

XIX. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA ANKARA'DA KARAYOLU ULAŞIMI

HIGHWAY TRANSPORTATION IN ANKARA IN THE SECOND HALF OF THE 19th CENTURY

Eylem TEKEMEN ALTINDAŞ*

Makale Bilgisi

Başvuru: 15.11.2019

Kabul: 30.12.2019

Article Info

Received: November 15, 2019

Accepted: December 30, 2019

Özet

Osmanlı Devleti genelinde karayolu ulaşımı Tanzimat Fermanı'nın ilanına kadar olan süre içinde çok üzerinde durulan bir konu olmamıştır. XIX. Yüzyılın ikinci yarısı itibariyle önem kazanmaya başlayan ulaşım meselesinde, Meclis-i Ma'abir'in 1863 senesinde yayınlamış olduğu nizamname ile bütün karayolları ve geçitlerin bakım ve onarımı ciddi bir şekilde ele alınmaya başlanmıştır. İstanbul'un zahire ihtiyacının karşılanabilmesi için Ankara-İzmit karayolunun da bir an önce yapılması gerekmektedir. Ayrıca Ankara Vilayeti'nin karayolu ile Marmara Denizi'ne, Akdeniz'e ve Karadeniz'e bağlantılı olması için yol yapım çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Birçok yerde vilayette olduğu gibi Ankara'da da yol yapımı için ihale usulüne gidilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Ulaşım, Ankara

Abstract

Highway transportation throughout the Ottoman Empire was not an issue emphasised on until the declaration of the rescript of Gülhane. In the transportation issue that began to gain importance in the second half of the 19th century, the maintenance and repair of all highways and passages were seriously taken into consideration by the regulation issued by the Parliament of Ma'abir in 1863.

* Dr. Eylem Tekemen Altındaş, BAİBÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, tekemen_e@ibu.edu.tr

Besides, the Ankara-Izmit highway had to be built as soon as possible in order to supply the grain needs of Istanbul. Additionally, road construction works were focused on so as to connect the province of Ankara to the Marmara Sea, the Mediterranean Sea and the Black Sea by road. As in many provinces, tendering procedure for road construction was implemented in Ankara.

Keywords: Ottoman Empire, Transportation, Ankara

Giriş

Tarih boyunca insanın var olduğu bütün yerlerde, ulaşım önem arz eden bir husus olmuştur. Ekonomi ve ticaretin, özellikle zahirenin taşınması, nakliye yollarının, haberleşmenin dönemin şartlarına göre hızlı bir şekilde yapılabilmesi ve ulaşımın sağlanması için yol yapımı insanoğlunun var olduğu dönemden günümüze kadar mühim meselelerden biri olarak görülmüştür. Ulaşım, kalkınmışlığın ve medeniyetin bir göstergesi olarak kabul edilmiştir.¹

Osmanlı Devleti öncesinde doğu-batı ticaretinde önemli olan Anadolu yol ağının varlığı, şehirlerin kurulmasına ve bayındır hale gelmesine büyük katkı sağlamıştır.² Anadolu’da Türk hâkimiyeti sağlandıktan sonra Küçük Asya’yı İstanbul’a bağlayan kervan yolları, askeri yollar ve posta yolu olmak üzere üç farklı yol ağı bulunmaktaydı. Anadolu’ya bütün olarak baktığımızda bölgenin coğrafi şartları nedeniyle özellikle iç ve doğu kısımlarında ulaşımın zor olduğunu görmekteyiz. Mevcut yolların doğal nedenlerden dolayı sürekli tahribata uğraması, yolların ve köprülerin bakımının düzenli olarak yapılmasını zorunlu hale kılmıştır.

Ulaşım; idari, askeri, haberleşme ve ticari faaliyetlerde nakliye konusu bakımından oldukça önem arz etmekte olup özellikle askeri gayelerle yapılmıştır, diyebiliriz.³ Osmanlı Devleti bulunduğu konum itibarıyla Anadolu, Hicaz bölgesi ve Balkanlar’da özellikle de Rumeli’de ihtiyaca bağlı olarak daha çok askeri yol yapımına önem vermiştir. Özellikle Osmanlı Devleti’nde karayolu ulaşımı ülkenin doğu “Asya/Ortadoğu” ve batı “Avrupa/Rumeli” deki toprakları üzerinde bulunan özel güzergâh gruplarına

¹ Mehmet Taştemir, “Klasik Devirde Osmanlı’da Kara Ulaşımı ve Yollar”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin vd...), İstanbul 2012, s. 13.

² Ümit Ekin, *17. Ve 18. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğunda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2002, ss. 19-23.

³ Sami Güven, *Türkiye’de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara 1982, ss. 38-39.

ayrılmıştı.⁴ Osmanlı karayolları geniş sayılabilecek ana ve tali yollardan oluşmuştur.

Merkezi otoritenin temini için merkez-taşra arasındaki haberleşmenin hızlı ve güçlü olması gerekmektedir. Haberleşmenin yanı sıra iç güvenliğin sağlanması bakımından askeri birliklerin vilayet ve sancaklara ulaşımının hızlı olması gerektiğinden başta karayolu olmak üzere su ve demiryolları da önem taşımaktaydı.⁵

