi ve Girit'in özerk bir vilayet olmasını kabul ederek Osmanlı varlığı sembolik bir hal aldı. Kıbrıs ve Mısır'ın daha ilk zamanlardan itibaren geçici olarak İngiliz işgali altın da olması ve Mısır'ın yarı özerk statüsü bu bölgedeki nafıa hizmetlerinin farklı şekillerde yürütülmesine neden olmuştur.

XIX. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nin sosyal, ekonomik ve kültürel alanlarda yoğun bir şekilde ıslahat ve reform hareketlerine sahne olduğu bir dönemdir. Ticaret Nezareti'nin kuruluşu da II. Mahmud'un hükümdarlığının son günlerine tekabül etmektedir. Diğer alanlarda olduğu gibi ticaret alanında da birçok faaliyet "Meclis" adı altında o işin uzmanlarından müteşekkil kurullarda yürütülüyordu. XIX. Yüzyıla gelindiğinde devlet adamları, devletin gelirlerini artırmak amacıyla ticaret, ziraat ve sanayi gibi konularda üzerinde ciddi olarak çalışacak müesseseler tesisinin gerekliliği üzerinde duruyorlardı. Bundan hareketle 1838'de Hariciye Nezareti'ne bağlı olarak bir "Ziraat ve Sanayi Meclisi" kuruldu. Meclis faaliyete başladıktan kısa bir süre sonra da "Meclis-i Umur-u Nafıa" adını aldı. Daha sonra Umur-u Ticaret ve Nafıa Nezareti olarak işlevine başlamışsa da kısa bir süre sonra görev alanlarında değişimler olmuş ve Ziraat ve Ticaret Nezaretleri'nin alt birimi olarak işlevini sürdürmüştür. Sultan II. Abdülhamid devrine gelindiğinde ise ilk olarak Nafıa Nezareti, daha sonra ise Ticaret Ve Nafıa Nezareti olarak hizmet vermiştir.

Sultan II. Abdülhamid devrinde bayındırlık zihniyeti, düşünceden uygulamaya geçiş dönemidir. Kamulaşma alanında yapılacak hizmetler hem Osmanlı Devleti'nin gelişmişlik düzeyini ortaya koyacaktır, hem de kültürleşmesinin göstergesi olacaktır.

Nafıa teşkilatının en çok ihtiyacı olan unsurlardan biri eğitimli personeldir. Devlet tarafından kurulan Hendese-i Mülkiye'den mezun olan Mühendisler ülkenin dört bir yanında görev almaktadır. Böylece yapılan yapılardaki kalite ve sağlamlık artış göstermiştir. Vapurlarda da görev alan makinistler ve kaptanlar ile devletin resmi kurumlarında çalışmayanlar özel bir sınava tabi tutulmaktadırlar.

Osmanlı Devleti'nde, bayındırlık hizmetleri uzun yıllar halkın kendi insiyatifi ile meydana getirdiği kurumlar aracılığıyla gerçekleştirilmekteydi. Devlet, sistemin istikrarını sağlayan, yapılan faaliyetleri mevcut normlar çerçevesinde denetleyen bir özellik arz etmekteydi. Klasik dönem Osmanlı şehrinde kamusal hizmetler Mahalle, Esnaf Loncaları ve Vakıflar tarafından gerçekleştirilmekteydi.

Yaşanan değişimler birbirinin tamamlayıcısı durumundadır. Artan nüfus sonucunda yerleşim alanlarının büyümesiyle, yolların düzenleme ve ulaşım ağının kurulma gereksinimi köprü ve meydan projelerini gündeme getirirken değişimin öncü kurum binalarının belediye binası, hükümet konaklarında ele alınması değişme isteğinin devamlılığını ve kalıcılığını göstermektedir.

Artan ve azalan nüfus hareketleri her zaman toplumun dönüşümünde etken bir rol oynamıştır.

Modern devlet anlayışı içinde ihtiyaçlar her geçen gün biraz daha artmakta ve devlet daha fazla harcama yapma zorunluluğu duymaktadır. Artan ihtiyaçlar, kalkınma için gerekli büyük yatırımlar, savaş hazırlıkları ve devletleri ağır mali yükler altına koymaktadır. Bunları olağan kamu gelirleriyle karşılayamayan devlet, ihtiyaç duyduğu parayı borçlanma yoluyla sağlama yoluna gitmektedir. Devletlerin yatırımlar ve savaşlar dışında yıllık bütçe açıklarını kapatmak için borçlanmaya başvurduğu görülür.

Borçlanma nedenleri, devletin mali yapısında meydana gelen bozulmadır. Toprak sisteminin bozulması, vergilerin düzenli olarak toplanamayışı, iltizam usulü ile varlıklı yerel ayanların türeyişi ve diğer gelişmeler bunlar arasında sayılabilir.

Tarih boyunca yabancı sermaye akımları, birtakım siyasal ipotekleri beraberinde getirmiştir. Özel kişiler arasında akan yabancı sermayede siyasi taviz verilmesi sözkonusu değildir. Uluslar arası teşkilatlardan hükümetlere sağlanan yabancı sermayenin etkilerine gelince, ilk bakışta bu siyasal etkiler zayıf gibi görünmektedir.

Abdülhamid dönemindeki imtiyaz anlayışı, belli bir projeyi sürekli işletme tekeli karşılığında ihale etme usulüdür. Abdülhamid projenin gerektirdiği teknolojiyi sağlayabileceğine inandığı kanıtlandığı takdirde imtiyazın Osmanlı uyruklu kimselere verilmesi, bir başka siyasi ilke ise belli bir bölgede belli bir yabancı şirkete imtiyaz tanınmışsa o bölgede o yabancı şirketlere aynı uyruklu başka bir şirkete imtiyaz tanımaktan kaçınılması idi. Abdülhamid böylece ülkenin yabancı devletlerarasındaki iktisadi nüfuz bölgeleri halinde parsellenmesini önlemek istiyordu. Fakat imtiyazı alan Osmanlı uyrukluları bu imtiyazları yabancı şirketlere sattılar. Osmanlı Devleti'nde bir imtiyaz kavgası oluştu. İmtiyaz ile ülkenin çeşitli yerlerinde hamleler yapıldı.

Özellikle 1900'den sonra dünya buhranının çözülüp tarımsal ürün fiyatlarını tırmanışa geçmesiyle birlikte üretim ve dış satımda önemli artışlar oldu. Ancak devletin kazançlar üzerindeki denetim payının azalması ile istenilen sonuç alınamadı. Sultan Abdülhamid parsellenmeye engel olamadı Almanya Anadolu'da, Avusturya Selanik ve Yeni Pazarda, Fransa Suriye, İngiltere Yemen-Basra Körfezinde, İtalya Libya'ya göz dikti.

Devletin bütçesi olmamakla birlikte nafıa hizmetlerini yerine getirmesi gerekmektedir. Bölgelerin gelişmişlik düzeylerini kendi hallerine bırakmak doğru

değildir. Bir bölgeye ait işlerin yine o bölgenin parasıyla yapılması usullerin en adili ve pratik olanı olsa da devlet sistemimize ters düşmektedir. Zira o zaman her bölgenin talihini oranın toprak, su ve güneşinin kudreti derecesine bırakmış oluruz. Bu anlayışla bir mıntıka kalkınmayı gerçekleştirirken uzaktaki bir bozkır vilayeti sefaletten kuruyup taş kesilecektir.

Bu nedenle devlet, elde ettiği gelirlerle aynı zaman içinde ihtiyaçları için yapılacak giderleri arasında bir bağ kurması gerekir. Böyle bir karşılaştırma yapabilmesi için gelecek belirli bir dönemi kapsayan bütçeye ihtiyaç vardır.

Ahalisi zengin ve iş hayatı genişlemiş olmayan bir memleketin bütçesi mevcut duruma göre şekillenmektedir. Bu paradan memleket müdafaası, umumi hayatın yürütülmesi ve bazı zaruri ihtiyaçların kapanması temin edilebilmektedir. Ancak var olan bütçe açıklarını kapatmaya yetmemektedir. Geri kalan nasıl tamamlanmalı sorusuna en güzel cevap "Amele-i Mükellefe Sistemi"dir. Osmanlı tebaası ömrünün bir kısmını memleket müdafaasına harcarken 365 günün birkaç gününü de devlete bedenen yada nakden ödeyerek gerçekleştirmektedir. Devlet-i Ali'ye hayal gibi görüne bu gerçeği bazı dönemler hariç başarmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu geniş bir coğrafyaya ve zamana yayılmış bir devlettir. Ancak yazılı kaynakların birçoğunda Osmanlı ulaşımının yüzyıllara göre nasıl şekillendiği ve kimlerin katkılarıyla geliştiği tam anlamıyla bilinmemektedir. Osmanlı toplumunun yaşadığı yerleşme noktaları olan şehir, kasaba ve köylerin hangi şartlar çerçevesinde biçimlendiği, yerleşim noktaları arasındaki bağlantıların nasıl sağlandığı, uluslar arası ve ülke içi ticarette kara e deniz yollarının önemi nedir? Yol şebekesinin açık kalması için alınan tedbirler nelerdir? Ulaşım hangi düzeyde örgütlenmekte ve ne tür hukuki düzenlemelere sahip oldukları ve ücretler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Osmanlı devletindeki yol ağı farklı dönemlerde önemli değişikliklere uğramış, bu yollar üzerinde bulunan yerleşmeler yol önemini kaybedince yerleşmelerde önemini kaybetmiştir. Devletin doğu-batı yönünde gelişen kara ticareti iç ve kıyı şehirlerin gelişimine büyük katkı sağlarken karayoluna alternatif ulaşımlarla kayık, vapur vasıtasıyla kıyı şehirleri ile ırmak, göl, nehirler civar kentlerin gelişimini sağlarken demiryolları ise iç kısımlardaki ulaşımın yönünü ve seyrini değiştirmiş bu değişim kent ve kasabalara da yansımıştır.

Yollar kentlerin gelişimine yada gerilemesine etki ettiği gibi bölge güvenliğinde de etkilidir. Sık sık olayların yaşandığı hudut şehirlerinden yapılan göçler daha büyük şehirlerin önem kazanmasını sağlayacaktır. Sultan Hamid tahta çıktığı sıradaki toplam yol uzunluğu 3327 kilometre 643 metre uzunluğundadır. Saltanatın ilk yıllarından 1297 yılı başına kadar toplam 1270 kilometre yol inşa edilmiştir. 1307 yılına gelindiğinde Hicaz, Bağdat, Trablusgarb ve Zor Sancağı hariç 11.220 kilometre yeni yol yapılmıştır. Yollarla birlikte büyük küçük köprülerde yapılmış bazıları ise tamir edilmiştir.

Memlekette yol, geçit, köprü, demiryolu, nehir ulaşımının yaygınlaşması ile ülkede güvenlik ve asayişin teminini de kolaylaştıracaktır. Yapılan bayındırlık yapıları sayesinde düşmanların tecavüzlerinin önüne geçilmiş olacaktır.

Müteahhitler aracılığıyla yapılan yollarda götürü usulü esas alınmakta, bu durum daha sonraki zamanlarda sorunlara neden olmaktadır. Her ne kadar keşif çalışmaları yapılsa da bazen toprağın yapısı size farklı durumlar sunabilmekte toprak olarak beklediğiniz zeminin kaya olarak çıkması masrafı biraz daha artırmaktadır. Müteahhitler bu ek masrafı devletten alma hakkı olduğu konusunda ısrarcı olmakla beraber bu ısrarlar sonuçsuz kalmaktadır

Bir ülke için yol, köprü, su bendleri hendekler ne kadar önemli ise onlar üzerinde yapılan nakliye ticareti de o ölçüde önemlidir. Ancak son asrın büyük icadı olan demiryolları bayındırlıkta yeni bir hamledir. Demiryolunun bayındırlığa etkilerinden biri amele ücretlerindeki artıştır. Örneğin Ankara Demiryolu hattı inşa olunmazdan evvel civardaki amele ücretleri 3–4 guruş iken demiryolunun döşenmesi ile bu miktar 7–8 guruşa çıkmıştır. Artık Anadolu'nun iç kısımların da dahi ucuz emek bulmak güçleşmekte. Dışarıdan içeriye doğru gerçekleşen göçler yeni ulaşımın iç göçlere neden olması bazı yerlerde amele ücretlerinin yükselmesine neden olmuştur.

Osmanlı devletinde imtiyaza verilen tramvay hatları bir süre sonra demiryolu hattına dönüşmektedir. Buradaki amaç müteşebbislerin birbirlerinin kar payını azaltmak için atılan adımlar olarak görülebilir.

Ülke coğrafyasında yer alan büyük kentlerin birçoğu eski yerleşimdir. XIX. yüzyıl ortalarına kadar kentlerin mekansal yapısı durağan olmuştur. Ancak bu yüzyıldan sonra mekansal yapılar değişime uğrayacak başlıca itici güç sosyo-ekonomik faktörler olacaktır. Osmanlı kentleri bayındırlık alanındaki gelişmelere bağlı olarak değişim,

gelişim ve ilerleme kat edeceklerdir. Şehirler, gelişmişlik düzeyinin göstergesidir. Yerleşim alanlarının oluşumunda devletin ekonomi dayanağı önemlidir.

Çevre düzenleme ve mimarlık eylemleri zorunlu olarak toplumların ekonomileri ve bunu belirleyen ideoloji, kültür ve politikalarına uygun olmuştur. Yapılardaki değişim toplumdaki değişimin doğal sonucudur. İmparatorluğa giren Avrupa malları beraberinde kendi estetik ve sanatsal değerlerini getirmiş, dış etkinin en kolay belirip yerleşeceği alan yapılar olmuştur.

Abdülhamid'in bayındırlık alanındaki hizmetleri kentlilik olgusunun gelişimini sağlayacaktır. İlk defa Osmanlı Devleti'nde Başkent İstanbul'un birkaç mahallesini içine alan belediye uygulaması ortaya çıktığında Ahmet Vefik Paşa şu cümleyi sarf etmiştir: "Kasımpaşa ve Galata ve Beyoğlunu esprili bir dille karşılaştırarak ***"Bunlar gaz ister, berikiler kaz bile bulamaz"*** demiştir. Oysaki Sultan Hamid devrinde öteki beriki ayrımına fırsat verilmemiştir.

Elektrik ve havagazı hayatın gündüz kadar değilse bile geceleri de devamını sağladı. Daha fazla toplumsal etkileşim ve sosyal bütünleşme gerçekleşti.

Osmanlı yönetim anlayışına göre devlet ve egemenlik kavramları mülk tanımı ile ifade edilirdi. Padişah aidiyeti kendisinde olmayan mülk kollektivite adına egemendi. İşlenebilir torakların hepsi devlet mülkiyetinde idi. Padişah bu mülkün kollektivite adına temsil sahibiydi. Bazı istisnalar haricinde özel mülkiyet yoktur. Büyük çiftliklerin oluşumuna izin verilmemiştir. Sultan II. Abdülhamid devrinde zirai alanda bataklıkların kurutulması ve tarım arazisine dönüştürülmesi sırasında da müteşebbislere mülk hakkı tanımamakta, sadece kullanma ve işletme hakkı tanımaktadır. Devlet ev sahibi, müteşebbis ise kiracı konumundadır.

Devletin su kaynaklarından eşit olarak herkesin yararlanmasına çalışılmıştır. Okulların, hastanelerin, kışlaların su ihtiyacı düzenli olarak kurulan su şirketleri vasıtasıyla yerine getirmektedir.

Devletin bataklıkları kurutmak için harcayacağı sermayesinin olmaması, mülkiyet hakkının geçici süre ile başkalarına devrine neden olmuştur.

Yapılan temizleme ve kurutma çalışmalarını daimi olabilmesi ve yapılan emeklerin boşa çıkmaması amacıyla devlet yeni bir sissem geliştirmeye başlamıştır. ***"Sendika Heyeti"*** oluşturularak kurutulan arazi üzerinde hak sahibi olanların birbirine karşı sorumlu olmalarını sağlayack bir kurumlaşma anlayışına gitmeye başlamıştır.

sendika üyeleri civardaki arazi sahiplerinden oluşmaktadır. Sendikalıların uğrayacağı zarar ortak zarar haline getirilmiştir.

Bataklık kurutma çalışmaları büyük bir çaba ve emek gerektirmektedir. Devletin bu alanda harcayabileceği sermayesi olmadığından bataklıkların kurutulması alanında verilen imtiyazlarda cömert davranmıştır. Zira atıl durumda olan bu alanlar hazineye mevcut halleriyle hiçbir gelir getirmediğinden bu alanlarda yapılan teşebbüsleri devlet olarak değerlendirmeye almıştır.

Ticarette, nafia hizmetlerinden etkilenmiştir. Bilhassa kıyı kesimler dış ülkelerle sıkı ilişki halinde bulunan yerlerde bu değişim daha belirgindir. İç kısım kent ve kasabalarında yerli malı kullanımı yaygın iken sahil şehirlerinde kent teknolojisi için gerekli malzeme ithal edilmekte bu durum üretici olmaktan çok tüketici bir zihniyetin gelişimini sağlamaktadır. Şehirlerde görülen sanayi üretiminin hacmi ve faaliyetleri o şehrin nüfusunu yada büyüklüğünü belirlemiştir.

Osmanlı Devleti'nin, Avrupa devletleriyle yaptıkları ticaret, yabancıların yaptıkları yatırımlar ve alınan dış borçlar devletin ekonomisinin Avrupa devletlerine açıldığı yıllardı. Bu açılım bir süreç içinde gerçekleşmiştir. Devlet dışarıya hammadde satmış, dışarıdan ise mamul mal almıştır. Bu alışverişte Osmanlı tüccarları para kazanmışlardır. Fakat Osmanlı sanayisi ve hammaddesi kendi sanayisini kurup geliştirememiş ve Avrupa sanayisi ile bütünlemiştir. Ancak devlet bu duruma fazla devam etmeyip Sultan Abdülaziz ve Sultan II. Abdülhamid dönemlerinde hammaddeyi dışarıya satmak yerine ülkede imal edilmesine imkan sağlanmaya çalışılmıştır. Bilhassa Sultan II. Abdülhamid devrinde görülen iç ve dış gümrük muafiyetlikleri, arazi tahsisatının sağlanması, birkaç yıl süreyle gelir vergilerinden sağlanan indirimler ve diğer unsurlarda devlet çeşitli kolaylıklar sağlayarak yerli sanayinin gelişmesini sağlamaya çalışmıştır.

