

## Araştırma Makalesi

# Tanzimat Dönemi Osmanlı Yol Çalışmaları Örneğinde İnebolu Yolu Yapım Faaliyetleri (1862- 1876)\*

Alperen Yalçın Bazna\*\*

(ORCID: 0000-0002-7549-6261)

Makale Gönderim Tarihi

11.02.2023

Makale Kabul Tarihi

05.03.2023

### Atıf Bilgisi/Reference Information

**Chicago:** Bazna, A. Y., "Tanzimat Dönemi Osmanlı Yol Çalışmaları Örneğinde İnebolu Yolu Yapım Faaliyetleri (1862-1876)", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8/1 (Mart 2023): 232-291.

**APA:** Bazna, A. Y. (2023). Tanzimat Dönemi Osmanlı Yol Çalışmaları Örneğinde İnebolu Yolu Yapım Faaliyetleri (1862-1876). *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8 (1) , 232-291.

### Öz

Tanzimat Dönemi'nde eski kara yollarının çoğu bakımsızlıktan dolayı elverişsiz duruma düşmüştü. Bu nedenle Tanzimat Dönemi'nde şose yollar ile kara yolu ağlarında yeniden bir yapılanmaya gidildi. Çünkü merkezi hükümet, yolların bir devletin varlığını sürdürüp egemenliğini tesis etmesinde, iktisadi ve ekonomik gelişmeleri temin edip ülkenin mamur ve refahını arttırmasında oynadığı önemli rolü Avrupa'daki gelişmeleri de göz önünde bulundurarak daha iyi kavramıştı. Bu anlamda oluşturulan geçici imar meclislerinden ulaşım öncelik verilmesi ve kara yolu ağlarının geliştirilmesi istendi. Ancak yol

---

\* Bu Çalışma 2021 yılında Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'ne sunulan "Osmanlı Taşra İdaresi: Kastamonu Örneği (1839-1876)" isimli doktora tezinden geliştirilerek yazılmıştır.

\*\* Dr. Arş. Gör. Çankırı Karatekin Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Türkiye, ylcbn@hotmail.com.

PhD, Research Assistant, Çankırı Karatekin University, Faculty of Letters, Department of History, Republic of Türkiye.

inşa faaliyetlerinin bir program dâhilinde yürütülmesi gerekiyordu. Bunun için Nafia Hazinesi, Nafia Nezareti ve bazı teknik kuruluşlar ihdas edilerek yapılacak şose yolların yapım faaliyetleri bir program dâhilinde ve kurallar çerçevesinde yürütülmeye çalışıldı.

Bu çalışmada ilk olarak İnebolu'dan Kastamonu'ya ancak daha sonra bazı zaruretlerle oradan da Çankırı'ya kadar uzatılmasına karar verilen İnebolu yolunun, şose ve toprak yol biçiminde yapım faaliyetleri ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Çalışmada bu yapım faaliyetlerinin ayrıntılı olarak ele alınmasının amacı yukarıda da belirtildiği üzere yolun bir ülkenin mukadderatına sağladığı avantajlar dışında inşa faaliyetleri esnasında ne gibi zorluklarla karşılaştığını ve bu gibi imar faaliyetlerinin hangi sebeplerden dolayı zamanında tamamlanmadığını arşiv kaynakları ışığında ortaya koymaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Kastamonu, Yol, İnebolu, Tanzimat, İmar.

### **Inebolu Road Construction Activities in the Sample of Ottoman Road Works in the Tanzimat Period (1862-1876)**

#### **Abstract**

During the Tanzimat Period, most of the old highways had fallen into disrepair due to neglect. For this reason, a restructuring was made with macadam roads in the highway networks in the Tanzimat Period. Because the central government had a better understanding of the important role of roads in maintaining the existence of a state and establishing its sovereignty, ensuring economic and financial developments and increasing the prosperity and prosperity of the country, by taking into account the developments in Europe. It was requested from the temporary zoning councils formed in this sense to give priority to transportation and to develop road networks. However, road construction activities had to be carried out within a program. For this , the construction activities of the macadam roads to be built by the Nafia Treasury, the Ministry of Public Works and some technical institutions were tried to be carried out within a program and within the framework of the rules.

In this study, the construction activities of the İnebolu road, which was first decided to be extended from İnebolu to Kastamonu, but then to Çankırı with some necessities, in the form of a macadam and earth road, were discussed in detail. The purpose of discussing these construction activities in detail in the study is to reveal within the framework of archival sources what kind of difficulties were encountered during the construction activities and for what reasons such construction activities were not completed on time,

apart from the advantages that the road provided to the destiny of a country, as stated above.

**Keywords:** Kastamonu, Road, İnebolu, Tanzimat, Reconstruction.

## Giriş

İnsanlık tarihinin başlangıcına kadar geri götürebilecek yol, zamanla özellikle ticari ve askeri amaçlara hizmet etmek kaygısıyla kullanılmaya başlandı.<sup>1</sup> Yol yapımında zamanla ticari ve askeri kaygıların ön plana çıkmasında, toplumların gerek refahlarını temin etmek gerekse güvenliklerini daha ivedilikle sağlamak düşüncesi etkili olmuştur.<sup>2</sup> Yol aynı zamanda eski devirlerden beri özellikle merkezi devletlerce, hâkimiyetlerindeki insanlara daha sistemli bir şekilde hükmetmede de etkili bir araç olarak kullanılıyordu.<sup>3</sup> Bu çerçevede Persler, hâkimiyetlerine aldıkları bölgelerin kontrolünü sağlamak saikiyle iyi organize edilmiş bir ulaşım ve iletişim ağı geliştirdiler.<sup>4</sup> Görüldüğü üzere yollar, eskiden beri özellikle merkezi devletlerin refah, güvenlik ve otoritelerinin temininde önemli bir maddi ve teknik vasıta olarak kullanılmıştır.<sup>5</sup> Bu sebeple daha önceki devletler gibi Osmanlı Devleti açısından da yol, oldukça mühim bir yere sahipti. Osmanlı Devleti, yol ağlarını oluşturup geliştirirken bir taraftan bakiyesi olduğu devletlerin diğer taraftan ise farklı coğrafyalarda kurulmuş merkezi devletlerin sistemlerinden istifade etti. Bu anlamda Anadolu'da eski Roma-Bizans ve Anadolu Selçuklu dönemlerinden kalan ve İstanbul merkez olmak

<sup>1</sup> Nitekim eski çağlardan beri yollar, askerlerin sevk ve idaresinde olduğu kadar ticari eşyaların naklinde de önemli bir paya sahipti. Bkz. Hüseyin Çınar, "Osmanlı Ulak-Menzilhane Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri", *Osmanlı Ansiklopedisi*, 3 (1999), s. 627.

<sup>2</sup> Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997, s. 1.

<sup>3</sup> Selahattin Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri 1839-1908", *Osmanlı Ansiklopedisi*, 3 (1999), s. 644.

<sup>4</sup> Fariz Öncü, *M.Ö. 6. ve 5. Yüzyıllarda Achaemenid/Pers İmparatorluğu Yönetiminde Anadolu'da Ekonomik Durum*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2018, s. 51.

<sup>5</sup> İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat, Ankara, 2008, s. 496-497.

üzere orta, sağ ve sol olmak üzere üç ana yöne ayrılan yollar<sup>6</sup> ile kervansaray, ribat, han, derbent, menzil gibi tesis ya da müesseseler kullanılmaya devam edildi.<sup>7</sup> Bu tesisler içerisinde Tanzimat öncesi Osmanlı haberleşme teşkilatı içerisinde “*Menzil Teşkilatı*”nın<sup>8</sup> Osmanlı yol ağlarının oluşumunda önemli bir etkisi vardı. Ancak 19. yüzyılın ilk yarısında Menzil Teşkilatı bozulunca buna alternatif olmak üzere Posta Teşkilatı kuruldu.<sup>9</sup>

Tanzimat dönemine gelindiğinde Osmanlı idarecileri, yol yapımının ülkenin bayındır hale gelmesi kadar ticaretinin ve buna bağlı olarak zenginlik<sup>10</sup> ve merkezileşmesine hatta taşra idari yapısının dönüşümüne<sup>11</sup> yaptığı katkı ve önemi kavradıklarından birtakım

<sup>6</sup> Şenay Atam, *Osmanlı Devleti’nde Nafia Nezareti*, TTK, Ankara, 2020, s. 3; Emrah Çetin, *Tanzimat’tan II. Meşrutiyet’e Anadolu’da Karayolu Ulaşımı*, TTK, Ankara, 2017, 147.

<sup>7</sup> M. Hüdai Şentürk, “Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtı’na Genel Bir Bakış”, *Türkler*, 14 (2022), s. 446.

<sup>8</sup> Menzil Teşkilatı, ilk zamanlarda devlet emirlerinin taşraya gönderilmesi ve taşrada meydana gelen her türlü durumdan haberdar olmak amacı ile kurulmuştu. Daha sonra menziller, nakliyat işlerinde, seferlerde askerlerin işlerinin sağlanmasında ve özel haberleşmede de kullanılmaya başlandı. Bkz. Yusuf Halaçoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar”, *Osmanlı Araştırmaları II* (1981), s. 125.

<sup>9</sup> Posta Teşkilatı’nın asıl kuruluşu 4 Temmuz 1840 tarihli bir irade ile gerçekleşmiştir. 23 Ekim 1840 tarihinde de Posta Nezareti kurulmuş ve başkentten Edirne’ye ilk postalar 28 Ekim 1840 yılında, Anadolu’ya ise 2 Kasım 1840 tarihinde çıkarılmıştır. Bu arada Posta Nezareti hakkında 16 Kasım 1840 tarihinde bir Nizamname çıkarılmış ve bu Nizamname Fransa Posta Kanunlarından ülke şartlarına uyarlanarak tatbik edilmiştir. Bkz. Nesimi Yazıcı, “Tanzimat’ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *OTAM*, 3 (1992), 336.

<sup>10</sup> Örneğin Ahmed Vefik Efendi Bursa’da yaptığı teftişler sonrasında Bursa’daki ulaşım sisteminin oldukça kötü durumda olması nedeniyle köylülerin ürünlerini şehre götürüp satamadıklarını bu yüzden 40 paralık ekmeğin 60 paraya çıktığı ifade edilmekteydi. Bkz. Emre Satıcı, *19. Yüzyılda Hüdavendigâr Eyaleti*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2008, s. 383-384.

<sup>11</sup> Örneğin 1860 yılında Taşlıca kazası, yol güvenliği, Hersek sancağı merkezi Mostar’a olan uzaklığı ve büyüklüğü dolayısıyla Kolaşın, Çaniçe ve Prepol kazaları sınırlarına dâhil edilmek suretiyle kaymakamlığa dönüştürülmüştür. Bkz. Murat Tuğluca, “Güvenlik Kaygılarının İdari Modernleşmeye Etkisi: Taşlıca’nın İdari Dönüşümü (1851-1912)”, *OTAM*, 38 (2015), s. 187.

çalışmalarda bulundular.<sup>12</sup> Bu amaçla imar faaliyetlerine kaynaklık teşkil etmesi amacıyla 1845 yılında 20.000 keseyi aşkın bütçeli bir Nafia Hazinesi<sup>13</sup> ve 1848 yılında ise görevleri arasında yol ve köprü yapımı da bulunan Nafia Nezareti kuruldu.<sup>14</sup> Bunun dışında ‘*Tarik Komisyonu*’ gibi birtakım teknik kuruluşlar da ihdas edildi.<sup>15</sup> Bu komisyonun yaptığı en büyük icraatlardan biri sonraki Yol Nizamnamelerine de örneklik teşkil edecek bir ‘*Yol Talimatnamesi*’ni hazırlamış olmasıdır.

Tarik Komisyonu’nun talimatnamesi ilk önce pilot bölge olarak belirlenen İzmir, Kütahya ve İnebolu yollarında uygulanacaktı. Bundan dolayı ilgili talimat maddeleri çerçevesinde bu yolların yapımına başlanması için Hüdavendigâr, İzmir ve Kastamonu valileri ile Ticaret ve Maliye Nezaretlerine bilgilendirmeler yapıldı. Söz konusu talimatname eğer inşa edilen yollarda başarı sağlarsa ülkenin diğer yerlerine de tatbik edilecekti.<sup>16</sup> Bununla birlikte istenilen başarı sağlanamadı. Bu nedenle 1857 yılının sonlarına doğru yol yapım çalışmalarına dair Meclis-i Âli-i Tanzimat’ta yapılan müzakereler sonrasında Umur-ı Nafia’nın özel bir şubesi olmak üzere ‘*Maabir Komisyonu*’nun teşkil edilmesine karar verildi.<sup>17</sup> Yol yapımına dair düzenlemeler 1849 tarihli Eyalet Meclisleri Talimatnamesi<sup>18</sup>; 1864 tarihli Vilayet Nizamnamesi (madde 11 ve madde 27)<sup>19</sup> ve 1871 tarihli Vilayet Nizamnamesi’nde de yer almaktaydı (madde 11, 12 ve 68).<sup>20</sup>

<sup>12</sup> Yol ve köprü yapımına ihtiyaç duyulmasının nedenlerinden biri Osmanlı ülkesinin bir tarım ülkesi olması dolayısıyla iç kesimlerde bulunan yerleşimlerin ürettikleri tarım fazlası ürünlerini satamamalarından kaynaklanıyordu. Bkz. *Takvim-i Vekayi*, Def’a 330, 29 R 1263 (16.04.1847).

<sup>13</sup> Aziz Tekdemir, “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1/1 (Ocak 2011), s. 127.

<sup>14</sup> Şenay Atam, *a.g.e.*, s. 20-21; Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Taşkilâtında Reform (1836-1856)* Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 140-141.

<sup>15</sup> Tozlu, *a.g.m.*, s. 646-647.

<sup>16</sup> İlgili talimat maddeleri çerçevesinde bu yolların yapımına başlanması için Hüdavendigâr, İzmir ve Kastamonu valileri ile Ticaret ve Maliye Nezaretlerine bilgilendirmeler yapılmıştır. *BOA, A.MKT.MVL.* 66/76, 1 (1), 27 S 1270 (29.11.1853).

<sup>17</sup> *BOA, I.MMS.* 11/452, 4 (1), 12 Ra 1274 (31.10.1857).

<sup>18</sup> *Mecmua-i Kavanin*, Takvimhane-i Amire, 15 R 1267 (17.02.1851), s. 62, 66, 69.

<sup>19</sup> Erkan Tural, “1861 Hersek İsyanı, 1863 Eyalet Teftişleri ve 1864 Vilayet Nizamnamesi”, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 13/2 (Nisan 2004), s. 111,113

<sup>20</sup> Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Döneminde Modern Belediyeciliğin Doğuşu Yerel Yönetim Metinleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010, s. 73, 86.

Yol yapım faaliyetlerine dair kimi yasal düzenlemeler de yapıldı. Yapılan ilk yasal düzenleme Meclis-i Maabir<sup>21</sup> tarafından yapılan 1861 tarihli “*Memalik-i Mahruse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname*”dir.<sup>22</sup> Nizamname, numune kabilinde olmak üzere Edirne, Selanik, Trabzon ve Hüdavendigâr eyaletleriyle, Canik ve Kastamonu sancaklarında uygulanacaktı.<sup>23</sup> Karayolu ile ilgili çıkarılan bu ilk Nizamname, 31 maddelik 6 bölümden oluşmaktaydı.<sup>24</sup> Nizamname’nin “*Yolların Ta’rifıyla Tertib-i Sınıfı Beyanındadır*” başlığını taşıyan birinci bölümü sekiz maddeden (1-8. maddeler); “*Yolların Sûret-i İslah ve Tesviyesi Beyanındadır*” başlığını taşıyan ikinci bölümü yine sekiz maddeden (9-16. maddeler); “*İ’mâlât-ı Umûmiyede Bilâ Ücret İşlemeye Mecbur Olanlar Beyanındadır*” başlığını taşıyan üçüncü bölümü üç maddeden (17-19. maddeler) “*Sınıf-ı Evvel ve Sınıf-ı Sâni Yollarında İşleyecekler Beyanındadır*” başlıklı dördüncü bölümü altı maddeden (20-25. maddeler); “*Sınıf-ı Sâlis ve Sınıf-ı Râbi’ Yolları Ameliyyâtı Beyanındadır*” başlıklı beşinci bölümü beş maddeden (26-30. maddeler) ve “*Ameliyyâtın Teftiş ve Muâyenesi Beyanındadır*” başlığını taşıyan altıncı bölümü ise bir maddeden (31. madde) oluşmaktaydı.<sup>25</sup>

1861 tarihli bu ilk Yol Nizamnamesi, uygulamada bazı sıkıntılar yarattığı için zamanla halk tarafından şikâyet konusu yapıldı. Şikâyetler, ya kendilerinin mevkileri gereği hiçbir şekilde inşa edilmekte olan yollardan istifade edemeyeceklerine ya da söz konusu yolların buldukları kasaba ve köylere oldukça uzak olmasına dair iddialardı.<sup>26</sup>

<sup>21</sup> Hatta Meclis-i Maabir’in Osmanlı yollarının yapım ve onarımında bir dönüm noktası teşkil ettiği ve kuruluşundan itibaren tüm nizamnamelerin bu kurul tarafından çıkarıldığı değerlendirilmektedir. Bkz. Tozlu, *a.g.m.*, 646.

<sup>22</sup> BOA, I.MMS. 24/1021, 6 (1), 8 Ca 1278 (11.11.1861).

<sup>23</sup> BOA, I.MMS. 24/1021, 1 (2), 27 R 1278 (01.11.1861); BOA, A.MKT.NZD. 383/48, 1 (1), 5 C 1278 (08.12.1861); BOA, MVL. 846/33, 1 (1), 7 C 1278 (10.12.1861).

<sup>24</sup> Nizamname padişahın onayına sunulmadan önce Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye’nin Kavanin ve Nizamât Dairesinde müzakere edildi. Yapılan müzakerelerde, yol yapımının ülkenin düzeninin temini ve mamuriyeti için önemli bir vasıta olduğu vurgulanmaktaydı. BOA, I.MMS. 24/1021, 1 (2), 27 R 1278 (01.11.1861).

<sup>25</sup> BOA, I.MMS. 24/1021, 3 (1,2,3), 27 R 1278 (01.11.1861); *Düstur*, Tertip 1, Cilt 4, Evahir-i Şaban 1289 (23.10-01.11.1872): 522-530).

<sup>26</sup> BOA, I.MVL. 575/25822, 1 (1), 8 S 1284 (11.06.1867); *Takvim-i Vekayi*, Def’a 885, 1 Ra 1284 (03.07.1867).

Bu gibi iddialar aşağıda ayrıntılarıyla açıklanacağı üzere İnebolu yolundan geldiği gibi taşranın pek çok bölgesinden de gelmişti.<sup>27</sup> Bunun üzerine 1867 yılı Haziran ayında bu şikâyetlere çözüm bulmak gayesiyle Turuk ve Maabir İdaresince, “*Turuk ve Maabir Nizamnamesine Zeyl*” başlığı altında 6 maddelik bir zeyil hazırlandı.<sup>28</sup> 1861 Yol Nizamnamesi için çıkarılan 1867 tarihli zeyil de karşılaşılan sorunlara yeterli gelmediğinden padişahın 13 Ağustos 1869 tarihli iradesi ile “*Turuk ve Maabir Hakkında Nizamnamedir*” başlığını taşıyan daha kapsamlı bir Nizamname yürürlüğe konuldu.<sup>29</sup> 13 Ağustos 1869 Nizamnamesi’nden farklı olarak yine 1869 Ağustos tarihli 3 bölüm 27 maddeden oluşan “*Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhânede Turuk ve Maâbirin Sûret-i İ’mal ve İdâresine Dair Ta’limât-ı Umumiye*dir” başlığını taşıyan umumi bir yol talimatı da çıkarıldı.<sup>30</sup> Talimât’ın dört maddeden oluşan birinci bölümünde, fen ve inşa memurları hakkında bilgiler yer almaktaydı. Buna göre yolların baş sorumlusu vali ve ondan sonra da başmühendis olarak belirlenmişti. Başmühendisler, vali ile Turuk ve Maabir İdaresine ve gerekirse yöre bilirkişilerine danışarak işlerini yürüteceklerdi. 1869 yılında yapılan düzenleme, İkinci Meşrutiyet’e kadar çok az bir değişiklikle yürürlükte kaldı.<sup>31</sup>

<sup>27</sup> Turuk ve Maabir İdaresinin hazırladığı zeyil müzakere edilmek üzere Meclis-i Vâlâ’ya gönderildiğinde burada yapılan toplantı neticesinde kaleme alınan mazbatada, hem yoldan istifade etmeyeceklerin hem de ilgili yola çok uzak olanların çalıştırılmalarının adalete uygun olmayacağı vurgulanmaktaydı. *BOA, I.MVL. 575/25822, 2 (1), 12 S 1284 (15.06.1867).*

<sup>28</sup> Söz konusu Zeyl’in maddeleri için bkz. *BOA, I.MVL. 575/25822, 3 (1), 12 S 1284 (15.06.1867); Takvim-i Vekayi, Def’a 885, 1 Ra 1284 (03.07.1867); Takvim-i Vekayi, Def’a 886, 9 Ra 1284 (11.07.1867) .*

<sup>29</sup> 13 Ağustos 1869 tarihli Nizamname’nin maddeleri için bkz. *BOA, I.MMS. 37/1549, 2 (1,2,3), 25 Ra 1286 (04.08.1869); Düstur, Tertip 1 Cilt 2a, Matbaa-i Amire, 1289/1872, s. 302-309. Ayrıca bkz. Tozlu, a.g.m., s. 651-652; Musa Çadircı, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *TAD, 15/26 (1991), s. 153-160.**

<sup>30</sup> Talimât’ın maddeleri için bkz. *BOA, I.MMS. 37/1549, 3 (1,2,3); 25 Ra 1286 (04.08.1869); Düstur, Tertip 1 Cilt 2a, Matbaa-i Amire, 1289/1872, s. 310-317, 18 Ca 1286 (26.08.1869). Ayrıca bkz. Çetin, a.g.e., s. 100-104; Tozlu, a.g.m., s. 652-653. Talimatın günümüz Latin harfleri ile çevirisi için bkz. Çadircı, a.g.m., s. 161-167.*

<sup>31</sup> Tozlu, a.g.m., s. 652-653.