Osmanlı Devleti'nde ulaşımı, yolların durumu ve yol konusunda yapılan çalışmalar nedeniyle Tanzimat öncesi ve Tanzimat sonrası olarak ikiye ayırmamız daha doğru olur. Tanzimat öncesinde devletin iç güvenliğin sağlanması, vilayet yollarının da sorunsuz bir şekilde yapılabilmesi için yerel idareciler tarafından önlemler alınmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda yol yapımı ve tamiri Tanzimat Dönemine kadar devlete ait olmakla beraber, ayrıca tımar, zeamet ve hayır sahipleri tarafından da yapılmıştır.⁶ Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra muhtarların yol yapım çalışmalarında aktif olarak görev aldığını görmekteyiz.⁷ Eyaletlerde olduğu gibi yolların bakım ve onarımından sorumlu olan kaldırımcılar⁸ ihtiyaç halinde taşralarda da çalışmaktaydı. Yolların yapımında olduğu kadar yolların özellikle kervanların can ve mal güvenliği de önemli bir konuydu. Önceleri haberleşmenin güvenli bir şekilde gerçekleşmesi için kurulan menzil teşkilatı oldukça önemli olup varlığını XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam ettirmiştir. Yolların güvenliğinden sorumlu olan derbent teşkilatı yerleşim yerlerinin az olduğu önemli geçit ve boğazlarda kurulmuştu.⁹ Tımar sisteminin zayıflamasıyla birlikte yolların güvenliği de sağlanamaz bir hale gelmişti.¹⁰

⁴ Yusuf Hallaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002, ss. 51-52.

⁵ Emrah Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2013, ss. 42-43.

⁶ Osmanlı Devleti'nde ulaşım politikası Tanzimat dönemine kadar geleneksel yöntemlerle devam etmiştir. Bkz. Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK, Ankara 1997, s. 299.

⁷ Çetin, *a.g.t.*, ss. 26-27.

⁸ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir 1984, ss. 27-28; Ekin, *a.g.t.*, ss. 31-32.

⁹ Ekin, *a.g.t.*, ss. 34-36.

¹⁰ Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı, Ankara 2003, s. 10; detaylı bilgi için bkz. Ekin, *a.g.t.*, ss. 90-95.

Osmanlı Devleti'nde karayolu ulaşımında daha yüksek taşıma kapasitesi olan araba yerine deve, at, katır gibi yük hayvanları tercih edilmekteydi. Bunun nedeni ise engebeli, karlı ve çamurlu yollarda yük hayvanlarının daha kolay gitmesiydi diyebiliriz.

Karayolu Ulaşım:

Hükümet, XVIII. yüzyılın başlarında ülkenin asayiş ve güvenlik sorunlarının yanı sıra yol meselesine önem vermeye başlamış ve bu doğrultuda derbent sisteminin ıslah edilmesine, doğu-batı ticaretinde önemli yol güzergâhlarındaki han ve kervansarayların bakımına önem vermeye başlamıştır.¹¹

XIX. yüzyılın başlarına kadar ana yolların büyük bölümü devlet tarafından varidat fazlası ile inşa ettirilmiş, tâli yolların yapım ve bakımı tımar ve zeamet sahiplerine bırakılmıştır. Sefere çıkılmadan önce ordunun güzergâhında bulunan yolların bakım ve güvenliği görevliler tarafından itina ile yapılmaktaydı.¹²

XIX. yüzyılda özellikle de ikinci yarısından itibaren Anadolu'da yapımına başlanan yolların bir kısmının demiryolu güzergâhları ile bağlantılı olacak şekilde inşa edilmeye çalışılması oldukça önem arz etmekteydi.¹³

Tanzimat'ın ilanı ile birlikte uzun zamandır ihmal edilen karayollarının yapım ve tamirine önem verilmeye başlanmıştır. Yolların öneminin artmasıyla birlikte işlerin düzenli yapılmasını sağlamak amacıyla nizamname ve talimatnameler hazırlanmaya başlanmıştır.¹⁴

Tanzimat'ın ilanından sonra karayollarının önemi artmış olmakla birlikte eski yollar tamir edilirken yeni yolların yapımı içinde güzergâhların belirlenmesi için çalışmalar yapılmaktaydı. Maddi kaynakların yetersizliği ve teknik eleman sayısının az olması nedeniyle karayollarının yapımı için idareciler ihale usulünü uygun bulmuştu. Bu usulün devleti ekonomik yönden oldukça rahatlatacağı için

¹¹ Ekin, *a.g.t.*, ss. 85-87.

¹² Daha fazla bilgi için bkz. Şekip Eskin, *Posta, Telgraf ve Telefon Tarihi*, Ankara 1942.

¹³ Çetin, *a.g.t.*, s. 63.

¹⁴ İlk yol nizamnamesi olan "Memalik-i Mahruse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname" 6 bölüm ve 31. maddeden oluşmuştur. Bkz. Düstur, 1. Tertip, 4. Cilt. Ayrıca yollar ile ilgili olarak hazırlanan 1861 ve 1869 nizamnameleri, 1869 talimatnamesi ve 1881 senesinde yayınlanan genelge ile ilgili olarak bkz. Çetin, *a.g.t.*, ss. 109-134; Emrah Çetin, "TANZİMAT DÖNEMİNDE YOL YAPIM ÇALIŞMALARINA BİR ÖRNEK: İZMİR-BİRUNÂBÂD ŞOSESİ İNŞA VE İŞLETME İMTİYAZI", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 53, 2, 2013, ss. 149-151.

yeniden yolların yapımı konusunda raporların hazırlanmasını istemişlerdi.¹⁵ 4 Mayıs 1856 tarihli Kolonel Malinowski'nin hazırladığı rapora göre İzmir'den Ankara-Yozgat-Tokat ve Sivas'a kadar olan güzergâhın mesafesi 136 saattir.¹⁶

Osmanlı Devleti'nde uzun bir dönem boyunca ihmal edilen kervan yolları XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren önem kazanmıştı. Tanzimat'ın getirdiği yenileşme hareketiyle birlikte başlayan süreçte, sadece yönetimi ilgilendiren idari alanda değil, aynı zamanda dönemin çağdaş devletlerindeki ulaşım, bayındırlık gibi alanlarda modernleşme çalışmalarına da yer verilmekteydi. İşte uygulamalar arasında ulaşım da oldukça dikkat çekici bir konudur. Ticaretin canlanması, kıtlık ve kuraklıklarda gerekli yardımın zamanında yapılabilmesi ve ihtiyaç sahiplerine ulaştırılabilmesi mühim bir konu idi. Bu dönemde konsoloslukların hazırladıkları raporlar ile birlikte Avrupa'yı gezip görmüş devlet adamlarının da yolların önemini daha iyi anlamaları sayesinde devlet genelinde yeni yolların yapılması ve gerekli yerlerin de onarılması için çalışmalara başlanılmıştı.¹⁷ Denilebilir ki devlet genelinde yol yapımında öncelik, ulaşım ve haberleşmenin hızlanması ile birlikte ticaretin canlanmasını sağlamaktı. Yolların bakımının yapılabilmesi ve yeni yolların da ulaşımına açılmasını sağlamak noktasında, devlet hazinesi gerekli olan masrafları karşılamak için belirli bir bütçe ayırmaktaydı.