Özel teşebbüs tarafından yapılan fabrikalarda işgücü ve teçhizat bakımından devlet fabrikalarında olduğu gibi zengin bir uluslar arası çeşitlilik vardı. Fabrikaların çoğu yabancılar tarafından kuruldu. Ülkede işçi ücretleri düşükken pazar sahası oldukça geniştir

Osmanlı Devleti kuruluşundan XVI. Yüzyılın sonlarına geldiğinde devlet sınırları içerisinde Karadeniz-Marmara-Akdeniz-Kızıldeniz-Basra Körfezi ve bir ölçüde Hint Okyanusu deniz ulaşımı açısından geniş imkanlar sağlıyordu. Osmanlı'nın kuruluş

ve yayılması devrindeki nehir ulaşımı ise Tuna, Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde taşımacılık yapılabilmekteydi. Sultan II. Abdülhamid devrinde suyolu taşımacılığı sadece denizlerde ve nehirlerde değil gelişen teknoloji ve bilgi birikimi sayesinde göller, dereler ve diğer su birikintileri üzerinde dahi yapılabilecek bir boyuta ulaşmıştır. Nehir taşımacılığı, ara taşımacılığından daha masrafsızdır. Bu nedenle savaş zamanlarında ağırlıkların taşınmasında büyük kolaylıklar sağlamaktadır.

Buharlı gemilerin deniz ulaşımındaki yerini alması Osmanlı ülkesine gelen Hacıların sayısını artırmış ve uzun olan seyahat süresini bir hayli kısaltmıştır. Deniz, nehir ve göl ulaşımını yaygınlaşması iskelelerin canlanmasını, yerleşim alanlarının artmasını, büyüyüp gelişmesini sağlayacaktır.

Osmanlı sosyal ve ekonomik yapısı bu dönemde önemli değişikliklere uğradı. Yeni yatırım alanları yeni vergiler ve ekonomik kavramları gündeme getirdi. Toplumsal yapı değişime uğramakta bilet-tarife-abonelik kavramları yaygınlaşmaktadır. Aydınlatma için kurulan Kibrit fabrikaları, suların borularla evlere taşınması ile boru imalatının artış göstermesi keza buhar gücünün yaygınlaşması ile kazan yapımını artış göstermesi ve buna daha pek çok örnek verilebilir. Bayındırlıktaki gelişmelere bağlı olarak ticaret, ziraat ve sanayi alanındaki sektörsel gelişmenin hangi yönde olduğunu görebilmek mümkün olmuştur.

Köylü ve Kentli için değişen pek çok şey vardı. Köylü daha fazla üretmeyi ve daha fazla kazanmayı, Kentli ise daha modern yaşamayı ve şehirleşmeyi öğrendi. Kırsal ve şehirsel kesimin kent hizmetlerine olan gereksinimi doğrultusunda hizmet türleri çeşitlenecek ve artacaktır.

Abdülhamid devri yapıtları alaturka ve alafranga yaşama biçimlerini gizli bir uyum içinde barındırmasıyla dikkat çeker. Değişen toplumsal ve ekonomik koşullara uyum sağlanmaya çalışılmış, göçlerle gelenler eski yaşam biçimlerine uygun bölgelere yerleştirilmiştir. Bazen bu yeni gelenler geldikleri yerler ile uyum sağlayamamışlar ve yeniden Osmanlı sınırları içerisinde göçler gerçekleştirmişlerdir. Bu hareketlilik uzun yıllar devam etmiştir.

Fiziki çevredeki değişme, doğal olarak gereksinme ve beğenilerdeki değişmeyi beraberinde getirmiştir.

Tanzimat'tan beridir temel iletişim araçlarından olan Gazeteler, ülke genelinde ve vilayet düzeyinde yayınlanmaktadır. Osmanlı coğrafyasında yabancı ve gayr-i

Müslimeler tarafından çeşitli dillerde yüzlerce sayıda gazete mevcuttur. Devlette gazeteleri kendi çıkarları doğrultusunda kullanmıştır. Özellikle yapılmasını istediği projeler için ilanlar gazetelerde verilerek talipleri aranmaktadır. Günlük, haftalık ve aylık olan bu süreli yayınları sadece devlet değil çeşitli şirketler ve kuruluşlarda kendi ilanları için kullanmaktadır.

Osmanlı devleti bayındırlık alanındaki yatırımlarını yerli ve yabancı sermayelere vermiştir. Devlet kontrolü sağlamak için Şirketler kurdurmuştur. İşletmeciler şirketleri İstanbul veya başka şehirlerde kurmuşlarsa da yönetimleri hep dışarıdan olmuştur. Devlet Anonim Şirket anlayışını yaygınlaştırmaya çalışmış ancak tezde de görüldüğü gibi pekte başarılı olunamamıştır. Beyrut gaz Şirketi idari merkezi Beyrut veya İstanbul olması gerekirken Şirket Fransa ile hukuki işlerini yürütmektedir.

Rüsum dairesi, bu daire uzun yıllar Osmanlı devletine giren ve çıkan malların kayıtlarını tutmaktadır. Kuruluşlar imzaladıkları antlaşmalara göre vergiye tabi olmaktadırlar. Bu daire vergilendirme sırasında mukavelenamedeki şartlara uygun olarak hareket etmektedir. İşletmeler bağlı oldukları Nezaret'e malzeme cetvellerini sunmakta daha sonra buraya göndermektedir. Rüsumat Dairesi'nin bu cetvellerden haberdar edilmesi sayesinde oluşabilecek muhalif durumların önüne de geçilmiş olmaktadır.

Osmanlı Devleti XIX. yüzyılın sonlarına gelindiğinde eski gösterişli devrinden çok uzakta siyasal, sosyal ve ekonomik birtakım sorunlar yumağı içinde kalmış buna rağmen çıkış yolları arayan bir devlet durumunda olmuştur.

Osmanlı devletinin çeşitli vilayetlerinde şubeleri olan Düyun-u Umumiye Teşkilatı kara-deniz, yer altı ve yerüstü kaynakları, çeşitli ürün gelirlerini kendi hazinesinde toplayarak Osmanlı Devleti ve Avrupa Devletleri adına çalışan yegane bir kuruluş statüsündedir. Örneğin, Mersin-Tarsus-Adana Demiryolları Kumpanyası ile Düyun-u Umumiye arasında çıkan sorunlar İngiltere'nin araya girmesi ile çözümlenmiştir.

BİBLİYOGRAFYA

ARŞİV KAYNAKLARI

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ

Ticaret Nafia Orman Meadin ve Ziraat Nezaretlerine Ait Defterler

Ticaret Defterleri

T. 171, (1885-1891)

T. 172, (25 Mart 1896- 10 Şubat 1900)

T. 173, (1893-1895)

T. 181, 4/ 1296 (1880/1881)

T. 182, 5/1297 (1881/1882)

T. 188, 9/1306 (1890/1891)

T. 193, 13/1310 (1894/1895)

T. 201, (10 Ekim 1903-7 Mart 1904)

T. 2303, (30 Mart 1886-25 Ekim 1893)

Ticaret Nafia Orman Meadin ve Ziraat Nezaretlerine Ait Dosyalar

T.NFM 716

716/3, H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880); **716/6,** H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880); **716/7,** H. 1297 R. 20(1 Nisan 1880); **716/8,** H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880); **716/9,** H. 1297 R. 20 (1 Nisan 1880); **716/10,** H. 1297 R. 22 (3 Nisan 1880); **716/11**, H. 1297 R. 22 (3 Nisan 1880); **716/13**, H. 1297 Ca. 2 (12 Nisan 1880); **716/14,** H. 1297 Ca. 5 (15 Nisan 1880); **716/16,** H. 1297 Ca 11 (21 Nisan 1880); **716/18**, 1297 Ca. 15 (25 Nisan 1880); **716/19,** H. 1297 Ca. 12 (22 Nisan 1880); **716/21,** H. 1297 Ca. 23 (3 Mayıs 1880); **716/22**, H. 1296 N. 22 (9 Eylül 1879); **716/24**, H. 1297 C. 1 (11 Mayıs 1880); **716/25,** H. 1297 C. 2 (12 Mayıs 1880); **716/26,** H. 1297 C. 8 (18 Mayıs 1880); **716/27**, Mayıs 296 (Mayıs-Haziran 1880); **716/28**, H. 16 Cemaziyel-ahir 297 (26 Mayıs 1880); **716/29,** H. 11 Cemaziyel-ahir 297/7 Mayıs 296 (21 Mayıs 1880); **716/30**, H. 15 Cemaziyel-ahir 97 (25 Mayıs 1880); **716/31**, H. 6 Cemaziyel-ahir 97 (16 Mayıs 1880); **716/33,** H. 15 Cemaziyel-evvel 97/13 Mayıs 296 (25 Nisan 1880); **716/34**, H. 24 Cemaziyel-evvel 297 (4 Mayıs 1880); **716/35,** H. 24 Cemaziyel-ahir 97/22 Mayıs 296 (3 Haziran 1880); **716/36,** 15/27 Mayıs 1880; **716/40,** H. 1297 B. 1 (9 Haziran 1880);

716/44, H. 1297 Ca. 5 (15 Nisan 1880); **716/49,** H. 1297 B. 30 (8 Temmuz 1880)**;** **716/59**, H. 1297 N. 13 (19 Ağustos 1880); **716/62,** H. 1297 L. 18 (23 Eylül 1880); **716/63,** H. 1297 L. 18 (23 Eylül 1880); **716/91**, H. 1298 C. 5 (5 Mayıs 1881); **716/96**, H. 1298 B. 9 (7 Haziran 1881); **716/97**, H. 1298 B. 13 (11 Haziran 1881).

T. NFM. 718

718/1, H. 1299 L. 9 (24 Ağustos 1882); **718/3**, H. 1299 L. 14 (29 Ağustos 1882);**718/29,** H. 4 Rebiül-ahir 300/3 Kanun-u sani 98 (12 Şubat 1883); **718/30**, H. 1300 R. 5 (12 Mayıs 1883); **718/32,** H. 1300 CA. 4(13 Mart 1888); **718/34,** 8 Mart 99/H. 15 Rebiül-ahir 300 (20 Mart 1883); **718/35**, H. 15 Cemaziyel-evvel 1300 (24 Mart 1883); **718/37,** H. 15 Kanun-u sani 98/15 Mart 299(27 Ocak 1883);**718/38,** H. 20 Cemaziyel-evvel 300/17 Mart 99 (29 Mart 1883);**718/39**, H. 26 Cemaziyel-evvel 300 (4 Nisan 1883);**718/47,** H. 1300 C. 23 (1Mayıs 1883);**718/48**, 3 Mayıs 299 (15 Mayıs 1883); **718/56**, H. 21 Mayıs 299 (2 Haziran 1883); **718/64,** 28 Mayıs 299 (9 Haziran 1883);**718/70**, H. 16 Zilhicce 1300/6 Eylül 99 (18 Ekim 1883); **718/74**, H. 21 Zilhicce 1300 (23 Ekim 1883); **718/75**, H. 6 Zilhicce 300 (8 Ekim 1883).

T. NFM. 720

720/2, H. 1302 C. 22.; **720/3,** H. 1302 B. 3 (18 Nisan 1805); **720/4**, H. 1302 B. 27 (12 Mayıs 1885); **720/5,** H. 1302 S. 3 (22 Kasım 1884);**720/7,** H. 1302 Ş. 4 (19 Mayıs 1885); **720/8,** H. 1302 Ş. 10 (25 Mayıs 1885);**720/10,** H. 1302 Ş. 27 (11 Haziran 1885); **720/14,** H. 1302 L. 28 (10 Ağustos 1885); **720/16,** H. 1302 Za. 2(13 Ağustos 1885); **720/34,** H. 1303 RA. 19 (26 Aralık 1885); **720/19,** H. 1302 Za. 13(24 Ağustos 1885); **720/21,** 1302 Za. 15 (26 Ağustos 1885); **720/27,** H. 1303 M. 24 (2 Kasım 1885)**;720/28,** H. 1303 S. 11 (19 Kasım 1885); **720/29,** H. 1303 S. 16 (24 Kasım 1885); **720/31,** H. 1303 S. 29 (7 Aralık 1885); **720/34,** H. 1303 Ra. 19 (26 Ağustos 1885); **720/36**, H. 1303 R. 15 (21 Ocak 1886); **720/54,** H. 1303 B. 20 (24 Nisan 1886); **720/55,** H. 1303 B. 22 (26 Nisan 1886); **720/79**, H. 1303 Ş. 20 (24 Mayıs 1886).

T.NFM 721

721/3, H. 1304 S. 3 (1 Kasım 1886); **721/34**, H. 1304 N. 7(30 Mayıs 1887); **721/11**, H. 1304 Ra. 2 (29 Kasım 1886);**721/13,** H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886); **721/14,** H. 1304 S. 3 (1 Kasım 1886); **721/19,** H. 1304 Ca. 17 (11 Şubat 1887); **721/26,**

H. 1304 Ş. 3 (27 Nisan 1887); **721/27**, H. 1304 Ş. 18 (12 Mayıs 1887);**721/28**, H. 1304 Ş. 22 (16 Mayıs 1887).;**721/30,** H. 1304 Ş. 23(17 Mayıs 1887);**721/33**, H. 1304 N. 3 (26 Mayıs 1887);**721/43**, H. 1304 Z. 3 (23 Ağustos 1887);**721/42,** 1304 Za. 16.;**721/46,** H. 1304 Z. 24 (13 Eylül 1887).;**721/47**, H. 1305 M. 1 (19 Eylül 1887).;**721/48,** 1305 M. 1 (19 Eylül 1887); **721/49,** H. 1305 M. 3 (21 Eylül 1887); **721/50,** H. 1305 M. 6 (24 Eylül 1887); **721/53,** 1305 M. 8 (26 Eylül 1887); **721/56,** H. 1305 M. 15 (3 Ekim 1887); **721/57,** H. 1305 M. 22 (10 Ekim 1887); **721/59,** H. 1305 S. 6 (24 Ekim 1887); **721/60**, H. 1305 R. 26 (11 Ocak 1888); **721/61,** H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888); **721/62**, H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888); **721/63,** H. 1305 Ca. 3 (17 Ocak 1888); **721/67,** H. 1305 C. 12; **721/68,** H. 1305 C. 22 (6 Mart 1888); **721/59,** H. 1305 S. 6 (24 Ekim 1887); **721/73**, H. 1305 L. 29 (9 Temmuz 1888).

T.NFM 722

722/12, H. 1308 S. 26 (11 Ekim 1890); **722/21,** H. 1308 L. 16 (25 Mayıs 1891); **722/25,** H. 1309 S. 29 (4 Ekim 1891); **722/30,** H. 1309 C. 3 (4 Ocak 1892); **722/31,** 1309 L. 4; **722/33**, H. 1310 S. 15 (8 Eylül 1892); **722/36**, H. 1310 Ca 30 (20 Aralık 1892).

Ticaret ve Orman ve Meadin Nezaretleri

T. OMZ. VRK. 532/5, 28 Şubat 320 (13 Mart 1905).

Sadaret Divanı Kalemi Defterleri

İmtiyaz Defterleri

İmtiyaz Defteri 1, (10 Kasım 1869-17 Şubat 1887)

İmtiyaz Defteri 2, (18 Haziran 1882-3 Mart 1894)

İmtiyaz Defteri 3, (8 Mart 1894-Nisan/Mayıs 1909)

1310-1334 Yılları İradeleri

İrade Hususi Belgeleri

İrade Hususi, 9, H. 5 M. 1318 (5 Mayıs 1900); **İrade Hususi, 47,** H. 17 C. 1315 (13 Kasım 1897); **İrade Hususi, 48,** H. 21 M. 1315 (22 Haziran 1897); **İrade Hususi, 59,** H. 17 S. 1320 (26 Mayıs 1902); **İrade Hususi, 65,** H. 22 Ş. 1321 (12 Kasım 1903); **İrade Hususi, 79,** H. 25 B. 1315 (20 Aralık 1897); **İrade Hususi, 76,** H. 22 S. 1316 (12 Temmuz 1898); **İrade Hususi, 35,** H. 20 Ca. 1320 (25 Ağustos 1902); **İrade**

Hususi, 58, H. 27 B. 1320 (30 Ekim 1902); **İrade Hususi, 135,** H. 30 B. 1321 (22 Ekim 1903); **İ. Hususi. Vesika No: 68,** H. 1324 S. 21 (16 Nisan 1906); **İrade Maarif,** H. 1323 ZA. 5 (1 Ocak 1906).

İrade Ticaret Nafia Belgeleri

İ. TNF. H. 1310 M. 29 (23 Ağustos 1892); **İ. TNF.** H. 1310 S. 8 (1 Eylül 1892); **İ. TNF.** 1310 Ra. 14; **İ. TNF.** H. 1310 R. 19(10 Kasım 1892); **İ. TNF.** H. 1310 B. 10 (28 Ocak 1893); **İ. TNF.** H. 1310 L. 26 (13 Mayıs 1893); **İ. TNF.** H. 1310 C. 28 (17 Ocak 1893); **İ. TNF.** H. 1310 C. 29 (18 Ocak 1893); **İ. TNF.** H. 1310 Za. 27; **İ. TNF.** H. 1311 M. 16 (30 Temmuz 1893); **İ. TNF.** H. 1311 Ra. 8 (19 Eylül 1893); **İ. TNF.** H. 1311 Ra. 18 (29 Eylül 1893); **İ. TNF.** H. 1311 N. 27 (3 Nisan 1894); **İ. TNF.** H. 1311 Za. 24 (29 Mayıs 1894); **İ. TNF.** H. 1312 Ca. 14 (13 Kasım 1894); **İ. TNF.** H. 1312 C. 9; **İ. TNF.** H. 1312 C. 7 (6 Aralık 1894); **İ. TNF.** H. 1319 N. 25; **İ. TNF.** H. 1319 Ş. 24 (6 Aralık 1901); **İ. TNF.** H. 1319 L. 30 (8 Şubat 1902); **İ. TNF.** H. 1320 C. 20 (24 Eylül 1902); **İ. TNF.** H. 1321 R. 9 (5 Temmuz 1903); **İ. TNF.** H. 1/1321 Ş. 5; **İ. TNF.** H. 5/1321 R. 16 (12 Temmuz 1903); **İ. TNF.** H. 1324 L. 20 (20 Ocak 1903); **İ.TNF.** 1325 B. 13 (22 Ağustos 1907).

İrade Zabtiye

Z. B. 156/136, 26 ŞUBAT 1324 (11 Mart 1909).

Meclis-i Vükela Mazbataları

M. V. Dosya No: 89, H. 1314 Ca 25 (1 Kasım 1896); **M. V.** H. 1319 B. 17 (30 Ekim 1901); **M. V. Dosya No: 93,** H. 1315 R. 28 (26 Eylül 1897); **M. V. Dosya No: 110**, H. 1322 B. 8 (18 Eylül 1904); **M. V. Dosya No: 113,** H. 1324 S. 3 (29 Mart 1906); **M. V. Dosya No: 128**, 1327 Ca. 20; **M. V. Dosya No: 148,** H. 1328 Ca. 27 (6 Haziran 1910).

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi

DH. MKT. 1375/57, H. 1304 S. 5 (3 Kasım 1886); **DH. MKT. 1439/43,** H. 1304 Za 24 (14 Ağustos 1887).