## Ana Hatlarıyla Kastamonu'nun Tarih Süreçte Arz Ettiği Önem ve Stratejik Niteliği

Kastamonu, muhtemelen 1075 yılında, Anadolu Selçuklu hükümdarı Süleyman Şah'ın komutanlarından Kara Tekin tarafından fethedildikten sonra<sup>32</sup> Türk nüfusun tedrici olarak arttığı ve 13. yüzyıl ortalarına gelindiğinde Selçukluların iki uç merkezinden biri olarak *Türkmenler'in Başkenti* sıfatını almış bir kentti.<sup>33</sup> Kent, 1461 yılında Osmanlı egemenliğine girmiş ve en azından 17. yüzyılın başlarından itibaren zaman zaman arpalık ve zaman zaman malikâne olarak idare edilmesine değin önemini umumiyetle devam ettirdi. 1846 yılının ortalarına doğru gelindiğinde Kastamonu eyalete dönüştürülüp<sup>34</sup> Bolu, Viranşehir, Sinop ve Kocaeli sancakları<sup>35</sup> ona bağlandı.<sup>36</sup> 15 Aralık 1859 tarihli padişah iradesi ile kimi eyalet valilikleri mutasarrıflığa dönüştürüldüğünde<sup>37</sup>, Kastamonu da mutasarrıflığa dönüştürüldü. Bununla birlikte 1867 yılında Kastamonu vilayete dönüştürüldü ve eskiden olduğu gibi Bolu, Sinop ve Çankırı livaları ilhak edildi.<sup>38</sup>

Görüldüğü üzere Kastamonu zaman ve şartlara bağlı olarak farklı şekillerde idare edilmiştir. Bu durum merkezi idare açısından Kastamonu'nun arz ettiği öneme göre şekillenmiştir. Bu çerçevede bir

<sup>32</sup> Refik Turan, "Selçuklular Döneminde Kastamonu", *Türk Tarihinde ve Kültüründe Kastamonu Tebliğler*, 19-21 Ekim 1988, Kastamonu, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1989, s. 2. Nitekim 1085 yılında Sinop Bizanslılardan alındığında Kastamonu ve havalisi Kastamonu ve Çankırı fatihi olarak bilinen Kara Tekin'in elinde bulunmaktaydı. Bkz. Turan, Osman, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti*, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul, 1969, s. 218.

<sup>33</sup> "Kuzey-Batı Anadolu'ya Türk Muhacereti ve Bölgede Bazı Türk Boy Adları", *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 9/2, (Ekim 2001), s. 552.

<sup>34</sup> BOA, A.MKT. 41/88, 1 (1), 2 Ca 1262 (28.04.1846).

<sup>35</sup> Bu sancaklardan Bolu, Viranşehir ve Kocaeli sancakları Tanzimat'ın ilk yıllarında Kocaeli müşirliğine bağlanmıştır. Bkz. Emre Satici, *19. Yüzyılda Hüdavendigâr Eyaleti*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2008, s. 252. 1855 yılında Kocaeli Kastamonu'da ayrılarak Hüdavendigâr eyaletine bağlandı. İlkay Erken, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kocaeli Sancağı'nın İdari Yapısı", *Türkiyat Mecmuası*, 25/2, (2015), s. 206

<sup>36</sup> *Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye*, 1263/1847, s. 84.

<sup>37</sup> BOA, I.MMS. 16/686, 1 (1).

<sup>38</sup> Yeni kurulan vilayetler: Aydın, Ankara, Cezayir-i Bahr-i Sefid, Hüdavendigâr, Diyarbekir, Sivas, Kastamonu, Konya, Selanik, Yanya ve Üsküp Vilayetleri. BOA, I.MMS. 133/5692, 2 (1), 22 M 1284 (26.05.1867).



uç beyliği iken Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra birinci derecede önemli bir şehzade sancağı<sup>39</sup> olarak 1469 yılında Şehzade Cem Sultan'a<sup>40</sup>, 1484 tarihinden sonra II. Bayezid'in oğlu Şehzade Mahmud'a<sup>41</sup> ve Şehzade Mahmud'tan sonra oğlu Şehzade Orhan'a<sup>42</sup> hizmet etmiştir. Şehzadeler dışında Süleyman Paşa<sup>43</sup>, Karagöz Paşa<sup>44</sup>, Lütfi Paşa<sup>45</sup>, Şehzade Mustafa'nın lalası Sunullah Bey<sup>46</sup>, Bağdat

<sup>39</sup> Şehzade sancaklarını önemlerine binaen iki dereceye ayırmıştır. Bunlardan Anadolu'da yer alan birinci derecedeki şehzade sancakları Kastamonu, Manisa, Konya, Kütahya, Trabzon, Antalya ve Amasya; ikinci derecedekiler ise Bolu, Kefe, Menteşe ve Akşehir gibi sancaklar idi. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. II, TTK, Ankara, 2011, s. 579.

<sup>40</sup> Hoca Saadedettin Efendi, *Tacü't-Tevarih-3*, Yalınlaştıran: İsmet Parmaksızoğlu, Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1979, s.100-101; Gelibolulu Mustafa Ali, *Kühü'l-Ahbar*, Haz. Prof. Dr. Ali Çavuşoğlu, TTK, Ankara, 2019, s. 277-278; Müneccimbaşı Ahmed Dede, *Müneccimbaşı Tarihi, Sahaifü'l-ahbar fi Vekayü'l-a'sâr*, Arapça Aslından Türkçeleştiren: İsmail Erünsal, c. I, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, Tarihsiz, s. 339.

<sup>41</sup> Cevdet Yakupoğlu, Şehzade Mahmud'un Kastamonu'daki valiliğinin 1484 yılında başladığını ve 1504 yılında sona erdiğini ifade etmektedir. Bkz. Cevdet Yakupoğlu, "II. Bayezid'in Oğlu Şehzade Mahmud'un Hayatı ve Faaliyetleri", *Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6/12, (2010), s. 323. Ayrıca Bkz. Cevdet Yakupoğlu, "Çobanoğulları ve Candaroğulları Zamanında Kastamonu", *Anadolu'nun Fethinden Milli Mücadele'ye Sosyo-Kültürel Yapısıyla Kastamonu, Uluslararası Kastamonu Türk Dünyası Kültür Başkenti Sempozyumu*, Kastamonu, 12-13 Nisan 20018, s. 69.

<sup>42</sup> Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, "Sancağa Çıkarılan Osmanlı Şehzadeleri", *Bellekten*, c. 39/156, (1975), s. 663, 678.

<sup>43</sup> Yakupoğlu (2010), *a.g.m.*, s. 323.

<sup>44</sup> M. Tayyib Gökbilgin bir çalışmasında, 15 S 909 (09.08.1503) tarihinde Kastamonu mirlivasının Karagöz Bey olduğunu belirtmiştir. Bkz. Gökbilgin, M. Tayyib, *XV-XVI. Asırlarda Edirne ve Paşa Livası, Vakıflar-Mülkler-Mukataalar*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1952, s. 483.

<sup>45</sup> Nitekim Lütfi Paşa, eseri olan *Asafname'sinde* memuriyet serüveni hakkında bilgi verirken Yavuz Sultan döneminde Çukadarlıktan 50 akçe müteferrikalık ile taşraya çıktığını daha sonra çaşnigirbaşılık, daha sonra kapıcıbaşılık, daha sonra mir-i âlemlik, daha sonra Kastamonu sancakbeyliği yaptığını kaydetmektedir. Bkz. Lütfi Paşa; *Asafname*, Haz. Doç. Dr. Ahmet Uğur, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1001 Temel Eser Dizisi: 87, Başbakanlık Basımevi, Anlara, 1982, s. 9. Ayrıca bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, *Lütfi Paşa Asafnamesi (Yeni Bir Metin Denemesi)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1991, s. 2.

<sup>46</sup> Feridun M. Emecen-İlhan Şahin, "Osmanlı Taşra Teşkilatının Kaynaklarından 957-958 (1550-1551) Tarihli Sancak Tevcih Defterleri I", *Belgeler*, 29/23, (1998), s. 69.

Beylerbeyisi Muzaffer Paşa, Yeniçeri Ağası Sinan Bey, Dulkadiye Beylerbeyi Mustafa Paşa ve Vidin Beylerbeyi Hüseyin Paşa gibi ümeradan olanlara da hizmet etmiştir.<sup>47</sup> Bu, Kastamonu'nun, Selçuklular zamanından beri siyasi-idari ve kültürel açıdan önemli bir uç sahası olduğu kadar doğası bakımından da cazibeli bir görüntüye sahip oldukça mamur ve muazzam bir şehir olduğu anlamına geliyordu.<sup>48</sup>

Kastamonu aynı zamanda Orta Anadolu'nun kuzeyinde kara ve deniz bağlantıları sayesinde bazı yeniliklerin uygulanmasında pilot bölge olmaya elverişli konumu ile de ülkeye önemli hizmetlerde bulunmuştur. Bu bağlamda örneğin muhtarlık teşkilatı Anadolu'da ilk defa Kastamonu'da kurulmuştu.<sup>49</sup> Yine yol yapımı hususunda aşağıda ayrıntılarıyla açıklanacağı üzere Kastamonu, pilot bölge olarak seçilen yerlerden birisiydi.<sup>50</sup>

### **Kastamonu'daki Yol Yapım Çalışmaları ve Karşılaşılan Güçlükler**

Kastamonu dâhilinde birinci derecede olan yollar, 19. asrın ortalarına değin Orta Kol Güzergâhını takip eden Bolu-Tosya istikametinde ilerlemekte olup, Doğu-Batı yönünde devam etmekteydi. Fakat bu asrın ikinci yarısından itibaren Kuzey-Güney istikametinde uzanan yeni bir yol inşa edilmesine başlandı. Bu yol, Karadeniz sahilinde yer alan İnebolu kazasından başlayıp Çankırı'daki tuz madenlerine kadar uzanacaktı.<sup>51</sup> Bu yol, Çankırı istikametinden; Çankırı-Gündoğdu- İnköy-Kazancı-Yeniceköy-Çomarın-İlgaz-İlgaz dibi-Başdeğirmenler-Kastamonu-Şeker Köprü-Halkacılar-Devrekâni-

<sup>47</sup> Ömer Döşemetaş, *Şer'iyye Sicillerine Göre XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Kastamonu Kazası (1725-1750)*, Basılmamış Doktora Tezi, 2019, s.18.

<sup>48</sup> Mehmed Neşri, *Kitâb-ı Cihan-nümâ Neşri Tarihi*, Haz. Faik Reşit Unat-Prof. Dr. Mehmed A. Köymen, c. II, TTK, Ankara, 2014, s. 581.

<sup>49</sup> BOA, HAT. 447/22313.H. 1.

<sup>50</sup> Örneğin 11.11.1861 tarihli *Memalik-i Mahruse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname* yayınlandıktan sonra 10 Aralık 1861 tarihli sadrazamlık makamı tahriratında, Edirne, Selanik, Trabzon ve Hüdavendigar eyaletleriyle Canik ve Kastamonu sancaklarında pilot bir uygulama olarak yol yapım çalışmalarının başlatılacağı belirtilmekteydi. BOA, MVL. 846/33, 1 (1).

<sup>51</sup> Emrah Çetin, "II. Abdülhamid Döneminde Kastamonu ve Ankara Vilayetlerinde Karayolu Yapım Çalışmaları" *History Studies*, 6/3 (2014), s. 104; Çetin, *a.g.e.*, s. 204.

Seydiler-Ecevit-Küre-İnebolu şeklindeydi.<sup>52</sup> Fakat söz konusu yolun yapımında aşağıda ayrıntıları ile açıklanacağı üzere pek çok zorluklarla karşılaşıldı. Bu durum da haliyle yol yapım çalışmalarının istenilen ölçüde ilerleyememesine neden oldu. Yol yapım çalışmalarında zorluklarla karşılaşılmasının en önemli nedeni Kastamonu arazisinin umumiyetle dağlık ve yüksek yerlerden oluşmasıydı. Bununla birlikte Tanzimat döneminde Kastamonu'da toplamda 479 km'lik yol inşa edilmişti ki bunun 89 km'si Kastamonu-İnebolu arasına, 101 km'si Çankırı ve Kastamonu arasına, 98 km'si Boyabad ile Sinop arasına ve 100 km'si ise Safranbolu ile Bartın arasına aitti.<sup>53</sup> Fakat bu yolların tamamı aşağıda ayrıntılarıyla açıklanacağı üzere şose şeklinde değildi.

### **Kastamonu-İnebolu Yolu**

İnebolu yolunun yapımı hakkındaki ilk öneri Kastamonu eyaletinin ilk valisi olan Mustafa Paşa'nın valiliği döneminde gerçekleşti. Şöyle ki Kastamonu ahali tarafından merkeze bazı kaza müdürleri ile deruhdecilerin Tanzimat'a aykırı hareketlerde buldukları gerekçesi ile pek çok şikâyet mektubu gönderilince merkezce 1847 yılında bu şikâyetleri tahkik etmek üzere Meclis-i Vâlâ mazbata odası mümeyyizi Remzi Efendi görevlendirildi.<sup>54</sup> Kastamonu'ya ulaşan Remzi Efendi yaptığı tahkikleri 8 bent halinde bir müzekkere ile merkeze bildirdi. Söz konusu müzekkerenin yedinci bendi İnebolu yolunun açılması halinde sağlayacağı faydalara ayrılmıştı. Buna göre 16 saatlik İnebolu-Kastamonu yolunun bozuk ve taşlık olan 6 saatlik kısmı yapıldığı takdirde merkeze gönderilecek zahire vesair eşyaların taşınmasında büyük kolaylıklar elde edilecek, bu sayede aynı zamanda halkın ticaret ve refahı da artacaktı. Aksi takdirde hazineye gönderilecek zahire hasılatları ile sair eşyaların nakli 36 saat mesafedeki Sinop İskelesi vasıtasıyla gerçekleştirilecekti ki bu da ifade edildiği gibi halk ve hazine için büyük bir sorun demektir. Remzi Efendi'nin hesaplamalarına göre

<sup>52</sup> Refik Turan, "Milli Mücadelede İnebolu-Kastamonu-Ankara Hattı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 15/44 (1999), s. 694.

<sup>53</sup> Çetin (2014), *a.g.m.*, s. 104.

<sup>54</sup> BOA, I.MVL. 95/1996, 1(1), 17 Ca 1263 (03.05.1847); I.MVL.95/1996, 1 (2), 27 Ca 1263 (13.05.1847).

yol yapımı için yapılacak tahmini masraf 60.000 kuruş idi ve bu masraf da ahali tarafından karşılanacaktı.<sup>55</sup>

Remzi Efendi'nin verdiği müzekkere merkezde değerlendirildiğinde İnebolu'da ayrıca bir iskelenin inşa edilmesi gerekliliğine karar verildi. Bunun üzerine sadrazamlık makamınca o sırada Mustafa Paşa yerine Kastamonu valiliğine tayin edilen Bekir Sami Paşa'ya hem İnebolu yolunun yapımı hem de İnebolu'da bir liman inşası halinde ne miktar masraf tutacağına tahkik edilerek sonucunun merkeze bildirilmesi emredildi. Bu emir doğrultusunda konu derhal Kastamonu eyalet meclisi gündemine alındı. Burada yapılan müzakerelerden sonra Kastamonu'dan İnebolu'ya kadar yol üzerinde bulunan Devrekâni, Küre-i Nühas ve İnebolu kazalarında birtakım keşiflerde bulunmak amacıyla Kastamonu meclis azası Mehmed Bey ile Topçu Asakir-i Şahane Binbaşısı Hacı Salih ve Serkavvas Abduh Ağaların görevlendirilmelerine karar verildi. Bunlar söz konusu kazalarda meclis azaları ile yol mevzusunda birtakım istişarelerde bulundular.<sup>56</sup> Yapılan istişareler neticesinde yolun açılacağı mahallerde yapılacak tahmini masrafın 4 yük 73 bin kuruşa mal olacağı tespit edildi.<sup>57</sup>

<sup>55</sup> BOA, I.MVL. 100/2142, (1) 4.

<sup>56</sup> Bu istişareler sonrası kaleme alınan Devrekâni meclis mazbatası 10 Ekim 1847 tarihli; Küre-i Nühas meclis mazbatası 6 Ekim 1847 tarihli ve İnebolu meclis mazbatası da 4 Ekim 1847 tarihli. BOA, A.MKT. 99/77, 2 (1); A.MKT. 99/77, 3 (1); A.MKT. 99/77, 4 (1).

<sup>57</sup> Yapılacak yol masrafları şu şekilde belirlenmiştir: Kastamonu'ya üç saat mesafedeki Acuş adlı karyeden Devrekâni Derbendine kadar 1,5 saatlik yerler için -ki tamamı taşlıklardan oluşmaktaydı- 5 bin kuruş; Devrekâni Derbendinden Kurukavak Çeşmesine kadar 6 saatlik yerler için -ki nehirler arasında bulunan çoğu köprü ve yol boyunca bazı kaldırımlar tamire muhtaç bulunmaktaydı- 8 bin kuruş; Kurukavak Çeşmesinden Yağlıca tabir olunan 2 saatlik yerler için -ki ekserisi taşlıklardan oluşmaktaydı- 40 bin kuruş; Yağlıca'dan İnebolu İskelesine kadar 6 saatlik yerler için -ki bu yolun yalnız bir saati tamire ihtiyaç duymayıp geriye kalan beş saatlik mesafesi dağlık, dere ve tepelerden oluşmaktaydı. Ayrıca sekiz arşın (yaklaşık 6 metre) genişliğinde açılması gereken 2,5 saatlik yol açıldıktan sonra kaldırımlarının da yapılması gerekiyordu- 300 bin kuruş; az önce belirtilen bu 2,5 saatlik yerler için de -ki açıldıktan sonra kaldırım döşemesine ihtiyaç duyulmayacağı bununla birlikte buralar dağlıktı ve bazı yerlerinin genişliğinin 8 arşın (yaklaşık 6 metre) olması gerekmektedir- 120 bin kuruş. Toplam 473 bin kuruş. BOA, A.MKT. 99/77, 2 (1), 29 L 1263 (10.10.1847).

Bu tespitler sonrasında durum yeniden Kastamonu Meclisi gündemine alındı ve yapılan görüşmeler sonrasında, bu miktarın oldukça fazla olduğu, ahaliye yükletilmesinin ise uygun olmayacağı, bu yüzden şimdilik yapımından vazgeçilmesinin daha münasip olacağı kararına varıldı.<sup>58</sup> Esasında bu yolun yapımından vazgeçilmesinde daha önce İnebolu yolu için bazı tahkiklerde bulunmak üzere görevlendirilen mühendisin liman inşasının mümkün olmadığı yönündeki raporunun da oldukça önemli bir etkisi vardı.<sup>59</sup> Çünkü Bekir Sami Paşa tarafından sadrazamlık makamına gönderilen bir tahriratta, İnebolu yolunun yapımındaki asıl maksadın liman inşasına bağlı olduğu, böyle olmadığı takdirde yolun da bu masrafla yapılmasının boş yere masraf yapmak demek olacağı ifade edilmişti.<sup>60</sup> Böylece İnebolu yolunun yapımına dair ilk teşebbüsler sonuçsuz kalmıştı.

Her ne kadar masrafların çokluğu nedeniyle İnebolu yolunun yapımından vazgeçilmiş olsa da konu merkezin gündeminden düşmedi. Bu bağlamda Hamdi Paşa'nın valiliği döneminde 1852 yılının sonlarına doğru sadrazamlık makamından bu iki yer arasındaki yolun yapımının ahaliye ve devlete pek çok faydası olacağı düşüncesi ile yeni bir emir daha gönderildi. Emirde, bu iki yer arasındaki yolun ne kadar mesafeden oluştuğu ile taşlık olan mesafenin sağlıklı bir şekilde yeniden tespit edilmesi istenildi.<sup>61</sup> Bu emre rağmen İnebolu yolunun yapımına Kırım Savaşı'nın araya girmesi ile bir türlü muvaffak olunamadı. Bununla birlikte devletin yol yapımına dair güçlü iradesi devam ediyordu. Nitekim Kırım Savaşı esnasında yukarıda da açıklandığı gibi Tarik Komisyonu tarafından kaleme alınan bir talimatta, İzmir, Kütahya ve İnebolu yollarının yapımına başlanılması hususunda ilgili yerlere gerekli bilgilendirmeler yapılmıştı.<sup>62</sup> Fakat yine de İnebolu yolu hakkında herhangi bir gelişme yaşanmadı.

<sup>58</sup> BOA, A.MKT. 99/77, 1 (1), 17.11.1263 (27.10.1847).

<sup>59</sup> 1846 yılında gerek Karadeniz sahilinde yer alan kalelerin tamirini yapmak gerekse bazı keşiflerde bulunmak üzere görevlendirilen mühendis, yaptığı incelemeler sonrasında hazırladığı raporunda, İnebolu'da liman inşasının mümkün olmadığını; ancak yol yapımının yol üzerinde bulunan kazalar ahalisinden para toplanmak suretiyle yapılabileceğini belirtmişti. BOA, A.MKT. 99/77, 1 (1), 17.11.1263 (27.10.1847).

<sup>60</sup> BOA, A.MKT. 99/77, 5 (1), 17.11.1263 (27.10.1847).

<sup>61</sup> BOA, A.MKT.UM. 111/62, 1 (1), 18 M 1269 (01.11.1852).

<sup>62</sup> BOA, A.MKT.MVL. 66/76, 1 (1), 27 S 1270 (29.11.1853).

1861 yılının sonlarında İnebolu yolu meselesi merkez tarafından yeniden gündeme getirildi. Bu sefer ülkede yol yapımına örneklik teşkil etmek gayesiyle kimi yerlerin pilot bölge olarak belirlenmesi ile sair devletlerde olduğu gibi yol yapımında askerlerin istihdam edilip edilemeyeceği meselesi görüşüldü. Görüşmeler neticesinde her ne kadar askerlerin yol yapımında kullanılamayacağı yönünde karar çıkmış ise de aralarında İnebolu yolunun da bulunduğu yerlerde yol yapım çalışmalarına 1862 yılının ilkbaharında başlanılmasına dair irade çıktı.<sup>63</sup> İnebolu yolunun yapımına dair irade çıktıktan sonra sıra kimlerin mühendis olarak tayin edilmesine geldi. Meclis-i Vâlâ'da yapılan müzakereler sonucunda, İnebolu yolunun inşasına başmühendis olarak Yusuf Bey'in ve maiyetine de hendeshaneden Ahmed ve Abdi Efendiler tayin edilmelerine karar verildi.<sup>64</sup> Meclis-i Vâlâ'nın bu kararı padişahın onayından geçti<sup>65</sup> ve böylece iş artık mühendislerin bir an önce Kastamonu'ya gönderilmelerine kaldı.