Merkezin zahire ihtiyacının karşılanabilmesi için kullanılan güzergâhlardan biri olan İzmit-Ankara yolunun ihale suretiyle yapılmasına karar veren idareciler daha önce İzmit-Geyve arasındaki yolu yapmış olan Mösyö Human'a yol imtiyazı vermeyi uygun bulmuşlardı.1866 senesinde Mösyö Human ile 27 maddelik bir imtiyaz anlaşması yapılmıştı.¹⁸ Yapılan anlaşma ile Mösyö Human, İzmit-Ankara yolunun 20 sene içinde tamir ve bakımını da üstlenmişti. Ayrıca bu yol üzerinde araba ve lokomotif işletme hakkını da almış olan Mösyö Human, yolun her kilometresi için devletten

¹⁵ 1891 tarihli düzenleme için bkz. "Turuk ve Meabirin İhale-i İnşasına Dair Şerait-i Umumiye", 1 M 1309.

¹⁶ Merkez İstanbul'u Ankara'ya bağlayan İzmit-Ankara karayolu Osmanlı Devleti idarecilerinin önem verdiği güzergâhlardan biriydi. İzmit-Ankara yolu, İzmit-Kayseri ve Şam-Bağdat posta yollarının ana caddesi konumunda olduğu için her dönem önemini korumuştur. Çetin, *a.g.t.*, s. 186.

¹⁷ Musa Çadırıcı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Ankara Üniversitesi DTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 26, C. 15, s. 153; Suavi Aydın- Kudret Emiroğlu- Ömer Türkoğlu, Ergi D. Özsoy, *Küçük Asya'nın Bin Yüzü ANKARA*, Dost Kitabevi, Ankara, 2005, s. 205.

¹⁸ Ankara-İzmit arasında yapılacak olan yolun imtiyaz şeklinde birisine verilmesinin nedenleri ile ilgili olarak bkz. BOA. BEO. A. MKT. MHM 379/92, 18 Z 1283(23.04.1867); imtiyaz anlaşması için bkz. BOA. T. 3125/11, 24 Şevval 1282.

7500 amele ve 60.000 kuruş alacağını da garanti altına almış oldu.¹⁹ Belirtilen süre içinde Mösyö Human'ın yolu bir türlü bitirmemesi²⁰ sebebiyle Turuk u Maabir İdaresi inceleme başlatmıştı. Yapılan araştırma sonucunda yolun başlangıcından itibaren anlaşmaya uyulmadığı ve mevcut yollarında tamir edilmediği anlaşılmış ve rapor olarak bu durum hükümete sunulmuştur. Rapor sonucunda Mösyö Human, Osmanlı Devleti'nin kendisine temin etmesi gereken ameleleri vermemesinin bu duruma neden olduğunu belirterek Osmanlı Devleti'nden şikâyetçi olmuştu. Human'ın itirazı sonrasında yapılan tahkikatta kendisine 713.348 kuruş tazminat ödenmesi kararlaştırılmıştı.²¹ Söz konusu imtiyaz ile beklenen başarıyı gösteremeyen Mösyö Human ile yapılan anlaşma fesh edilmiştir.

Mösyö Human ile önceki sorunlara çözüm bulmak için 1871 senesinde 9 maddelik yeni bir anlaşma yapılmıştır.²² 1871 senesinde Osmanlı Devleti ile M. Human arasında yapılan anlaşmaya göre İzmit-Ankara yolu ile ilgili sorunlar bitmemiş ve yol inşaatı tamamlanmamıştır.

Osmanlı Devleti'nde karayollarının yapılması için, 16 yaşından 65 yaşına kadar erkek nüfusun her yıl en az dört gün yol yapımında çalışması zorunluluğu bulunmaktaydı.²³ Ama yol yapımında çalışmak istemeyen Osmanlı vatandaşı birer mecdiye ödeyerek bu yasadan hariç tutulabilmekteydi. Osmanlı Devleti'nin genelinde olduğu gibi yolların hangi ölçülerde yapılacağına Nafia Nezareti karar vermektedir. Ankara Vilayeti'nde de yol yapım çalışmaları 1 başmühendis ve dört sancaktan birer mühendisin sorumluluğu altında yapılmaktaydı. Vilayet genelindeki yol yapım çalışmalarında yaklaşık olarak 40.000 kişi çalışmaktaydı. 1866 senesinde "Turuk u Maabir Nizamnamesi"nin yürürlüğe girmesiyle birlikte yol yapımı için 16-60 yaş aralığındaki her nüfusun beş yılda bir defaya mahsus olmak üzere 20 gün bedenen çalışması veya bu yükümlülüğünü bedel vererek ya da hayvanlarını çalıştırarak yerine getirmesi

¹⁹ BOA. İ. MVL. 569/25578, 19 Zilkade 1283.

²⁰ İzmit-Ankara yolunun bir türlü bitirilememiş olması ile ilgili bkz. Şenay Atam, "Osmanlı Devleti'nde Bir Yol Çıkması: İzmit-Ankara Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 3(1), ss. 125-126.