YILDIZ SARAYI ARŞİV BELGELERİ

Yıldız Esas Evrakı

Y. EE. 1/59, E. Tas. Nu. 5. 83/428, (Tarihsiz); **Y. EE. 3/1, E. Tas. Nu. E. 82/1702,** H. 25 L. 95 (22 Ekim 1878); **Y. EE. 3/54, E. Tas. No: 1-156,** 11 Mayıs 1895; **Y. EE. 3/54, E. Tas. No: 1-56/15-21,** (Tarihsiz)**; Y. EE 4/31, E. Tas. Nu:9-72/2008,** H. 1305 C. 8 (21 Şubat 1888); **Y. EE 4/32, E. Tas. Nu: 9-72/2010.** (Tarihsiz); **Y. EE. 12/33,** (Tarihsiz); **Y. EE. 12/39**, H. 22 Rebiül-evvel 1308/24 Teşrin-i evvel 1306 (5 Kasım 1890); **Y. EE. Dosya No:3 /1, E. Tas. Nu. E. 82/1702,** H. 25 L. 95 (22 Ekim 1878); **Y. EE. 40/128,** 12 Şubat 96 (24 Şubat 1881); **Y. EE. 41/157, E. Tas. No:18-127/494.** (Tarihsiz); **Y. EE. 43/14,** H. 12 C. 95 (13 Haziran 1878).

YILDIZ ESAS EVRAKI DEFTERLERİ

Y. EE. 302, Muvâzene-i Umûmiye-i Maliye, 1315, H. 1316 Za. 4 (6 Mart 1899); **Y. E. E. 795**: H. 1295 (1878); **Y. E. E. 796, (139/5)** 1297, 1879/1880; **Y. EE. 94** H. 1299 M. 25-1299 Za. 25 (17 Aralık 1881-8 Ekim 1882); **Y. EE. 329** 1299 (1883); **Y. EE. 93** H. 1296 Ra 13-1296 Ca. 8 (7 Mart 1829-30 Nisan 1879); **Y. EE. 302** H.1316 Za. 4 (16 Mart 1899).

YILDIZ PERAKENDE EVRAKI

Yıldız Tasnifi Parekende Ticaret Nafia Nezareti Maruzatı

Y. PRK. TNF. 1/2, H. 1287 C. 10 (7 Eylül 1870); **Y. PRK. TNF. 1/16,** H. 1298 Ra 18 (18 Şubat 1881); **Y. PRK. TNF. 1/19**, H. 1298 Ca. 20 (20 Mayıs 1881); **Y. PRK. TNF. 1/20,** H. 1298 B. 19 (17 Haziran 1881); **Y. PRK. TNF. 1/22**, H. 1298 L. 21 (16 Eylül 1881); **Y. PRK. TNF. 1/26**, H. 1298(1880/1881); **Y. PRK. TNF. 1/29,** H. 1299 M. 1 (23 Kasım 1881); **Y. PRK. TNF. 1/32,** H. 1300 R 7 (15 Şubat 1883); **Y. PRK. TNF. 1/33**, H. 1300 R. 28 (8 Mart 1883); **Y. PRK. TNF. 2/11,** H. 1305 Ra. 7 (23 Kasım 1887); **Y. PRK. TNF. 2/18,** H. 1305 L. 12 (22 Haziran 1888); **Y. PRK. TNF. 2/38,** H. 22 Cemaziyel-evvel 306/ 12 Kanun-u Sani 304 (24 Ocak 1889); **Y. PRK. TNF. 2/45,** H. 1306 Ş. 10 (11 Nisan 1889); **Y. PRK. TNF. 2/64**, H. 1307 B. 18 (10 Mart 1890); **Y. PRK. TNF. 3/5,** H. 1308 C. 5.; **Y. PRK. TNF. 3/37,** H. 1320 M. 13 (22 Nisan 1902); **Y. PRK. TNF. 3/54,** H. 1310 Ş. 8 (25 Şubat 1893); **Y. PRK. TNF. 3/69**, H. 1310 (1892/1893); **Y. PRK. TNF. 4/2**, H. 1311 M. 29 (12 Ağustos 1893); **Y. PRK.**

TNF. 4/8, H. 1 Şaban 1311(7 Şubat 1894); **Y. PRK. TNF. 4/14,** H. 24 Muharrem 1312/16 Temmuz 1310 (28 Temmuz 1894); **Y. PRK. TNF. 4/26,** H. 1312 (1894/1895). **Y. PRK. TNF. 4/29**, H. 1298 (1880/1881); **Y. PRK. TNF. 4/38,** H. 1313 Ş. 14 (30 Ocak 1896); **Y. PRK. TNF. 4/50,** H. 1 Muharrem 1314 (12 Haziran 1896); **Y. PRK. TNF. 4/54,** H. 1314 R. 2 (10 Eylül 1896); **Y. PRK. TNF. 5/3**, H. 1314 L. 27 (31 Mart 1897); **Y. PRK. TNF. 5/41,** H. 1315 M. 22 (23 Haziran 1897); **Y. PRK. TNF. 6/49**, H. 1317 Ca. 3 (9 Eylül 1899); **Y. PRK. TNF. 6/57,** H. 1317 Ş. 20 (24 Aralık 1899); **Y. PRK. TNF. 6/61,** 9 Zilkade 1317/26 Şubat 1315 (10 Mart 1900); **Y. PRK. TNF. 6/73,** (Tarihsiz); **Y. PRK. TNF. 7/16,** H. 3 Cemaziyel-evvel 1319 (18 Ağustos 1901); **Y. PRK. TNF. 7/21,** H. 1319 L. 16 (26 Ocak 1902); **Y. PRK. TNF. 7/40**, H. 1320 N 13 (14 Aralık 1902); **Y. PRK. TNF. 7/47**. (Tarihsiz); **Y. PRK. TNF. 8/13,** H. 1319 (1901/1902); **Y. PRK. TNF. 8/42,** H. 1323 (1904/1905); **Y. PRK. TNF. 8/46**, H. 1324 M. 25 (21 Mart 1906); **Y. PRK. TNF. 8/47**H. 1324 S. 2 (28 Mart 1906); **Y. PRK. TNF. 8/49**, H. 1324 S. 15 (10 Nisan 1906).

Yıldız Tasnifi Parekende evrakı Dahiliye Nezareti Maruzatı

Y.PRK. DH. 2/48, 1305 R. 16; **Y. PRK. DH. 5/45,** H. 1310 M. 5 (30 Temmuz 1892).

Yıldız Tasnifi Parekende Umum Vilayetler Tahriratı

Y. PRK. UM. 58/95, H. 1320 R. 11 (18 Temmuz 1902).

Yıldız Tasnifi Parekende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı

Y. PRK. ZB. 11/89, 1310 Z. 24 (9 Temmuz 1893); **Y. PRK. ZB. 15/9,** H. 1312 Ş. 14(10 Şubat 1895); **Y. PRK. ZB. 17/1,** 1313 B. 7; **Y. PRK. ZB. 29/51,** 1319 CA 10.

Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı

Y.MTV, Dosya No:256, H. 7 Zilhicce 321/11 Şubat 319 (24 Şubat 1904).

Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi

Nafıʿa Nezâretinin Suret-i Teşkîl ve Vezâ'ifine Dâ'ir Nizâmnâmedir, (Osmanlıca-Fransızca), İstanbul-H. 1286 (1869/1870), Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, 290/200.

Bâ-İrade-i Seniyye Nafı'a Nezâretinde Teşekkül Eden Komisyon Tarafından Takdîm Kılınan Mazbâta, **TTK. 7312/A-5345,** Matba'a-i 'Osmâniyye, Fî Sene H.1300 (1884).

Meclis-i Mebusân Nafı'a Encümeninde Ta'dil Edilen Teşvik-i Sanayi Kanunu Layihasıdır, Numara: 17/835, Türk Tarih Kurumu, İstanbul-Matbaa-ı Amire-1326.

Şarkî Anadolu Temüryolları Hakkında Meclis-i Mebusân-ı Nafı'a Encümenince Tanzîm Olunan Esbâb-ı Mucîbe ve Madde-i Kanuniye Layihaları, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, Numara:63, İstanbul-Matbaa-ı Amire-1327.

Beyazîd Devlet Kütüphanesi Süreli Yayınları

Mecmua-ı Umur-u Nafıa; Hakkı Tarık Us Kütüphanesi (HTU), Beyazıt Devlet Kütüphanesi, 21 Ekim 1884, İstanbul. Matbaa-ı Ebuziya.

Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası; Hakkı Tarık Us Kütüphanesi (HTU), Beyazıt Devlet Kütüphanesi, 13 Mart 1887, İstanbul, Matbaa-ı Mihran.

YAZMA KRONİK VE GENEL MAHİYETTEKİ ESERLER

AHMED, HAMDİ; **Bulgar Tarihi,** Yayınlayan: Münir Aktepe, İstanbul-1984.

AHMET, RASİM ; "Sokaklarda Geceler", **Nevsal-i Milli,** İstanbul-1913, s. 269.

ALİ FUAT; **1293-1294 Osmanlı-Rus Seferi,** İstanbul-1326.

AHMED SAİB; **Abdülhamid'in Saltanatının İlk Günleri: Abdülhamid'in Evail-i Saltanatı,** Sadeleştiren: Ruhi Turfan, İstanbul-1983.

CUNYNGHAME, A. Thurlow; **Travels in The Eastern On The Caspian And Black Seas Espevially in Daghestan and On The Frontiers of Persia And Turkey (During The Summer of 1871),** London-1872.

Osman Nuri ERGİN; **Mecelle Umur-u Belediye**, Cilt I., İstanbul-1922, s.1018.

HORVATH, Bela; **Anadolu 1913,** Çeviren: Tarık Demirkan, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-1996.

İBNÜLEMİN Mahmud Kemal İnal; **Son Sadrazamlar,** Cilt III., İstanbul-1982, s. 1285.

MİZANCI MEHMED MURAD; **Hürriyet Vadisinde Bir Pençe-i İstibdad,** Hazırlayan: Ahmed Nezih Galitekin, Nehir Yayınları, İstanbul-1997.

ENDRES, Frans Carl; **Türkiye ve Türkler, Bir Alman Subayının Türkiye Notları,** Çev. Güray BEKAM, İstanbul 2006.

SADRAZAM SAİT PAŞA; **Anılar,** Çeviren Şemsettin KUTLU, Hür Yayın İstanbul.

TETKİK ESERLER

ADIYEKE, Ayşe Nükhet; **Osmanlı İmparatorluğu ve Girit Bunalımı (1896-1908),** Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Doktora Tezi), İzmir-1994.

AKARLI, Engin; "II. Abdülhamit Hayatı ve İktidarı." **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 4, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s. 257-265.

AKPINAR, Alişan-L. Rogan EUGENE; **Aşiret Mekteb Devlet**. **Osmanlı Devletinde Aşiret Mektebi**, Aram Yay. İstanbul-2001.

AKTÜRE, Sevgi; "Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt III., İletişim Yayınları, İstanbul-1985, s.891-903.

ALKAN, Necmettin; **Avrupa Karikatürlerinde II. Abdulhamid ve Osmanlı İmajı**, Selis Kitabları, İstanbul-2006.

ANDERSON, Matthew Smith; **Doğu Sorunu, 1774-1923** Çev: İdil ESER, Yapı Kredi Yay. İstanbul.

AYDIN, Bilgin - Rıfat GÜNALAN; **XV-XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Maliyesi ve Defter Sistemi,** İstanbul-2008.

BALCI, Hilmi; **Türkiye'de Karayolu Problemi,** İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü, (Doktora Tezi), İstanbul-1989.

BATUR, Afife; "Batılılaşma Döneminde Osmanlı Mimarlığı", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt III., İletişim Yayınları, İstanbul-1985, s.1038-1067.

BAYDUR, Mithat; "Osmanlı-Alman İlişkilerinde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Yeri", **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 2, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s. 345-362.

BLAİSDELL, Donald C; **Düyûn-ı Umûmiyye,** Türkçesi:Ali İhsan Dalgıç, Nesnel Yayınları, İstanbul-2008.

BOZDAĞ, İsmet; **Abdulhamid'in Hatıra Defteri** Kervan Yayınları İstanbul.

_____; **Harem Penceresinden II. Abdülhamit,** Truva Yayınları, İstanbul-2004.

ÇABUK, Vahid; **Osmanlı Siyasi Tarihinde Sultan II. Abdülhamid Han,** Emre Yayınları, İstanbul-2000.

_____; **Hedefteki Sultan II. Abdülhamid,** Truva Yayınları, İstanbul-2004.

_____; Kuruluşundan Cumhuriyete Büyük Osmanlı Tarihi, Cilt 9, Emre Yayınları, İstanbul-2002.

ÇADIRCI, Musa; **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı,** TTK., Ankara-1997,

_____; **Osmanlı Türkiyesi Yönetiminde Yenilikler, 1826-1856,** Ankara Üniversitesi, Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi, (Doçentlik Tezi), Ankara-1976.

_____; **Tanzimat'a Girerken Türkiye'de Şehir İdaresi,** Ankara Üniversitesi, Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi, (Doktora Tezi), Ankara-1972.

ÇAVDAR, Tevfik; **Türkiye Ekonomisinin Tarihi 1900-1960,** İmge Kitabevi, İstanbul-2003.

ÇETİNER, Selahattin; **Çöküş Yılları, II. Abdülhamit-Jön Türkler-İttihat ve Terakki,** İstanbul-2008.

DERİNGİL, Selim; **İktidarın Sembolleri ve İdeoloji, II. Abdülhamid Dönemi (1876-1909),** Çeviren: Gül Çağalı Güven, İstanbul-2002.

DİNÇER, Celal; "Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Lâyiha", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi,** Cilt X/7, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara-1978, s. 157-173

DURSUN, Haluk; **Osmanlı Coğrafyasına Yolculuk,** İstanbul-2007.

EARLE, E. Mear; **Bağdat Demiryolu Savaşı,** Türkçesi: Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, 1972.

ELDEM, Vedat; **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tedkik,** Ankara-1970.

ENGİN, Vahdettin; **II. Abdülhamit ve Dış Politika,** Yeditepe Yayınevi, İstanbul-2005

_____; **Kurtlar Sofrasındaki Osmanlı,** Yeditepe Yayınları, İstanbul-2007.

_____; **Rumeli Demiryolları,** Eren Yayıncılık, İstanbul-1993.

ERASLAN, Cezmi; "II. Abdülhamit ve Osmanlı Devleti'nin İslam Birliği Siyaseti", **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 2, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s.373-380.

ERYILMAZ, Bilal; **Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme,** Yapı Kredi Yayınları İstanbul 2002.

GARNİER, Jean-Paul; **Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu, II. Abdülhamit'ten Mustafa Kemal'e,** Türkçesi: Zeki Çelikkol, Remzi Kitabevi, İstanbul-2007.

GERO, Arman; **Osmanlı Bankası, Armen Garo'nun Anıları,** Çeviren: Attila Tuygan, Belge Yayınları, İstanbul 2009.

GEYİKDAĞI, V. Necla; **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye,** Hil Yayın, İstanbul-2008.

GÜNGÖRDÜ, Nedret; **Tanzimat ve Meşrutiyet (I-II) Dönemlerinde Osmanlı Mülki İdareleri,** Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara-1988, s. 77.

GÜRSAY, Orhan; **Yol ve Yol İnşaatı**, İstanbul-1960.

HASLİP, Joan; **İngiliz Merkezli Şark Politikası ve II. Abdülhamid,** Tercüme: Zeki Doğan, İstanbul-2002.

HOCAOĞLU, Mehmet; **Abdülhamit Han ve Muhtıraları (Belgeler),** İstanbul-1989.

KABACALI, Alpay; **Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e İmparatorluk ve Nensek-l Tarihin Prizmasında Abdülhamid,** Creative Yayıncılık, İstanbul-2005.

KAÇAR, Mustafa; "Osmanlı Telgraf İşletmesi", **Çağını Yakalayan Osmanlı,** İstanbul-1997, s.46-53

KARACA, Ali; **Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899),** İstanbul-1993.

KARAL, Enver Ziya; **Osmanlı Tarihi**, Cilt VI.-VII., Ankara-2001.

KARS, H.Zafer; **Belgelerle 1908 Devrimi Öncesinde Anadolu**, Kaynak Yayınları, İstanbul-1983.

KAZICI, Ziya; **Sultan II. Abdülhamid Dönemi ve Osmanlı Devleti,** Kayıhan Yayıncılık, İstanbul-2009.

KIRMIZI, Abdulhamit; **Abdulhamid'in Valileri, Osmanlı Vilayet İdaresi 1895-1908**, İstanbul-2007.

KODAMAN, Bayram; "Abdülhamit Hakkında Bazı Düşünceler", **Osmanlı Ansiklopedisi**, Cilt 2, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s. 275-278.

_____; **İkinci Abdülhamit Devri Doğu Anadolu Politikası**, Ankara-1989.

KOLOĞLU, Orhan: **Abdulhamid Gerçeği**, Gür Yayınları, İstanbul-1987.

KÖMÜRCAN, Kirkor; T**ürkiye İmparatorluk Devri Dış Borçları Tarihçesi,** İstanbul-1948,

KUBAN, Doğan; "François Kauffer", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 4, İstanbul-1989, s. 492-503

KURAN, Ercüment; "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: "İdare-i Mahsusa"nın Kuruluşu ve Faaliyeti", **Çağını Yakalayan Osmanlı, IRCICA,** İstanbul-1997, s.312-336.

KURAT, Y. Tekin; **Henry Layard'ın İstanbul Elçiliği, 1877-1880,** Ankara-1968.

KUTLU, Kemal-Kazım ÇEÇEN; "Osmanlı Devrinde İstanbul'da Raylı Ulaşım", **Çağını Yakalayan Osmanlı, IRCICA,** İstanbul-1997, s. 336-343

KUTLU, A. Tekin; **II. Abdülhamid Kızıl Sultan Mı, Ulu Hakan Mı?,** İstanbul-2007.

KUTLU, Sacit; **Balkanlar ve Osmanlı Devleti,** Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul-2007.

LEE, Hee Soo; "II. Abdülhamid ve Doğu Asya'daki Pan-İslamist Siyaseti", **Osmanlı Ansiklopedisi,** Cilt 2, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara-1999, s.367-374

MUTAF, Abdülmecit; **Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Şûrâ-yı Devlet (1868-1922/1284-1342),** Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir-1997.

MUTLUÇAĞ, Hayri; "Yakın Tarihimizde İlk Sosyal, İktisadi ve Teknik Kalkınma Planı", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi,** Cilt IX/6, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara-1971, s.11-36.

MÜFTÜOĞLU, Mustafa; **Tarihin Hükmü Her Yönüyle Sultan II. Abdülhamid,** Çile Yayınları, İstanbul-1985.

NASIR, Ayşe; **Türk Mimarlığında Yabancı Mimarlar,** İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul-1991.