İnebolu yolu ilk olarak Kastamonu'ya kadar iki nokta halinde planlandı. Ancak daha sonra yolun Çankırı'da bulunan tuz madenlerine kadar uzatılması ile ilgili irade çıkınca yolun üç nokta halinde yapılmasına karar verildi. Buna göre birinci nokta İnebolu'dan Küre-i Nühas'a, ikinci nokta Küre-i Nühas'tan Kastamonu'ya ve üçüncü nokta ise Kastamonu'dan Çankırı'daki tuz madenlerine kadar olan yerler olacaktır.<sup>66</sup> Kastamonu ile İnebolu arasındaki yol 89,5 km ve Kastamonu Çankırı arasındaki yol ise 101 km 600 metre idi.<sup>67</sup> Bu yolun bir süre sonra Ankara'ya kadar uzatılması gündeme gelecektir. Yolun Ankara'ya

<sup>63</sup> İnebolu dışında pilot bölge olarak belirlenen diğer yerler, Edirne, Selanik, Trabzon ve Hüdavendigar eyaletleriyle Canik sancağıydı. Söz konusu yerlerde askerlerin istihdamlarından vazgeçilmesinin nedeni ise mevcut askerlerin bölgelerinin muhafazasına ancak yetmesiydi. Çünkü sadrazamlık makamınca seraskerlik makamına gönderilen 10 Aralık 1861 tarihli bir tahrirata seraskerlik makamınca verilen 12 Aralık 1861 tarihli bir cevapta, yol yapımının icra edileceği yerlerde yeterli asker olmaması ayrıca bunların ancak buldukların yerlerin asayişini muhafaza etmeye yettikleri, bu yüzden bunun mümkün olamayacağı belirtilmekteydi. *BOA, MVL. 846/33, 1 (1).*

<sup>64</sup> *BOA, I.MVL. 475/21540, 1 (1), 20 R 1279 (15.10.1862); BOA, A.MKT.MHM. 244/42, 1 (1), 26 R 1279 (21.10.1862).*

<sup>65</sup> *BOA, I.MVL. 475/21540, 2 (1), 29 R 1279 (24.10.1862).*

<sup>66</sup> *BOA, A.MKT.NZD. 383/48, 1 (1), 5 C 1278 (08.12.1861).*

<sup>67</sup> Çetin, *a.g.e.*, s. 203.

kadar uzatılması halinde toplamda yaklaşık olarak 300 km yol yapılmış olacaktır.<sup>68</sup>

Burada ilk olarak yolun sahil kısmına kadar olan yerlerin açılması öngörüldüğünden Küre-i Nühas ile İnebolu ve Kastamonu arasında yapılacak yol hakkında bilgi verilecektir. Ancak İnebolu yolunun yapım faaliyetlerine geçmeden önce işin koordinesini sağlayacak bazı teknik kuruluşlardan bahsetmek gerekir. Bu bağlamda yolun teknik işleri ile mali boyutunu yönetmek gayesiyle Tarik Komisyonu ile Tarik Sandığı kurulması için bazı çalışmalar yapıldı. Mühendisler Kastamonu'ya ulaştıktan sonra diğer yerlerde olduğu gibi bir Tarik Komisyonu ile Tarik Sandığı kurulması için bazı çalışmalar yapıldı ve neticede tarik komisyonu kuruldu. Tarik komisyonu bir idare memuru ile üç aza ve iki kâtipten müteşekkildi. İdare memuru Divan-ı Hümâyun hocalarından Şükrü Efendi, azalar ise Tahir ve Abdülmecid Efendiler ile Hacı Mustafa Bey idi. Ayrıca yola amele reisi olarak Mustafa Efendi, birinci mutemet olarak Mecid Bey, ikinci mutemet olarak Mustafa Çavuş, üçüncü mutemet olarak Emin Ağa ve dördüncü mutemet olarak Ali Çavuş tayin edildiler. Bir de her bir tarik postasını kumanda etmek üzere tarik başmühendisinin maiyetine sınıf-ı evvel ve sınıf-ı sani adıyla altı kişi daha tayin edildi.<sup>69</sup>

Yol için gerekli ön hazırlıklar yapıldıktan sonra eyalet meclisinde yol yapımının ne şekilde yapılacağı hakkında bazı çalışmalar gerçekleştirildi. Çünkü yol yapımında kullanılacak malzeme ve yapılacak masrafların hazineye teslim edilmek üzere düzenli bir şekilde

<sup>68</sup> Nafia Nazırlığı görevinde bulunan Hasan Fehmi (Paşa) tarafından 6 Mayıs 1880 tarihli bir karar ile ona ekli layihada Ankara'ya kadar inşa edilecek 300 km'lik yolun her bir km'si için yaklaşık 782,60 lira, toplamda ise 234.780 kuruş masraf yapılacaktı. Bkz. Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Belgeler V-VIII/9-12* (1968-1971), s. 172.

<sup>69</sup> Söz konusu deftere göre amele reisi Mustafa Efendi'ye 900, birinci mutemet Mecid Bey'e 600, ikinci mutemet Mustafa Çavuş'a 500, üçüncü mutemet Emin Ağa'ya 400 ve dördüncü mutemet Ali Çavuş'a da 300 kuruş olmak üzere toplamda 2.700 kuruş maaş verilecekti. İdare memuru Divan-ı Hümâyun hocalarından Şükrü Efendi'ye 1.250, azalar Tahir, Abdülmecid Efendiler ile Hacı Mustafa Bey'e kişi başı 750 ve iki kâtipten her birine 200 kuruş olmak üzere toplamda 4.000 kuruş maaş verilmesi kabul edildi. Bu maaşların da idare sandığından karşılanması planlandı. *BOA, I.MVL. 490/22166, 1 (2), 1 Z 1279* (20.05.1863).

kayıt altına alınması gerekiyordu. Bu çerçevede ilk olarak Kastamonu Meclisi tarafından yolun planı ile yol için satın alınması gerekli edevat ile memurlara yapılacak masraflar hakkında mecliste bir toplantı yapıldı. Toplantı neticesinde yolun postalar halinde yapılacağı ve yapımına da 13 Mayıs 1863 tarihinde başlanacağı kararlaştırıldı. Her bir posta yapılmadan önce yapılacak postanın haritası ile masrafları içeren bir defter hazırlanacak ve bir ay öncesinde merkeze gönderilecekti. Bu bağlamda meclis tarafından 1863 Nisan ayında İnebolu yolunun birinci postası için bir defter tanzim edildi. Deftere göre 1863 Nisan ayında İnebolu yolunun birinci postası için satın alınması gereken edevat ile memurlara verilecek maaşların toplamı 29.447 kuruş olarak tespit edildi. Bu miktarın da 12.687 kuruş 30 parası miri hazineden kalanı da Kastamonu idare sandığından karşılanacaktı.<sup>70</sup> İnebolu yolunun ikinci postasına ise Mayıs ayında başlanacaktı. Bu yol için de satın alınması gereken alet, edevat, memurlara verilecek maaş ve kırtasiye masrafları toplamda 24.497 kuruş 5 para olarak tespit edildi. Bu miktarın da 6.235 kuruş 35 parası miri hazineden kalanı ise Kastamonu idare sandığından karşılanacaktı.<sup>71</sup>

Kastamonu eyalet meclisince bir taraftan hazırlık mahiyetinde olmak üzere yukarıda belirtildiği gibi bazı mali tablolar oluşturulurken diğer taraftan da Yol Nizamnamesi'ne uygun olarak yol yapımında istihdam edilecek ahalinin isimlerini havi defterlerin hazırlanması ile yol inşasına dair gerekli planlamaların yapılmasına başlandı. Bu anlamda masrafları havi mazbatanın merkeze gönderilmesinden bir hafta sonra yeni bir mazbata daha kaleme alındı. Söz konusu mazbataya göre Yol Nizamnamesi'ne uygun olarak kazalar tek tek dolaşarak 60 yaşından küçük 18 yaşından büyük sağlıklı tüm erkekler her yıl 4 gün ve beş yılda toplam 20 gün ziraat mevsimine denk gelmeyecek şekilde nöbetleşe çalıştırılmak üzere defterlere kaydedilmiş ve yolda istihdam edilecek ahalinin iş planları oluşturularak ahaliye ilan edilmiştir. Ayrıca bedel vermek isteyenler için de yöre ahalisinin durumu göz önünde bulundurularak günlüğü onar kuruştan yılda kırk kuruş alınması hususunda karar alınmıştır.<sup>72</sup>

<sup>70</sup> BOA, I.MVL. 490/22166, 1 (2), (20.05.1863).

<sup>71</sup> BOA, T., 696/47, 28 Za 1278 (17.05.1863); Atam, a.g.e., s. 279.

<sup>72</sup> Ancak yolun yapımına müsaadenin çıkması gerektiğinden bu müsaadenin verilmesi istirham edildi. BOA, I.MVL. 490/22166, 2 (1), 9 Z 1279 (28.05.1863).



Bu arada bedel akçesi ödemeyi isteyenler için tarik komisyonunca bir rapor hazırlanmış ve bu rapor Kastamonu eyalet meclisine sunulmuştur. Raporda belirtildiğine göre 13 Nisan 1863 ile 12 Mart 1864 tarihleri arasında Kastamonu'da toplanması gereken bedel akçesi 363.200 kuruş idi.<sup>73</sup>

Kastamonu meclisinin yukarıda belirtilen söz konusu ikinci mazbatasını sonrasında hem yol için belirtilen masrafların hem de ikinci mazbata belirtilen bedel oranının yerinde olup olmadığını mütalaa etmek üzere ilgili mazbatalar Meclis-i Vâlâ'ya, oradan Nafia Nezareti'ne, oradan da Maabir Meclisi'ne havale edildi. Burada yapılan müzakereler sonucunda bu teşebbüsün ülkenin mamuriyetini temin edecek olması ve masrafların bir miktarının bedel akçelerinden temin edilmesi ve miri hazineden verilecek miktarın da çok olmaması dolayısıyla gereğinin yapılması için durumun Maliye Nezareti'ne havale edilmesinin uygun olacağı kararlaştırıldı.<sup>74</sup> Bu karar padişahın onayına sunuldu ve hazineye düşen miktarın verilmesine irade çıktı.<sup>75</sup>

Böylece İnebolu yolunun yapımı için gerekli müsaadeler alınmıştı. İş artık ilk nokta olan Küre-i Nühas ile İnebolu arasında yer alan yolun ne şekilde ve nereden geçirilmek suretiyle yapılabileceğine dair keşif yapma çalışmalarına gelmişti. Yol Küre-i Nühas'tan başlanarak İnebolu'ya götürülecekti. Bu anlamda yolun güzergâhı Yusuf Bey

<sup>73</sup> Rapora göre Kastamonu mahallerinden toplam 49.080,5 kuruş; Kastamonu'ya bağlı nahije ve kazalardan sırasıyla Akkaya nahiyesinden 9.760 kuruş; Kozyaka nahiyesinden 5.000 kuruş; Göl kazasından 7.720 kuruş; Sorgun kazasından 2.560 kuruş; Tatay kazasından 5.040 kuruş; Çekelne kazasından 2.000 kuruş; Eflani kazasından 8.320 kuruş; Zaray kazasından 1.600 kuruş; Azdavay kazasından 21.560 kuruş; Küre-i Nühas kazasından 28.320 kuruş; İnebolu kazasından 11.480 kuruş; Cide kazasından 24.760 kuruş; Hoşalay kazasından 5.960 kuruş; Devrekâni kazasından 6.160 kuruş; Göni kazasından 23.640 kuruş; Taşköprü kazasından 45.600 kuruş; Gökçe ağaç kazasından 13.360 kuruş; Araç kazasından 10.240 kuruş; Boyalı kazasından 10.480 kuruş; Sirt kazasından 17.080 kuruş; Küre-i Hadid kazasından 5.200 kuruş; Yörükân-ı Araç kazasından 5.800 kuruş; Mergüze kazasından 7.520 kuruş ve Tosya kazasından 34.960 kuruş olarak hesaplanmıştı. Bununla birlikte tarik komisyonunca bedel akçelerinin ancak 270.965 kuruş 25 parası tahsil edilebilmişti. Bu paranın da 176.768 kuruş 11 parası yol masrafları ile memur maaşlarına tahsis edilmişti. Nihayetinde 94.197 kuruş 14 para idare sandığında kalmıştı. Bkz. Atatürk Kitaplığı, *Bel.Mtf.* 047057.

<sup>74</sup> *BOA, I.MVL.* 490/22166, 3 (1), 7 M 1280 (24.06.1863); *I.MVL.*490/22166, 4 (1), 16 S 1280 (02.08.1863).

<sup>75</sup> *BOA, I.MVL.* 490/22166, 5 (1), 21 S 1280 (07.08.1863).

tarafından Kurakoğlu Karyesinden Salman Köprüsü Caddesi ile İnebolu'ya götürmek şeklinde belirlenmiş ve bu şekilde yol yapım çalışmalarına başlanmıştı. Ancak bir müddet sonra yol üzerinde bulunan kimi karye ahalileri, yolun arazilerinden geçtiğini, bunun da zararlarına neden olduğunu ileri sürerek merkeze birtakım şikâyetlerde bulundular. Şikâyetler üzerine sadrazamlık makamınca konu hakkında bilgi almak gayesiyle Yusuf Bey ve maiyet mühendislerine bir emir gönderildi.<sup>76</sup> Sadrazamlık emri gereğince merkeze gerek Yusuf Bey gerekse maiyet mühendisleri Abdi ve Ahmed Beyler tarafından ayrı ayrı iki tahrirat gönderildi. Maiyet mühendislerince gönderilen tahrirata göre mevcut güzergâh yerine yine Kurakoğlu Karyesinden Germi Yoluyla Digöz karyesine<sup>77</sup>, oradan İkiçay Caddesi yoluyla İnebolu'ya gidildiği takdirde yol yarım saat daha kısalacaktı. Ayrıca belirttikleri güzergâh takip edildiğinde ahaliye ait bunca arazi zarar görmeyecek, bu sayede hem hazine aşar ve meyve gelirlerinden mahrum kalmayacak hem de otuzdan fazla köprü yerine yedi sekiz adet köprü ile yol bitirilebilecekti.<sup>78</sup>

Abdi ve Ahmed Beyler tarafından sadrazamlık makamına gönderilen tahrirattan sonra Yusuf Bey tarafından da bir tahrirat kaleme alındı. Yusuf Bey tahriratında, maiyet memurlarının belirttikleri yolun çok meşakkatli olduğunu nitekim kendisinin de daha önce o yol için bazı müşahedelerde bulunduğunu ve yaptığı müşahedeler neticesinde ikinci yolun da en az kendisinin belirlediği yol kadar masraf gerektirdiğini ifade etti. Ayrıca Yusuf Bey, tercih ettiği yolda arazisi olan ahalinin çok az olduğunu, bu nedenle belirlediği yolun daha makul olduğunu, hatta arazisinden geçilen ahaliye paralarının ödenmesi için Ticaret Nezareti'nden gerekli iznin dahi alınarak pek çok arazinin satın alındığını belirtti.<sup>79</sup>

Yukarıda bahsedilen tahriratlar merkezde değerlendirildiğinde Yusuf Bey'in belirleyip devam ettirdiği güzergâhtan yol yapımının devam ettirilmesine karar verildi. Böylece Yusuf Bey'in belirleyip devam ettirdiği yol çalışmaları kaldığı yerden tüm hızıyla devam etti.

<sup>76</sup> BOA, MVL. 660/60, 1 (1), 21 Ca 1280 (03.11.1863).

<sup>77</sup> Günümüzde İnebolu'daki Taşoluk'ta yer alan bir yerleşim birimi.

<sup>78</sup> BOA, MVL. 660/60, 2 (1), 21 Ca 1280 (03.11.1863).

<sup>79</sup> BOA, MVL. 660/60, 1 (1), 21 Ca 1280 (03.11.1863).

Bu çerçevede örneğin 1863 yılı Ağustos ayında İnebolu yolunun yapımında çalıştırılan toplam amele sayısı 29.390 kişiyi bulmuştu. Yol için bedel ödemek isteyenlerin sayısı ise 8.747 kişi idi. Yolda ayrıca 1.972 adet beygir, 1.108 camus öküzü, 13.513 adet karasığır öküzü, 2.303 adet eşek kullanılmıştı.<sup>80</sup> Gerek tarik komisyonunun gerekse ahalinin bu gayretleri sayesinde 1863 yılının sonlarına gelindiğinde İnebolu yolunun birinci noktası büyük oranda bitirilmişti. Kastamonu mutasarrıfınca kaleme alınan bir tahrirata göre bu yolda İnebolu tarik komisyonu reisi Şükrü Efendi ile vücuttan Sabri Efendi'nin oldukça fazla emeği geçmiş ve bundan dolayı her ikisine beşinci rütbeden mecidiye nişanı verilmişti.<sup>81</sup>

Bir taraftan İnebolu yolunun birinci noktasının tamamlanması için gerekli çalışmalar devam ederken diğer taraftan da ikinci nokta olarak belirlenen Küre kazasından Kastamonu'ya kadar olan yerlerin yapım faaliyetleri sürdürülüyordu. Bu bağlamda 1864 yılı ortalarına gelindiğinde ikinci noktanın da büyük bir kısmı bitirilmiş sadece Kastamonu'ya kadar birkaç saatlik kısım kalmıştı. İlk zamanlarda İnebolu yolunun hızlı ilerlemesinde yukarıda da belirtildiği gibi gerek teknik kadroların gerekse ahalinin büyük gayretleri etkili olmuştu. Bu anlamda Kastamonu mutasarrıfı Yusuf Rıza Bey, hem İnebolu yolunun yapım çalışmalarını bizzat yerinde denetlemek hem de ahalinin durumlarını teftiş etmek amacıyla çıktığı gezisinde<sup>82</sup> İnebolu yolu yapımında istihdam edilen 600 kişinin Nafia Nezareti'nden gelen izinle 1.200 kişiye çıkarıldığını ve her bir kişinin de yılda dört gün yerine 8 gün çalıştırılabileceği hakkında gerekli iznin alındığını görmüştür. Kendisi de bu noktada gerek idarecileri gerekse yol memurlarını teşvik etmeye çalışmış hatta sadaret makamına gönderdiği bir tahriratında yolun bu sene içerisinde bir araba geçecek şekilde bitirileceğini ifade etmiştir.<sup>83</sup>

<sup>80</sup> Atam, *a.g.e.*, s. 278.

<sup>81</sup> BOA, I.DH. 522/35573, 1 (1), 13 B 1280 (24.12.1863); I.DH. 522/35573, 3 (1), 18 N 1280 (26.02.1864).

<sup>82</sup> BOA, MVL. 680/49, 3 (1), 2 S 1281 (07.07.1864); MVL. 680/49, 1 (1), tarihsiz.

<sup>83</sup> BOA, MVL. 679/117, 1 (1), 23 M 1281 (28.06.1864); MVL. 680/49, 3 (1), 2 S 1281 (07.07.1864).

Yukarıda söz konusu gayretlere rağmen yolun her iki noktasında kalan kısımlar tamamlanamamıştı. 1865 yılında merkeze gönderilen 1864 yılına ait Kastamonu eyaletinde yapılmış olan imar faaliyetlerine dair cetvele göre yolun toplamda yedi saatlik kısmı bitirilmiş, ayrıca iki adet köprü inşa edilmişti.<sup>84</sup> Kastamonu meclisinin merkeze gönderdiği 10 Mayıs 1865 tarihli bir mazbatadan anlaşıldığı kadarıyla bu yedi saatlik yolun yaklaşık iki saatlik kısmı Yusuf Rıza Bey tarafından 1864 yılında yapılmıştı.<sup>85</sup> Yine 1866 yılında merkeze gönderilen ve 1865 yılına ait cetvele göre de 56 adet köprü inşa edilmiş ve toplamda 3.866 zira'lık yol yani yaklaşık üç saatlik kısım bitirilmişti.<sup>86</sup>

İnebolu yolunda bu şekilde ilerlemeler olmasına rağmen İnebolu yolu başmühendisi Yusuf Bey 1864 yılının Ekim ayında istifa etmiş ve yerine Mösyö Vidalnake tayin edilmiştir.<sup>87</sup> Yusuf Bey'in istifasından sonra<sup>88</sup> maiyet mühendisleri de başka memuriyetlere tayin edildiler. Bunlardan İnebolu yolunun ikinci mühendisi Ahmed Bey, Sinop tariki mühendisliğine tayin edildi.<sup>89</sup> Bunların yerine ise Ebniye kâtiplerinden İbrahim Efendi görevlendirildi.<sup>90</sup> Mühendis değişimlerine rağmen İnebolu tarik komisyonunun bir sene daha görevine devam etmiştir.<sup>91</sup>

İnebolu yolunun 1864 senesi içerisinde bitirileceği hakkında yukarıda belirtilen tahrirata rağmen yol bir türlü bitirilemiyordu. Hatta bir süre sonra yolun sahile bakan taraflarında inşa edilen duvarlar dahi zarar gördü. Bunun üzerine merkezden doğrudan saha araştırması

<sup>84</sup> Bu imar faaliyetler dışında bir adet rüşdiye ve bazı kaza ve nahiyelerde ise yeni sıbyan mektepleri inşa edilmiştir. Ayrıca bazı yolların da yapımına devam edilmiştir. *Takvim-i Vekayi*, Def'a 804, 21 M 1282 (16.06.1865).

<sup>85</sup> *BOA, MVL. 707/9, 1 (1); MVL. 707/9, 2 (1), 14 Z 1281 (10.05.1865).*

<sup>86</sup> *Takvim-i Vekayi*, Def'a 851, 17 S 1283 (01.07.1866).

<sup>87</sup> *BOA, MVL. 689/70, 1 (1), 29 Ca 1281 (30.10.1864).*

<sup>88</sup> Yusuf Bey'in asıl güzergâhı terk edip yolu iki saat daha uzattığı, ayrıca yolun yapımında teknik kurallara uymadığı gerekçesiyle görevinden azledildiği ifade edilmektedir. Bkz. Atam, *a.g.e.*, s. 280.