²¹ BOA.İ.MMS., 42/1748 , 20 Z 1288(01.03.1872), s. 1.

²² Anlaşma için bkz. BOA.İ.MMS.42/1748, 13 L 1288(26.12.1871), ss. 2-4.

²³ Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 95; Ankara Valisi Abidin Paşa gibi bazı yöneticiler yol yapım ve onarımında menafi ya da memleket sandıklarından yararlanmışlardır. Bkz. Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri*, s. 89.

kararlaştırılmıştı. Bu zorunluluktan sadece askerler, zabtiye mensupları, mektep hocaları ve din erbabı muaf tutulmuştu.²⁴

1869 tarihli Ankara Vilayeti Umum Meclisi'nin yapmış olduğu toplantıda vilayet yollarının bozukluğu, kötü durumda olduğu ile ilgili şikâyetler ve vilayet genelinde yetiştirilen meyvelerin bozulmadan limanlara götürülebilmesi için yolların bir an önce bakım ve onarımının yanı sıra yeni seçeneklerin de değerlendirilmesi gerektiği gibi konular görüşülmüştü.²⁵ Toplantı sonrasında vilayette öncelikle hangi yolların bakım ve onarımdan geçirileceği kesinleşmişti. Alınan kararlar Şura-yı Devlet'e gönderilmişti. Nafia Odası'na gelen Vilayet Umum Meclisi'nin istek ve görüşleri neticesinde (Keskin-Bala arasındaki araba yolu) hangi yolların öncelikle yapılması gerektiği kararlaştırılmıştı. İlk defa bu toplantıda demiryolunun yapımına hız verilmesi konusunda görüşmeler olmuş ise de hem karayolu hem de demiryolunun aynı anda yapımının maddi olarak zor olduğuna ve demiryolunun bir sonraki sene tekrar görüşülmesine karar verilmişti.

İzmit'ten Ankara'ya kadar olan posta yolunda bulunan kaldırımların ve köprülerin tamiri için hükümet yaptırmış olduğu keşif sonrasında "... üçer bin guruş harcırah ve ikişer bin guruş maaş-ı muvakkit ita ve tahsis olunması..." nı uygun bulmuştu.²⁶ 1872 senesinde Ankara'daki yol bakımı için hazineden 150.000 guruş gönderilmişti.²⁷ Yeni yolların yapılması için başlanılan çalışmalar içinde Mösyö Presilk'in keşif ve muayene ettiği yollarla ilgili çizdiği harita ve layihayı darsaadete göndermişti. Layiha ve haritanın ne suretle hazırlandığı konusunda herhangi bir bilgi verilmemesi üzerine Darsaadet Mösyö Presilk'e cevap yazmamıştı.²⁸ Yapılacak yollar ile ilgili olarak Darsaadet Ankara'ya,

"Ankara'dan İzmid'e kadar inşaasına mübaşeret olunmuş olan şose için iktiza eden üç bin aded temur kazma ve küreğin sürat-i irsali lüzumuna dair alınan telgrafname-i devletleri nafia nezaret-i celilesine gönderilerek bu kerre yazılan cevabda vilayete aid inşaat için bu seneye mahsus olmak üzere tahsis kılınmış olan akçenin miktar-ı mecmu'u otuz bin guruşdan ibaret olup istenilen kürek ve kazmaların esman-ı muhamminesi ise doksan altı bin guruşa baliğ olacağından bunun karşuluğu mefkud demek olduğu ve

²⁴ İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *ÇAĞINI YAKALAYAN OSMANLI*, IRCICA, İstanbul 1995, s. 435.makale aralığı ss.395-441.

²⁵ Özlem Gülenç İğdi, "Ankara Vilayet Umum Meclisi'nin 1869 Yılı Kararları", *Musa Çadircı'ya Armağan Yazılar*, Bilgin Kültür Sanat Yayınları, Ankara 2012, ss. 147-152.

²⁶ BOA, MVL, 569/96, 17 Ramazan 1274.

²⁷ BOA.,BEOAYN_d_0804, s. 67, Evrak No: 242.

²⁸ BOA.BEOAYN_d_0804, s. 67, Evrak No: 281.

mezkur otuz bin guruşa yüz elli bin guruş daha ilavesiyle zikr olunan şosenin inşaatına ibtidar olunmak üzere beş nefer kondüktörün daha izamı hakkında vuku'bulan işar-ı valaları üzerine iş bu inşaata bed'an olunmazdan evvel ameliyat-ı keşfiyenin icra ve güzergâhlarının tayin olunması ve tanzim olunacak harita ve layihalar tedkik ve muayene olunmadıkça oraca ameliyata başlanılır ise andan terettüb edecek mesuliyetlerin nezarete aid olamayacağı beyan ve ifade olunmuş ve vilayat dahilinde yapılacak bu misillü inşaat mesarîfinin mahalli ve devair-i belediyesi hasılatından veya diğer suretle karşuluk bulunarak andan tesviyesi iktiza edeceği gibi mezkur kazma ve kürekle esmanının dahi oraca bi't-tedarik tesviyesi lazımeden bulunmuş olmağla ol vechile iktizasının icrasıyla istenilen harita ve layihanın dahi serian bi't-tanzim nezaret-i müşarün ileyhaya irsaline himmet buyurulması” ile ilgili olarak bir mektup göndermişti.²⁹ Yine Ankara ve yakın çevresinde yolların bakımının yapılması ve yeni yolların kullanıma açılması için 1878 senesinde Ankara'ya başmühendis Petroski atanmıştı. Ama yeni yollar yapılmadan önce Tarik Nizamnamesi gereğince bir yere yol yapılmadan bir sene evvel yol yapılacak yerlerin keşif ve masraflarının çıkartılıp merkeze bildirilmesi gerektiğinden başmühendis Petroski hemen yol yapımına başlayamamıştı.³⁰