OĞUZ, Süleyman; **Osmanlı Vilayet İdaresi ve Doğu Rumeli Vilayeti (1878-1885),** Ankara-1986.

ORTAYLI, İlber; **Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu,** Kaynak Yayınları, İstanbul-2004, s. 34-35.

_____; **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880),** Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara-2000.

OSMANOĞLU, Ayşe; **Babam Sultan Abdulhamid (Hatıralarım)** , Selçuk Yayınları, Ankara.

ÖNSOY, Rıfat; **Osmanlı-Alman İlişkileri (1876-1914),** Ankara 1987,

ÖZBEK, Nadir; "Osmanlıdan Günümüze Türkiye'de Sosyal Devlet", **Toplum ve Bilim**, S.92, İstanbul-2002, s.3-16.

_____; **Osmanlı İmparatorluğunda Sosyal Devlet, Siyaset, İktidar ve Meşruiyet (1876-1914)**, İletişim Yayınları, İstanbul-2004, s.28.

ÖZDEMİR, Rifat; **XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Ankara (Fizikî, Demografik, İdarî ve Sosyo-Ekonomik Yapısı) 1785-1840**, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara-1988.

ÖZTÜRK, Mustafa; "Orta Doğu (Kavram, Jeopolitik ve Sosyo-Ekonomik Durum", **Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi,** I/1, Elazığ-2003, s. 253-265.

_____; "Osmanlı Devletinden Günümüze Balkanlar", **Genelkurmay ATASE- Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri,** 18 s., İstanbul, 2003

ÖZTÜRK, Nazif; "Sosyal Siyaset Açısından Osmanlı Dönemi Vakıfları", **Osmanlı Ansiklopedisi**, Yeni Türkiye Yayınları, Cilt 5, Ankara-1999, s. 34.

_____; **Türk Yenileşme Tarihi Çerçevesinden Vakıf Müessesesi,** Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara-1995, s. 35.

ÖZYÜKSEL Murat; **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul 1988.

PAMUK, Şevket; **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme,1820-1913,** Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul-2005.

PARLAR, Suat; **Askeri Modernleşme Yoluyla Bayraksız İstıla, Osmanlıdan Günümüze Ordu**, Bağdat Yayınları, İstanbul 2007.

QUATAERT, Donald; "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış", **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Editör: Halil İnalcık-Donald Quataert, Cilt 2, Eren Yayıncılık, İstanbul-2002. s.963-994.

_____; "Limited revolution: The Impact Of The Anatolian Railway On Turkish Transportation And The provisioning Of Istanbul, 1890-1908"**, Business History Review,** Cilt 51/2, London-1977, s.141-152.

_____; **Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım, 1876-1908,** Çeviren: Nilay Özok Gündoğan-Azat Zana Gündoğan, İstanbul-2008.

_____; **Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922,** Çeviren: Ayşe Berktay, İletişim Yayınları, İstanbul-2008.

RATHMAN, Lothar; **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi,** Türkçesi: Ragıp Zaralı, Gözlem Yayınları, Bilim Araştırma Dizisi, İstanbul.

RAYMOND, Andre; **Osmanlı Döneminde Arap Kentleri,** İstanbul-1995.

SARIYILDIZ, Gülden; **Hicaz Karantina Teşkilatı (1865-1914),** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul-1989, s.50.

SAYAR, Nihad S; **Türkiye İmparatorluk Devri Mali Olayları,** İstanbul-1977.

SCHOENBERG, P. Ernest; "Osmanlı Yönetimi Altında Türkiye'de (Doğu Trakya ve Anadolu) Ulaşımın Gelişmesi, 1856-1918", Çeviren: Nesim Şeker, **Tarih Çevresi,** Sayı. 16, Mayıs-Haziran-1995, s.35-46.

SIRMA, İhsan Süreyya; **Belgelerle II. Abdulhamid Dönemi**, İstanbul-1998.

STANDFORD, Shaw; "Tanzimattan Sonra Yeni Vergi Sistemi", **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 4, İstanbul-1989, s. 934.

SUPHANDAĞ, Kemal; **Büyük Osmanlı Entrikası Hamidiye Alayları**, Komal Yayınları, İstanbul-2006.

TAN, Turgut; ".Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları", **A.Ü.S.B.F. Dergisi**, Cilt XXII, Mart-1967, s.285-302

TEKELİ, İlhan; "Osmanlı İmparatorluğu'nda ve Türkiye Cumhuriyetinde Kent Planlama Pratiğinin Gelişimi ve Kültürel Mirasın Korunmasındaki Etkileri, **İslam Mimarı Mirası Koruma Konferansı Bildirileri,** Editör: Selahattin Kılıç, İstanbul-1987, s.159-173.

_____; "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm",**Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt III., İletişim Yayınları, İstanbul-1985, s.878-890.

TEKELİ, İlhan- Selim İLKİN; "Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nafia programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine", **Toplum ve Ekonomi,** Sayı: 3, Nisan-1992, s.24-32.

TEPEDELENLİOĞLU, Nizamettin Nazif; **Sultan II. Abdulhamid ve Osmanlı İmparatorluğunda Komitacılar**, İstanbul-1964.

TOKAY, Gül; **Makedonya Sorunu, Jön Türk İhtilalinin Kökenleri (1903-1908),** Afa Yayıncılık, İstanbul-1995.

TULANİ, El-Klani; **II. Abdülhamid Döneminde Trablusgarb Vilayeti ve Mehmed Kamil Paşa Layihası,** Ankara Üniversitesi, İslam Medeniyetleri ve Sosyal Bilimler Anabilim Dalı, Ankara-1990. s.89-90.

TURAN, Şerafettin; "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", **A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi,** I/1, Ankara-1963, s.170-186

TUTEL, Eser; **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası,** İletişim Yayınları, İstanbul-2006.

_____; **Şirket-i Hayriye,** İletişim Yayınları, İstanbul-2008.

TÜMERKAN, Sıdık; **Türkiye'de Belediyeler (Tarihi Gelişimi ve Bugünkü Durumu),** İstanbul-1946, s.35-36.

TÜTE, Gültekin; **Yol Projesi İçin Gerekli Bilgiler ve Standartlar**, Güven Kitabevi, Ankara-1972.

YAMAN, T. Mümtaz; "Osmanlı İmparatorluğu Mülki İdaresinde Avrupalılaşma Hakkında", **İdare Mecmuası,** Cilt II, İstanbul-1940, s.110-121.

YAZICI, Nesimi; "Posta Nezaretinin Kuruluşu", **Çağını Yakalayan Osmanlı,** İstanbul-1997, s. 620-621-622.

YEDİYILDIZ, Bahaddin; "Klasik Dönem Osmanlı Toplumuna Genel Bir Bakış", **Türkler Ansiklopedisi**, Cilt 10, İstanbul-2000, s.186.

YERASİMOS, Stafanos; **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye**, Cilt 2, Çeviren: Babür Kuzucu, İstanbul-2002.

YILMAZÇELİK, İbrahim, **XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır 1790-1840 (Fizikî, İdarî ve Sosyo-Ekonomik Yapı)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1995.

_____; "Osmanlı Devletinde Vakıfların Yeri ve Önemi", **Türk Dünyası Dergisi**, Ankara 1997, s. 23.

YILMAZÇELİK, İbrahim-Ahmet AKSIN; **Tarihi Gerçeklerle Osmanlı Yunan Harbi,** İstanbul-2007.

VARLIK, M. Bülent; "Bir Yarı Sömürge Olma Simgesi: Yabancı Posta Örgütleri", **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt 6, İstanbul-1995, s. 1653-1656.

ÖZGEÇMİŞ

1976 yılında Elazığ'da doğdu. İlk orta ve lise eğitimini Elazığ'da tamamladıktan sonra, 1997 yılında Fırat Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümüne kayıt yaptı. 2001 yılında mezun oldu. Aynı yıl Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsün'de Yüksek Lisans'a başladı. 2004 yılında mezun oldu. Aynı yıl Şırnak Milli Eğitim Müdürlüğü'nde göreve başladı. 2005 yılında Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde Doktoraya başladı. Halen Elazığ Milli Eğitim'inde görevine devam etmektedir.

EKLER

EKLERİN LİSTESİ

Kroki ve Haritalar

1. EK I :Osmanlı Asyayı Fiziki Haritası

2. EK II : 1876-1909 Yılları Osmanlı Asya Kıtası Karayolları Haritası

3. EK III : Kırşehir – Nevşehir – Kayseri Karayolu Haritası

4. EK IV : II. Abdulhamid Dönemi Balkan Çoğrafyası Yol Haritası

5. EK V : Osmanlı Devletinin Asya Kıtasında Yer alan Köprülerin Haritası

6. EK VI : Maden –Palu Yolu Köprü Resmi

7. EK VII :1876-1909 Yıllarında Balkan Yarım Adasında İnşa ve Tamir Edilen Köprülerin Haritası

8. EK VIII : Haydarpaşa – Tütün Çiftliği İstasyonu Krokisi

9. EK IX : Sultan II Abdulhamid Devri Asya Kıtası Demiryolları Haritası

10. EK X : 1876-1909 Osmanlı Avrupa'sı Demiryolları Haritası

11. EK XI : 1886 Yılı İstanbul ve Çevresi Demiryolu Haritası (İptal edilmiştir.)

12. EK XII : II. Abdulhamid Devrinde Anadolu Kıtasında Yapılan Vapur Ulaşımı Haritası

13. EK XIII : II. Abdulhamid Devrinde Avrupa Kıtasında Yapılan Vapur Ulaşımı Haritası

14. EK XIV : 1876-1909 Yıllarında Asya Kıtasında Liman Rıhtım ve İskeleleri Haritası

15. EK XV : 1876-1909 Yıllarında Avrupa Kıtasında Liman Rıhtım ve İskeleleri Haritası

16. EK XVI : Bingazi Limanı Seddi

17. EK XVII : 1876-1909 Yıllarında Anadolu Yarımadası Bulunan Nehirlerin

18. EK XVIII : 1876-1909 Yıllarında Balkan Yarımadası Bulunan Nehirlerin Temizlenmesi ve Bataklık Haritası

19. EK XIX : 1891 yılı Midilli Adası Pere ve Kalonya Körfezi Bataklığı Temizlenmesi ve Bataklık Haritası

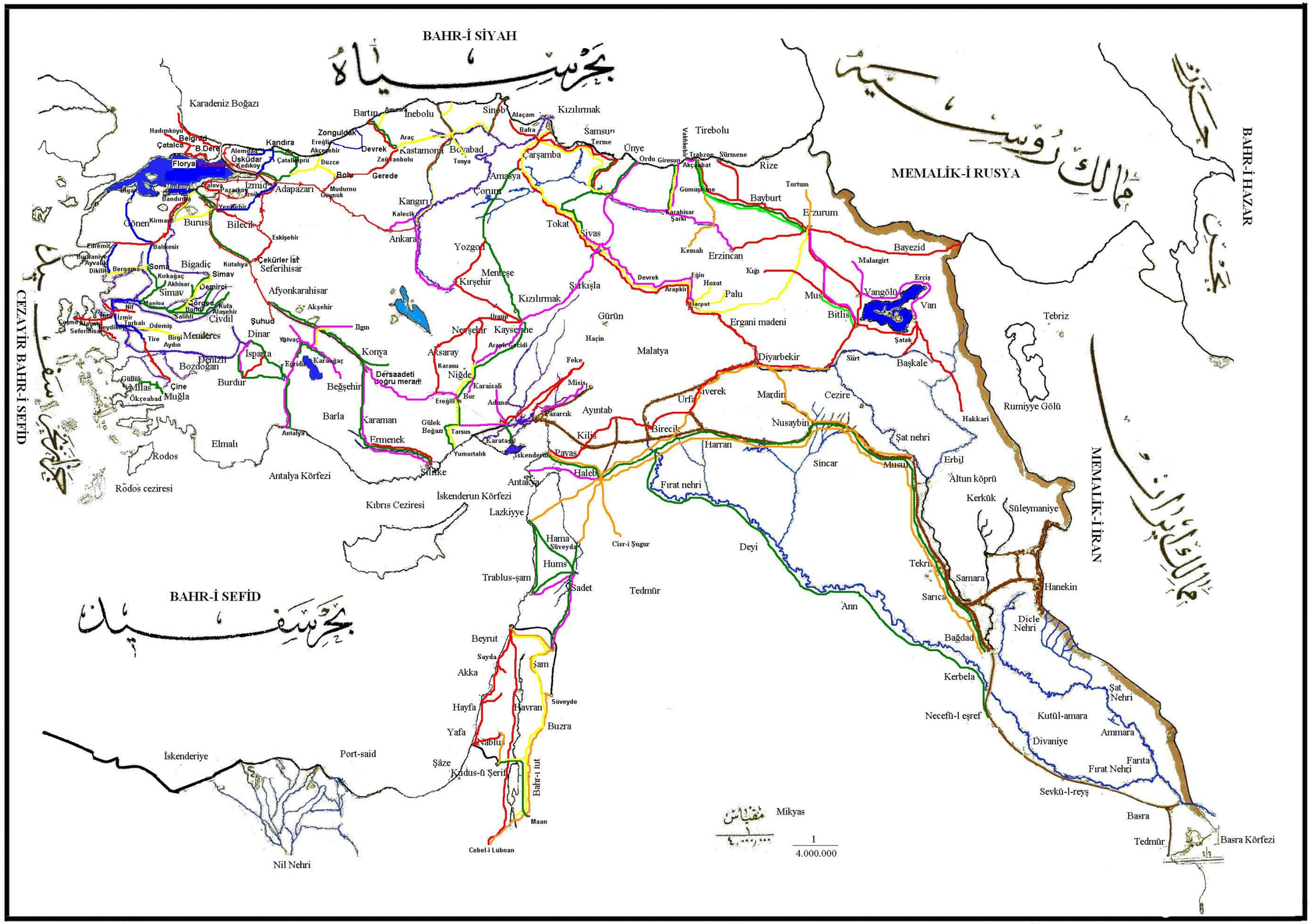
20. EK XX :1876-1909 II. Abdulhamid Devri Asya Kıtası Fabrika Merkezler

21. EK XXI :1876-1909 II. Abdulhamid Devri Balkan Yarımadası Fabrika Merkezleri

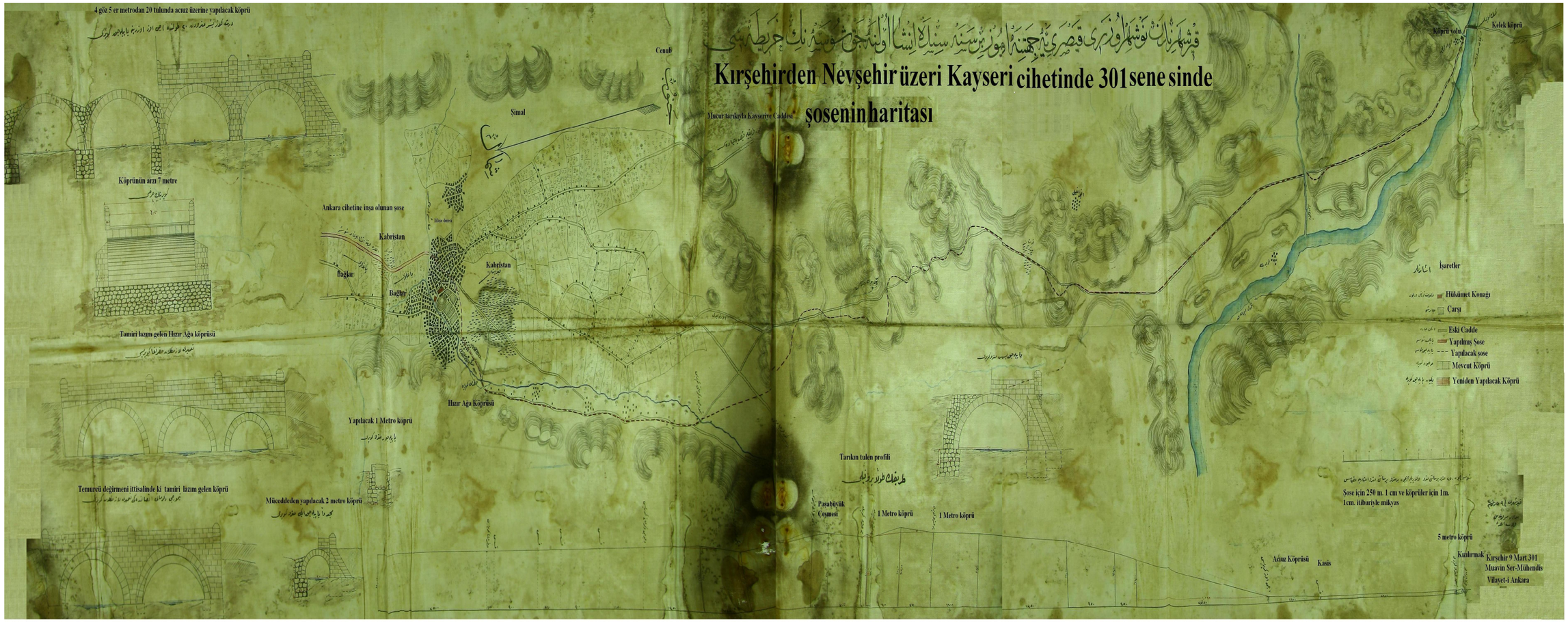
22. EK XXII :Selanik İplik Fabrikası



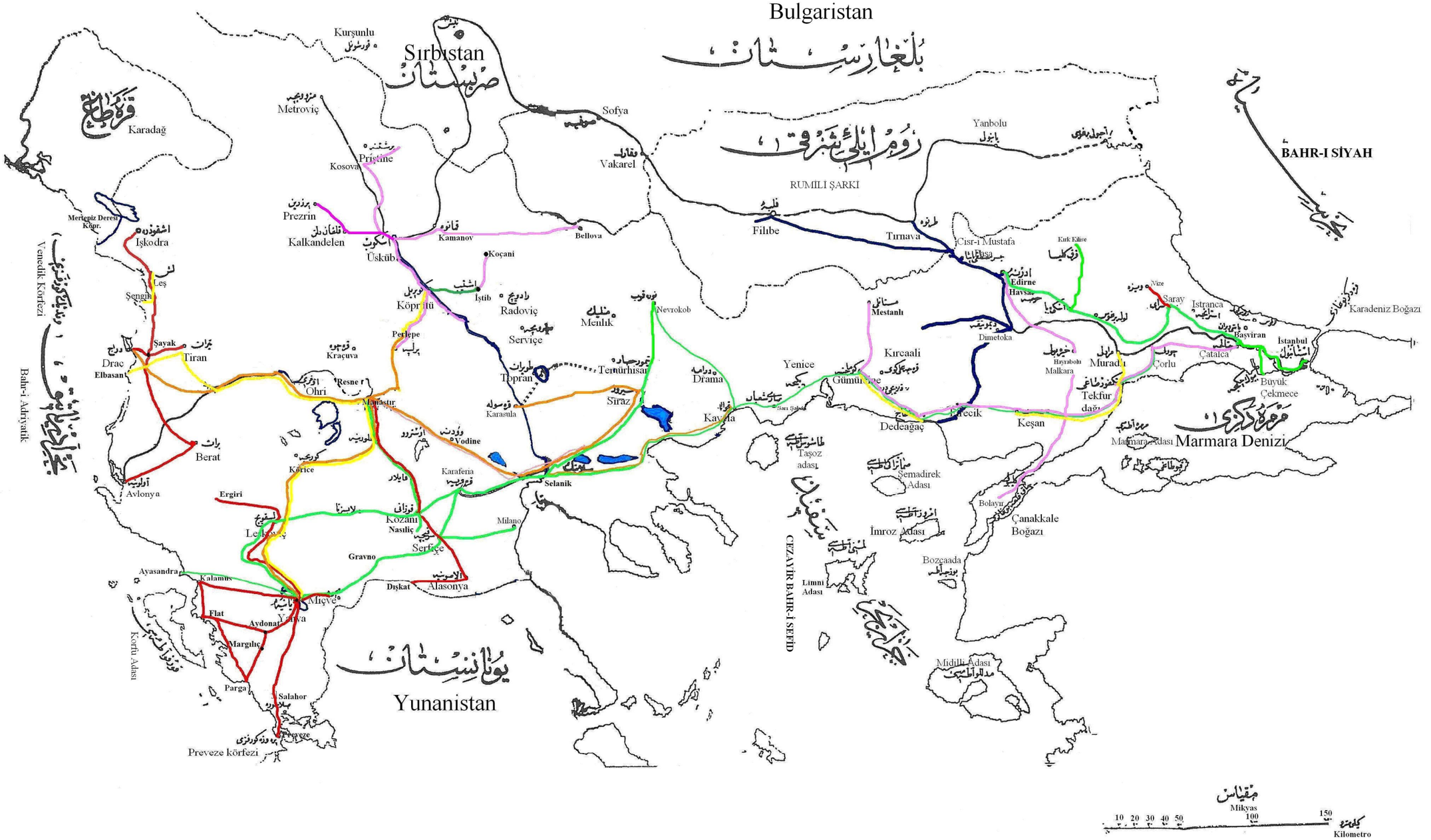
EK I: Osmanlı Asyayı Fiziki Haritası (**Mecmua-ı Umur-u Nafia**; H. Fi Muharrem 1302 [Ekim-Kasım 1884], s.32).