<sup>89</sup> *BOA, MVL. 693/83, 1 (1), 16 B 1281 (15.12.1864).*

<sup>90</sup> *BOA, A.MKT.MHM. 316/82, 1 (1), 3 C 1281 (03.11.1864).*

<sup>91</sup> Tarik komisyonunun görevine bir yıl daha devam ettirilmesi Kastamonu Meclisi tarafından merkeze gönderilen bir mazbata ile istirham edilmiş ve bunun üzerine bu istek kabul edilerek görev süreleri bir yıl daha uzatılmıştır ki bu durumu merkezden Kastamonu'ya gönderilen bir şukkadandan anlamaktayız. *BOA, MVL. 693/51, 1 (1), 14 B 1281 (13.12.1864).*

yapmak üzere Meclis-i Maabir Reisi Aziz Paşa görevlendirildi.<sup>92</sup> Aziz Paşa tarafından yapılan tahkikler sonrasında kaleme alınan tahrirata göre bu tür olaylar zaman zaman meydana gelen taşkınlar yüzünden meydana geliyordu. Bu nedenle Aziz Paşa merkeze, yolun denize bakan tarafına birkaç hafta içerisinde bir set yapılmasının elzem olduğunu bildirdi.<sup>93</sup> Bunun üzerine konu derhal Meclis-i Vâlâ'da görüşüldü ve yapılan görüşmelerden sonra yolun daha fazla zarar görmemesi adına söz konusu setin bir an önce inşa edilmesi gerektiğine karar verildi<sup>94</sup> ve bu hususa dair padişahın iradesi alındı.<sup>95</sup>

Gerekli izinler alındıktan sonra yıkılan duvarların yerine İnebolu yeni başmühendisi Mösyö Vidalnake tarafından beş adet duvar inşa edildi. Fakat 1864 yılı Temmuz ayı sonlarında inşa edilen duvarlar da bitmeye yakın bir anda yağın yağmur sonrasında meydana gelen sel sebebi ile bir kez yıkıldı.<sup>96</sup> Bu yüzden yolun sahile bakan tarafları tekrar kullanılamaz hale geldi. Bu başarısızlıkta Vidalnake'nin hem yol yapımında yeterli teknik bilgiye sahip olmayışı hem de kimse ile istişare etmeksizin kendi başına iş yapmayı tercih etmesi etkili olmuştu. Vidalnake'nin bu şekilde hareket etmesinde 1861 Nizamnamesi'nin on beşinci maddesinde yer alan mühendislerin sadece Turuk ve Maabir idaresi'ne karşı sorumlu tutulmalarının büyük payı olsa gerektir.<sup>97</sup>

Bu kural yerel yöneticilerin yol inşasında atıl durumda kalmalarına öyle ki kimi zaman haklı önerilerinin dahi merkezden dikkate alınmamasına sebep oluyordu. Gerçekten de daha önce her ne kadar sahil yüzüne bu şekilde inşa edilen duvarlarla yolun muhafaza edilemeyeceği Kastamonu meclisince mazbatalarla Nafia Nezaretine

<sup>92</sup> Aziz Paşa, Kastamonu'daki bu saha araştırması sonrasında yedi bin kuruş masraf yapmıştır ki bu masraf hazineden karşılanmıştır. *BOA, I.MVL. 537/24156, 2 (1), 24 Ra 1282 (17.08.1865).*

<sup>93</sup> Bu taşkına İnebolu kasabası bitişiğinden akarak Karadeniz'e dökülen nehir neden oluyordu ki yol da tam da bu nehrin kenarında inşa edilmişti. *BOA, I.MVL. 537/24156, 1 (1), 19 S 1282 (14.07.1865).*

<sup>94</sup> *BOA, I.MVL. 537/24156, 2 (1), 24 Ra 1282 (17.08.1865).*

<sup>95</sup> *BOA, I.MVL. 537/24156, 3 (1), 5 R 1282 (28.08.1865).*

<sup>96</sup> Bu sel dolayısıyla ahalinin dükkânları da zarar görmüş, bu nedenle ahalice merkeze pek çok şikâyet mektubu gönderilmişti. *BOA, MVL. 713/64, 1 (1), 7 Ra 1282 (31.07.1865).*

<sup>97</sup> Söz konusu madde için bkz. *BOA, I.MMS. 24/1021, 3 (2), 8 Ca 1278 (11.11.1861); Düstur, Tertip 1 Cilt 4, Evahir-i Şaban 1289 (23.10-01.11.1872), s. 525-526.*

bildirilmişse de dikkate alınmamıştı. Hatta Kastamonu mutasarrıfınca sadrazamlık makamına konu hakkında bir tahrirat daha gönderilmişti. Söz konusu tahriratta, yolu muhafaza edecek duvarların en az bin keseye mal olacağı, bu hususta gerek Aziz Paşa'nın gerekse Vidalnake'nin uyarıldığı; fakat uyarılara kulak verilmediği belirtiliyordu. Öyle ki aynı zamanda Çankırı ile Kastamonu arasında yapılacak yolda da görevli olan Vidalnake ne Çankırı'ya kadar gidip gerekli teftişleri yapmış ne de söz konusu yol için icap eden resim ve haritaları hazırlamıştı.<sup>98</sup>

Kastamonu mutasarrıfının tahriratu sonrasında hakkında gerekli müzakereler yapılmak üzere konu hemen Meclis-i Vâlâ'ya gönderildi. Burada yapılan müzakereler sonrasında durum Maabir Meclisi'ne havale edildi.<sup>99</sup> Maabir Meclisi ile yapılan yazışmalar sonrasında Mösyö Vidalnake'nin gerçekten de yol yapım bilgilerine yeterince vakıf olmadığı, bu sebeple görevden alınması gerektiği kararlaştırıldı.<sup>100</sup> Bu karar sonrasında Mösyö Vidalnake'nin İnebolu yolu başmühendislik görevi sona erdi ve yerine vekil olarak Mösyö Paleski isimli biri tayin edildi.<sup>101</sup> 1867 yılının Mayıs ayı ortalarında ise aşağıda Çankırı yolu kısmında da hakkında bilgi verileceği üzere Binbaşı Tahir Efendi İnebolu yolu başmühendisliğine tayin edildi.<sup>102</sup>

Binbaşı Tahir Efendi'nin başmühendisliği döneminde de 1867 yılı Ağustos ayında şiddetli bir şekilde yağın yağmur sonrasında meydana gelen selde İnebolu yolu yeniden zarar gördü.<sup>103</sup> Bununla birlikte zarar gören yerler tamir edildi ve yolun en azından Küre-i Nühas'tan İnebolu'ya kadar olan kısmı araba ve hayvanların rahatlıkla geçebileceği bir surette 1868 yılının ikinci yarısında bitirildi. Bahsedilen

<sup>98</sup> BOA, MVL. 713/64, 1 (1), 7 Ra 1282 (31.07.1865).

<sup>99</sup> BOA, MVL. 713/64, 4 (1), 6 Ca 1282 (27.09.1865).

<sup>100</sup> BOA, MVL. 716/60, 1 (1), 5 Ş 1282 (24.12.1865).

<sup>101</sup> Böyle bir değişiklik 25 Mayıs 1866 tarihli İnebolu Tarik Komisyonu tarafından hazırlanan bir tahrirattan anlaşılmaktadır. Tahriratta, 1866 Mayıs ayına ait memur vesair masraflar yer almaktaydı. Buna göre 1866 Mayıs ayı masrafları 10.540 kuruş 30 para olarak tespit edilmişti. BOA, T., 3/35, 5 Ra 1283 (18.07.1866).

<sup>102</sup> BOA, I.MVL. 572/25706, 7 (1), 10 M 1284 (14.05.1867); BOA, BEO.AYN.d. 955/7, 16 M 1284 (20.05.1867). Bu arada İnebolu ile Çankırı arasında çalışan mühendislerden birinin vefatı üzerine yerine Kol Ağası Ahmed Efendi'nin tayin edildiğini belirtmek gerekir. BOA, MVL. 716/20, 1 (1), 3 Ş 1282 (22.1.2.1865).

<sup>103</sup> BOA, MVL. 739/57, 1 (1), 6 Ca 1284 (05.09.1867).

yerin bitirilmesinden sonra Kastamonu Valisi Mehmed Paşa bizzat yolu müşahede ve muayene etmek üzere 1868 yılı Eylül ayı ortalarında İnebolu'ya hareket etti. Hareketinden bir gün önce de yolun işlerliğini tespit etmek amacıyla 22 arabalık tüccar malını İnebolu'ya gönderdi. Üç gün sonra gerçekten de tüccarların malları İnebolu iskelesine vardı.<sup>104</sup> Tahir Efendi'nin bu önemli gayretleri sonrasında taltif edilmesi için ayrıca daha önce Mehmed Paşa tarafından merkeze bir tahrirat da gönderilmişti.<sup>105</sup>

Bu arada inşa edilen yolun tamamının şose olarak imal edilmediğini belirtmek gerekir. Çünkü İnebolu yolu ile ilgili çalışmalar bu tarihten sonra da aşağıda açıklanacağı üzere devam etmiştir. Bu bakımdan yolun şose halinde tamamlanması faaliyetleri, çalışmanın sınırını oluşturan 1876 yılı da dâhil tamamlanamamıştır. Küre-i Nühas ile İnebolu arasındaki yolun araba ve yük hayvanlarının geçebileceği şekilde açılmasından sonra sıra yapımı devam eden Küre-i Nühas ile Kastamonu arasındaki yerin açılıp tamamlanmasına gelmişti. Bununla birlikte burada istenilen düzeyde ilerlemeler bir türlü kaydedilemiyordu. Bu durumu 1868 yılı sonlarında Kastamonu vilayetinden merkeze gönderilen bir pusuladan anlamaktayız.<sup>106</sup>

<sup>104</sup> Bu durum mazbatada; *“Derdest tesviye bulunan İnebolu tarikinin Küre ile İnebolu miyanesinde vakı’ olup mürur-ı arabaya mani’ olan cebel-i şahikanın saye-i teshilat-vaye-i hazret-i padişahide tarik inşa ve tesviyesi ikmal olunarak hayvanat ve arabalar kemal-i suhuletle amed-i şuda başlamış olduğu tarik baş mühendisi tarafından iş’ar olunmaktan naşi Kastamonu Valisi olan Mehmed Paşa’nın bizzat tarik-i mezkûru muayene ve müşahede etmek üzere mah-ı sabıkın 28. günü buradan hareket buyurdıkları gibi bir gün evvel dahi nefs-i Kastamonu’dan tüccar malı mahmul 22 araba dahi İnebolu’ya sevk olunmuş idi. Müşarün-ileyh hazretlerinin İnebolu’ya muvasalatla keşide eyledikleri telgrafname müfadından mezkur arabalar kemal-i suhuletle üç günde İnebolu İskelesine vasil olarak hamuleleri gümrüğe teslim olunduğu iş’ar ve tebşir olunmuştur.”* Şeklinde ifade edilmiştir. BOA, A.MKT.MHM. 423/73, 4 (1), 4 C 1285 (22.09.1868). Şenay Atam bir çalışmasında İnebolu yolunun tamamının hatta Çankırı’ya kadar olan kısmının bitirildiğini ifade etmiştir. Oysa yukarıda açıklandığı üzere yolun sadece Küre-i Nühas ile İnebolu arasındaki kısmı bitirilebilmiştir. Söz konusu çalışma için bkz. Atam, *a.g.e.*, s. 280.

<sup>105</sup> BOA, A.MKT.MHM. 420/48, 1 (1), 28 Ca 1285 (16.09.1868).

<sup>106</sup> Söz konusu pusula 1868 yılı Ağustos ayı sonlarında sadrazamlık makamınca Kastamonu vilayetine gönderilen bir emir sonrasında kaleme alınmıştı. Emirde, her vilayette 5-6 sene zarfında kaç saatlik yol yapıldığı, ne miktar ahali istihdam edildiği, ne kadar bedel akçesi toplandığı, ne kadar kondüktör ve mühendis bulunduğu ile bunlara verilen maaşın ne miktar olduğu ayrıca toplamda ne kadar masraf yapıldığının yer

Pusulaya göre Kastamonu ile İnebolu arasında şimdiye kadar toplamda 21 adet köprü, 22.900 metre yol -ki bunun sadece 4.800 metresi şose<sup>107</sup>; kalanı ise yarım metre genişliğinde toprak yol olarak- inşa edilmiş, buna karşılık 986.350 kuruş masraf yapılmıştı. Pusulada ayrıca 13 Mayıs 1868 ile 12 Kasım 1868 tarihleri arasında yapılan yol miktarı ile toplamda ne kadar masraf yapıldığı da yer almaktaydı. Buna göre 43 adet köprü, tamamı yarım metre genişliğinde 28.340 metre uzunluğunda toprak yol inşa edilmiş, buna karşılık 159.895 kuruş masraf yapılmıştı.<sup>108</sup>

Bu arada Küre-i Nühas ile İnebolu yolu arasındaki kısmın 1868 yılı Eylül ayında bitirildiği ve söz konusu pusuladaki verilerin İnebolu ile Kastamonu arasında yapılan yolun toplamını içerdiği göz önünde bulundurulursa Küre-i Nühas ile Kastamonu arasında çok az bir kısmın bitirildiği söylenebilir. Bu durum daha önce de ifade edildiği gibi gerek ahalinin yol yapım çalışmalarında gösterdikleri isteksizlik gerekse mühendis ve diğer yol yapım memurlarının<sup>109</sup> yeterli teknik bilgilere sahip olmayışları ile sermaye yetersizliğinden kaynaklanıyordu.<sup>110</sup>

---

aldığı bir pusula gönderilmesi istenilmekteydi. *BOA, ŞD. 1638/22, 1 (1), 3 N 1285 (18.12.1868).*

<sup>107</sup> Şose, balıksırtı biçiminde olarak kırma taşlarla kumdan yapılmış iki tarafı hendekli caddeye denir. Bkz. Şemseddin Sami, *Kamûs-ı Türki*, İkdâm Matbaası, Dersaadet, 1317, s. 788.

<sup>108</sup> *BOA, ŞD. 1638/22, 3 (1). 1287/1870 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesinde 1868 yılında Kastamonu-İnebolu arasında 14.370 metre yol inşa edildiği belirtilmektedir. Bunun 10.450 metresi şose, 2.460 metresi hendekli toprak yol ve 1.460 metresi ise patika olarak yapılmıştır. Ayrıca söz konusu salnamede 926 metre duvar, 11 adet köprü inşa edildiği, buna karşılık toplamda 359.820 kuruş 20 para masraf yapıldığı ifade edilmektedir. Bkz. *Salname-i Vilayet-i Kastamonu, 1287/1870, s. 130.**

<sup>109</sup> Vilayet tarikh komiseri Hacı Mecid Efendi, Sandık Emîni Ali Efendi, Komisyon Muavini Ragıb Bey, diğer muavin Hasan Bey, birinci kâtip Abdi Bey, ikinci kâtip Muhammed Bey idi. Bkz. *Salname-i Vilayet-i Kastamonu, 1286/1869, s. 112.*

<sup>110</sup> 1868 yılının Eylül ayında İnebolu tariki başmühendisliği görevini üç bin kuruş maaşla yürüten Binbaşı Tahir Efendi'nin Halep tariki başmühendisliğine, Kastamonu tariki başmühendisliğine ise 2.400 kuruş maaş ve 800 kuruş harcırah ile İzmir tariki başmühendisi İzzet Efendi'nin tayin edilmesi kararlaştırılmış ise de nedenini tespit edemediğimiz bir durumdan dolayı bu atama gerçekleşmemiştir. *BOA, BEO.AYN.d. 955/15, s. 28, 15 Ca 1285 (03.09.1868); BOA, A.MKT.MHM. 419/11, 1 (2), 15 Ca 1285 (03.09.1868).* Nitekim Kastamonu Vilayet Salnamelerinde Tahir Efendi'nin bu görevini devam ettirdiği görülmektedir. Bkz. *Salname-i Vilayet-i Kastamonu, 1286/1869, s. 112; 1287/1870, s. 54; 1291/1874, s. 79; 1292/1875, s. 83.*



Ayrıca Kastamonu havalisinin dağlık ve taşlık yerlerinin çok olması da yol yapımının yavaş ilerlemesinde önemli başka bir faktördü.<sup>111</sup>

1869 yılına gelindiğinde yapımı devam eden İnebolu yolundaki şose yol yapım faaliyetleri önceki yıllara göre arttı. Çünkü 1869 Nisanı ile 1869 Kasımı arasındaki altı aylık dönem sonrasında yolun toplamda 14.307 metresi şose olarak bitirilmişti.<sup>112</sup> Şose yol dışında toprak yol yapım faaliyetleri de devam ediyordu. Bu anlamda 1869 yılına kadar İnebolu yolunda 33.530 metre toprak yol imal edilmişti.<sup>113</sup>

Şose yol yapımında istenilen ilerleme kaydedilemeyince İnebolu'dan Kastamonu'ya kadar patika bir yol yapma teşebbüsüne girildi. Bu amaçla 1869 yılı sonlarına doğru İnebolu yolu başmühendisi Tahir Efendi tarafından altı aylık bir keşif çalışması yapılarak bir defter hazırlandı. Deftere göre söz konusu patika yol, 1870 yılından itibaren Kastamonu civarından, Küre-i Nühas ortasında yer alan Çiğilerik Değirmeni civarında yapılmış patikaya kadar 46.000 metrelik yol üç posta halinde yeniden yapılacaktı. Söz konusu patika yol için 92.000 amele çalıştırılacaktı. Amelelerin yevmiyeleri, alet ve memur maaşları da dâhil 201.580 kuruşa mal olacaktı. Başmühendis defterinde Küre-i Nühas ile İnebolu arasındaki patika yol için de bir keşif yapmıştı. Buna göre Küre-i Nühas ile İnebolu arasındaki yolda 124.000 amele istihdam edilecek ve toplamda 345.902,5 kuruş masraf yapılacaktı. Ayrıca yapılacak iki köprü masrafı da 204.800 kuruşa mal olacaktı. Böylece söz konusu keşfe göre 752.282,5 kuruş masraf yapılacaktı.<sup>114</sup>

Ancak başmühendisin belirttiği meblağın çok görülmesi üzerine merkezden Kastamonu vilayetine bir emir gönderilerek yeni bir keşif çalışması yapılması ve neticesinin mazbata ile bildirilmesi emredildi. Bu

<sup>111</sup> Ali Tevfik, *Mufassal Memâlik-i Osmaniye Coğrafyası*, Artin Asadoryan ve Mahdumları Matbaası, İstanbul, 1329, s. 293-294.

<sup>112</sup> Ayrıca 11 adet büyük ahşap köprü, 926 metre duvar ve 26 adet kârgir ve ahşap lağım inşa edildi. *BOA, ŞD.* 1639/1, 3 (3), 1 Za 1287 (23.01.1871). Söz konusu veriler 1870 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesinde 1285/1868 yılına ait olarak verilmiştir. Verilere göre yolun 10.450 metresi şose, 2.460 metresi toprak yol ve 1.460 metresi ise patika yol olarak toplamda 14.370 metre olarak açılmıştır. Bkz. *Salname-i Vilayet-i Kastamonu*, 1287/1870, s. 129.

<sup>113</sup> *Salname-i Vilayet-i Kastamonu*, 1287/1870, s. 129.

<sup>114</sup> *BOA, ŞD.* 1638/42, 4 (1), 26 Ş 1286 (01.12.1869).

emir üzerine tarik komiseri, Çankırı mühendisi ve bu işlerde bilgisi olan kimseler vilayet meclisine davet edilerek konu müzakere edildi. Yapılan müzakereler neticesinde kaleme alınan mazbatada, başmühendisin belirttiği miktarda amelenin Kastamonu nüfusunun az olması, ayrıca Araç, Tosya ve Kuzyaka kaza ve nahiyeleri ahalilerinin de Çankırı yolunda istihdam edilmelerinden dolayı bulunamayacağı belirtildi. Bu nedenle yolun yine patika halinde dört posta halinde inşa edilmesine karar verildi. Buna göre birinci posta Küre'den İnebolu'ya kadar olan yerler; ikinci posta Küre'den Çiğirlik'e kadar olan yerler; üçüncü posta Uzundere Postası ve dördüncü posta ise Kastamonu'dan Hacıorta'ya kadar olan yerler olacaktır. Bu şekilde belirlenen birinci posta için İnebolu, Hoşalay, Ginoli, Küre-i Nühas, Azdavay ve Devrekânî'den 50.000 kuruş yevmiye karşılığında 12.500 nefer; ikinci posta için sadece Taşköprü'den 18.000 kuruş karşılığında 4.500 nefer; üçüncü posta için Göl ve Akkaya nahiyelerinden 10.000 kuruş karşılığında 2.500 nefer ve dördüncü posta için ise Kastamonu, Sorgun, Daday ve Mergüze'den 12.600 kuruş karşılığında 4.400 nefer istihdam edilecekti. Bu haliyle yolda toplamda 23.900 nefer istihdam edilecek olup, karşılığında 90.600 kuruş yevmiye verilecekti. Ayrıca bu dört posta için memur maaşları da dâhil yapılacak toplam masraf 355.992,5 kuruş olacaktır.<sup>115</sup> Görüldüğü üzere söz konusu yol için maliyet yarımından fazla düşürülmüştü. Başmühendisin bu şekilde fazla maliyet çıkarması hem yeterince saha araştırması yapmaması hem de kimseye danışmaksızın işlerini sırf kendi fikirleri ile yapma alışkanlığından kaynaklanıyor olsa gerektir.

Kastamonu vilayet meclisi mazbatasını sonrasında konu ayrıca Kastamonu Vilayet Umumi Meclisi'nde de ele alınıp merkeze bildirildi. Merkeze gönderilen Kastamonu vilayeti idare meclisi mazbatasını ile Vilayet Umum Meclisi evrakları, ilgili kurullarda görüşüldükten sonra yolun yapımına bir an önce başlanmasına karar verildi.<sup>116</sup> Merkezden Kastamonu'da patika yol yapımına başlanması için gerekli izinler çıkmasına rağmen devletin içerisinde bulunduğu mali sıkıntılar yüzünden başlanamadı. Çünkü hala yolunun yapımına hazine

<sup>115</sup> BOA, ŞD. 1638/42, 2 (2), 13 L 1286 (16.01.1870).

<sup>116</sup> BOA, ŞD. 1638/42, 7 (1,2), 19 M 1287 (21.04.1870); ŞD. 1638/42, 5 (1), 9 M 1287 (01.04.1870).

tarafından verilmesi gereken edevat vesair eşyalar temin edilememiştir. Bu yüzden merkezden yolun tamamlanabilmesi için gerekli olan malzemelerin tedariki için peşin olarak yeterli paranın verilmesi yeniden talep edildi.<sup>117</sup> Bu talepten sonra konu bir kez daha merkezde değerlendirildi ve bu sefer yol masraflarının bir defada devletin içerisinde bulunduğu mali sıkıntılardan dolayı verilemeyeceği ve bu sene sadece yapılması çok elzem olan yerler dışında kalan yerlerin seneye bırakılması kararlaştırıldı.<sup>118</sup> Böylece İnebolu yolu devletin içerisinde bulunduğu mali darlık nedeniyle önemli yerler hariç ertelenmek zorundan kalındı.

1289/1872 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesi'nde belirtildiğine göre 4 Nisan 1870 ile 30 Mayıs 1870 tarihleri arasında İnebolu yolunun 5.500 metresi şoseli, 6.780 metresi şosesiz ve 2.070 metresi ise patika yol olarak inşa edilmiş, buna karşılık toplamda 210.620 kuruş masraf yapılmıştır.<sup>119</sup> 1288/1871 tarihli salnameye göre ise 13 Mayıs 1870 ile 12 Kasım 1870 tarihleri arasında İnebolu yolunda 6.680 metre şoseli; 5.130 metre şosesiz ve beş metre genişliğinde 2.090 metre uzunluğunda patika olmak üzere toplamda 13.900 metre yol, 12 adet ahşap köprü, 18 adet küçük köprü ve bir adet taş köprü inşa edilmiş olup, buna karşılık toplamda 181.644 kuruş harcama olmuştur. 1287/1871 yılında İnebolu yolunda 52.700 metre yol, 75 adet köprü inşa edilmiş ve toplam 1.602.978 kuruş 19 para masraf yapılmıştır.<sup>120</sup> Bu salnameye göre 1871 yılında toplamda 66.600 metre yol, 96 adet köprü ve 1.784.622 kuruş 19 para masraf olmuştur.