XIX. yüzyılın ilk yarısında ulaşım karayolu-kervan yolu ile Ankara-İzmir arası 20, Ankara-Bursa arası 10, Ankara-İstanbul arası 12-13, Ankara-Sinop arası 10-12 gün sürmekte idi.³¹ Dolayısıyla Ankara'dan gidecek olan tarım ürünlerinin ve diğer ticaret malzemelerinin pazarlara ulaşma süresi de artmaktaydı. Hatta yolda ürünlerin büyük kısmı bozularak telef olmaktadır. Yol yapım ve bakımının ihmal edilmesi ve bu konuda yaşanan gecikmelerden dolayı Ankaralı tüccar ve yerel esnaf için ulaşımın kolaylaştırılması oldukça önemli bir konu idi. Bu doğrultuda 1883-86 yılları arasında Ankara'da karayolu yapımında yoğunluk yaşanmıştı. Ankara'da yolların önemine dikkat çeken ve yol yapım çalışmalarına başlayan Vali Aziz Paşa (1884) döneminde Ankara-Kastamonu yolu ile Yozgat, Samsun ve Kayseri sınırlarına ulaşan yollar açılmıştı.³²

1881 senesine gelindiğinde Ankara Vilayeti'nde yol yapım çalışmalarında 255 km şoşe yol, 41 adet de köprü yapılarak bu yollar ve

²⁹ BOA.BEOAYN_d_0804, s. 70, Evrak No: 110.

³⁰ BOA.BEOAYN_d_0805, s. 39, Evrak No: 197.

³¹ Avram Galanti, *Ankara Tarihi*, İstanbul 1950, s. 84; F.Georgeon, “Keçi Kılından Kalpağa: Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yüzyılında Ankara'nın Gelişimi”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, (Ed. F. Georgeon-P. Dumont), İstanbul 1999, s. 103.

³² Yeni yolların açılmasından duyulan memnuniyet dönemin vilayet gazetesinde yer almıştır. Bkz. *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 587, 30 Haziran 1300.

köprüler kullanıma açılmıştı.³³ Ankara Vilayeti'nin karayolları vasıtasıyla Marmara Denizi'ne, Akdeniz'e ve Karadeniz'e bağlantılı olması için yol yapım çalışmalarına ağırlık verildiğini Ankara'da bulunan İngiliz Konsolosu Barnham'ın raporlarından öğrenmekteyiz. Denizlere bağlantıların sağlanması için batı yolu (İzmit'e kadar olması planlanan yol Beypazarı-Nallıhan üzerinden yapılacaktı. Vilayet sınırları içinde bu yolun 167 kilometrelik bölümünün yapımı tamamlanmış), doğu yolu (Ankara-Yozgat arasındaki güzergâhta yolun 229 kilometrelik bölümü tamamlanmış), kuzeydoğu yolu (Yozgat-Çorum güzergâhından Samsun'a gidecek olan 16 kilometrelik yolun yapılması planlanmış) ve son olarak da güneydoğu yolu (Mersin üzerinden Akdeniz'e ulaşımı sağlayacak yol güzergâhının sadece vilayet sınırları içindeki 380 kilometrelik kısmının yapılması planlanmış ama yolların tamamlanması 1886 yılına kadar devam etmişti) güzergâhlarının tamamlanması için harekete geçilmiş ve bu doğrultuda kararlar alınmıştı.³⁴

1880 yılında yapımına başlanan yollar eski kervan yollarından farklı olarak bir arabanın rahatça geçebileceği genişlikte yapılmıştı. Yolun ayrıca daha dayanıklı olması için önce taş döşenmiş ve üzerinden silindir geçirilip sonra üzerine kum ve şışt döşenmişti. Vilayet genelinde 4 farklı yol güzergâhının yapımı aşamasında batı yolunda 76 köprü yapılmışken kuzeydoğu yolunda toplam 415 köprü yapılmış ve bunların 255 tanesi taş iken 160 tanesi de taş ve ahşap malzeme kullanılarak yapılmıştı.³⁵

1881-1884 yılları arasında Ankara'da vali olarak görev yapan Hurşit Paşa, Hacı Akif Paşa, Hakkı Paşa, Aziz Paşa dönemlerinde vilayet genelinde yol çalışmaları hız kazanmıştı. Bu dönem aralığındaki çalışmaların toplamına bakıldığında 413.633 metre yolun yapıldığını görmekteyiz.³⁶

Sırrı Paşa'nın Ankara'ya vali olarak atanmasıyla birlikte yol konusunda önemli gelişmeler yaşanmaya başlanmıştı. Valinin yol konusundaki çalışmaları yerel halk tarafından da desteklenmekteydi. Bunun en önemli sebebi ise vilayetin kuraklık ve kıtlık dönemlerinde yeterli ve iyi ulaşım imkânlarına sahip olmaması nedeniyle yaşanan olumsuzluklardı.³⁷

Ankara Vilayetindeki yol inşaatlarının devamı ve eski yolların bakımlarının yapılabilmesi için 1884 senesinde "Umur-ı Nafia Komisyonu"

³³ Cabir Duysak, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", *Osmanlı'da Ulaşım Karadeniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin vd...), İstanbul 2012, s. 40.

³⁴ Bilal N. Şimşir, *Ankara...Ankara... Bir Başkentin Doğuşu*, İstanbul 2006, ss. 41-43.

³⁵ Şimşir, *Ankara... Ankara...*, ss. 42-43.

³⁶ Mecmua-i Umur-i Nafia, M 1302(Ekim-Kasım 1884), s. 7.