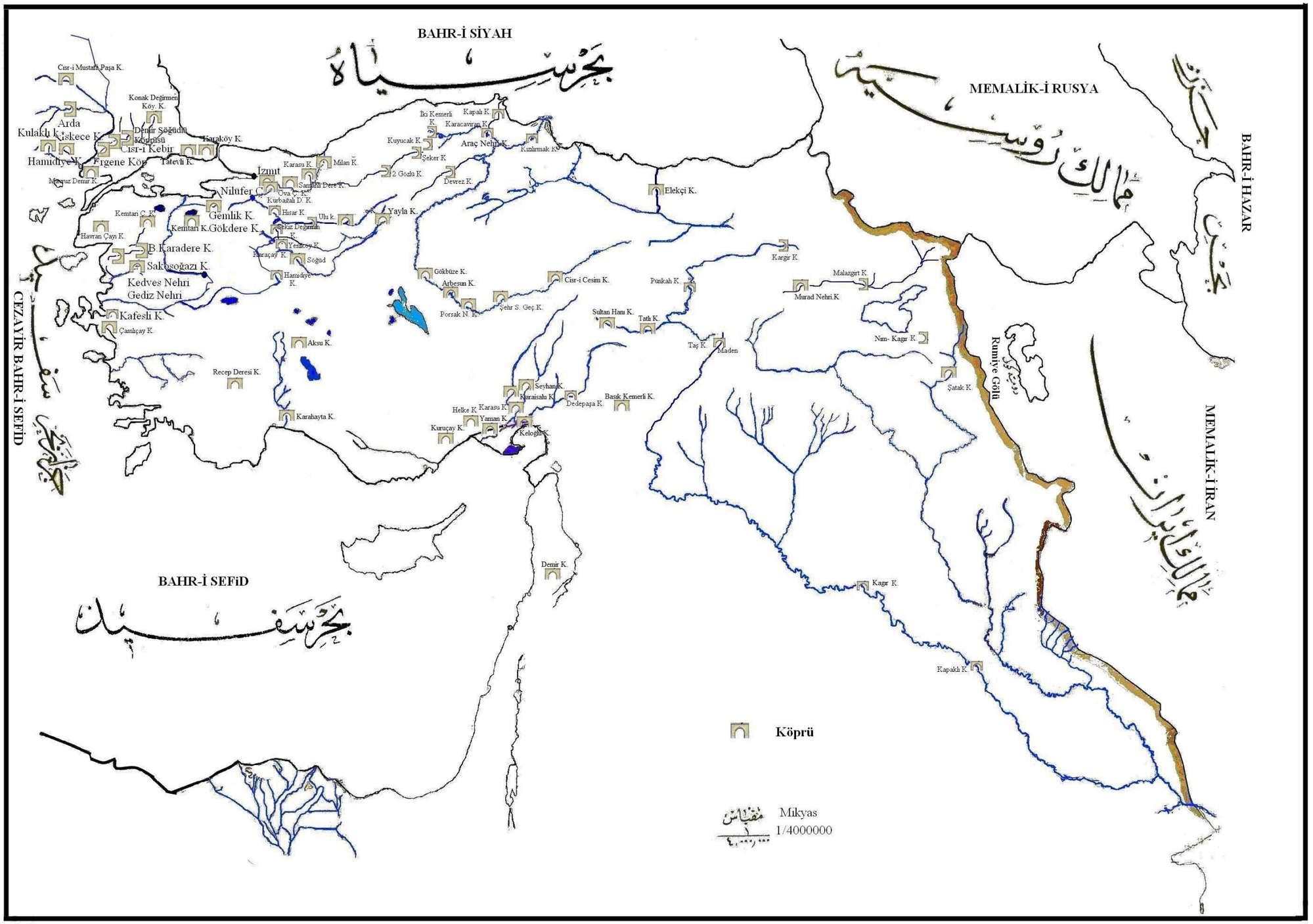
EK II: 1876-1909 Yılları Osmanlı Asya Kıtası Karayolları Haritası (**BOA. Y.EE. 1/21, E. Tas. Nu: 5-83/428,** [Tarihsiz], Künyeli Belgedeki Harita Tarafımızdan Düzenlenmiştir).



EK III: Kırşehir – Nevşehir – Kayseri Karayolu Haritası (**BOA. T.NFM. 720/8,** H. 1302 Ş.10 [25 Mayıs 1885]).

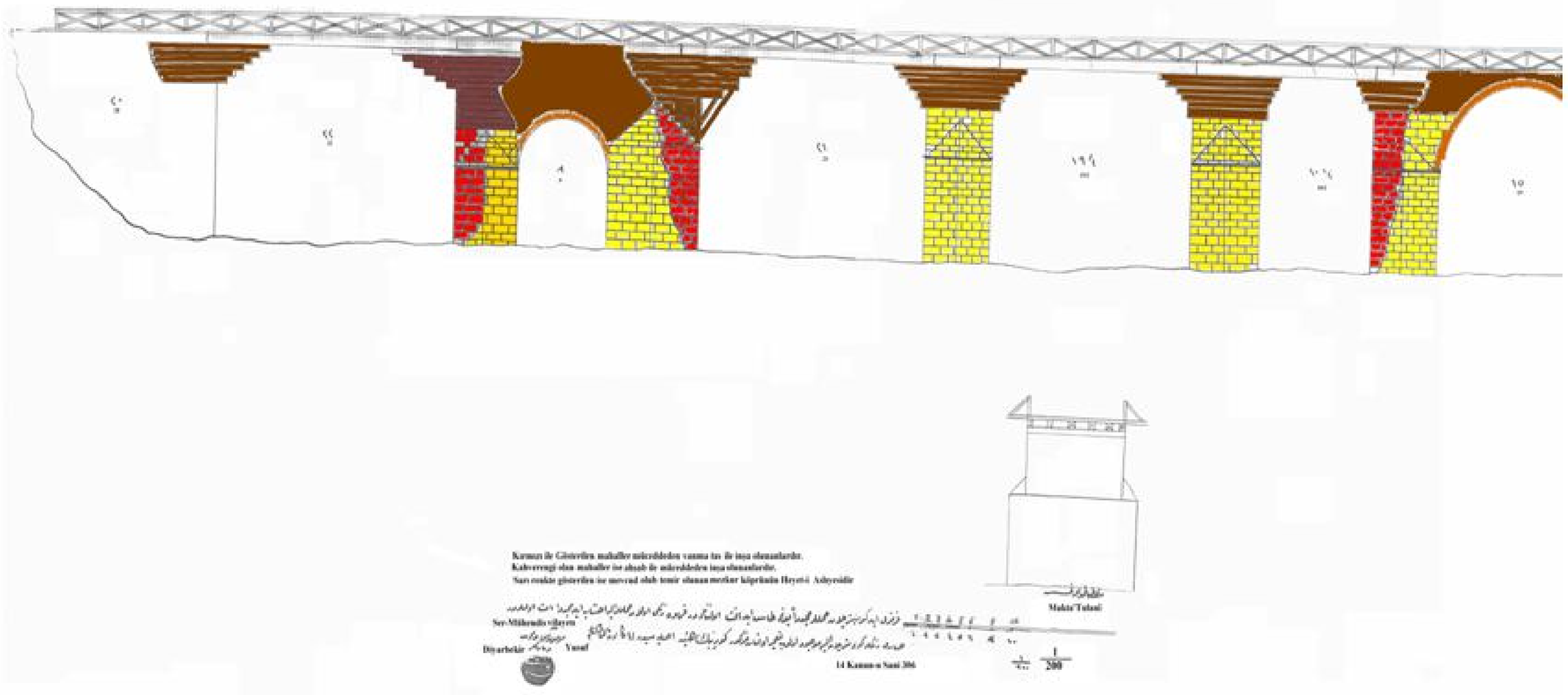


EK IV: II. Abdulhamid Devri Balkan Coğrafyası Yol Haritası (Vahdettin Engin; **Rumeli Demiryolları,** İstanbul-1993, Harita 1: 1890 Yılında Rumeli Demiryolları Hatları Haritası Tezimize Uyarlanmıştır).

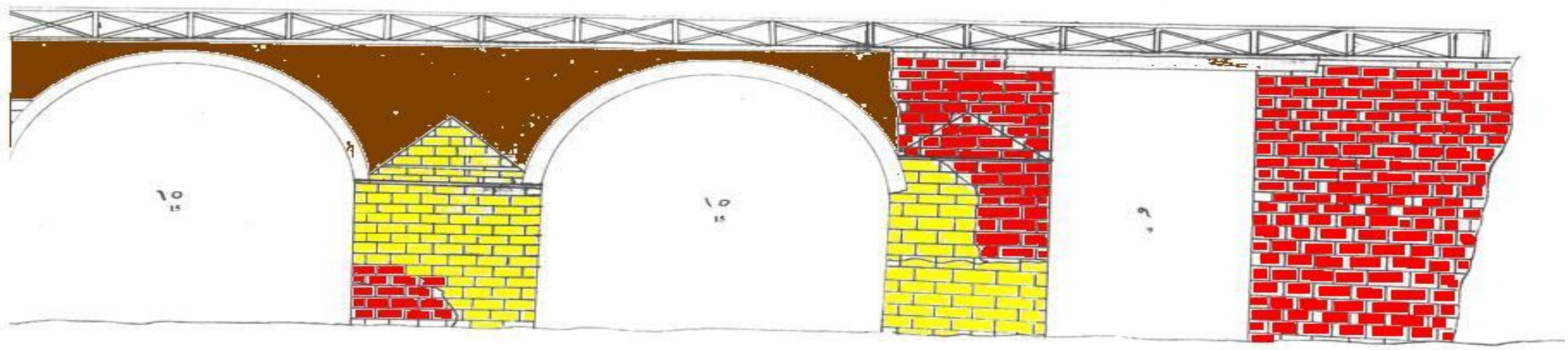


EK V: Osmanlı Devletinin Asya Kıtasında Yer Alan Köprülerin Haritası (**BOA. Y.EE. 1/21, E. Tas. Nu: 5-83/428,** [Tarihsiz], Künyeli Belgedeki Harita Tarafımızdan Düzenlenmiştir).

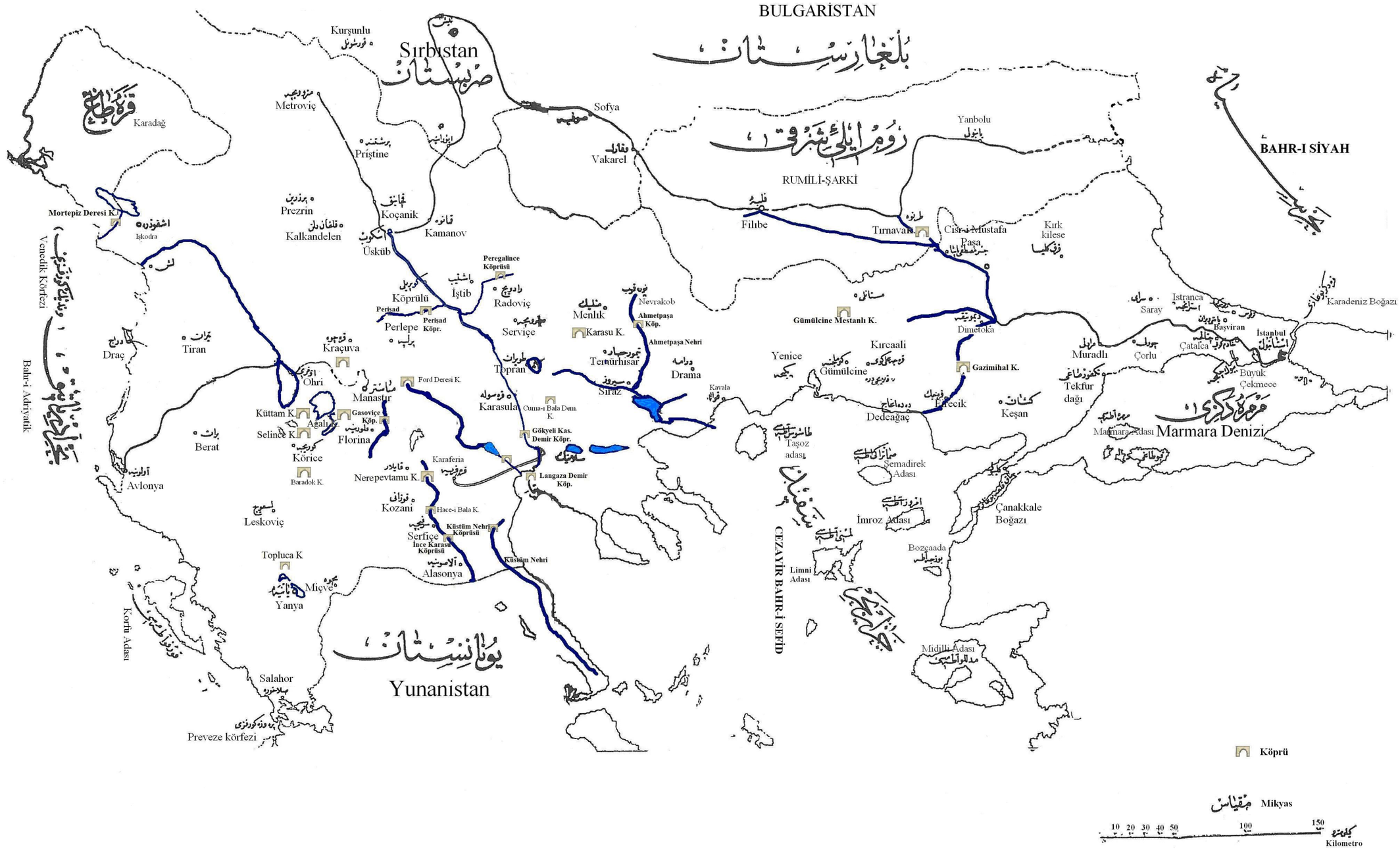
Diyarbekir Vilayeti dahilinde Maden Sancağı mülhakatından Palu Kasabası pişgahındaki Fırat Nehri üzerinde inşa olunan köprünün resmidir.



EK VI: 1891 Yılı Maden –Palu Yolu Köprü Resmi (**BOA. Y.PRK.TNF. 3/5,** H. 1308 C.5 [16 Ocak 1891]).