1871 yılı sonlarına doğru İnebolu yolunun şose olarak yapımı için başmühendis Tahir Efendi tarafından yeniden bir keşif çalışması yapıldı. Yapılan keşif çalışması gereğince 13 Mayıs 1872'den 12 Kasım 1872 tarihine kadar İnebolu yolu, İnebolu ile Seydiler tarafında iki posta halinde olmak üzere altı noktaya ayrılarak inşa edilecekti. Birinci nokta İnebolu kasabasından İkiçay'ın karıştığı mahalle kadar olup 2.850 metre; ikinci nokta Uzre'den Kuruoğlu köyüne kadar olup 3.400 metre; üçüncü nokta İkisü Kavuştuğundan Yumuşacak'a (?) kadar olup 2.800

<sup>117</sup> BOA, ŞD. 1640/12, 5 (1), 6 Safer 1288 (28.04.1871).

<sup>118</sup> BOA, ŞD. 1640/12, 4 (1).

<sup>119</sup> Salname-i Vilayet-i Kastamonu, 1289/1872, s. 159.

<sup>120</sup> Salname-i Vilayet-i Kastamonu, 1288/1871, s. 155-156.

metre; dördüncü nokta Erek Değirmen'inden Öyükçalı Yolu'na kadar olup 2.260 metre; beşinci nokta Öyükçalı Yolu'ndan Tavşanlı Tepe'ye kadar olup 5.400 metre ve altıncı nokta ise Uzunderebaşı'ndan Meşelik'e kadar olup 2.800 metre idi ki şose yolun uzunluğu toplamda 19.500 metre olacaktı. İnşa edilecek şose yolda her bir metre için 8 işçiye ihtiyaç duyulacağı öngörülerek 156.080 işçinin istihdam edilmesi planlanmıştı. Ayrıca saka, lağımçı ve duvarcılarının yanında 16.000; kış mevsiminde bazı tamiratlarda bulunmak amacıyla 6.000 ve İnebolu İkizay Köprüsünde çalıştırılmak üzere 3.500 kişi daha istihdam edilecekti. Bu haliyle yolda toplamda 181.580 kişinin istihdam edilmesi gerektiği hesaplanmıştı.<sup>121</sup>

19.500 metrelik yolda kullanılacak taşlar ile bazı diğer malzemeler için yapılan planlama ise şöyleydi: Yolun her bir metre uzunluğu için bir buçuk, toplamda 29.265 metreküp kırılmış taş kullanılacaktı. Ayrıca 1.200 metre uzunluğunda 50 cm boyunda Seydiler adlı mahalde inşa edilecek set yol için de 3.000 metreküp kırılmış taş istimal edilecekti. Bunun dışında köprüler, lağım ve duvarlar için toplamda 6.360 metreküp taş kullanılacaktı. Bu taşların 3.240 metreküpü ayakları taş, üzeri ahşap ve iki tarafında kanatlarının uzunluğu 3 ve boyu 6 metre ebatlarındaki 15 köprü için<sup>122</sup>; 2.040 metreküpü yolun her bir 300 metre uzunluğunda, boyu ve eni 1,5 metre ve tabanı yarım metre kaldırım ve üstü adi taşlarla kemerli olarak inşası gereken 51 adet lağım köprüsü için; 1.080 metreküpü ise yolun bazı mahallerinde boyu 6 ve genişliği 1,5 metre olarak inşası gerekecek her bir 120 metre uzunluğundaki duvarlar için kullanılacaktı. Bu arada köprü, duvar ve lağımın her bir metreküpü için 50 kıyye ki toplamda 318.000 kıyye kireç kullanılacaktı. Ayrıca her bir lağımçı bir kıyye barut ile dört lağım endaht edebileceğinden 7.500 kıyye baruta ihtiyaç olacaktı.<sup>123</sup>

Yollarda kullanılacak araba ve hayvan miktarına gelince şöyle bir planlama yapılmıştı. Her şeyden önce söz konusu köprü, lağım, duvar ve şose için nakledilecek taş için 120 bin arabaya ihtiyaç duyulacaktı.

<sup>121</sup> İnebolu yolu için başmühendis Tahir Efendi tarafından hazırlanan keşif defterinin tarihi, 23 Kasım 1871'dir. *BOA, ŞD. 3218/43, 8 (2), 12 N 1288 (25.11.1871).*

<sup>122</sup> İnebolu, Uzre ve Yumuşacık'a kadar 8, Seydiler ve Uzdere'ye kadar ise 7 köprü inşa edilecekti. *BOA, ŞD. 3218/43, 8 (2), 12 N 1288 (25.11.1871).*

<sup>123</sup> *BOA, ŞD. 3218/43, 8 (2), 12 N 1288 (25.11.1871).*

Çünkü yapılan hesaplamalara göre her bir metreküp taş dört araba ile ancak taşınabilecekti. Bununla birlikte taşların yarısının yola yakın yerlerden amelelerce nakledilebileceği ihtimali göz önünde bulundurularak sayı 60 bine indirildi. İşbu 60 bin araba taşın nakli için lüzum görülen hayvan ise toplamda 60 olacaktı. Bu 60 hayvanın ellisi öküz ve manda, altısı camus ve dördü beygir olacaktı. Planlamaya göre her bir çift öküz ve manda günde 6,5 sefer yaparak tüm taşları altı ayda nakledecekti. Camuslar şoselerin üzerlerine yuvarlak çekmek; beygirler ise postalara alet, edevat ve hayvanlar için arpa, saman ve yolun diğer ihtiyaçlarını tedarik etmek için kullanılacaktı.<sup>124</sup>

Masraflar ise 119.560 kuruşu ikiçay Kavuşduğu mahallindeki köprü'nün keşfi olmak üzere toplamda 764.760 kuruş olarak tespit edilmişti. Buna göre yolun teknik işleri ile korunmasında görevli memurlara 51.000 kuruş masraf yapılacaktı.<sup>125</sup> Diğer gider kalemleri ise şöyleydi: 7.500 lağımciya 16 kuruştan 120.000 kuruş; 6.360 taşçıya 16 kuruştan 101.760 kuruş; 600 köprü, duvar ve marangoza 16 kuruştan 9.600 kuruş; 2 demirciye 4.200 kuruştan 8.400 kuruş; 2 marangoza 2.100 kuruştan 4.200 kuruş para verilecekti. Bunun dışında 7.500 kıyye barut için 12,5 kuruştan 93.750 kuruş; 3.000 kıyye demire 2 kuruştan 6.000 kuruş; 300 kıyye çeliğe 4 kuruştan 1.200 kuruş; 300 kıyye çembelik demire 4 kuruştan 1.200 kuruş; 400 kıyye Çebuya (?) 5 kuruştan 2.000 kuruş ödenecekti. Yine yukarıda miktarı verilen 31.800 kıyye kireç için 63.600 kuruş; 120 kıyye halat urganı için 960 kuruş; 50 top frengi sicim için 250 kuruş; 600 adet demir kürek için 7.200 kuruş; 100 adet su küfesi için 300 kuruş; 4.000 adet memurin beha için salaş

<sup>124</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 8 (2), 12 N 1288 (25.11.1871).

<sup>125</sup> Yolda istihdam edilecekler altı aylık ve birer yıllık olmak üzere iki biçimde görevlendirilmişlerdir. Bu çerçevede her ay her bir işbaşına 400 kuruştan 4 iş başına 6 ayda 9.600; her bir mutemede 300 kuruştan 12 mutemede 6 ayda 21.600; her bir posta kâtibine 350 kuruştan 6 ayda 2 posta kâtibine 4.200; her bir anbar eminine 300 kuruştan 2 anbar eminine 6 ayda 3.600 ve her bir postacıya 150 kuruştan 6 ayda 4 postacıya 3.600 kuruş ödenecekti. Bir yıl üzerinden bekçibaşılara ayda 150 kuruştan 1.800 ve bekçilere 100 kuruştan 6.000 kuruş maaş verilecekti. Bunun dışında vilayet tarik emini, vilayet tarik emini kâtibi, vilayet mühendisi maiyetinde bulunan başkâtip, vilayet kondüktörü, işbaşı ve Çavuşbaşı da daimi surette istihdam ediliyorlardı. Yine vilayet mühendisi maiyetinde sürekli olarak bulunacak kimseler şunlardı: Bir başkâtip, bir vilayet kondüktörü, bir işbaşı ve bir çavuşbaşı. BOA, ŞD. 3218/43, 8 (2,3), 12 N 1288 (25.11.1871).

ve araba tahtası için 10.000 kuruş; yuvarlak çekmek için ihtiyaç duyulacak katran ve yağa 1.500 kuruş; 30 adet öküzün her birine 900 kuruştan 27.000 kuruş; 26 camusa 1.500 kuruştan 39.000 kuruş; 5 bargire 800 kuruştan 4.000 kuruş ödeme yapılacaktı. Ayrıca hayvanlara verilecek yem ve yiyeceğin 54.480 kuruşa mal olacağı hesaplanmıştı. Bu arada daimi surette istihdam edilecek liva tarik eminine 3.000 kuruş tarik emini kâtibine 1.800 olmak üzere toplamda 4.800 kuruş verilecekti. Son olarak bazı hendese aletleri için 9.600 kuruş masraf yapılacaktı.<sup>126</sup>

İnebolu yolu için yapılan keşifname Kastamonu vilayeti başmühendisi Tahir Efendi ve Kastamonu vilayeti tarik emininin onayında geçtikten sonra vilayetçe söz konusu harcamalara yetki çıkarılması amacıyla merkeze gönderildi. Merkezde (Nafia Nezareti'nde) yapılan görüşmeler sonrasında 1872 yılının Ocak ayı sonlarında Kastamonu vilayetine hangi yolların yapımının elzem olup olmadığı bir telgrafname ile soruldu. Bu soru üzerine derhal vilayet umum meclisi toplanarak konu hakkında bazı görüşmeler yapıldı. Yapılan görüşmelerden sonra devletin içerisinde bulunduğu mali sıkıntılar göz önüne alınarak şimdilik birinci derecede öneme sahip İnebolu yolunun yapımına öncelik verilmesi yönünde karar alındı. Ancak mühendis tarafından yapılan keşif sonunda bildirilen miktar oldukça fazla görülmüştü. Bu nedenle yapılacak masraflar için merkeze önceki seneden kalmış olan 150 bin kuruşun üzerine bir o kadar daha eklenerek 300 bin kuruş ile yolun yapım masraflarının karşılanabileceği yönünde teklifte bulunuldu.<sup>127</sup>

Vilayet umum meclisinin teklifi sadrazamlık makamınca görüşülmek üzere Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesine, oradan da Nafia Nezareti'ne gönderildi. Nafia Nezareti ise konunun daha net anlaşılması amacıyla söz konusu evrakları Turuk ve Maabir İdaresine havale ederek bilgi istedi. Buradan yapılan incelemelerden sonra söz konusu isteğin 1872 yılı bütçesi yapıldıktan sonra gönderildiği ve 1872 yılı bütçesinde yol için 45 bin kuruş tahsisat ayrıldığı ifade ediliyordu. Ayrıca önceki seneden kalan paranın da usul gereği hazineye aktarıldığı

<sup>126</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 8 (2,3), 12 N 1288 (25.11.1871).

<sup>127</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 8 (7), 1 Z 1288 (11.02.1872).

belirtiliyordu.<sup>128</sup> Bu anlamda İnebolu yolu için ayrılan para kâfi değildi.<sup>129</sup> Nafia Nezareti'nin bu bilgilendirmesinden sonra konu Şura-yı Devlet'te yeniden ele alındı. Yapılan görüşmeler sonrasında kaleme alınan tahriratta, 10 milyon olan 1873 yılı bütçesinden İnebolu yolu için 250 bin kuruş tahsisat yapıldığı, bu sayede yolun yapımına yeniden başlanabileceği ifade ediliyordu.<sup>130</sup> Bu tahsisatın Babıali'ce uygun bulunması halinde söz konusu karar Maliye ve Kastamonu vilayetine bildirilecekti. Görüldüğü üzere bütçe yetersizliği vesair nedenlerden dolayı birinci derecede önemi haiz İnebolu yolu yapım çalışmaları yapılamıyordu. Kaldı ki bakımsızlıktan dolayı yapılan kimi yerler de sürekli büyük zararlara maruz kalıyordu.<sup>131</sup>

1872 Senesinde Yapılması Planlanan Sinop-Boyabab Yolu Posta, Amele vesair Miktarları <sup>132</sup>					
1- Küre-i Nühas Kasabasıyla İnebolu Kasabası Arasında Açılacak Posta İçin					
Yol İsimleri	Kondüktör	Sermühendis	Amele-i Mükellefenin Mikdarı	İcmal-i Amelegân	Mülhaza
İnebolu Kazası	1	1	1.400	-	
Hoşalay Kazası	-	-	2.600	-	
Ginoli Kazası	-	-	2.500	-	
Küre-i Nühas Kazası	-	-	3.500	-	
Azdavay Kazası	-	-	1.500	-	
Devrekâni Kazası	-	-	1.000	-	
<b>Yekûn</b>	1	2	-	12.500	
2- Küre'den Seydiler'e ve Uzundere'ye Kadar Açılacak Posta İçin					
Göl Nahiyesi	1	-	1.700		

<sup>128</sup> Sadrazamlık makamından Nafia Nezareti'ne gönderilen tahriratın tarihi 6 Za 1289 (05.01.1873) ve Nafia Nezareti'nin cevabı 16 M 1290 (16.03.1873) tarihli dir. BOA, ŞD. 3218/43, 8 (5).

<sup>129</sup> T. d., 4, Evrak no: 344.

<sup>130</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 3 (1), 10 R 1290 (07.06.1873).

<sup>131</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 4 (1), 10 R 1290 (07.06.1873).

<sup>132</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 9 (1).

Sorgun Nahiyesi			500		
Daday Kazası			900		
Akkaya Nahiyesi			1.800		
Nefs-i Kastamonu Kasabası			1.800		
Taşköprü Kaimakamlığı			4.500		
<b>Yekûn</b>	1	-	-	10.200	
<b>3- Uzundere'den Nefs-i Kastamonu'ya Kadar Açılacak Posta İçin</b>					
Kuzyaka Nahiyesi	1	-	1.300		
Araç Kazası			1.300		
Mergüze Kazası			1.000		
Tosya Kaimakamlığı			2.300		
<b>Yekûn</b>	1	-	-	5.900	
<b>Cümleten Yekûn</b>	3	1	-	28.600	İşbu mühendis silkine sene-i sabıklarda ehliyeti görünen Tahir Efendi'nin ve konduktörlüğe dahi sene-i sabikalarda konduktör bulunan Fahreddin ve Mehmed ve Salih Efendilerin tayini muarefe-i sabıkları mucebince muhasenati badi olacağı.

Netice olarak çalışmanın sınırını oluşturan 1876 tarihine kadar İnebolu yolu bitirilemedi. Devlet her ne kadar yol yapımına gerekli hassasiyeti göstermiş ise de hem yerelde ahalinin yol yapımındaki isteksizliği gibi bazı sıkıntılar hem mühendislerin yeterli hendese ilmine sahip olmayışları hem de devletin içerisinde bulunduğu mali darlık yüzünden bitirilemedi. 1880 yılına gelindiğinde İnebolu yolunun çok büyük bir kısmı bitirilmiş ve bitirilen 90 km'lik yolun yarısı şoseli olarak



inşa edilmişti.<sup>133</sup> Bu yolun tamamı şoseli kısmı da dâhil 1881 yılında ancak bitirilebilecekti.<sup>134</sup> Bu çerçevede şoseli yolun yapımına sonraki senelerde de devam edildi. 1888 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre 1883 yılından evvel Kastamonu-İnebolu yolunun yaklaşık 55 km'si şoseli olacak biçimde inşa edilmiş ve 35,5 km'lik kısmının yapımına başlanmış ve hala devam ediyordu.<sup>135</sup> Oysa örneğin hemen hemen aynı tarihlerde yapımına başlanan ve 20 saatlik Ünye-Niksar arasındaki dağlık ve taşlık yol gerek liva kaymakamının teşviki gerekse ahalinin gayretleri sayesinde bir buçuk ay gibi çok kısa bir süre içerisinde bitirilmişti. Bu yol yapılmadan önce Tokat ve havalisindeki devlet varidatları Samsun üzerinden başkente gönderilmekteydi ve burası ile Samsun arasındaki mesafe 40 saatti bulmaktaydı. Ancak yapılan bu yol sayesinde Tokat'tan Ünye limanına 25 saatte gidilmesi sağlanmıştı.<sup>136</sup> Yine yapımına ihale suretiyle Möşyö Şarno tarafından 1860 yılı sonlarında başlanan İzmir-Birunâbâd şose yolu yaklaşık bir yıl gibi kısa bir sürede bitirilerek hizmete açılmıştı.<sup>137</sup>

Burada yol yapım çalışmalarının ilk zamanlarda yöneticiler tarafından suiistimal edildiğini belirtmek gerekir. Örneğin Kastamonu eski Naibi Vehbi Efendi'nin merkeze gönderdiği Kastamonu mutasarrıfı Hasan Hüsnü Paşa'nın bazı yolsuzluk ve uygunsuz durumlarını havi on bir paragraftan oluşan tahriratının dokuzuncu paragrafı yol yapımına dair yapılan bazı uygunsuz durumlara ayrılmıştı. Buna göre mutasarrıf, teşkil edilen tarik komisyonuna kendi adamları ve akrabalarını yerleştirmişti. Bunlardan kendi adamı olan Şükrü Efendi'yi Komisyon reisi, eniştesi Mustafa Bey'i aza, oğlunu birinci kâtip ve tabur kâtibi olan kayını Feyyaz Efendi'yi de ikinci kâtip olarak tayin etmişti ki bunların toplam maaşları 4.500 kuruşu bulmaktaydı.<sup>138</sup>

Bir diğeri 1865 yılının ilk yarısında Cide kazasında meydana gelen bedel akçelerinin zimmete geçirilmesi ile ilgiliydi. Şöyle ki Cide kazası

<sup>133</sup> Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Belgeler V-VIII/9-12 (1968-1971)*, s. 173.

<sup>134</sup> Çetin, *a.g.e.*, s. 204.

<sup>135</sup> *Salname-i Vilayet-i Kastamonu*, 1306/1888, s. 529.

<sup>136</sup> *Takvim-i Vekayi*, Def'a 771, 24 Ca 1281 (25.10.1864).

<sup>137</sup> Emrah Çetin, "Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", *DTCF Dergisi*, 53/2 (2014), s. 151-156.

<sup>138</sup> *BOA, MVL. 653/45, 1 (1), 29 Za 1280 (06.05.1864)*.

ahalisinden 181 kişi 7.240 kuruş bedel akçesini kaza ahalisinden Deveci oğlu Mustafa Bey vasıtasıyla İnebolu yol sandığına göndermelerine rağmen kendilerinden yeniden bedel akçesi talep edilmişti. Bunun üzerine bu kişiler bedel akçelerini ödediklerini beyan edip, bedel akçelerinin amele kâtibi Mehmed Efendi ile İnebolu tarikinde müstahdem mülazım Seviş oğlu Hasan tarafından zimmetlerine geçirildiğini iddia ettiler ve bu durumu bir şikâyet ile merkeze bildirdiler. Şikâyet merkeze ulaştınca hemen gerekli tahkiklerin yapılması için Kastamonu eyaleti mutasarrıflığına bir emir gönderildi. Emirde Kastamonu meclisince şikâyet edilen iki kişinin muhakemelerinin yapılması istenildi. Bunun üzerine derhal gerekli tahkikler yapıldı. Yapılan tahkikler sonrasında söz konusu kişilerin suçlarının sabit olduğu anlaşıldı. Kısa bir müddet sonra konu bir mazbata ile merkeze bildirildi ve burada muhakemat dairesinde de gerekli yargılamalar yapıldı. Yapılan yargılamalar neticesinde her iki kişinin de tedib edilerek cezalandırılmaları hakkında bir karar çıktı.<sup>139</sup>

Yol yapımı esnasında bazı durumlar ahali tarafından da şikâyet konusu yapıldı. Bunlardan biri Azdavay kazası ahalisinden sekiz medrese talebesinin bu yolda ya çalıştırılmak ya da yılda 40 kuruş bedel vermeleri hakkındaki şikâyetleriydi. Şikâyetler sonrasında konunun araştırılması için Kastamonu mutasarrıflığına bir şukka gönderilerek böyle bir durumun olup olmadığı soruldu. Nitekim medrese talebelerinin tahsilleri münasebetiyle bu yolda çalıştırılmamaları gerekiyordu.<sup>140</sup> Yine 1867 yılı ortalarına ait bir tahriratta Viranşehir (Eskipazar) ahalişi inşa edilmekte olan İnebolu yolundan istifade etmeyecekleri hakkında merkeze bir dilekçe gönderdiler. Bu konunun da araştırılarak bilgi verilmesi için Kastamonu mutasarrıflığına bir tahrirat yazıldı.<sup>141</sup> Ancak burada Kastamonu mutasarrıflığının cevabı tespit edilemediğinden bu durumun akıbetinin ne yönde geliştiğine ulaşılmamıştır. Yol yapım faaliyetlerine dair şikâyetler yol bitimine kadar devam edecektir. Örneğin 1872 yılı başlarında Cide kaymakamlığı ahalişi yolun kendilerine oldukça uzak olması bu nedenle yoldan istifade edemeyeceklerini belirten bir

<sup>139</sup> BOA, MVL. 704/20, 1 (1), 17 Z 1281 (13.05.1865).

<sup>140</sup> BOA, MVL. 445/139, 1 (1), 25 M 1281 (30.06.1864).

<sup>141</sup> BOA, MVL. 735/90, 1 (1), 28 M 1284 (01.06.1867).

dilekçe merkeze göndermişlerdi.<sup>142</sup> Yine 1873 yılı başlarında İnebolu yolu üzerinde bulunan Kebtamu (?) ahalisi bu tür bir gerekçe ile merkeze başvurduğunda Turuk ve Maabir İdaresi bu ahalinin yolda istihdam edilmemeleri yönünde bir takrir kaleme almıştı.<sup>143</sup>

### **Kastamonu-Çankırı Yolu**

İnebolu ile Küre-i Nühas arasındaki yol sonrasında Kastamonu'dan Çankırı tuz madenlerine kadar şose yolun uzatılması için irade çıktığı daha önce açıklanmıştı. İnebolu yolunun devamı niteliğinde olan 36 saatlik bu yolun yapılmasının temel amacı başkentteki ahalinin tuz ihtiyaçlarını karşılamak idi. Böylece Çankırı'da çıkarılan tuz İnebolu iskelesi vasıtasıyla İstanbul'a götürülerek ahalinin tuz ihtiyacı karşılanacaktı.