³⁷ Eylem Tekemen Altındaş, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yaşanan Kuraklığın Ankara'ya Yansıması", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S.24, 2018, s. 8.

kurulmuştur. Kurulan komisyonun çalışmaları için “Ankara Vilayeti’nde Teşkil Olunacak Umur-ı Nafia Komisyonlarının Vezaifine Dair Bu Kere Vilayetçe Kaleme Alınan Talimattır” adlı bir talimatname çıkarılmıştır.³⁸ Ankara Vilayet Gazetesi’nde de yayınlanan talimatnameye göre kazalarda kurulacak Nafia Komisyonu ile yeni yolların yapımı ve eski yol ve köprülerin tamirinin sistemli bir şekilde yürütülmesi sağlanacaktı. Ankara vilayeti genelinde Umur-ı Nafia Komisyonu’nun çalışmaları sayesinde XIX. yüzyılın son yıllarında yolların 1496 kilometresinin bitmiş olduğunu görmekteyiz.³⁹

Abidin Paşa valiliği süresince vilayet genelinde bozuk olan kervan yollarını düzeltmek için önceliği vilayetin ekonomisi için Ankara-İzmit arasındaki yolun bakımına vermişti. Ankara-İzmit arasındaki güzergâhındaki yolun bakım ve inşası için vilayet halkının dört ila yirmi gün çalışmasını istemişti. Abidin Paşa’nın bu uygulaması kendi döneminden sonraki çalışmalara da örnek olmuştur. Anadolu demiryolunun uzantısının Ankara’ya ulaşmasından sonra Abidin Paşa vilayet genelinde gidiş ve gelişleri düzenlemek için daha önce yaptırmış olduğu 500 km’lik yola 120 km daha ilave yaptırmıştı.⁴⁰

İzmit-Ankara karayolunun istenilen zamanlarda tamamlanmaması üzerine 1887 baharında bölgeye dönemin Turuk u Meabir Seyyar Müfettişi Selim Sırrı Paşa teftişe gönderilmişti.⁴¹ Selim Sırrı Paşa’nın gayretleriyle yapılan çalışmalar sonunda İzmit-Ankara karayolunun Ankara’dan İzmit’e kadar olan 160 km tamamlanmışsa olsa da Bolu-İzmit arasında 97 km’lik kısmı daha bitmemişti.⁴²

1880 yılında yapımına başlanan karayollarındaki çalışmalar 1888 yılına gelindiğinde hız kazanmıştır. Bu çalışmalar neticesinde Ankara vilayetinde 152,2 km yeni yol yapılmış ve 840,3 km de yolda tamir edilmiştir. Böylece vilayet genelinde karayolu yapım çalışmalarının büyük bölümünün tamamlanmış olduğunu görmekteyiz.⁴³

1892-1893 yılları arasında vilayet genelinde yapılmış ve tamir edilmiş şose yolların toplamı 14000 metro uzunluğundadır. Vilayet merkezinde

³⁸ 1884 senesinde çıkartılan talimatname için bkz. Ankara Vilayet Gazetesi, nr. 608, 22 Kanun-ı Evvel 1300 (03.01.1885), ss. 2-4.

³⁹ Suavi Aydın vd., *a.g.e.*, s.205.

⁴⁰ Zeliha Etöz, *19. Yüzyıl Ankara’sında Sosyal ve Kültürel Yaşam*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Anabilimdalı (Siyaset Bilimi), Doktora Tezi, Ankara 1998, s. 70.

⁴¹ BOA. DH. MKT. 1406/45, 26 C 1304(21.03.1887).

⁴² Çetin, *a.g.t.*, 2013, s. 199.

⁴³ *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 752, 24 Rebiülevvel sene 306 Fi Teşrin-i Sani sene 304.

istasyondan hükümet konağına doğru olan güzergâhtaki şose yolun mükemmel derecede yapıldığını, “Anadolu Hotel” adındaki misafirhane önünden ‘Karaoğlan Çarşısı’na olan yolun güzelleştirildiğini ve son olarak da Yukarı Yüz ve Koyun Pazarına giden yolun yeniden yapılarak araba ile dolaşmanın kolaylaştırıldığı bilinmektedir.⁴⁴

Sultan II. Abdülhamid döneminde Osmanlı Devleti'nin bütününde karayolu ve şose yolların yapımına ve tamirine büyük önem verilmişti. 1891 senesinde vilayet genelinde arabaların rahatlıkla geçebileceği şose yolların toplamda uzunluğu 1.337 kilometreyi bulmuştu. Yol güzergâhlarında toplamda 1.494 adet köprü yapılmıştı.⁴⁵ 1903 senesinde Ankara Vilayeti'nin geneline baktığımızda karayoluna 27 km daha ilave edildiğini, yine karayolunda 22 km'lik bir yolun tamir edildiğini, köprü ve menfezlerin ise 15 adetinin yeniden yapıldığını, 30 adetinin tamir edildiğini bilmekteyiz.⁴⁶

Tablo 11: H. 1318 Salnamesine Göre Turuk u Me'âbir

H.1318/M. 1900⁴⁷

Turuk ve Me'âbir								
Dâhil-i Vilâyetde Şimdiye Kadar İnşâ Olunan ve Olunmakta Bulunan Turuk ve Me'âber Ameliyatını Mübeyyin Cedveldir								
Mevcûd İşlemekte Bulunan Şose	Türâbiyesi Açılmış	Henüz Başlanılmamış	İnşâ Olunan Köprü				Kasis	
			Kargir Köprü	Ahşâb	Mahluz	Mecmû' Açıklık		
Metro Kilometr	Metro Kilometr	Metro Kilometr	Ade d	Ade d	Ade d	Metro Tüle n	Ade d	

⁴⁴ *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 928, Fi 8 Cemaziyelahir Sene 310 Fi 16 Kanunuevvel Sene 1308.

⁴⁵ *Salname-i Vilayet-i Ankara*, Def'a 11, Sene 1307, ss. 308-309; Suavi Aydın vd., *a.g.e.*, s. 205; Bekir Koç, *Osmanlı Kent Yıllıklarında Ankara Salname-i Vilayet-i Ankara*, Ankara Sanayi Odası, Ankara, 2014, s. 473-474.