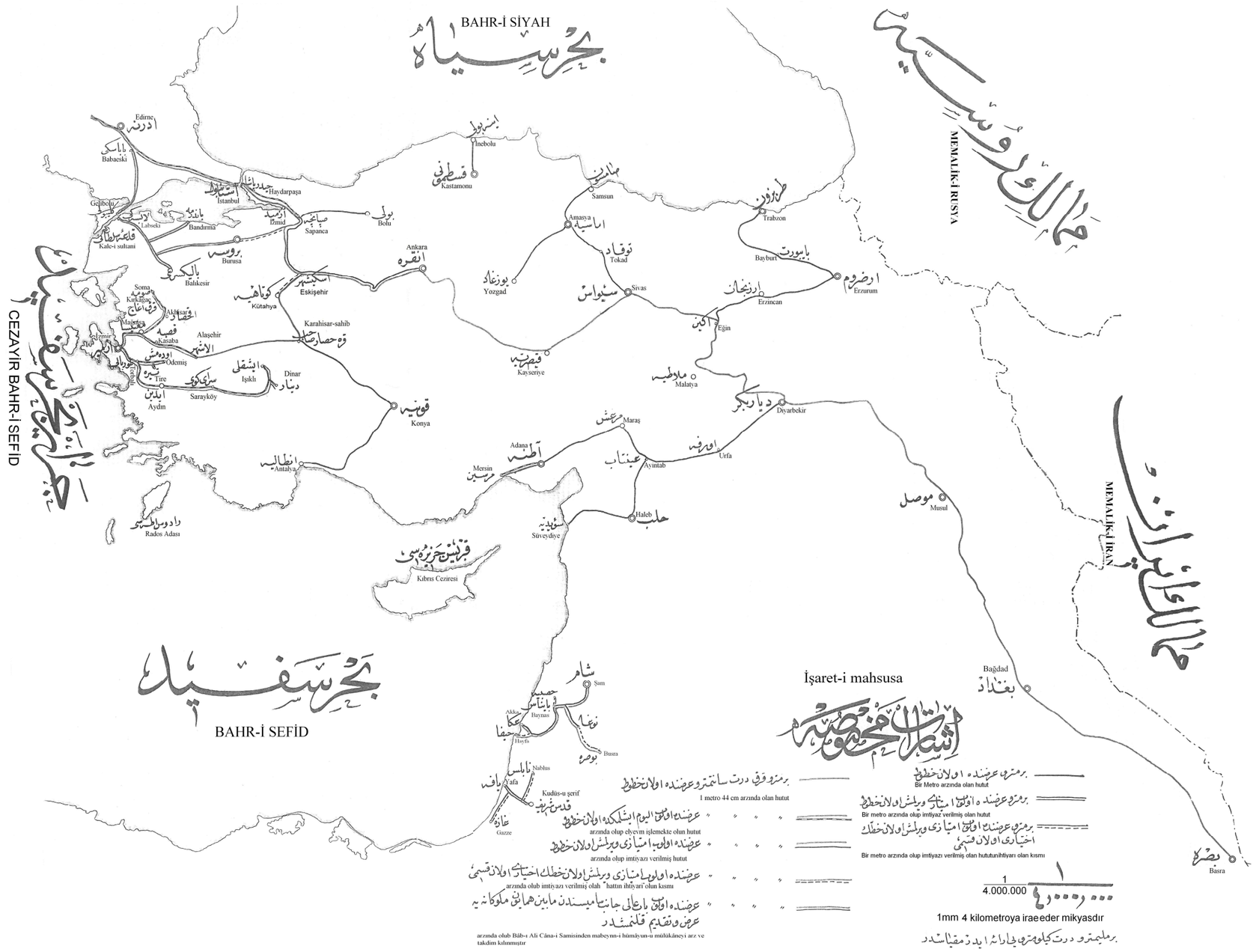
EK VI : (Devamı) Maden –Palu Yolu Köprü Resmi



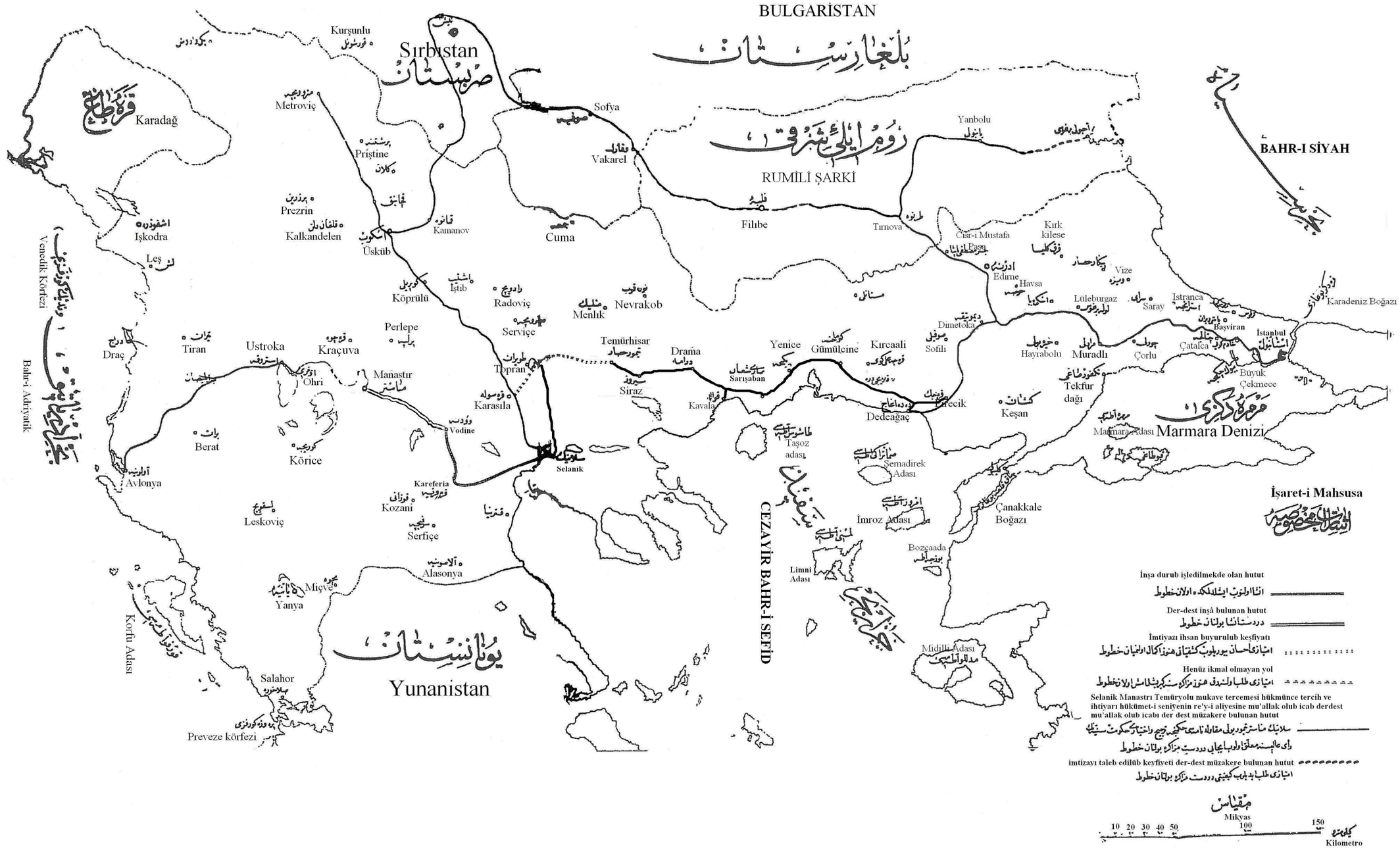
EK VII: 1876-1909 Yıllarında Balkan Yarımadası'nda İnşa ve Tamir Edilen Köprülerin Haritası (Vahdettin Engin; **Rumeli Demiryolları,** İstanbul-1993, Harita 1: 1890 Yılında Rumeli Demiryolları Hatları Haritası Tezimize Uyarlanmıştır).



EK VIII: Haydarpaşa – Tütün Çiftliği İstasyonu Krokisi (**BOA. Y.PRK.TNF. 2/45,** H. 1306 Ş. 10 [11 Nisan 1889]).



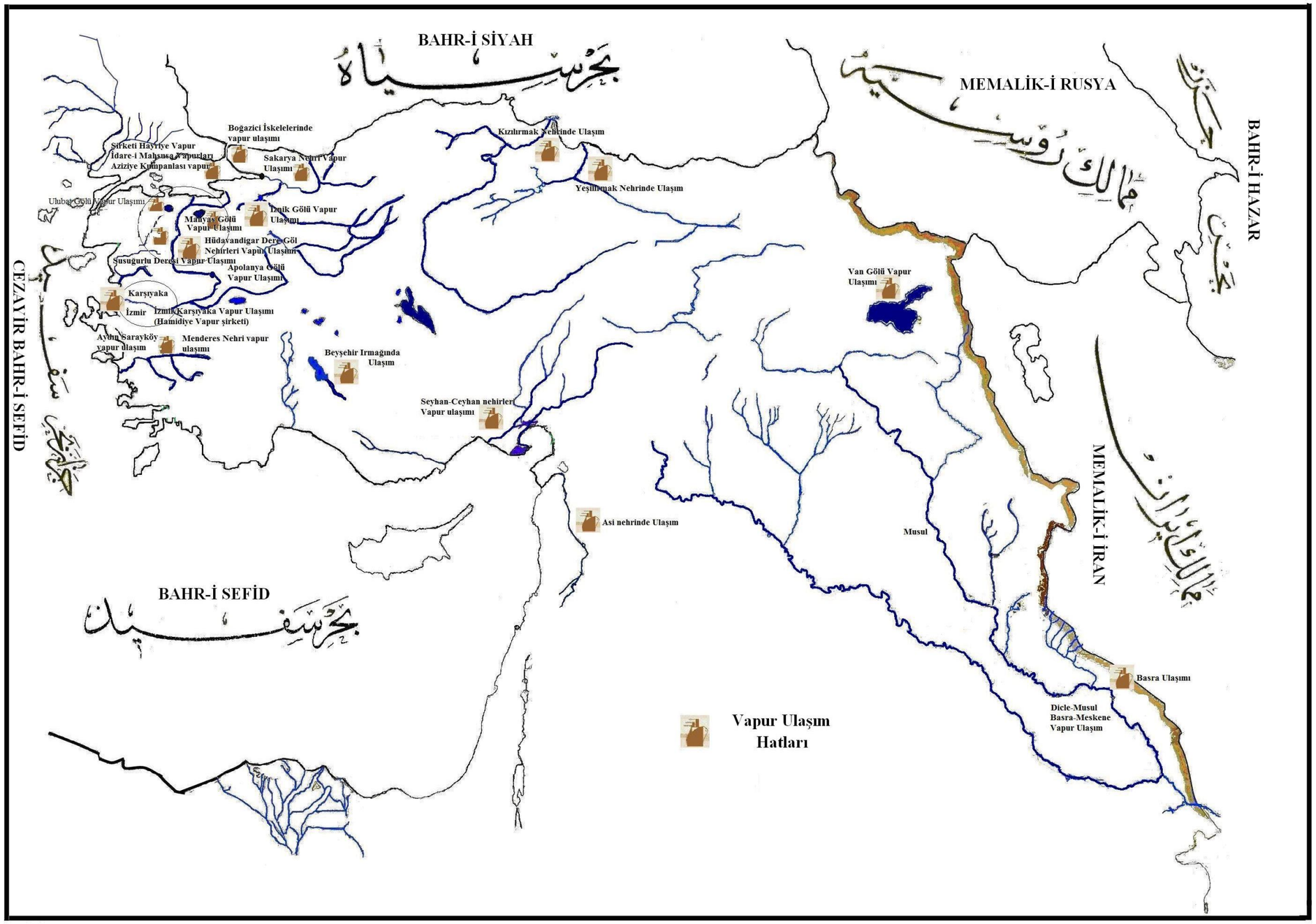
EK IX: Sultan II Abdulhamid Devri Asya Kıtası Demiryolları Haritası (**BOA. Y.PRK.TNF. 3/1,** H. 1308 M.7 [23 Ağustos 1890]).



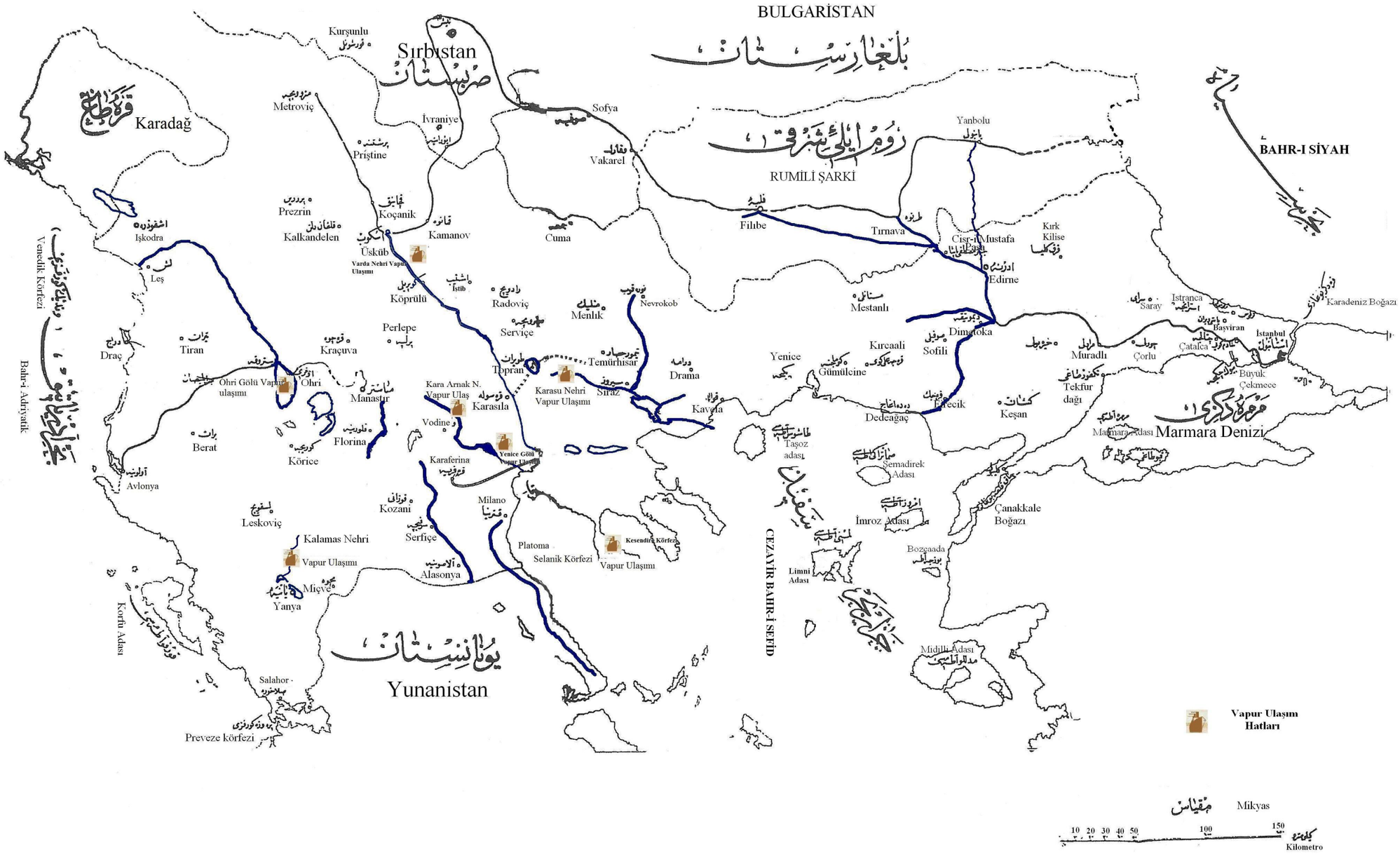
EK X: 1876-1909 Osmanlı Avrupa'sı Demiryolları Haritası (Vahdettin Engin; **Rumeli Demiryolları,** İstanbul-1993, Harita 1: 1890 Yılında Rumeli Demiryolları Hatları Haritası Tezimize Uyarlanmıştır).



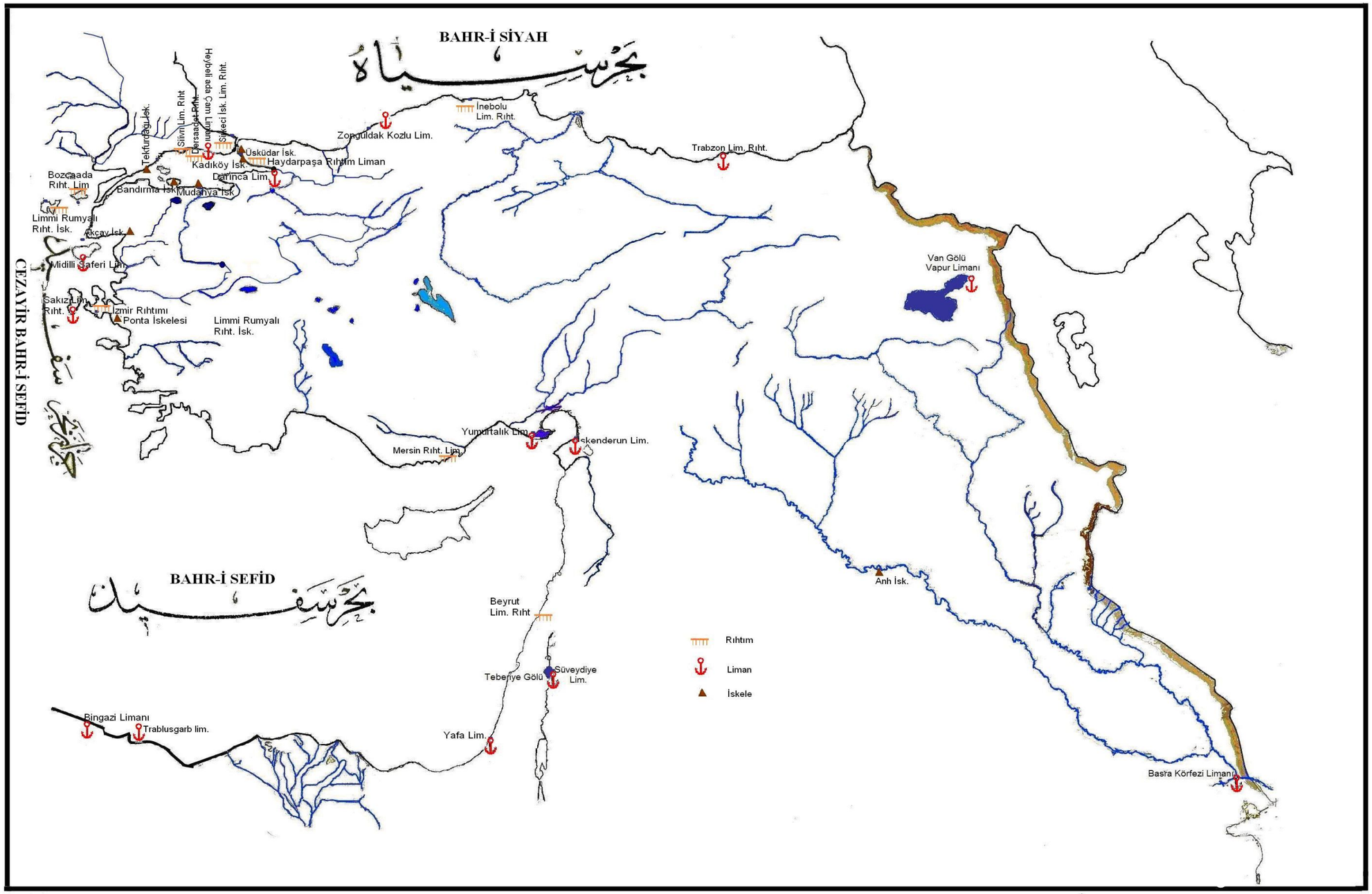
EK XI: 1886 Yılı İstanbul ve Çevresi Demiryolu Haritası (İptal edilmiştir.) (**BOA. T.NFM. 721/5,** H. 1304 S.3 [1 Kasım 1886]).



EK XII: II. Abdulhamid Devrinde Anadolu Kıtasında Yapılan Vapur Ulaşımı Haritası (**BOA. Y.EE. 1/21, E. Tas. Nu: 5-83/428,** [Tarihsiz], Künyeli Belgedeki Harita Tarafımızdan Düzenlenmiştir).