Daha önce sadrazamlık makamınca Ticaret ve Maliye Nezareti'ne gönderilen 1861 yılı sonlarına ait bir tahriratta, İnebolu'ya gidecek mühendisin oradaki işini bitirdikten sonra Çankırı'ya da giderek Çankırı memlehasından (tuz madeni) çıkan tuzun kolaylıkla ne şekilde nakledilebileceğini tahkik etmesi ve sonucu bir rapor ile bildirmesinin istendiği ifade edilmişti.<sup>144</sup> Devletin bu yolu buraya kadar uzatmayı istemesinin temel nedeni yabancı devletlerle imzalanmış olan yeni ticaret antlaşması gereğince ülke dışından tuz ithalinin yasaklanmış olmasıydı. Bu bağlamda Çankırı kaymakamlığına acele ibareli olarak gönderilen 1862 tarihli bir tahriratta, artık yabancı memleketlerden ülkeye tuz ithalinin yasaklandığı ve ülkedeki tüm tuz madenlerinin inhisar altına alınarak bundan böyle ahalinin tüm tuz ihtiyacının ülke içerisindeki tuz madenlerinden karşılanacağı ifade ediliyordu. Bu bakımdan Çankırı tuzunun ülke içerisinde en kestirme biçimde bölgeden bölgeye ve en yakın iskele yoluyla başkente nasıl nakledilebileceği yollarının araştırılması gerekiyordu. Bu noktada Çankırı kaymakamlığından o yörelerin en kestirme yollarını bilenlerin görevlendirilerek gerekli araştırmaları yapmaları istendi. Gerçekten de Çankırı madenlerindeki tuzlar Avrupa tuzlarından çok daha iyi ve sağlıklıydı. Ancak bu madenler bazı yolsuzluklar yüzünden bir türlü

<sup>142</sup> BOA, ŞD. 1641/30, 3 (1), 1 Z 1288 (11.02.1872).

<sup>143</sup> BOA, T. D., 4, Evrak No: 507.

<sup>144</sup> BOA, A.MKT.NZD. 383/48\_001\_001, 5 C 1278 (08.12.1861).

iskelelere nakledilemiyor, bu yüzden hem ahalinin ticaretleri geri kalıyor hem de devlet tuz madenlerinin gelirlerinden mahrum kalıyordu.<sup>145</sup>

Bunun üzerine Çankırı meclisince sadrazamlık makamına, Haziran 1862 tarihli bir mazbata gönderildi. Mazbatada, öncelikle yol yapımının hızlı ve sorunsuz bir şekilde yürütülebilmesi için Çankırı'nın Ankara eyaletinden ayrılarak Kastamonu'ya ilhak edilmesi merkezden istirham edildi. Böyle olmadığı takdirde yol yapımında bürokratik anlamda birtakım ikilikler ve zorluklar yaşanacaktı. Bunun dışında eyalet merkezinin Çankırı'ya oldukça uzak oluşu işleri daha da zorlaştıracak hatta işleyemez hale getirecekti. Nitekim bu tarihlerde eyalet merkezi Yozgat idi. Yozgat ise Çankırı'ya yaklaşık olarak 34 hatta bazı kazaları 55 saat uzaklıkta yer alıyordu. Özellikle kış aylarında Kızılırmak ve Kabaktepe mevkilerinin çok tehlikeli bir hal alması, bürokratik işlemlerin çok daha fazla uzamasına, dolayısıyla yol yapımının hızlı bir şekilde ilerleyememesine neden olacaktı. Esasında Çankırı meclisince böyle bir talepte bulunulmasının arkasında özellikle ticari kaygılar bulunmaktaydı. Çünkü Çankırı sancağı, Kastamonu'ya 22 ve İnebolu İskele'sine 40 saat mesafesi olmasına rağmen halkı, İnebolu'ya giden yolun çok bozuk olması yüzünden üretilen zahire, tiftik ve tuz gibi eşyaları 110 saat mesafedeki İzmid İskelesi yoluyla diğer yerlere nakletmek zorunda kalıyordu. Ayrıca bu iki şehrin birbirilerine bazı ürünlerde de bağılıkları söz konusuydu. Örneğin Çankırı buğdayı Kastamonu buğdayından daha çok tercih edildiği için Kastamonu ekmekçi esnafı bu buğdayı özellikle satın almak istiyordu. Buna karşılık Kastamonu ve sahil yerler halkının Çankırı tuz madenlerinden başka tuz ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri bir yerleri yoktu. Bu açıdan Çankırı'nın Kastamonu'ya bağlanması adeta elzem hale gelmişti. Eğer söz konusu durum gerçekleşirse yol, Ilgaz üzerinden Kastamonu'ya kadar iki nokta halinde inşa edilecekti. Buna göre birinci nokta Ilgaz'a kadar olup Ilgaz dağlarına kadar olan yerler Çankırı ahali, kalanı ise Kastamonu ahali tarafından kazma, külünk, kürek ve barut gibi malzemeler ile köprü masrafları hazineden verilmek kaydıyla yapılacaktı.<sup>146</sup>

<sup>145</sup> BOA, A.MKT.UM. 564/76, 1 (1), 14 Za 1278 (13.05.1862).

<sup>146</sup> BOA, I.MVL. 469/21244, 3 (1), 5 Z 1278 (03.06.1862).

Bu minvalde olmak üzere Kastamonu eyaleti meclisi tarafından da merkeze çok kısa bir süre sonra bir mazbata gönderildi. Söz konusu mazbatada da yol yapımı esnasında iletişim ve resmi işlemlerde bütünlüğün sağlanabilmesi ile işlerin daha hızlı ilerleyebilmesi için bu ilhak işleminin gerçekleştirilmesinin şart olduğu belirtildi. Bu gerçekleşmediği takdirde resmi işlemlerin ve yaşanacak zaman kaybının yol yapımının uzamasına sebebiyet vereceği bir kez daha vurgulandı.<sup>147</sup> Bunun üzerine konu Meclis-i Vâlâ'ya müzakere edilmek üzere havale edildi. Burada yapılan müzakereler neticesinde kaleme alınan mazbatada, gerek idarece gerekse yol yapımının daha hızlı ilerleyebilmesi için 1863 yılı Mart ayından itibaren ilhak işinin gerçekleştirilmesinin uygun olacağı kararlaştırıldı.<sup>148</sup> Meclis-i Vâlâ'nın bu kararı çerçevesinde sadrazamlık makamınca bir tezkere hazırlanarak padişaha sunuldu ve padişah tarafından söz konusu karar onandı.<sup>149</sup> Böylece özellikle yol yapımı gerekçesi ile Çankırı'nın Kastamonu eyaletine ilhaki gerçekleşmiş oldu.

Burada mülki meselelere dair muamelatın Çankırı'nın Kastamonu'ya bağlanmasına dair padişah iradesinin çıktığı 1862 Temmuz ayından itibaren başladığını belirtmek gerekir. Örneğin Çankırı'ya bağlı Milan kazasında bazı mülki değişiklikler yapıldığında bu değişikliklere dair resmi muamelat Kastamonu eyaleti mutasarrıflığı üzerinden gerçekleştirildi.<sup>150</sup> Bu bakımdan sırf mali meselelerde bir karışıklık yaşanmaması için Çankırı'nın Kastamonu'ya mali açıdan ilhaki 1863 yılı Mart ayına ertelense de fiili olarak Kastamonu eyaletine bağlanma tarihi 1862 yılının Temmuz ayıdır.

Çankırı livası Kastamonu eyaletine ilhak edildikten sonra yukarıda belirtilen Meclis-i Vâlâ kararı gereğince<sup>151</sup> İnebolu yoluna öncelik verilmiş, bu nedenle Çankırı yolunun yapım faaliyetleri bir süreliğine

<sup>147</sup> BOA, I.MVL. 469/21244, 5 (1), 13 Z 1278 (11.06.1862).

<sup>148</sup> BOA, I.MVL. 469/21244, 7 (1), 6 M 1279 (04.07.1862).

<sup>149</sup> BOA, I.MVL. 469/21244, 8 (1), 17 M 1279 (15.02.1862).

<sup>150</sup> Söz konusu mülki değişiklikler ve bu değişiklikler esnasında Çankırı'nın Kastamonu ve merkezin Kastamonu, Kastamonu'nun başkent ile olan yazışmaları için bkz. BOA, MVL. 409/72, 1 (1), 25 C 1279 (18.12.1862); MVL. 409/72, 2 (1), 27 C 1279 (20.12.1862); MVL. 409/72, 3 (1), 2 B 1279 (24.12.1862); MVL. 409/72, 4 (1), 1 Ş 1279 (22.01.1861).

<sup>151</sup> BOA, I.MVL. 469/21244, 7 (1), 6 M 1279 (04.07.1862).

ertelenmişti. Oysa İnebolu yolu planlanan şekilde bitirilemediği için bir türlü Çankırı yolunun yapımına başlanamamıştı. Bunun üzerine Gümrük Emaneti tarafından sadrazamlık makamına bir tahrirat gönderilerek Çankırı yoluna bir an önce başlanılabilmesi için oraya müstakil bir mühendisin tayin edilmesi talep edildi. Bu talep gerekli kurullarda görüşüldükten sonra Çankırı'ya yeni bir mühendis gönderilmesinden ise İnebolu yolu mühendisi Yusuf Bey'in Çankırı yolu ile de ilgilenmesi kararlaştırıldı. Buna göre Yusuf Bey araya giren kış mevsimi esnasında yolun haritalarını çıkararak gerekli planlamaları yapacak ve yolun yapımına 1864 yılı ilkbaharında başlayacaktı.<sup>152</sup>

1864 yılı ilkbaharı geldiğinde Nafia Nazırı Edhem Paşa, Mayıs 1864 tarihli bir tahrirat kaleme alarak sadrazamlık makamına sundu. Tahriratta Kastamonu ile Çankırı arasındaki yolun yapımı için yine Kastamonu Komisyonunun riyaseti altında olmak kaydıyla merkezden bu kez birinci ve ikinci unvanıyla müstakil iki ehliyetli mühendisin tayin edilmesi talep edildi. Buna göre birincisine 3.000 ve ikincisine 1.800 kuruş maaş tahsis edilecekti.<sup>153</sup>

Edhem Paşa'nın bu teklifi Meclis-i Vâlâ'ya havale edilip görüşüldükten sonra söz konusu yolun yapımının, hem devletin tuz madenlerinden istifade etmesini hem de civar kasaba ve kuraların bu yoldan faydalanmalarını sağlayacağından iki mühendisin bir an önce belirtilen maaşlarla gönderilmesinin uygun olacağı kararlaştırıldı.<sup>154</sup> Bunun üzerine konu beş gün sonra sadrazam tezkeresi ile padişahın onayına sunuldu ve bir gün sonra kabul edilerek gereğinin yapılması için irade çıktı.<sup>155</sup> Çankırı Kastamonu yolunun başmühendisliğine 3.000 kuruş maaşla Mösyö Vidalnake ve ikinci mühendisliğine ise 1.800 kuruş

<sup>152</sup> BOA, T., 696/52, 16 R 1280 (30.09.1863).

<sup>153</sup> Bu işlemlerin gerçekleşmesi yani maaş meselesinin halledilmesi için de sadrazamlık makamının bu durumu Maliye Nezareti'ne bildirmesi gerekmektedir. Hatta bu yol tamamlandıktan sonra Çankırı'dan Ankara'ya olan 10-15 saatlik yolun yapımına ileriki zamanlarda başlanabileceği ifade edilmekteydi. BOA, I.MVL. 509/22996, 1 (1), 6 Z 1280 (13.05.1864).

<sup>154</sup> BOA, I.MVL. 509/22996, 2 (1), 27 Z 1280 (03.06.1864).

<sup>155</sup> BOA, I.MVL. 509/22996, 3 (1), 4 M 1281 (08.06.1864).

maaşla Mülazım Ahmed Efendi tayin edildi.<sup>156</sup> Bundan sonra 36 saatlik<sup>157</sup> bu yolun yapımına başlanmak üzere mühendis Kastamonu eyaletine gitti ve burada iken evvela bazı tahkiklerde bulundu. Yaptığı tahkikler neticesinde 36 saatlik bu yolun yapımına Kastamonu'nun Olukbaşı mevkiinden başlanmasına Kastamonu Meclisinde karar verildi. Alınan bu karar bir mazbata ile merkeze bildirildi.<sup>158</sup> Mazbata ilgili nezaretlerce uygun bulununca yolun yapımına Kastamonu yakınındaki Olukbaşı mevkiinde başlanması hakkında irade çıktı.<sup>159</sup>

İlk zamanlarda Kastamonu ile Çankırı arasındaki yolun yapımı iyi bir şekilde ilerliyordu. Bu anlamda Kastamonu eyalet meclisince merkeze bir mazbata gönderilerek yol yapımında yoğun gayretleri görülen Kastamonu ileri gelenlerinden Tahir Efendi, Hacı Mecid Efendi ile tahrirat kâtibi İhsan Efendi için mecidiye nişanının verilmesi istendi. Ayrıca yol yapımına katkıda bulunmak gayesiyle ahaliden kimileri tarafından 47.350 kuruşluk değerinde kavaim de hazineye terk edilmişti.<sup>160</sup> Aslında ilk zamanlarda yolda bu şekilde ilerleme kaydedilmesinin nedeni hem Çankırı tarafının hem de Kastamonu tarafının bu yolu bir an önce kendi menfaatleri için bitirmek istemeleriydi.

1865 yılında bu yolun ne kadarının yapıldığı ile ilgili arşivde herhangi bir kayda rastlanmadı. Bununla birlikte 1865 yılı sonlarına doğru Çankırı Kaymakamı Mehmed Ragıp ile Kastamonu mutasarrıfı arasında yapılan görüşmeler sonrasında Çankırı ahalisinden her gün bin kadar kimsenin yolda çalıştırılacağına kararlaştırılmış olması bazı çalışmaların yapıldığını göstermektedir.<sup>161</sup> Yine 1866 Eylül ayına kadar bu iki yer arasındaki yol çalışmalarının seyri, arşivde yeterli belge bulunamaması

<sup>156</sup> BOA, T., 696/84, 24 S 1281 (29.07.1864). Ayrıca bkz. Recep Fuat, "Çankırı Kaya Tuzunun İnebolu İskelesine Nakli İçin Yol Yapımı", *Çankırı Araştırmaları Dergisi*, 3 (Kasım 2008), s. 28.

<sup>157</sup> Bu yolun mesafesi Çankırı ile Kastamonu meclis mazbatalarında 34 saat olarak verilmiştir. Çankırı'dan tuz madenlerine kadar olan mesafe de 3 saat idi. Bkz. BOA, I.MVL. 469/21244, 3 (1), 5 Z 1278 (03.06.1862); I.MVL. 469/21244, 5 (1), 13 Z 1278 (11.06.1862).

<sup>158</sup> BOA, I.DH. 530/36667, 1 (1), 20 R 1281 (22.09.1864).

<sup>159</sup> BOA, I.DH. 530/36667, 3 (1), 19 Ca 1281 (20.10.1864).

<sup>160</sup> BOA, I.DH. 531/36792, 1 (1), 8 B 1281 (07.12.1864); Takvim-i Vekayi, Def'a 779, 21 B 1281 (20.12.1864).

<sup>161</sup> BOA, MVL. 715/78, 1 (1), 6 C 1282 (27.10.1865).

nedeniyle tam anlamıyla tespit edilemedi. Arşiv vesikalarının 1866 yılı sonlarına kadar yolun bu bölümü için sessiz kalmasının nedeni yol yapımının durmuş olmasıyla ilgili olsa gerektir. Kastamonu mutasarrıfına göre yol yapımının istenilen seviyede ilerleyememesinin temel nedeni yeterince ehliyetli bir mühendisin olmayıştıydı. Bu nedenle 1866 yılı Eylül ayında merkeze gönderdiği bir tahriratında 30 kilometrelik Bursa-Gemlik yolunu tamamlamış<sup>162</sup> olan Mösyö Batyanot'un yolun bu bölümünün daha hızlı tamamlanabilmesi için tayin edilmesini istirham etti.<sup>163</sup> Hatta mutasarrıf, tahriratına cevap gelmemesi üzerine 1866 yılının Kasım ayında merkeze başka bir tahrirat daha gönderdi. Tahriratında önceki mühendislerin yukarıda da ifade edildiği gibi hendese ilmini bilmemelerinden dolayı yapılan yolların sürekli olarak bozulduğunu ifade ediyordu. Bu nedenle bir kez daha Mösyö Batyanot'un mühendis olarak tayin edilmesini istirham etti.<sup>164</sup>

Kastamonu mutasarrıfının ısrarlı isteği üzerine bu tayin işinin uygun olup olmayacağı Ticaret Nezareti'ne 1867 yılı başlarında bir tahrirat ile soruldu.<sup>165</sup> Ticaret Nezareti cevabında Mösyö Batyanot'un Gemlik yolunu henüz tam olarak bitirmediği, bu yüzden bunun şimdilik mümkün olamayacağını bildirdi. Ancak onun yerine 3.000 kuruş maaşla Binbaşı Tahir Efendi'nin tayin edilebileceği teklif edildi.<sup>166</sup> Bu teklif uygun bulununca 1867 yılının Mayıs ayında buraya Binbaşı Tahir Efendi mühendis olarak tayin edildi.<sup>167</sup>

Bir müddet sonra muhtemelen devlet tarafından yapılan bazı tasarruf tedbirleri gerekçesi ile Tahir Efendi'nin maaşı 2.500 kuruşa indirildi. Tahir Efendi'nin atanmasının üzerinden bir yıldan fazla bir zaman geçmesine rağmen yol yapımı hala istenilen seviyede ilerlemiyordu. Hem İnebolu-Kastamonu hem de Kastamonu-Çankırı arasındaki yolların başmühendisliği görevini yürüten Tahir Efendi'ye bu

<sup>162</sup> 30 kilometrelik Bursa-Gemlik şose yolu 1865 yılında bitirilip hizmete açılmıştır. Bkz. Satıcı, *a.g.t.*, s. 382.

<sup>163</sup> *BOA, MVL.* 724/120, 1 (1), 16 Ca 1283 (26.09.1866).

<sup>164</sup> *BOA, I.MVL.* 572/25706, 1 (1), 21 B 1283 (29.11.1866).

<sup>165</sup> Esasında daha önce de böyle bir soru Ticaret Nezaretine sorulmuştu. *BOA, MVL.* 729/37, 1 (1), 22 Ş 1283 (30.12.1866).

<sup>166</sup> *BOA, I.MVL.* 572/25706, 5 (1), 6 Za 1283 (12.03.1867).

<sup>167</sup> *BOA, I.MVL.* 572/25706, 7 (1), 10 M 1284 (14.05.1867).



tarihlerde Sinop başmühendisinin vefatı münasebetiyle Sinop yolunun başmühendisliği görevi de verildi. Ancak İnebolu-Kastamonu yolunun çalışmaları bizzat Tahir Efendi, Kastamonu-Çankırı ve Sinop-Boyabad arasındaki yolların çalışmaları ise sırasıyla maiyet mühendisleri bulunan Ahmed ve Abdi Efendiler tarafından yürütülüyordu. Görüldüğü üzere Kastamonu-Çankırı arasındaki yolun mühendisliğini Ahmed Efendi üstlenmişti. Fakat bu durum sonradan bazı sorunların çıkmasına ve mühendisler ile başmühendis arasında işleyişte birtakım koordinasyonsuzlukların yaşanmasına neden olacaktı.<sup>168</sup>

Zaten bu durum Kastamonu vilayet meclisince 1868 yılı ortalarında sadrazamlık makamına hitaben kaleme alınan mazbatada da ifade edilmişti. Mazbatada belirtildiğine göre bu yolun ilerleyememesinin temel nedeni mühendisler arasında görev ve yetki dağılımının net sınırlarla belirlenmemiş olmasıydı. Bu bağlamda örneğin Kastamonu-Çankırı yolu mühendisi olan Ahmed Efendi çağrılıp yolun yapımına bir an önce başlanması gerektiği söylenildiğinde cevaben: *"...başmühendis tarafından emir ve haritası gelmedi..."* şeklinde bazı mazeretler ileri sürüyordu. Aynı şekilde durum başmühendise ihtar edildiğinde ise o da cevaben: *"...emrini verdim bakılacak ve haritası bundan sonra gönderilecektir..."* gibi birtakım sözler sarf ediyordu. Görüldüğü üzere mühendisler işleyişteki sorunları birbirlerine isnat ediyorlardı. Bu soruna çözüm bulmak gayesiyle Kastamonu vilayet meclisi, merkeze her mühendisin maaşlarına zam yapılarak işlerinde müstakil olarak hareket etmelerini teklif etti. Buna göre her bir sancağa bir başmühendis tayin edilecek ve herkes yaptığı işten mesul tutulacaktı. Bu bakımdan kimse diğersinin işine karışmayacaktı. Ayrıca maiyet mühendislerinin maaşları arttırılmak suretiyle yol yapımında motivasyonları temin edilecekti. Bu itibarla Tahir Efendi mevcut maaşı olan 2.500 kuruşla eskisi gibi İnebolu'ya; Ahmed Efendi maaşına 200 kuruş zamlı Çankırı'ya ve Abdi Efendi de maaşına 500 kuruş zamlı Sinop yoluna tayin edileceklerdi.<sup>169</sup>

Kastamonu meclisinin teklifini havi mazbatası merkezde görüşüldüğünde mühendislerin maaşlarının arttırılmasının ve müstakilen hareket etmelerinin yolun daha hızlı ilerlemesine önemli

<sup>168</sup> BOA, ŞD. 1638/ 4, 2 (1), 19 S 1285 (11.06.1868).

<sup>169</sup> BOA, ŞD. 1638/ 4, 2 (1), 19 S 1285 (11.06.1868).

faýdalar sağlayacağı öngörölerek teklif uygun bulundu. Fakat bu konuda şerh düşölen bir husus vardı. O da maiyet mühendislerinin yol yapımı esnasında bazı teknik bilgi gerektiren durumlarda yetersiz olmalarıydı. Örneęin maiyet mühendisleri sekiz arşından fazla köprüler arasındaki kemerler ile dağlık alanlardaki güzergâhları yapacak yeterlikte değillerdi. Bu bakımdan mühendislerin, gerek eski mühendis Vidalnake gerekse mevcut başmühendis Tahir Efendi'nin keşifleri sonucu resimleri çıkarılmış olan haritalara göre bunları yapmaları şartı getirildi.<sup>170</sup> Göröldüęü üzere yol yapımının ilerlememesinin nedeni mühendislerin müstakil hareket etmemelerinden kaynaklandığı düşünölüyordu. Bu çerçevede mühendislerinin müstakil hareket etmeleri yol yapımının daha hızlı ilerlemesini sağlayacaktı. Bu amaçla 1868 yılının Eylül ayı başlarında resmen Kastamonu-Çankırı yoluna İnebolu yolu maiyet mühendisi Ahmed Efendi; Sinop-Boyabab yoluna ise yine maiyet mühendisi Abdi Efendi mühendis olarak tayin edildiler.<sup>171</sup>

Yukarıda sayılan tedbirlere rağmen yol yapımı yine de istenilen hızda ilerlemiyordu. Nitekim 1868 yılı sonlarında diğer pek çok vilayetten olduğu gibi Kastamonu vilayetinden de ne kadar yol, köprü ve masraf yapıldığını, ayrıca yolların mevcut durumlarının ne halde olduğunu tarik başmühendislerinin de tasdiki ile bildirilmesi vilayet valilerinden istenildiğinde<sup>172</sup> Kastamonu valisi, cevabını havi yazısını merkeze göndermişti.<sup>173</sup> Cevapta<sup>174</sup> iki sene içerisinde toplamda 26 km yol yapıldığı ki bunun ne kadarının şose olarak bitirildiği belirtilmemiştir. Buna göre 1867 yılında Kastamonu-Çankırı yolunda 18.676 metre yol, 13 köprü ve toplamda 459.636 kuruş 35 para; 13 Mayıs 1868 ile 12 Kasım 1868 tarihleri arasında 6 ay zaman zarfında ise 7.455 metre yol, 19 adet köprü ve toplamda 70.660 kuruş 5 para masraf yapılmıştır.