⁴⁶ 1903'te Ankara'da yapılan yollar ve menfezlerin sayıları, yapılan bu çalışmalarındaki masraflar için bir tablo bkz. Cabir Duysak, “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları”, *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin vd...), İstanbul 2012, ss. 44-45.

⁴⁷ *Salname-i Vilayet-i Ankara*, Def'a 13, Sene 1318, s. 287.

2 496								Kayseriden Zencidereye
1 591								“ Develiye “
309 2								Tavlasuna “ Talasa Yozgaddan Soğukoluğa Istanos pişgahından Sincanköy istasyonu Kayseriden Muncesuna Kayseriden Kirmire Çorumdan Osmancığa Ayaş ve Güdül

Hicri 1318 tarihli vilayet salnamesinden elde edilen verilere göre Ankara Vilayeti'nde o zamana kadar işlemekte olan, toprak olarak kullanıma açılmış ve inşa olunacak yolların hem kilometre hem de metro olarak uzunlukları belirtilmiştir. Yine aynı kaynağa göre Ankara Vilayeti'ndeki inşa olunan ve mevcutta bulunan köprülerin yeri ve sayısı hakkında bilgi sahibi olmaktadır.

Tablo 12: H. 1320 Salnamesine Göre Ankara Vilayeti'nde Turuk u Me'âbir
H. 1320/M. 1902⁴⁸ Turuk ve Me'âbir

Dâhil-i Vilâyetde Bulunan Turuk ve Me'âberin Tûl ve Arzlarını ve Meyl-i A'zamlarını ve l'mâlât-ı Sanâ'iyeyi Hâvi Başmühendislikden Tanzim Kılınan Cedveldir										
Yolların Arzları	Meyl-i A'zam	Mevcud İşlemekte Bulunan Şose	Türâbiyesi Acılmış	Henüz Başlanılmamış	İnşâ Olunan Köprü					Kasis
					Kargir	Mahluz	Ahşâb	Mecmû' Acıklı		

⁴⁸ *Salname-i Vilayet-i Ankara*, Def'a 14, Sene 1320, s. 267.

Ankara-Kayseri	324+960	255+320	52+820	16+825	5+593
Ankara-Yozgad	135+760	113+660	21+600	0+500	
Ankara-İzmid	164+380	164+380	0	0	
Ankara-Kalecik	69+050	69+050	0	0	
Haymana-Poladlı	41+600	41+600	0	0	25+710
Beypazarı-Koyunağıl	60+000	30+510	0	29+490	15+585
Mihalıccık					
Mihalıccık-Sarıköy	21+000	21+000	0	0	
Kalecik-Kengırı	26+200	0	0+600	25+600	14+955
AnkaraÇerkeşGerede	95+000	8+450	21+400	65+150	0+190
Ankara-Haymana	47+800	0	0	47+800	
Ankara-Yahşihan	70+000	0	0	70+000	14+300
Ayaş-Güdül	25+000	0	2+840	22+160	22+160
Sincanköy-Istanos	2+900	2+900	0	0	
Ankara-Cubukabad	19+120	0	11+320	7+800	6+480
Ankara-Etrâf-ı Şehir	9+200	8+000	0	1+200	1+200
Sarıköy-Sivrihisar	41+000		0	41+000	6+674
Babaharmanı-	1+790	1+790	0	0	
Nümüne Çiftliği					
Ankara-İstanos	1+100	1+100	0	0	
Namazgâh-Istanos	1+200	1+200	0	0	
	37+300	37+300	0	0	
Kayseri-Sivas					

Tablo 14: H. 1325 Salnamesine Göre Ankara Vilayeti Yol Durumu

H.1325/M. 1900⁵⁰

Esâmi-i Turuk	Vilâyet dâhilindeki yolların tûl-i umûmisi Metro Kilo	Ma'a i'mâlât-ı snâ'îye hitâm bulan şose Metro Kilo	Bilâ i'mâlât-ı snâ'îye hitâm bulan şose Metro Kilo	Henüz başlanılmayan şose Metro Kilo	Tûl-i umûmîden tesviyeyi-i tûrâbiye kılınan aksâm Metro Kilo
Kayseri-	21+690	3+460	0	18+230	18+230
Muncasun	277+760	277+760	0	0	
“	86+170	86+170	0	0	
Samsun	12+180	10+680	0	1+500	

⁵⁰ Salname-i Vilayet-i Ankara, Def'a 15, Sene 1325, s. 347.

Kayseri-	46+640	28+910	0	17+730	17+730
Mersin	6+220	6+220	0	0	
Incesu-Başağıl	9+930	6+170	0	3+760	
Ürgüb	10+770	5+140	0	5+630	
Kayseri-	2+200	0+590	0	1+610	1+610
Develü	44+000	0	0	44+000	1+340
Kayseri-Talas	133+130	103+000	1+390	28+740	28+740
Kayseriden	65+000	23+050	24+000	17+950	10+000
Zincidereye	115+000	115+000	0		
Kayseri'den	47+240	47+240			
Tavlusun'a	27+870	0		27+870	27+870
Kayseri'den	22+395	5+210		17+180	
Kirmir'e	60+000	21+510		38+490	6+490
Develü					
Araplıgediği					
târikine kadar					
Yozgaddan-					
Sivasa					
Yozgaddan					
Sungurluya					
Yozgad-					
Kayseri					
Kırşehirden					
Keskine					
Keskin-					
Yahşihan					
Kırşehir-					
Nevşehir					
Çorumdan					
Osmancığa					
Umûm Yekûn	2182+550	1496+375	135+960	549+215	224+857

1879 senesinden 1907 senesine kadar Ankara Vilayeti genelinde yapılan yollar ile ilgili olarak H. 1325 tarihli vilayet salnamesine göre Ankara'daki yolların metro ve kilometre olarak genel uzunluğu 2182+550'dir. Yapımı biten ve devam eden şoşe yolların uzunluğu 2180 (metro)+1550(kilometre)'dir.