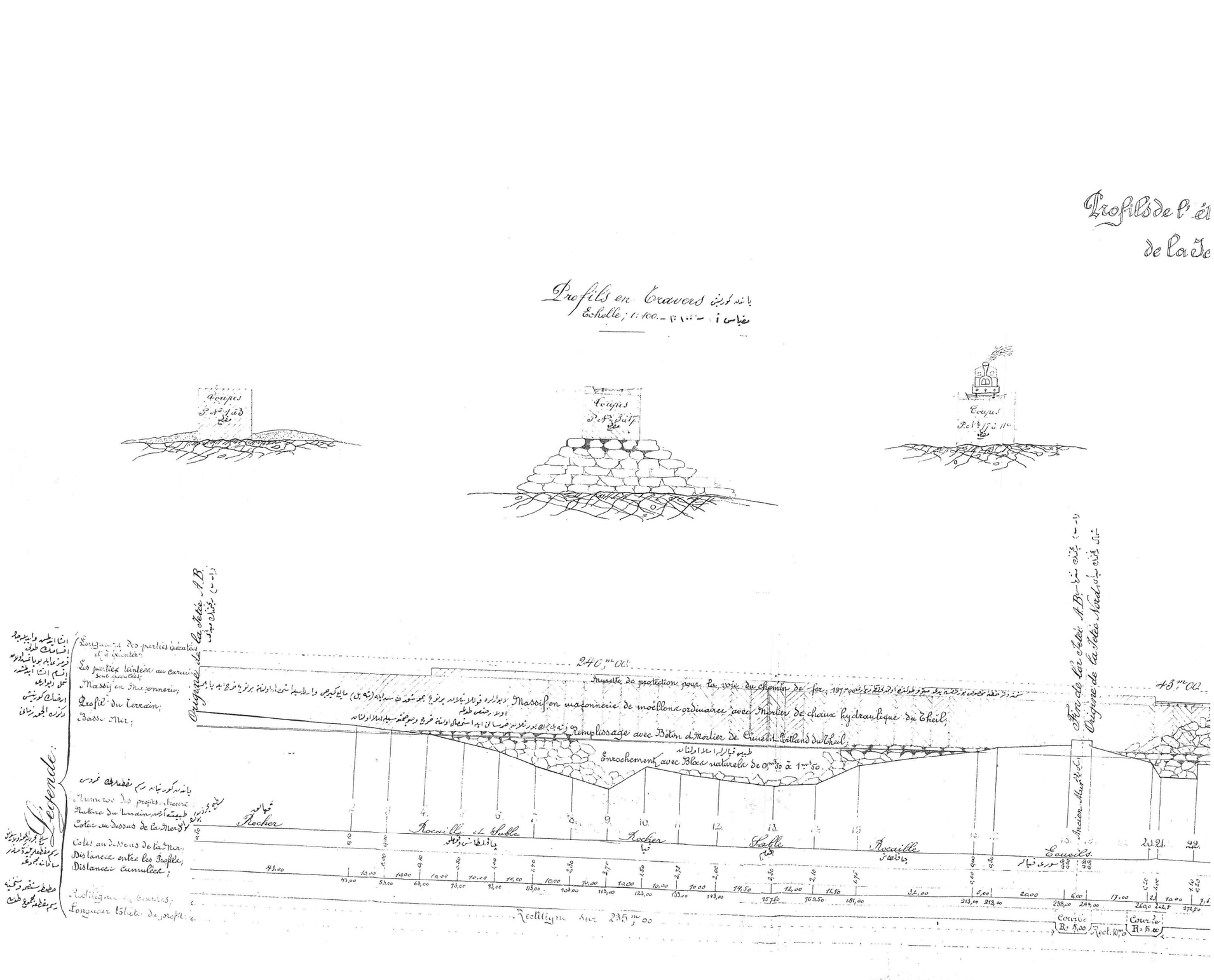
EK XIII: II. Abdulhamid Devrinde Avrupa Kıtasında Yapılan Vapur Ulaşımı Haritası (Vahdettin Engin; **Rumeli Demiryolları,** İstanbul-1993, Harita 1: 1890 Yılında Rumeli Demiryolları Hatları Haritası Tezimize Uyarlanmıştır).



EK XIV: 1876-1909 Yıllarında Asya Kıtasında Liman Rıhtım ve İskeleleri Haritası (**BOA. Y.EE. 1/21, E. Tas. Nu: 5-83/428,** [Tarihsiz], Künyeli Belgedeki Harita Tarafımızdan Düzenlenmiştir).



EK XV: 1876-1909 Yıllarında Avrupa Kıtasında Liman Rıhtım ve İskeleleri Haritası (Vahdettin Engin; **Rumeli Demiryolları,** İstanbul-1993, Harita 1: 1890 Yılında Rumeli Demiryolları Hatları Haritası Tezimize Uyarlanmıştır).



EK XVI: Bingazi Limanı Seddi (**BOA. Y.PRK.TNF. 3/37,** H. 1310 M.13 [22 Mart 1890]).

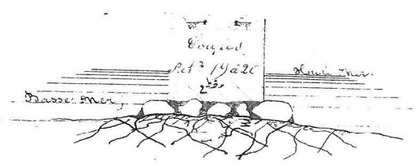
بيان عن الجانب الـ (٠٠) من المجمل شمال بنغازي وعن حافة الشاطئ كوسنبر بسم مقطعين

Etat d'avancement des travaux exécutés
de la Digue AB et la Jetée Nord de Benghazi.

au 31 Decembre 1894.
au 30 Septembre 1894.

Prière de soumettre à l'examen

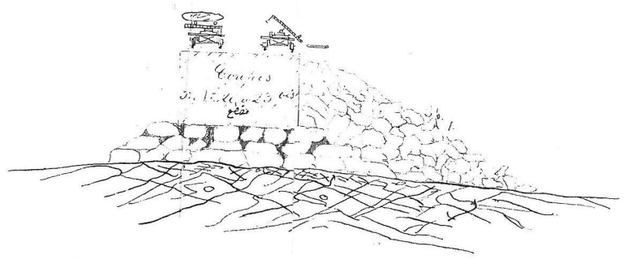
بعد التنبيه اعادة كما مرجوم



بسم مقطع طولاني

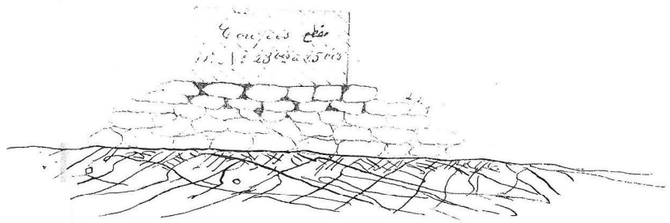
Profil en Long.

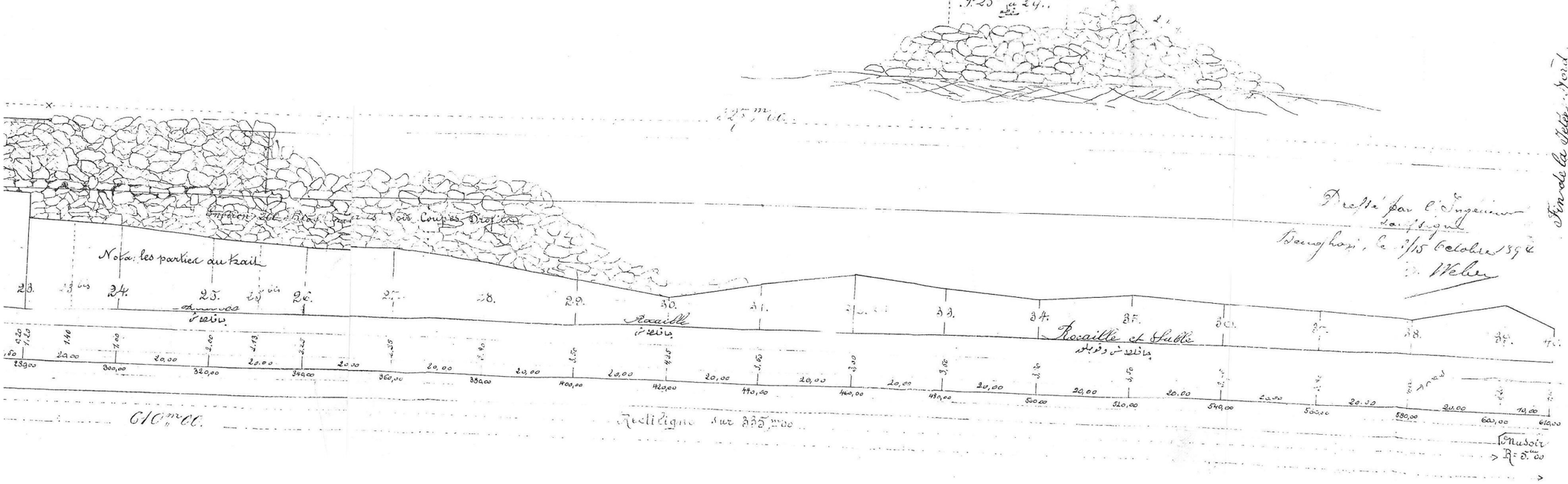
Echelles 1:100 p. hauteurs 1:500 p. long.
مقياس الرسم ١:١٠٠ طول ١:٥٠٠



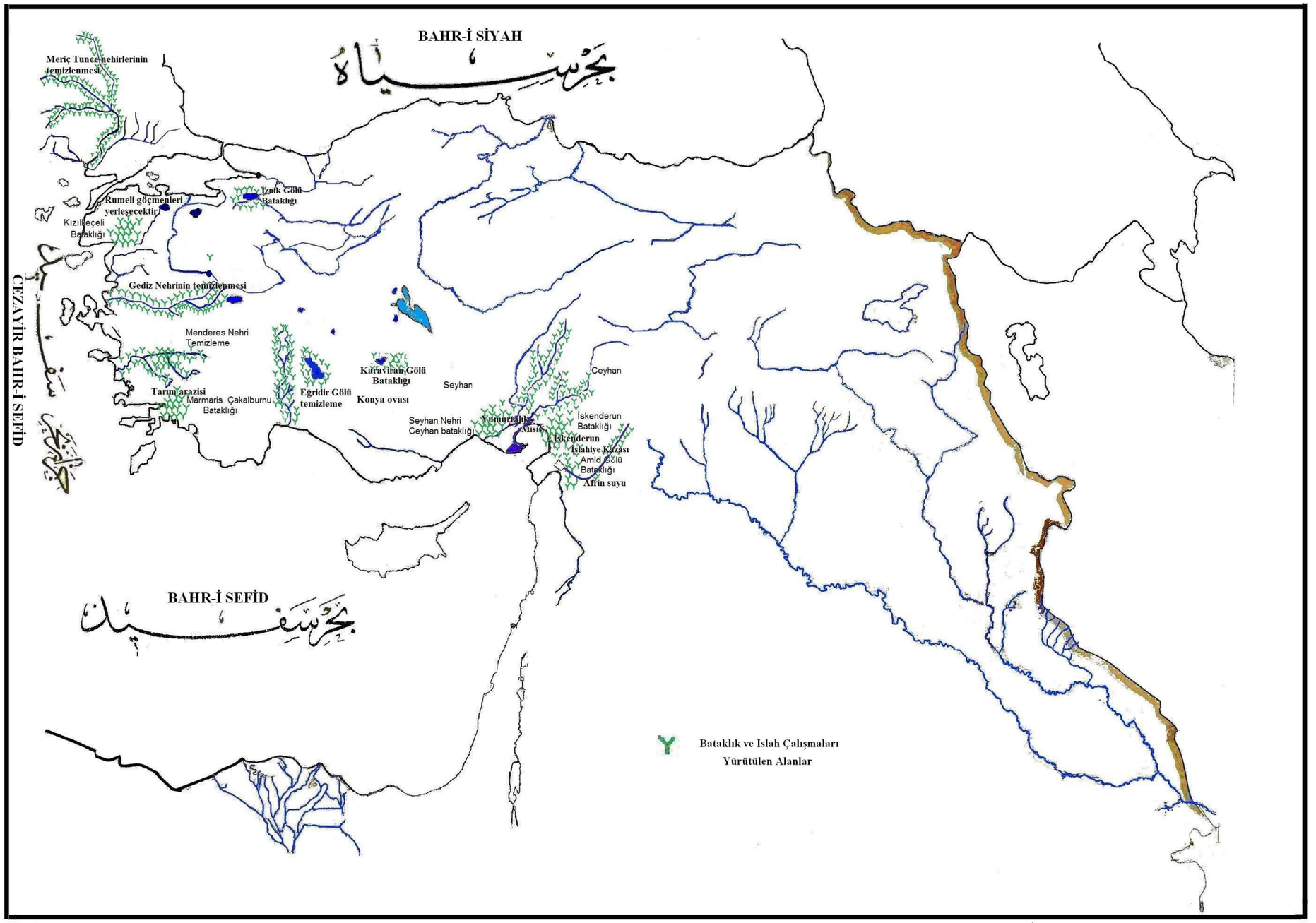
Profils en Travers.

باقية كوبسه

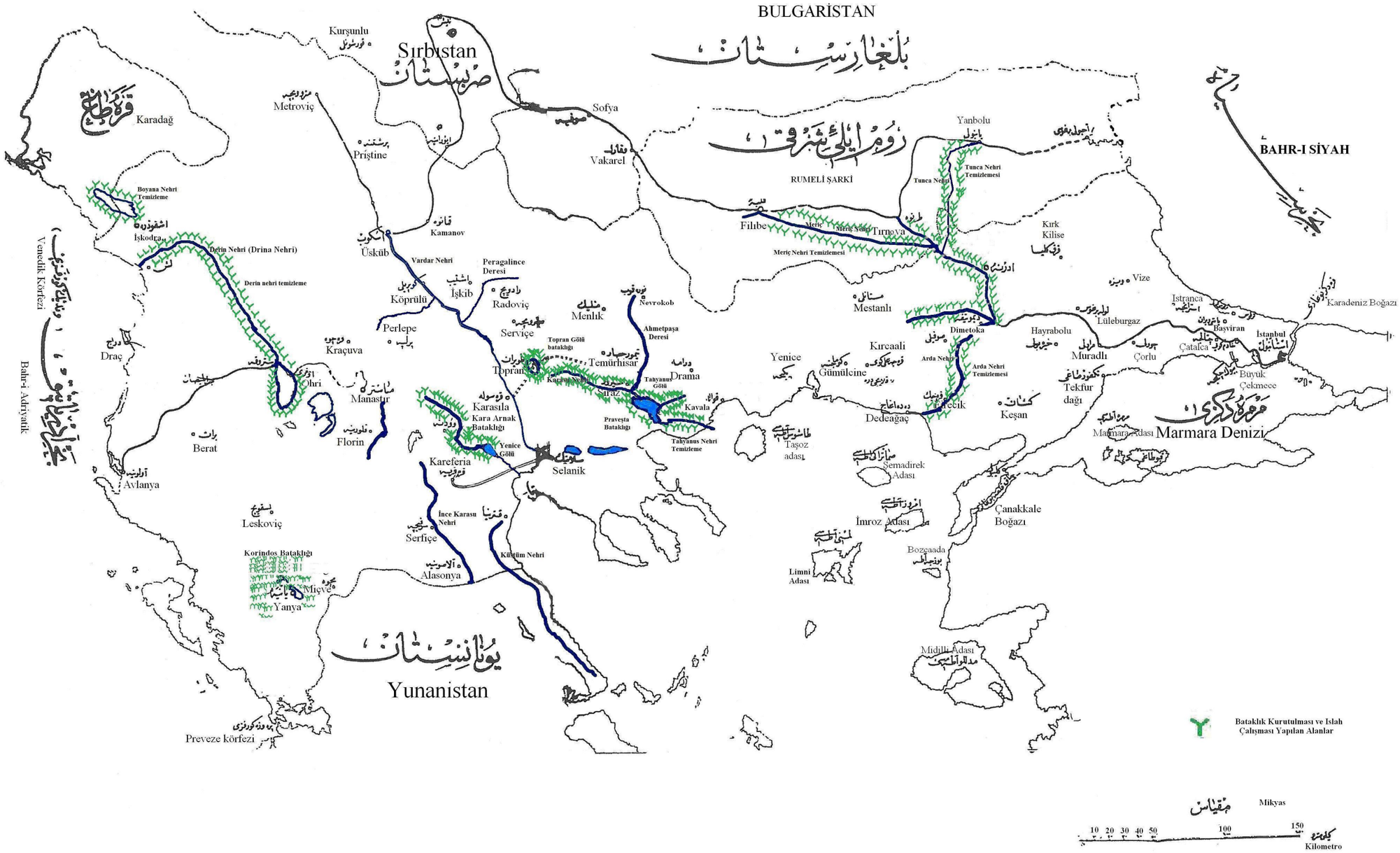




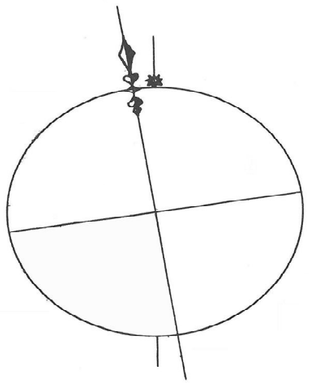
EK XVI: (Devamı) Bingazi limanı Seddi

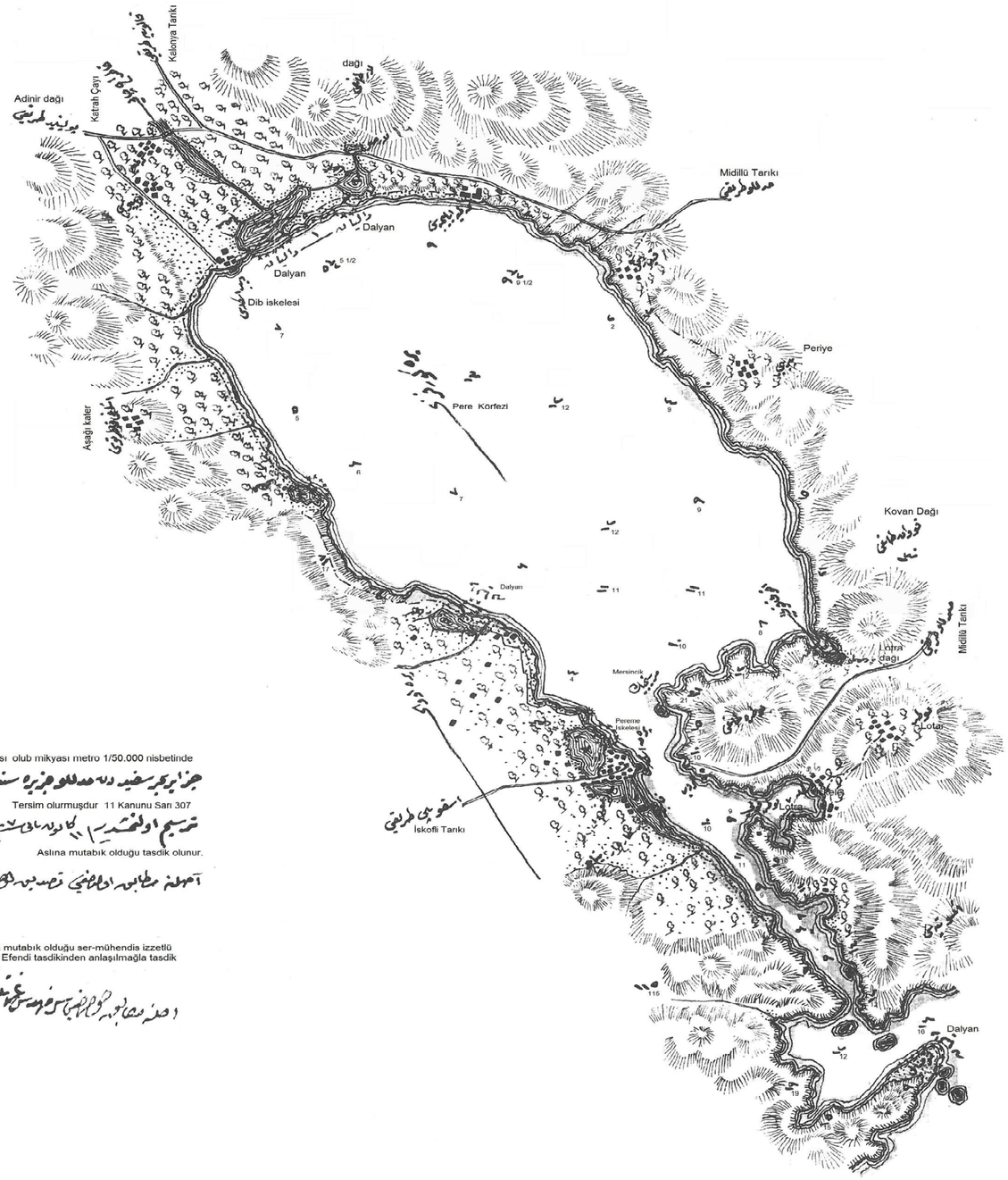


EK XVII: 1876-1909 Yıllarında Anadolu Yarımadası Bulunan Nehirlerin Temizlenmesi ve Bataklık Haritası (**BOA. Y.EE. 1/21, E. Tas. Nu: 5-83/428,** [Tarihsiz], Künyeli Belgedeki Harita Tarafımızdan Düzenlenmiştir).