<sup>170</sup> BOA, ŞD. 1638/4, 3 (1), 29 Ra 1285 (20.07.1868); ŞD. 1638/4, 4 (1), 6 R 1285 (27.07.1868).

<sup>171</sup> BOA, BEO.AYN.d. 955/15, 15 Ca 1285 (03.09.1868).

<sup>172</sup> BOA, A.MKT.MHM. 419/26, 3 (1), 18 Ca 1285 (06.09.1868).

<sup>173</sup> BOA, A.MKT.MHM. 419/26, 3 (1), 18 Ca 1285 (06.09.1868).

<sup>174</sup> Kastamonu valisinin cevabı için bkz. BOA, ŞD.\_1638/22, 01 (1), 2 N 1285 (17.12.1868).

Görüldüğü üzere Kastamonu-Çankırı yolunda toplam 26.131 metre yol, 32 köprü ve toplamda 530.297 kuruş harcama olmuştur.<sup>175</sup>

1869 yılı sonuna gelindiğinde, Kastamonu-Çankırı yolunda yol yapım çalışmaları anlamında Çankırı tarik mühendisi Ahmed Efendi tarafından 6 aylık masrafları içeren bir keşif defteri hazırlandı. Ahmed Efendi'nin hazırladığı 1869 yılı sonlarına ait bu keşif defterine göre Koçhisar (İlgaz)'dan İkiçam karyesine kadar toplam 111.290 kuruşa mal olacak 20.000 metre uzunluğunda ve yarım metre genişliğinde patika bir yol açılacaktı.<sup>176</sup> Ahmed Efendi'nin bu tasarısı Kastamonu vilayet idare meclisinde uygun görüldü ve gereği için merkeze gönderildi. Merkezde konu Nafia Nezareti'ne, oradan da Turuk ve Maabir İdaresi'ne havale edildi. Burada yapılan tetkikler neticesinde bu meblağın uygun olduğu hakkında 1870 yılının Nisan ayı başlarında bir cevap yazıldı.<sup>177</sup> Böylece söz konusu yolun yapımına başlanması için Kastamonu vilayetine bir emirname gönderilmesine Şura-yı Devletçe karar verilmiş oldu.<sup>178</sup>

Kastamonu-Çankırı yolu yapım çalışmalarına onay çıkmasına rağmen İnebolu-Kastamonu yolunda olduğu gibi devletin içerisinde bulunduğu mali darlık yüzünden bir müddet başlanamadı. Nitekim Kastamonu valisi tarafından merkeze gönderilen 1871 yılı Nisan ayı sonlarına tarihli bir tahriratta yolun yapımına gerekli eşya vesairenin gönderilmemesi nedeniyle başlanmadığı belirtiliyordu. Bu anlamda Kastamonu valisi merkezden bu yolun yapımına başlanabilmesi için bir an önce yeterli miktarda akçe verilmesine ruhsat çıkmasını istirham etti.<sup>179</sup> Bunun üzerine konu Nafia Nezareti'ne mütalaaları sorulmak

<sup>175</sup> BOA, ŞD. 1638/22, 3 (1). H.1287 (1870) tarihli Kastamonu vilayet Salnamesine bakıldığında 1868 yılına Çankırı yolunda 8.192 metre yol; 29 köprü yapılmış ve 39.931 kuruş memurin maaşı ile sair masraflar yapılmıştır; 1869 yılında ise 26.131 metre yol; 32 köprü 2 çeşme yapılmış ve 530.097 kuruş memurin maaşı ile sair masraflar yapıldığı belirtilmiştir. Bkz. *Salname-i Vilayet-i Kastamonu*, 1287/1870, s. 129-130.

<sup>176</sup> BOA, ŞD. 1638/42, 3 (1), 5 N 1286 (09.12.1869).

<sup>177</sup> BOA, ŞD. 1638/42, 5 (1), 9 M 1287 (11.04.1870).

<sup>178</sup> BOA, ŞD. 1638/42, 7 (1), 19 M 1287 (21.04.1870).

<sup>179</sup> Kastamonu valisinin tahriratına göre Çankırı mutasarrıfın kendisine bir tahrirat göndermiş ve bu durum vilayet idare meclisinde müzakere edilmişti. Buradan da durum vilayet muhasebesine bildirilmişti. Vilayet muhasebesinden bu durum için daha önce mazbata ile izin istenildiği halde cevap gelmemiş, dolayısıyla iznin çıkması beklenmişti. BOA, ŞD. 1640/12, 5 (1), 6 S 1288 (27.04.1871).

üzere havale edildi. Buradan gönderilen cevaba göre durum derhal Turuk ve Maabir İdaresi'ne havale edilmiş ve burada gerekli incelemeler yapılmıştı. Yapılan incelemeler sonucunda devletin içerisinde bulunduğu mali darlık göz önünde bulundurularak şimdilik sadece elzem yerlerin yapımına öncelik verilmesi yönünde karar alındı.<sup>180</sup> Konu daha sonra Şura-yı Devlet'te de müzakere edildi ve Nafia Nezareti'nden gelen cevap doğrultusunda Kastamonu vilayetine bir emirname gönderilmesi uygun bulundu.<sup>181</sup> Böylece Çankırı yolu için devletin içerisinde bulunduğu mali sıkıntı nedeniyle sadece önemli yerlerin yapımına izin çıkmıştı. Bu da haliyle yolun istenilen seviyede ilerleyememesine neden oluyordu.

1872 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesine bakıldığında 1870 yılında 1.000 metresi şoseli, 7.346 metresi şosesiz ve 3.884 metresi ise yarım metre genişliğinde olmak üzere toplamda 12.230 metre yol inşa edilmişti. Ayrıca şose yolda kullanılmak üzere 2.010 metreküp taş kırılmış ve 438 metre duvar inşa edilmişti. Bunun dışında ikisi muvakkat büyük köprü ve üçü ahşap küçük köprü olmak üzere toplam 5 köprü yapılmıştı. Bunlara karşılık 58.078 kuruş 35 para masraf yapılmıştı.<sup>182</sup> 1871 tarihli salnameye göre ise iki sene zarfında toplamda 29.235 metre yol inşa edilmişti.<sup>183</sup> Yolun Kastamonu sınırları dâhilinde olanı 7 metre genişliğinde şosesiz şeklinde yapılmış ve toplamı 10.121 metredir. Patika olarak yapılanı da 4 metre genişliğinde olup 2.691 metredir. Ayrıca 20 adet büyük ve 25 adet de küçük ahşap köprü inşa edilmişti. Çankırı sınırları dâhilinde ise yine 7 metre genişliğinde 14.924 metre şosesiz ve 4 metre genişliğinde de 1.499 metre patika yol yapılmıştı. Bundan başka 5 büyük ve 9 adet de küçük ahşap köprü inşa edilmişti. Altı aylık zaman zarfında da toplamda 81.555 kuruş 37 para masraf yapılmıştı.<sup>184</sup> 1870 yılında Kastamonu-Çankırı yolunda toplam 34.313 metre yol, 61 adet köprü yapılmış olup, 570.028 kuruş para masraf yapılmıştı.<sup>185</sup>

<sup>180</sup> BOA, ŞD. 1640/12, 4 (1), 21 Ra 1288 (10.06.1871).

<sup>181</sup> BOA, ŞD. 1640/12, 2 (1), 21 Ra 1288 (10.06.1871).

<sup>182</sup> Salname-i Vilayet-i Kastamonu, 1289/187, s. 159.

<sup>183</sup> Salname-i Vilayet-i Kastamonu, 1288/1871, s. 136.

<sup>184</sup> Salname-i Vilayet-i Kastamonu, 1288/1871, s. 157.

<sup>185</sup> Salname-i Vilayet-i Kastamonu, 1288/1871, s. 155.

1871 yılının ilk yarısında Kastamonu-Çankırı yolunun inşası için Çankırı mühendisi Ahmed Efendi tarafından yeniden bir keşif çalışması yapıldı. Yapılan keşif çalışması gereğince 13 Mayıs 1872'den 12 Kasım 1872 tarihine kadar Kastamonu-Çankırı yolunun Kastamonu hududu tarafında iki pota halinde toplamda 5 bin metre uzunluğunda şoseli ve şosesiz olarak iki türde yol inşa edilecekti. Bunun ilki Ilgaz Tepesi'den Banikalfa'ya kadar olan normal ölçülerdeki 3 bin metrelik; ikincisi ise Köseoğlu karyesinden Sarışeyh karyesine kadar olan yarım metre genişliğindeki 2 bin metrelik yol idi. İnşa edilecek yolun birinci postasında her bir metre için 6 işçiden 18 bin işçiye; ikinci postasında ise 3 işçiden 6 bin işçiye ihtiyaç duyulacağı hesaplanmıştı. Ayrıca 6 bin işçi önceki senelerde yapılmış olan yolun tamirinde görevlendirilecekti. Böylece Kastamonu tarafı için 30 bin işçi istihdam edilmiş olacaktı.<sup>186</sup>

Görüldüğü üzere ikinci posta yarım metre genişliğinde açılacaktı. Bu durumda ikinci noktada taşta ihtiyaç duyulmayacaktı. Bu anlamda yolun ilk noktası için her bir metre uzunluğa bir buçuk metreküpten 4.500 metreküp taş kullanılacaktı. Yine şose yolun her bir 300 metre uzunluğunda, boy ve genişliği 1,5 tabanı yarım metre kaldırım ve üstü adi taş ile kemerli inşası lazım gelen 10 adet lağım köprü için 400 metreküp taşta ihtiyaç duyulacaktı ki toplamda 4.900 metreküp taşta ihtiyaç duyulacağı tahmin edilmişti. Bununla birlikte bu miktarın 200 metreküpünün yola yakın yerlerden temin edilebileceği hesaplanarak bu miktarın 4.700 metreküpe düşürülmesine karar verilmişti. Yollarda kullanılacak araba ve hayvan miktarına gelince şöyle bir planlama yapılmıştı. Her bir metreküp taşın dört araba ile taşınabileceği tahmin edilerek lağım köprüsüyle şose taşları olan 4.700 metreküplük taşın nakli için 18.800 arabaya muhtaç duyulacağı hesaplanmıştı. İşbu 18.800 arabanın taş yol ve lağım köprüsü mahalline kadar nakli için bir günde bir çift hayvanın sekiz sefer edebileceği cihetle altı ay zarfında nakil işleminin bitirilebileceği öngörülmüştü. Yolda 10 adet camus 5 adet öküz ve 1 adet de arpa, saman ve postalara alet-edevat nakli için bargir kullanılacaktı.<sup>187</sup>

<sup>186</sup> Çankırı Mühendisi Seyyid Ahmed tarafından yapılan keşif 24 Mayıs 1871 tarihidir. *BOA, ŞD. 3218/43, 8 (3), 12 N 1288 (25.11.1871).*

<sup>187</sup> *BOA, ŞD. 3218/43, 8 (3), 12 N 1288 (25.11.1871).*

Masraflar ise 102.300 kuruş olarak tahmin edilmişti. Buna göre 1 kondüktöre her ay 750 kuruştan 6 ayda 4.500 kuruş; 2 işbaşının her birine ayda 400'er kuruştan 6 ayda 4.800 kuruş; 4 mutemedin her birine ayda 300'er kuruştan 6 ayda 7.200 kuruş; her bir postadaki birer amele kâtibine 350 kuruştan 6 ayda 4.200 kuruş; 2 anbar eminin her birine 200'er kuruştan 6 ayda 2.400 kuruş; 2 postacının her birine 150'şer kuruştan 6 ayda 1800 kuruş; 3 demir ve alet-edevat ustasının her birine 216,6'şar kuruştan 6 ayda 3.900 kuruş; araba inşası için 1 marangoza 350 kuruştan 6 ayda 2.100 kuruş; 400 duvarcının her birine günde 16 kuruştan bir günde 6.400 kuruş; 900 lağımıcının her birine günde 16 kuruştan bir günde 4.400 kuruş ücret ödenecekti. Bunun dışında 900 kıyye barut için 12,5 kuruştan 11.250 kuruş; 20.000 kıyye kireç için 4.000 kuruş; 200 adet demir kürek için her biri 12 kuruştan 2.400 kuruş; lüzum görünen 200 kıyye demir, çelik vesaire için 750 kuruş; 350 adet araba vesairede kullanılacak tahtanın her biri 3 kuruştan 1.050 kuruş; 40 kıyye halat urganının her biri 8 kuruştan 320 kuruş; 10 adet sicim topun her birine 5 kuruştan 50 kuruş; 20 adet çemberiyle birlikte su küfesinin her birine 3 kuruştan 60 kuruş ve 10 çift araba tekerleğinin her birine 90 kuruştan 900 kuruş masraf yapılacaktı. Ayrıca 10 çift camusun her birine 1.500 kuruştan 15.000 kuruş; 5 çift öküzün her birine 800 kuruştan 4.000 kuruş ve 1 çift bargire 1.600 kuruş harcama yapılacaktı.<sup>188</sup>

Kastamonu hududu yönünden sonra 1871 yılı sonlarına doğru Çankırı hududu tarafında da bir keşif çalışması yapıldı. Çankırı mühendisi Ahmed Efendi tarafından yapılan keşif çalışmasına göre 13 Mayıs ile 12 Kasım 1872 tarihleri arasında Kastamonu-Çankırı yolunun Çankırı cihetinde iki kita halinde toplamda 11 bin metre uzunluğunda şose yol inşa edilecekti. Bunun ilk kıtası Çatalköprü'den Kızılset Deresi'ne kadar olan 5 bin metrelik; ikinci kita ise Ilgaz Merkezbaşı'ndan Kozaoğlu Hanı'na kadar olan 6 bin metrelik yol idi. İnşa edilecek yolun birinci kıtasında her bir metre için 8 işçiden 40 bin işçiye; ikinci kıtasında ise 10 işçiden 60 bin işçiye ihtiyaç duyulacaktı. Ayrıca lağımıcı, marangoz ve duvarcı maiyetinde 4.500 ve yapılmış olan

<sup>188</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 8 (3,4), 12 N 1288 (25.11.1871).

yolun tamirinde 1.500 işçi görevlendirilecekti. Böylece Çankırı tarafı için 106 bin işçi istihdam edilmiş olacaktı.<sup>189</sup>

Yol yapımında her bir metre uzunluğa bir buçuk metreküpten 16.500 metreküp kırılmış taş kullanılacaktı. Keza birinci kıtada 1 adet ikinci kıtada 8 adet olmak üzere ayakları taş üzeri ahşap ve iki tarafında kanatlarının uzunluğu 3 ve boyu 6 metre olacak şekilde inşa edilecek toplam 9 adet köprü için 1.944 metreküp ki her köprü için 216 metreküp taş kullanılacaktı. Bunun dışında şose yolun her bir 300 metre uzunluğunda, boy ve genişliği 1,5 tabanı yarım metre kaldırım ve üstü adi taş ile kemerli inşası lazım gelen 35 adet lağım köprü için 1.400 metreküp taşa ihtiyaç duyulacaktı ki her lağım için 40 metreküp taş kullanılacaktı. Yine boyu 6 metre genişliği 1,5 metre ebatlarında yolun bazı yerlerinde inşa edilecek 115 metre duvarlar için 1.035 metreküp taş kullanılacaktı. Böylece toplamda 20.879 metreküp taşa ihtiyaç duyulacağı tahmin edilmişti. Bununla birlikte bu miktarın 5.879 metreküpünün yola yakın yerlerden temin edilebileceği hesaplanarak bu miktarın 15.000 metreküpe düşürülmesine karar verilmişti. Yol yapımında kullanılacak kireç de her metreküp için 50 kıyyeden 218.950 kıyye kireç kullanılacaktı. Yollarda kullanılacak araba ve hayvan miktarına gelince şöyle bir planlama yapılmıştı. Her bir metreküp taşın dört araba ile taşınabileceği tahmin edilerek lağım köprüsüyle şose taşları olan 15.000 metreküplük taşın nakli için 60.000 arabaya muhtaç duyulacağı hesaplanmıştı. İşbu 60.000 araba taşın yol, köprü vesair mahalline kadar nakli için bir günde bir çift hayvanın sekiz sefer edebileceği cihetle altı ay zarfında nakil işleminin bitirebileceği öngörülmüştü. Yolda 30 çift öküz; 5 adet öküz ve 14 çift camus ve öküz ve camuslara zahire ile yolun alet ve edevatlarını bir yerden bir yere nakletmek için 2 çift bargir kullanılacaktı.

Masraflar ise 334.664 kuruş olarak tahmin edilmişti. Buna göre 1 liva tarik eminine her ay 600 kuruştan 6 ayda 3 bin 600 kuruş; 1 tarik emini kâtibine her ay 300 kuruştan 6 ayda bin 800 kuruş; 2 muvakkat kondüktörün her birine ayda 750'şer kuruştan 6 ayda 9 bin kuruş; 2 işbaşının her birine 300'er kuruştan 6 ayda 4.800 kuruş; 4 mutemedin her birine ayda 300'er kuruştan 6 ayda 7.200 kuruş; her bir postadaki

<sup>189</sup> Çankırı Mühendisi Seyyid Ahmed tarafından yapılan keşfin tarihi 24 Aralık 1871'dir. BOA, ŞD. 3218/43, 8 (4,5), 12 N 1288 (25.11.1871).

birer amele kâtibine 350 kuruştan 6 ayda 4.200 kuruş; 2 anbar eminin her birine 200'er kuruştan 6 ayda 2.400 kuruş; 2 postacının her birine 150'şer kuruştan 6 ayda 1800 kuruş ki toplamda 34 bin 800 kuruş maaş verilecekti. Bunun dışında 2 demir ve alet-edevat ustasının her birine 650'şer kuruştan 6 ayda 7 bin 800 kuruş; araba inşası için 2 marangoza 350 kuruştan 6 ayda 4 bin 200 kuruş; 4 bin 379 duvarcının her birine günde 16 kuruştan bir günde 70.064 kuruş; 350 marangozun her birine 16 kuruştan bir günde 5 bin 600 kuruş; 2 bin 600 lağımıcının her birine günde 16 kuruştan bir günde 41 bin 600 kuruş ücret ödenecekti. Ayrıca 2 bin 600 kıyye barut için 12,5 kuruştan 32 bin 500 kuruş; 218 bin kıyye kireç için 43 bin 790 kuruş; lüzum görünen 2 bin kıyye demir, çelik vesaire için 4 bin 800 kuruş; 100 kıyye çeliğin her kıyyesine 4 kuruştan 400 kuruş; muhtelif tarbucenin (?) her kıyyesine 5 kuruştan 450 kuruş; 400 adet demir kürek için her biri 12 kuruştan 4 bin 800 kuruş; 500 adet araba vesairde kullanılacak tahtanın her biri 3 kuruştan bin 500 kuruş; 40 kıyye halat urganının her biri 8 kuruştan 320 kuruş; 15 adet sicim topun her birine 5 kuruştan 75 kuruş; 40 adet su küfesinin her birine 3 kuruştan 120 kuruş ve 20 çift araba tekerleğinin her birine 90 kuruştan bin 800 kuruş masraf yapılacaktı. Ayrıca 10 çift camusun her birine 1.500 kuruştan 15.000 kuruş; 5 çift öküzün her birine 800 kuruştan 4.000 kuruş ve 1 çift bargire 1.600 kuruş harcama yapılacaktı.<sup>190</sup>

Çankırı tariki mühendisi Ahmed Efendi tarafından yapılan keşifname Kastamonu vilayeti başmühendisi Tahir Efendi ve Kastamonu vilayeti tarik emininin onayında geçtikten sonra vilayetçe söz konusu harcamalara yetki çıkarılması amacıyla merkeze gönderildi. Merkezde (Nafia Nezareti'nde) yapılan görüşmeler sonrasında 1872 yılının Ocak ayı sonlarında Kastamonu vilayetine hangi yolların yapımının elzem olup olmadığı bir telgrafname ile soruldu. Bu soru üzerine derhal vilayet umum meclisi toplanarak konu hakkında bazı görüşmeler yapıldı. Yapılan görüşmelerden sonra devletin içerisinde bulunduğu mali sıkıntılar göz önüne alınarak Çankırı kaymakamlığından yeniden harcama bilgisi bir telgrafname ile istendi. Çankırı kaymakamlığı gönderdiği cevabi telgrafında en azından 95 bin 500 kuruşun yolun yapımı için yeterli olabileceğini bildirdi. Bu cevap sonrasında durum

<sup>190</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 8 (4,5), 12 N 1288 (25.11.1871).



vilayet umum meclisinde yeniden değerlendirildi. Yapılan değerlendirmelerde bu miktar da çok bulundu. Bu nedenle Kastamonu-Çankırı yolu inşasının ileriki bir zamana ertelenmesinin daha uygun olacağı kararlaştırıldı.<sup>191</sup> Kastamonu vilayeti umum meclisinin bu kararı bir mazbata ile sadrazamlık makamına gönderildi. Sadrazamlık makamı da söz konusu mazbatayı görüşülmek üzere Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesine oradan da Nafia Nezareti'ne gönderdi. Nafia Nezareti ise konunun daha net anlaşılması amacıyla söz konusu evrakları Turuk ve Maabir İdaresi'ne havale ederek bilgi istedi. Buradan yapılan incelemeler neticesinde bütçenin yetersiz olması münasebetiyle ikinci dereceden ehemmiyete sahip olan Kastamonu-Çankırı yolu yapımının sonraki senelere ertelenmesinin uygun olacağı yönünde görüş bildirildi.<sup>192</sup> Bu görüş Şura-yı Devlet'te de uygun bulundu<sup>193</sup> ve söz konusu kararın Maliye ve Kastamonu vilayetine bildirilmesi uygun bulundu.<sup>194</sup> Böylece Kastamonu-Çankırı yolu 1872 yılında mali darlık yüzünden yüz üstü kalmak zorunda kaldı.

1872 Senesinde Yapılması Planlanan Çankırı Yolu Posta, Amele vesair Miktarları <sup>195</sup>					
Yol İsimleri	Kondüktör	Maiyet Mühendisi	Amele-i Mükellefenin Mikdarı	İcmal-i Amelegân	Mülahazat
Çankırı Kasabası	1	1	1.500		
İç Kaza Kuraları	-	-	5.000		
Tuht Nahiyesi	-	-	2.000		
Koçhisar ve Bicura Nahiyeleri	-	-	2.500		

<sup>191</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 8 (7), 1 Z 1288 (11.02.1872).

<sup>192</sup> Sadrazamlık makamından Nafia Nezareti'ne gönderilen tahriratın tarihi 6 Za 1289 (05.01.1873) ve Nafia Nezareti'nin cevabı 16 M 1290 (16.03.1873) tarihlidir. BOA, ŞD. 3218/43, 8 (5).