Sonuç

Osmanlı Devleti genelinde olmak üzere Tanzimat sonrası dönemde yol yapımına önce askeri sonra ekonomik nedenlerle önem verildiğini görmekteyiz. Ankara özeline baktığımız zaman yolların sürekli bozulması hatta bazı yerlerde yolun dahi olmaması yerel halkın şikâyet ettiği en önemli konulardan birisi idi. Halkın yolların tamiri ve yeni yolların yapımı

konusunda istekli halleri yerel idarecilerin de dikkatini çekmekteydi. Ankara Valisi olarak görevde bulunan özellikle Abidin Paşa ve Sırrı Paşa döneminde yol konusunda önemli çalışmalar yapıldığını görmekteyiz. Yeni yol ve köprülerin yapımı konusu vilayet gazetesinde yer bulmuş ve yerel idareciler vasıtası ile halkın istekleri sürekli olarak merkeze iletilmiştir. Mevcut yolların tamiri, yeni yolların ve köprülerin yapılması bölgenin ekonomik olarak rahatlamasını sağlamıştır. Tarım ürünlerinin zamanında bozulmadan diğer vilayetlere gönderilmeye başlanması ve limanlara ulaştırılması ticari yönden bir hareketliliğin yaşanmasına katkı sağlamıştır.

Kaynakça

BOA. BEO. A. MKT. MHM 379/92, 18 Z 1283(23.04.1867).

BOA. T. 3125/11, 24 Şevval 1282.

BOA. İ. MVL. 569/25578, 19 Zilkade 1283.

BOA. DH. MKT. 1406/45, 26 C 1304(21.03.1887).

BOA.BEOAYN_d_0804, s. 70, Evrak No: 110.

BOA.BEOAYN_d_0805, s. 39, Evrak No: 197.

BOA, MVL, 569/96, 17 Ramazan 1274.

BOA.BEOAYN_d_0804, s. 67, Evrak No: 242.

BOA.BEOAYN_d_0804, s. 67, Evrak No: 281.

BOA.İ.MMS., 42/1748 , 20 Z 1288(01.03.1872), s. 1.

BOA.İ.MMS.42/1748, 13 L 1288(26.12.1871),

Mecmua-i Umur-i Nafia, M 1302(Ekim-Kasım 1884), s. 7.

“Turuk ve Meabirin İhale-i İnşasına Dair Şerait-i Umumiye”, 1 M 1309.

Düstur, 1. Tertip, 4. Cilt.

Salname-i Vilayet-i Ankara, Def'a 13, Sene 1318.

Salname-i Vilayet-i Ankara, Def'a 14, Sene 1320.

Salname-i Vilayet-i Ankara, Def'a 15, Sene 1325.

Salname-i Vilayet-i Ankara, Def'a 11, Sene 1307.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 752, 24 Rebiülevvel sene 306 Fi Teşrin-i Sani sene 304.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 928, Fi 8 Cemaziyelahir Sene 310 Fi 16 Kanunuevvel Sene 1308.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 608, 22 Kanun-ı Evvel 1300 (03.01.1885).

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 587, 30 Haziran 1300.

Altındaş, Eylem Tekemen “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yaşanan Kuraklığın Ankara'ya Yansıması”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S.24, 2018, ss. 1-13.

Atam Şenay, “Osmanlı Devleti'nde Bir Yol Çıkması: İzmit-Ankara Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 3(1), ss. 119-138.

Aydın Suavi - Emiroğlu Kudret - Türkoğlu Ömer, Özsoy Ergi D., *Küçük Asya'nın Bin Yüzü ANKARA*, Dost Kitabevi, Ankara, 2005.

Çadırcı Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK, Ankara, 1997.

Çadırcı Musa, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *Ankara Üniversitesi DTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 26, C. 15, ss. 153-167.

Çetin Emrah, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2013.

Çetin Emrah, “Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 53, 2, 2013, ss. 145-163.

Duysak Cabir, “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları”, *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin vd...), İstanbul 2012.

Ekin Ümit, *17. Ve 18. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğunda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2002.

Eldem Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK, Ankara, 1994.

Etöz Zeliha, *19. Yüzyıl Ankara'sında Sosyal ve Kültürel Yaşam*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Anabilim Dalı (Siyaset Bilimi), Doktora Tezi, Ankara 1998.

Eskin Şekip, *Posta, Telgraf ve Telefon Tarihi*, Ankara 1942.

Galanti Avram, *Ankara Tarihi*, İstanbul 1950.

Georgeon F., “Keçi Kılından Kalpağa: Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yüzyılında Ankara'nın Gelişimi”, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, (Ed. F. Georgeon-P. Dumont), İstanbul 1999.

Güven Sami, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara 1982.

Hallaçoğlu Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002.

- İğdi Özlem Gülenç, “Ankara Vilayet Umum Meclisi’nin 1869 Yılı Kararları”, *Musa Çadircı’ya Armağan Yazılar*, Bilgin Kültür Sanat Yayınları, Ankara 2012.
- Koç Bekir, *Osmanlı Kent Yıllıklarında Ankara Salname-i Vilayet-i Ankara*, Ankara Sanayi Odası, Ankara 2014.
- Ortaylı İlber, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, TTK, Ankara, 2011.
- Orhonlu Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir 1984.
- Şen Leyla, *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Toplumsal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı, Ankara 2003.
- Şimşir Bilal N., *Ankara... Ankara... Bir Başkent’in Doğuşu*, İstanbul 2006.
- Taştemir Mehmet, “Klasik Devirde Osmanlı’da Kara Ulaşımı ve Yollar”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (Ed. Vahdettin Engin vd...), İstanbul 2012.
- Tekeli İlhan - İlkin Selim, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, *ÇAĞINI YAKALAYAN OSMANLI*, IRCICA, İstanbul 1995.