EK XVIII: 1876-1909 Yıllarında Balkan Yarımadası Bulunan Nehirlerin Temizlenmesi ve Bataklık Haritası (Vahdettin Engin; **Rumeli Demiryolları,** İstanbul-1993, Harita 1: 1890 Yılında Rumeli Demiryolları Hatları Haritası Tezimize Uyarlanmıştır).





Cezayir Bahr-i Sefidden Midillü ceziresinde Pere Körfezinin haritası olub mikyası metro 1/50.000 nisbetinde

Tersim olurmuşdur 11 Kanunu Sani 307

Mühendis

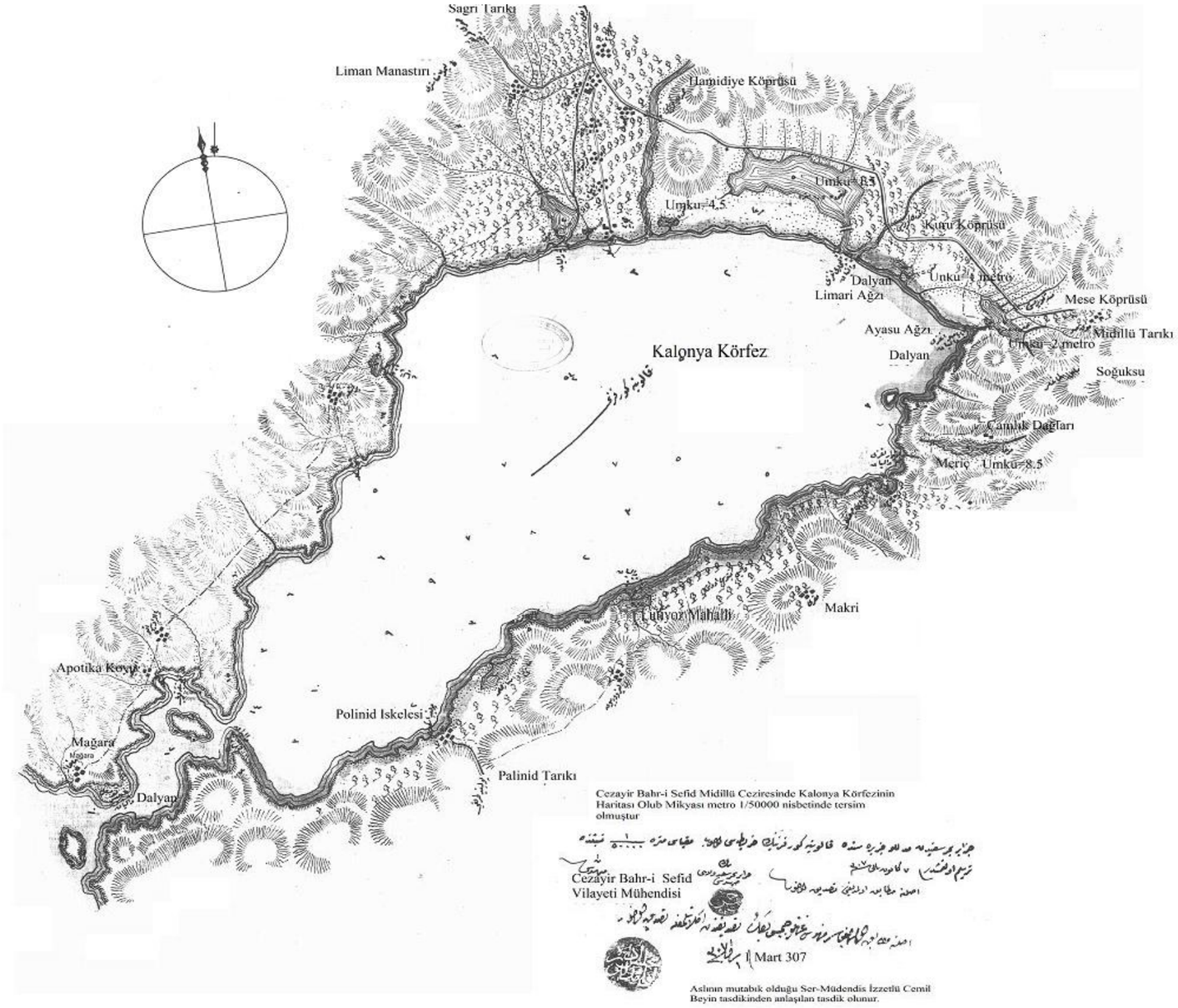
Cezayir Bahr-i Sefid
Vilayeti Ser-Mühendisi

Aslına mutabık olduğu tasdik olunur.

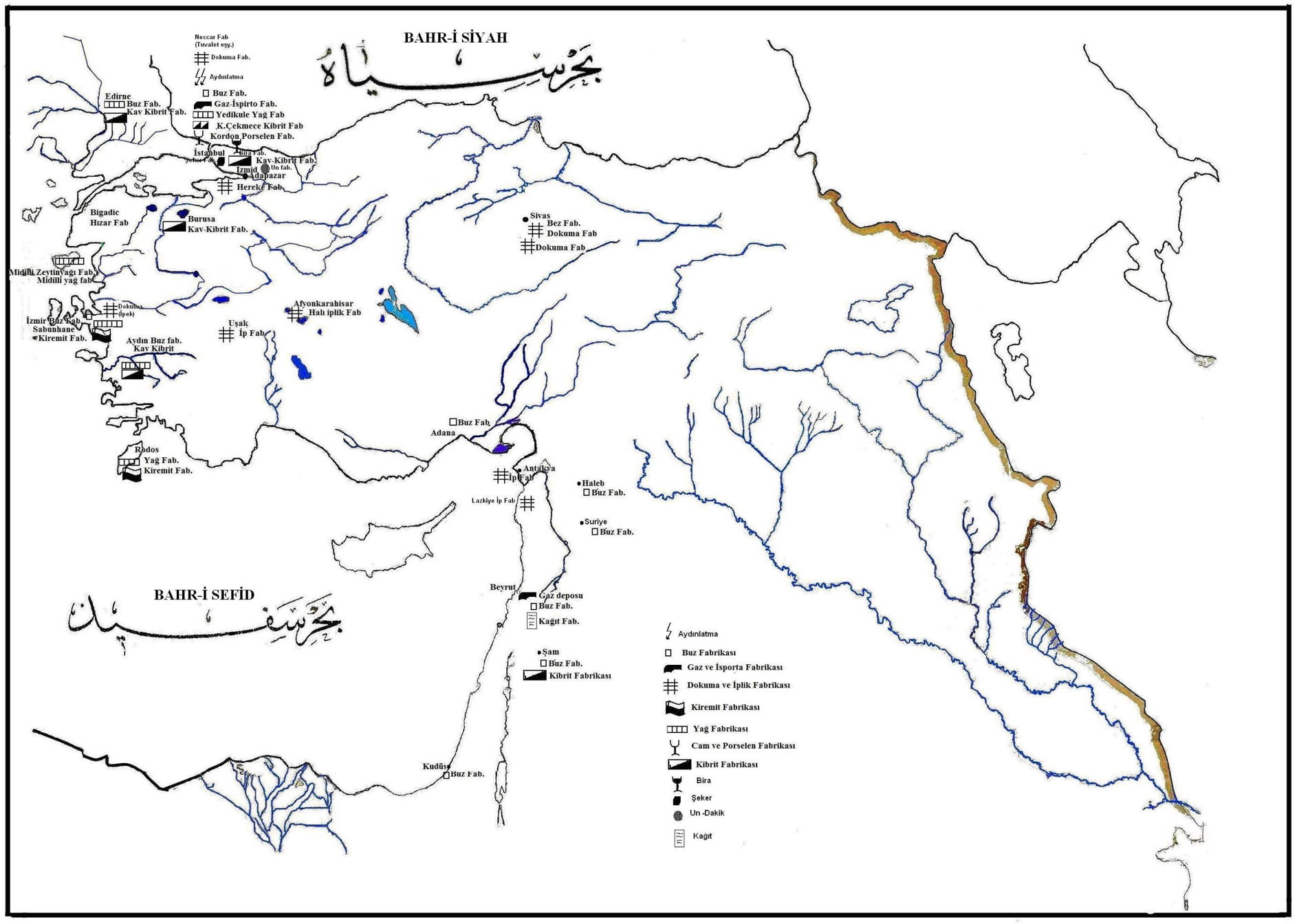
Aslına mutabık olduğu ser-mühendis izzetlü Cemil Efendi tasdikinden anlaşılmağla tasdik olunur

1Mart 307

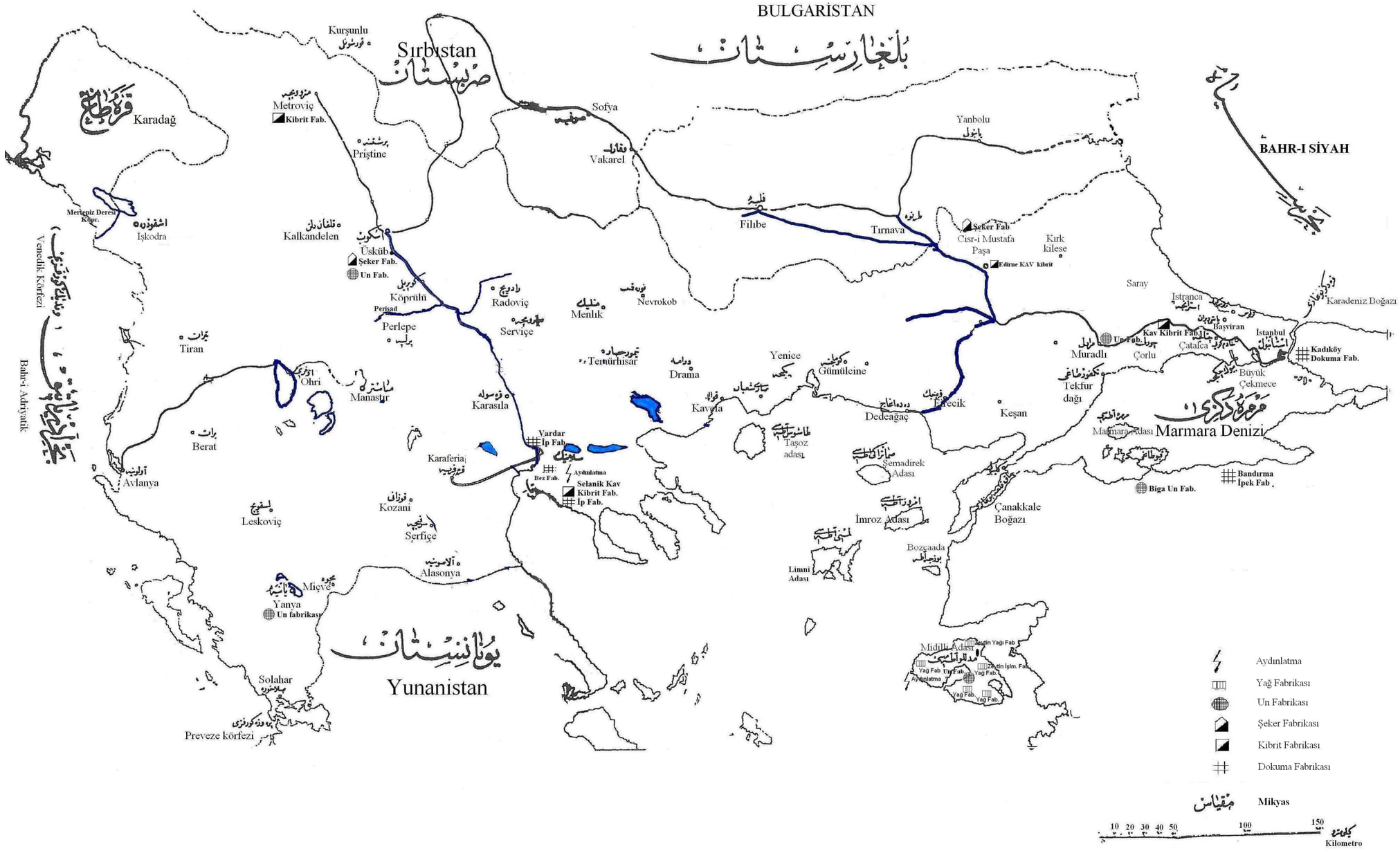
EK XIX: 1891 yılı Midilli Adası Pere ve Kalonya Körfezi Bataklığı (**BOA. İ.TNF.** 1310 Ca 22 [12 Aralık 1892]).



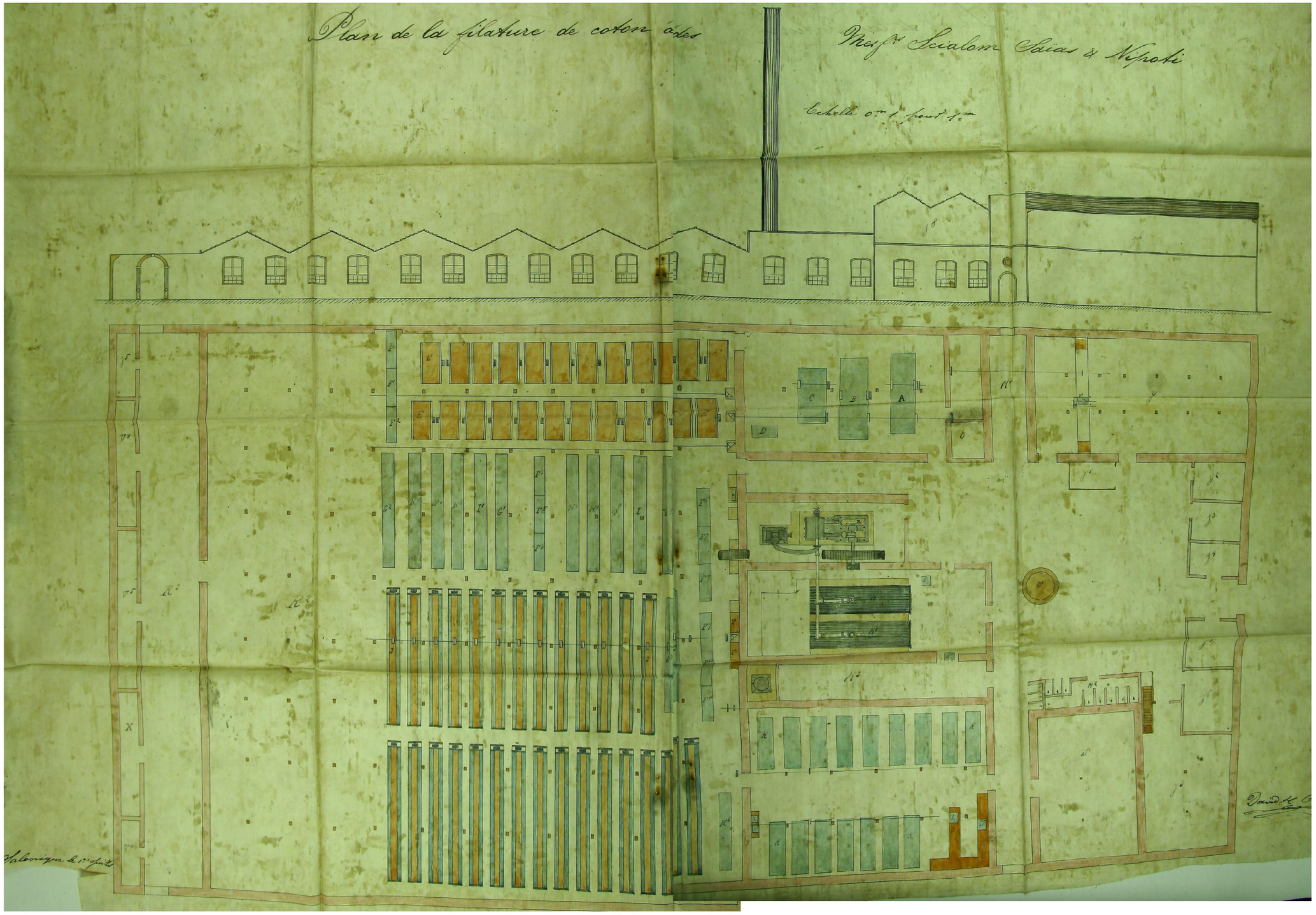
EK XIX: (Devamı)1891 yılı Midilli Adası Pere ve Kalonya Körfezi Bataklığı



EK XX: 1876-1909 II. Abdulhamid Devri Asya Kıtası Fabrika Merkezler (BOA. Y.EE. 1/21, E. Tas. Nu: 5-83/428, [Tarihsiz], Künyeli Belgedeki Harita Tarafımızdan Düzenlenmiştir).



EK XXI: 1876-1909 II. Abdulhamid Devri Balkan Yarımadası Fabrika Merkezler (Vahdettin Engin; **Rumeli Demiryolları,** İstanbul-1993, Harita 1: 1890 Yılında Rumeli Demiryolları Hatları Haritası Tezimize Uyarlanmıştır).



EK XXII: Selanik İplik Fabrikası (**BOA. T.NFM. 720/19,** H. 1302 Za. 13 [24 Ağustos 1885]).