<sup>193</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 3 (1), 10 R 1290 (07.06.1873).

<sup>194</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 4 (1), 10 R 1290 (07.06.1873).

<sup>195</sup> BOA, ŞD. 3218/43, 9 (1).

Karacaviran, Kurşunlu ve Milan Nahiyeleri	-	-	2.300		
Şabanözü, Kuru, Nallu ve Karapazar Nahiyeleri	-	-	3.200		
Kalecik Kazasının Bazı Kuraları	-	-	1.550		
İnallu ve Ballu Nahiyeleri	-	-	700		
<b>Yekûn</b>	1	1		<b>18.750</b>	Nafia Nezaret-i Celilesinden İşbu Mühendis ve Kondüktörün ta'yini

Sonuç itibarıyla incelediğimiz dönem içerisinde Çankırı yolunun bitirilemediği anlaşılmaktadır. Bunu da yukarıda saydığımız yerel ve merkezi anlamdaki sıkıntılara bağlayabiliriz. Örneğin Sinop yolu kondüktörlüğünde bulunan Mösyö Amikin (?) Tarik Sandığında yeterli akçe olmaması nedeniyle on dört aylık on iki bin altı yüz kuruş maaşıyla devriye masrafı olan 240 kuruş parası verilmemişti.<sup>196</sup>

### Sonuç

Osmanlı Devleti, Anadolu'daki yol sistemini oluşturup geliştirirken bir taraftan kendisinden önce bu bölgelerde kurulmuş olan devletlerin diğer taraftan ahfadı olduğu Selçukluların ve keza farklı coğrafyalardaki merkezi devletlerin sistemlerinden istifade etti. Bu anlamda Roma, Bizans ve Selçuklular dönemlerinde kalan yollar kullanılmaya devam edildi. Bu yollar İstanbul merkez olarak sağ, sol ve orta olmak üzere üç ana kola ayrılmaktaydı. Tanzimat'tan önce bu yolların çoğu bakımsızlıktan dolayı yılın belli ayları dışında ulaşıma kapalıydı. Tanzimat Dönemine gelindiğinde yol ağlarının gelişkin olmasıyla iç ve dış güvenliğin sağlanarak merkezi otoritenin temininde ve devlet gelirleriyle halk ve tüccarların emtialarının kolaylıkla nakledilmesindeki ilişki padişah ve devlet bürokrasisince daha net bir şekilde görüldü.

<sup>196</sup> BOA, BEO.AYN.d. 955/23, 29 Za 1285 (13.03.1869), s. 45.

Bundan dolayı Tanzimat döneminden itibaren yol ağlarının geliştirilmesi noktasında önemli gayretler gösterildi. Bu amaçla bir taraftan Nafia Nezareti'nin kurulmasından sonra talimatnameler ve nizamnamelerle yasal düzenlemeler yapılırken diğer taraftan da bu işleri organize edip yürütecek bazı teknik kuruluşlar ile ihtisas komisyonları ihdas edildi. Oluşturulan mali kaynak ve teknik destek ile inşa edilecek yollar ise şose biçiminde olacaktı. Çünkü örneğin adi bir yoldan bir araba ile 100 okka<sup>197</sup> yük taşınabilmekte iken şose yoldan 150 okka veya daha fazlası taşınabilecekti.<sup>198</sup> Bu yolların bir kısmı ihale suretiyle yapılmakla birlikte çoğu devlet ve millet işbirliği ile yapılacaktı.

İnebolu yolu da şose şeklinde devlet ve millet işbirliği çerçevesinde inşa edilecekti. Yolun yapımına dair ilk teşebbüsler her ne kadar 1847 yılında olmuşsa da bazı sorunlar nedeniyle 1863 yılında ancak başlanabildi. Bununla birlikte yol, arazinin dağlık ve yüksek oluşu, devletin içerisinde bulunduğu mali darlık, mühendis, kondüktör gibi teknik elemanların koordinasyonsuzluk, bilgi ve tecrübe yetersizliği ile halkın yolun önemini yeterince kavrayamayışı yüzünden uzun süre bitirilemedi. Oysa örneğin hemen hemen aynı tarihlerde yapımına başlanan ve 20 saatlik Ünye-Niksar arasındaki dağlık ve taşlık yol gerek liva kaymakamının teşviki gerekse ahalinin gayretleri sayesinde bir buçuk ay gibi çok kısa bir süre içerisinde bitirilmişti. Yine yapımına ihale suretiyle Mösyö Şarno tarafından 1860 yılı sonlarında başlanan İzmir-Birunâbâd şose yolu yaklaşık bir yıl gibi kısa bir sürede bitirilerek hizmete açılmıştı. İnebolu yolunun çok geç bitirilmesinde ilk zamanlarda yöneticilerin bazı suistimalleri de etkili olmuştu. Bu bakımdan Hasan Hüsnü Paşa'nın kendi adamlarını ve yakınlarını çıkar elde etmek için kayırması bu kabildendi. İnebolu yolu yapımı esnasında yaşanan önemli gelişmelerden biri de yol inşasının mülki bir değişikliğe sebep olmuş olmasıydı. Bu çerçevede Çankırı, bazı gerekçelerle mülki anlamda 1862 yılı Temmuz ayında; mali anlamda ise 1863 yılı Mart

<sup>197</sup> Okka, "kıyye" anlamına da gelen bir tartı ölçüsü birimdir. Okka, şehir ve kasabalara göre değişse de en bilineni dört yüz dirhem yani 1282 gramdır. Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, II, (1993), s. 723.

<sup>198</sup> Takvim-i Vekayi, Def'a 330, 29 R 1263 (16.04.1847).

ayında Kastamonu'ya bağlandı. Yolun Çankırı'ya uzatılması ile pek çok faydalar elde edileceği umulmuştu.

Burada İnebolu yolunun önemine de değinmek gerekir. İnebolu her şeyden önce limanı ile dünyaya açılan bir kapı görevini üstleniyordu. Bu açıdan Orta Anadolu'nun kuzeyinde bir limana sahip olan İnebolu yolu aynı zamanda iç kesimlerdeki emtialar ile devlet gelirlerinin deniz yoluyla başkente ve oradan da diğer ülkelere gönderilmesi işlevini görüyordu. Mesela Çankırı tuzu hem çevre şehirlerde hem de başkent ve Avrupa'da tüketilen önemli bir gıdaydı. Yine Çankırı buğdayı Kastamonu buğdayından daha çok tercih edildiğinden Kastamonu ekmekçi esnafı bu buğdayı özellikle satın almak istiyordu. Ayrıca iç kesimlerin kara yolu ulaşımı ile birbirine olan irtibatının sağlanması devletin iç güvenliğini temin edip otoritesini sağlamasında da önemli bir işlev görüyordu. Bu durum herhangi bir aksilik, isyan veya başka bir durumda yöneticilerin, yakın bölgelerindeki yönetici ya da askerlerden takviye kuvvet taleplerine daha hızlı karşılık verilmesine olanak sağlıyordu. Son olarak İnebolu yolu yapımındaki tecrübeler, sonraki zamanlarda eksikliklerin nelerden kaynaklandığı, bir işin tamamlanmasında teknik bilgi ve tecrübenin ne kadar önemli olduğunu göstermişti.

### Kaynakça

#### Arşiv Kaynakları

**T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi**

**Bâb-ı Âli Evrak Odası Ayniyat Defteri (BEO.AYN.d):** 955/7; 955/15; 955/23.

**Hatt-ı Hümayun (HAT):** 447/22313/H.

**İrade Dahiliye (İ.DH):** 522/35573; 530/36667; 531/36792.

**İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS):** 11/452; 16/686; 24/1021; 133/5692.

**İrade Meclis-i Vala (İ.MVL):** 37/1549; 95/1996; 100/2142; 469/21244; 475/21540; 490/22166; 509/22996; 572/25706; 537/24156; 575/25822.

**Meclis-i Vala Evrakı (MVL):** 409/72; 445/139; 653/45; 660/60; 679/117; 680/49; 689/70; 693/51; 693/83; 704/20; 707/9; 713/64; 715/78; 716/20; 716/60; 724/120; 729/37; 735/90; 739/57; 846/33.

**Sadâret Mektubî Evrakı (A.MKT):** 41/88; 99/77.

**Sadaret Mektubi Kalemî Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT.MVL):** 66/76; 135/67; 110/79; 147/83.

**Sadaret Mektubi Kalemî Umum Vilayat Evrakı (A.MKT.UM):** 111/62.

**Sadaret Mektubi Mühimme Kalemî Evrakı (A.MKT.MHM):** 244/42; 316/82; 419/11; 419/26; 420/48; 423/73; 564/76.

**Sadaret Mektubi Kalemî Nezaret ve Deva'ir Evrakı (A.MKT.NZD):** 383/48.

**Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD):** 1638/4; 1638/22; 1638/42; 1639/1; 1640/12; 1641/30; 3218/43.

**Ticaret Nâfia, Ziraat, Orman, Maâdin Nezâretleri (T.):** 3/35 696/47; 696/52; 696/84.

**Atatürk Kitaplığı**

**Atatürk Kitaplığı Müteferrik Evrak (Bel\_Mtf):** 04757

### **Resmî Yayınlar ve Gazeteler**

**Düştur:** Düştur, Tertip 1, Cilt 2a, Matbaa-i Amire, 1289/1872: 310-317, 18 Ca 1286 (26.08.1869); Tertip 1, Cilt 4, Evahir-i Şaban 1289 (23.10-01.11.1872), Matbaa-i Amire, 1289/1872.

**Takvim-i Vekayi:** Def'a: 330; 697; 771; 779; 804; 851; 885.

**Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmniye:** 1263/1847.

**Salname-i Vilayet-i Kastamonu:** 1286/1869; 1287/1870; 1288/1871; 1289 /1872; 1291 /1874; 1292 /1875.

**Mecmua-i Kavanin**

*Mecmua-i Kavanin*, Takvimhane-i Amire, 15 R 1267 (17.02.1851).

### **Kitap ve Makaleler**

Akyıldız, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform (1839-1856)*, Eren Yayıncılık, İstanbul 19993.

Ali Tevfik, *Mufasssal Memâlik-i Osmaniye Coğrafyası*, Artin Asaduryan ve Mahdumları Matbaası, İstanbul 1329.

Atam, Şenay, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, TTK, Ankara 2020.

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

Çetin, Emrah, "Tanzimat Döneminde Yol yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", *DTCF Dergisi*, 53/2, (2013), s. 145-163.

Çetin, Emrah, "II. Abdülhamid Döneminde Kastamonu ve Ankara Vilayetlerinde Karayolu Yapım Çalışmaları" *History Studies*, 6/3, 2014, s. 103-117.

Çadırcı, Musa, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *TAD*, 15/26, (1991), s. 153-167.

Çınar, Hüseyin, “Osmanlı Ulak-Menzilhane Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri”, *Osmanlı Ansiklopedisi*, 3, (Ankara 1999), s. 627-637.

Döşemetaş Ömer, *Şer’iyye Sicillerine Göre XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Kastamonu Kazası (1725-1750)*, Basılmamış Doktora Tezi, 2019.

Emecen, Feridun M. – Şahin, İlhan, “Osmanlı Taşra Teşkilatının Kaynaklarından 957-958 (1550-1551) Tarihli Sancak Tevcih Defterleri I”, *Belgeler*, 29/23, (1998), s. 53-122.

Erken, İlkey, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kocaeli Sancağı’nın İdari Yapısı”, *Türkiyat Mecmuası*, 25/2, (2015), s. 193-236.

Fuat, Recep, “Çankırı Kaya Tuzunun İnebolu İskelesine Nakli İçin Yol Yapımı”, *Çankırı Araştırmaları Dergisi*, 3, (2008), s. 23-30.

Dinçer, Celal, “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha”, *Belgeler*, V-VIII/9-12, (1968-1971), s. 153-233.

Gelibolulu Mustafa Ali, *Kühü’l-Ahbar*, Haz. Prof. Dr. Ali Çavuşoğlu, TTK, Ankara, 2019.

Gökbilgin, M. Tayyib, *XV-XVI. Asırlarda Edirne ve Paşa Livası, Vakıflar-Mülkler-Mukataalar*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1952.

Halaçoğlu, Yusuf, “Menzil”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 29, (2004), s. 159-161.

Hoca Saadedettin Efendi, *Tacüt-Tevarih-3*, Yalınlaştıran: İsmet Parmaksızoğlu, Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1979.

Kütükoğlu, Mübahat S., *Lütfi Paşa Asafnamesi (Yeni Bir Metin Denemesi)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1991.

Lütfi Paşa, *Asafname*, Haz. Doç. Dr. Ahmet Uğur, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1001 Temel Eser Dizisi: 87, Başbakanlık Basımevi, Anlara, 1982.

Mehmed Neşri, *Kitâb-ı Cihan-nümâ Neşri Tarihi*, Haz. Faik Reşit Unat-Prof. Dr. Mehmed A. Köymen, c. II, TTK, Ankara, 2014.

Müneccimbaşı Ahmed Dede, *Müneccimbaşı Tarihi, Sahaifü’l-ahbar fi Vekayü’l-a’sâr*, Arapça Aslından Türkçeleştiren: İsmail Erünsal, c. I, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, Tarihsiz.

Pakalın, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, c. II, İstanbul, 1993.

Ortaylı, İlber, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat, Ankara 2008.

Öncü, Fariz, *M.Ö. 6. ve 5. Yüzyıllarda Achaemenid/Pers İmparatorluğu Yönetiminde Anadolu’da Ekonomik Durum*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2018.

Satıcı, Emre, *19. Yüzyılda Hüdavendigâr Eyaleti*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2008.

Seyitdanlıoğlu, Mehmet, *Tanzimat Döneminde Modern Belediyeciliğin Doğuşu Yerel Yönetim Metinleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010.

Şemseddin Sami, *Kamûs-ı Türki*, İkdâm Matbaası, Dersaadet 1317.

Şentürk, M. Hüdai, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtı'na Genel Bir Bakış", *Türkler*, 14 (2002), s. 446-461.

Tekdemir, Aziz, "Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1/1, (2011), s. 121-144.

Tozlu, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997.

Tozlu, Selahattin, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri 1839-1908", *Osmanlı Ansiklopedisi*, 3, (1999), s. 644-662.

Tuğluca, Murat, "Güvenlik Kaygılarının İdari Modernleşmeye Etkisi: Taşlıca'nın İdari Dönüşümü (1851-1912)", *OTAM*, 38, (2015), s. 177-218.

Tural, Erkan, "1861 Hersek İsyanı, 1863 Eyalet Teftişleri ve 1864 Vilayet Nizamnamesi", *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 13/2, (2004), s. 93-124.

Turan, Osman, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti*, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul, 1969.

Turan, Refik. "Milli Mücadelede İnebolu-Kastamonu-Ankara Hattı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 15/44, (1999), s. 693-699.

Turan, Refik, "Selçuklular Döneminde Kastamonu", *Türk Tarihinde ve Kültüründe Kastamonu Tebliğler*, 19-21 Ekim 1988 Kastamonu, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1989, 1-2.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, c. II, TTK, Ankara, 2011.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, "Sancağa Çıkarılan Osmanlı Şehzadeleri", *Bellekten*, 39/156, (1975), s. 659-696.

Yakupoğlu, Cevdet, "Kuzey-Batı Anadolu'ya Türk Muhacereti ve Bölgede Bazı Türk Boy Adları", *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 9/2, (Ekim 2001), s. 549-562.

Yakupoğlu, Cevdet, "II. Bayezid'in Oğlu Şehzade Mahmud'un Hayatı ve Faaliyetleri", *Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6/12, (2010), s. 319-339.

Yakupoğlu, Cevdet, "Çobanoğulları ve Candaroğulları Zamanında Kastamonu", *Anadolu'nun Fethinden Milli Mücadele'ye Sosyo-Kültürel Yapısıyla Kastamonu, Uluslararası Kastamonu Türk Dünyası Kültür Başkenti Sempozyumu*, Kastamonu, 12-13 Nisan 2018, s. 63-72.

Yazıcı, Nesimi, "Tanzimat'ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, 3, (1992): 333-377.

### Extended Abstract

The road, which can take you back to the beginning of human history, started to be used in time, especially with the concern of serving commercial and military purposes. The idea of the welfare of the societies and ensuring their safety more urgently was effective in the coming to the forefront of commercial and military concerns in road construction over time. The road has also been used since ancient times, especially by central states, as an effective tool to more systematically rule over the people under their rule. In this context, the Persians developed a well-organized transportation and communication network with the aim of gaining control of the regions they had dominated. As can be seen, roads have been used as an important material and technical means in the provision of welfare, security and authorities of central states since ancient times.

For this reason, the road had a very important place for the Ottoman Empire as it was for the previous states. While the Ottoman Empire was creating and developing its road networks, it benefited from the systems of the states established before it on the one hand, and the central states established in different geographies on the other. In this sense, the roads from the old Roman-Byzantine and Anatolian Seljuk periods continued to be used in Anatolia. These roads were divided into three main branches as right, left and middle, with Istanbul being the center. In addition, facilities or establishments such as caravanserai, ribat, inn, derbent, range continued to be used.

When it came to the Tanzimat period, the Ottoman administrators made some studies as they understood the contribution and importance of road construction to the prosperity and centralization of the country's trade, and accordingly, to the transformation of the provincial administrative structure. For this purpose, a Nafia Treasury with a budget of more than 20,000 purses was established in 1845, and the Ministry of Nafia, which included road and bridge construction, was established in 1848 in order to be a resource for the development activities. Apart from this, some technical organizations such as the "Tarik Commission" were also established. One of the greatest acts of this commission was to prepare a 'Road Directive' that would set an example for the next Road Regulations.



The Directive of the Tarik Commission was to be implemented on the İzmir, Kütahya and İnebolu roads, which were first determined as the pilot region. Therefore, information was given to the Governors of Hüdavendigar, İzmir and Kastamonu and the Ministry of Trade and Finance to start the construction of these roads within the framework of the relevant instructions. If the said directive was successful on the roads built, it would be applied to other parts of the country.

The main roads in Kastamonu passed over Bolu-Tosya following the Middle Arm Route until the middle of the 19th century and were advancing in the East-West direction. However, starting from the second half of this century, a new road running in the North-South direction began to be built. This road would start from the İnebolu district on the Black Sea coast and extend to the salt mines in Çankırı. This road, from the direction of Çankırı; It was in the form of Çankırı-Gündoğdu- İnköy-Kazancı-Yeniceköy-Çomarın-Ilgaz-Ilgaz bottom-Basdeğirmenler-Kastamonu-Şeker Köprü-Halkacılar-Devrekani-Seydiler-Ecevit-Küre-İnebolu.

The İnebolu road was initially planned as two points up to Kastamonu. However, when there was a will for the extension of the road to the salt mines in Çankırı, it was decided to build the road in three points. Accordingly, the first point would be from İnebolu to Küre-i Nühas, the second point from Küre-i Nühas to Kastamonu, and the third point from Kastamonu to the salt mines in Çankırı. The road between Kastamonu and İnebolu was 89.5 km and the road between Kastamonu Çankırı was 101 km and 600 meters. It would be on the agenda to extend this road to Ankara after a while. If the road was extended to Ankara, a total of approximately 300 km would have been built.

However, many difficulties were encountered in the construction of the road in question. This situation naturally caused the road construction works to not progress to the desired extent. The most important reason for encountering difficulties in road construction works was that Kastamonu land was generally composed of mountainous and high places.

The first enterprise for the construction of the İnebolu road was made during the governorship of Mustafa Pasha, the first governor of

Kastamonu province. But, this enterprise did not materialize due to some reasons. Later, in 1852, during the governorship of Hamdi Pasha, some studies were carried out on road construction. These studies could not be realized due to the intervention of the Crimean War. Finally, the construction of the İnebolu road started in 1863. Many problems were encountered in the construction of the road. The most important of these problems was that the engineers did not have sufficient technical and engineering knowledge. In addition, during the road activities, the state was also faced with important financial problems. Apart from these difficulties, the public did not know enough about the importance of road construction. In fact, roads had an important place in the transportation of the commercial goods of the people besides the easy transportation of state revenues to the center.

Very few of the Ottoman roads were built in the form of tender, and most of them were built with the cooperation of the state-nation. The İnebolu road, like many other roads, was built with the cooperation of the state-nation. This road could not be completed until 1876, which constitutes our working limit. The full opening of the road in the form of earth was completed in 1881. The construction of the road as macadam would continue until the 1900s. The biggest advantage of the construction of İnebolu to the state was that it would be easier to export the goods found in the interior to the capital and other countries. This road would also play an important role in ensuring internal security and establishing the central authority. As a matter of fact, the ease of passage on the roads would facilitate the arrival of military aid from the surrounding regions. This would be a balancing factor in the prevention of banditry.

As can be seen in the sample of our study, road construction also affected the Ottoman property transformation. Because Çankırı sanjak was financially connected to Kastamonu province in 1863 due to road construction. The date that Çankırı was connected to Kastamonu province in terms of property was July 1862. The reason for the need for an administrative change in this way was the concern to minimize bureaucratic procedures as much as possible. Because at that time, Çankırı was a part of Bozok province. Bozok, on the other hand, was

very far from Çankırı. Some villages of Çankırı were 55 hours away from Bozok province. In addition, transportation was very difficult during the winter months. These difficulties have been an opportunity for Çankırı to be connected to Kastamonu for road construction.

In the meantime, it should be noted that every road built does not take too long as in the construction of the İnebolu road. For example, the 20-hour long mountainous and stony road between Ünye and Niksar, which was started to be built almost at the same time, was completed in a very short time, such as one and a half months, thanks to the encouragement of the Liva district governor and the efforts of the people. Before this road was built, state revenues in Tokat and its surroundings were sent to the capital via Samsun and the distance between here and Samsun was 40 hours. However, thanks to this road, it was possible to go from Tokat to Ünye port in 25 hours. İzmir-Birunâbâd macadam, the construction of which was started by Monsieur Şarno at the end of 1860, was completed and put into service in a short period of about a year.

During the construction of the road, some situations were also the subject of complaints by the people. One of them was the complaints of eight madrasah students from Azdavay township about either being employed on this road or paying 40 kurush a year. After the complaints, a order was sent to the Kastamonu governorship to investigate the issue and asked if such a situation existed. As a matter of fact, madrasah students were not supposed to be employed in this way due to their education. Yine 1867 ortalarına ait bir defterde, Viranşehir (Eskipazar) halkı, yapılan İnebolu yolundan faydalanmayacaklarına dair merkeze bir dilekçe göndermiştir. An affidavit was written to the Kastamonu governor's office in order to investigate this issue and provide information. However, since the answer of Kastamonu governorship could not be determined here, it has not been reached how the fate of this situation developed. Complaints about road construction activities will continue until the end of the road.

Consequently İnebolu road construction activities provided an experience for the state's subsequent road construction works. In this framework, the next road construction activities were tried to be

carried out within a program. It probably had a positive effect on some developments in engineering fields.