



KORKUT ATA TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI DERGİSİ
Uluslararası Türk Dili ve Edebiyatı Araştırmaları Dergisi
The Journal of International Turkish Language & Literature Research

Sayı/ Issue 13 (Aralık/ December 2023), s. 1437-1449.
Geliş Tarihi-Received: 17.11.2023
Kabul Tarihi-Accepted: 12.12.2023
Araştırma Makalesi-Research Article
ISSN: 2687-5675
DOI: 10.51531/korkutataturkiyat.1392268

Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa ve Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu

Fosfor Mustafa Sıdkı Pasha and Trabzon-Erzurum-Bayezid Road

Öner ALADAĞ*

Öz

Tarih boyunca Trabzon-Erzurum-Bayezid yolu hem ticari hem de askerî açıdan büyük öneme sahip bir geçiş yolu olmuştur. Bu yol, İpek Yolu'nun kritik bir bölümünü oluşturarak hem ticari hem de askerî ihtiyaçları karşılamak için kullanılmış ve Osmanlı İmparatorluğu'nun stratejik gereksinimlerini karşılamıştı. Bu durum söz konusu yolun tarihsel ve stratejik önemini öne çıkarmaktadır. Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunu modernize etme çabaları, Tanzimat Dönemi'nde başlamıştır. Bu dönemde yolun yapımı ve iyileştirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Bu projenin tamamlanmasında büyük rol oynayan isimlerden biri bu dönemde IV. Ordu Müşiri ve Erzurum Valisi olarak görev yapan Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa'ydı. Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa bulunduğu dönemde devlet kurumlarında çeşitli görevlerde bulunmuştur. Erzurum vilayetinde üç kez valilik görevi yapmasının yanı sıra Konya, Trablusgarp, İskodra vilayetlerinde de valilik görevi yapmış ve Bahriye Nazırlığına kadar yükselmiştir. 1869-1871 yılları arasında Erzurum Valisi olarak görev yaptığı dönemde bu yolun yapımında görev alarak kısa zamanda önemli işler başarmıştır. Yolun modernize edilmesi ve şose olarak inşası, bölgeler arası ticaretin canlanmasına ve askerî stratejilerin uygulanmasına büyük katkı sağlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa, Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu, Ticaret.

Abstract

Throughout history, the Trabzon-Erzurum-Bayezid road has been a transit route of great importance both commercially and militarily. This road formed a critical part of the Silk Road and was used to meet both commercial and military needs and met the strategic requirements of the Ottoman Empire. This situation emphasises the historical and strategic importance of this road. Efforts to modernise the Trabzon-Erzurum-Bayezid road started during the Tanzimat Period. In this period, works for the construction and improvement of the road started. One of the people who played a major role in the completion of this project was Fosfor Mustafa Sıdkı Pasha, who served as the Müşiri of the IVth Army and Governor of Erzurum during this period. Fosfor Mustafa Sıdkı Pasha held various positions in state institutions during this period. In addition to serving as governor of Erzurum province three times, he also served as governor in Konya, Tripolitania and Iskodra provinces and rose to the position of Minister of Navy. During his term as the Governor of Erzurum between 1869-1871, he took part in the construction of this road and achieved important works in a short time.

* Doktora Öğrencisi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye, e-posta: aladagoner@gmail.com, ORCID: 0000-0002-5019-1437.

The modernisation of the road and its construction as a motorway contributed greatly to the revival of trade between the regions and the implementation of military strategies.

Keywords: Fosfor Mustafa Sıdkı Pasha, Trabzon-Erzurum-Bayezid Road, Trade.

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nda Anadolu'nun doğusunda yer alan Trabzon-Erzurum-Bayezid yolu, oldukça geniş bir coğrafyayı kapsayan ve stratejik bir yol ağı olarak varlığını sürdüren tarihi bir yol güzergahıydı. Karadeniz liman şehirlerini diğer iç bölgelere bağlama işlevi görmekte ve bu şehirlerden tali yollara bağlanarak iç bölgelere doğru daha fazla ulaşım kolaylığı sağlamaktaydı. Yolun bu şekli ticaretin geliştirilmesi ve askeri taşımanın kolaylaştırılması açısından büyük önem arz etmekteydi.

Erzurum, kara yolu ticareti açısından büyük bir merkez olarak varlığını sürdürmekte ve Doğu-Batı arasında bir köprü görevi gören bir geçiş noktası olarak yer almaktaydı. Trabzon ise hem kara hem de deniz ticareti için stratejik bir konuma sahipti. Trabzon'un deniz limanı, Karadeniz yoluyla kuzeydeki bölgelerle ticaret yapılmasını sağlarken, kara yoluyla Erzurum'dan gelen mallar da buradan deniz yoluyla diğer bölgelere naklediliyordu. Bu nedenle bu iki şehir, Orta Doğu'dan gelen ticaretin batıya taşınmasında kritik bir rol oynamıştır.

Aynı zamanda Trabzon-Erzurum-Bayezid yolu uzun bir süredir İpek Yolu'nun ayrılmaz bir parçası olarak kullanılmıştı. Çin'den başlayarak Orta Asya üzerinden Karadeniz limanlarına kadar uzanan antik ticaret yolunun önemli bir kısmını oluşturmaktaydı. Trabzon limanından başlayarak Batı Anadolu'ya varan ve nihayetinde İstanbul'a kadar ulaşan bir güzergahı kapsamaktaydı. Ticaret yolları üzerinde stratejik bir rol oynamış olan bu güzergâh, tarihsel açıdan büyük bir etki sahibi olmuş ve bu bölgenin canlılığına, ticaretin evrimine ve ulaşımın gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur.

Erzurum ve Trabzon şehirleri, tarih boyunca İran ile batıdaki bölgeler arasında stratejik bir konumda bulunarak ticaret yollarının kesişim noktaları olmuştur. Özellikle Selçuklu ve İlhanlı dönemlerinde, İran'dan gelen kıymetli malların, bilhassa İran ipeğinin, batıya taşınması için stratejik bir rol üstlenmişlerdir. Bu dönemlerde, Erzurum üzerinden Trabzon veya İskenderun körfezlerine yönlendirilen ticari yükler, batılı tüccarlara ulaştırılmış ve böylelikle Doğu ile Batı arasında ticari ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Tarihsel olarak bu şehirler, Selçuklu ve İlhanlı dönemlerinde de bu ticaret ağının önemli bir parçasıydı ve bu rol Osmanlı İmparatorluğu döneminde devam etmişti.

Erzurum Valisi Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa'nın eyalet yönetiminde bulunduğu esnada gerçekleştirdiği Trabzon-Erzurum-Bayezid yol projesine odaklanacağınız bu çalışmada, yolun tarihsel sürecinden bahsedilecek ve özellikle Tanzimat Dönemi sonrasında gerçekleştirilen yol yapım çalışmalarıyla bu yolun stratejik önemi vurgulanacaktır. Yolun yapımı sırasında gerçekleştirilen çalışmalar ve bu süreçte yol yapımına katkıda bulunan devlet adamı Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa'nın rolünden bahsedilecek ve paşanın hayatı, devlet yönetimi üzerindeki etkisi ele alınacaktır. Son olarak, yolun ekonomik ve siyasi boyutu incelenecek, dönemin koşulları içerisinde yolun genel önemi analiz edilecektir. Bu analizler, projenin ehemmiyeti ve tarih boyunca yolun sahip olduğu etkiyi ayrıntılı bir şekilde ortaya koyacaktır. Konu ile ilgili olarak daha önce mevcut olan çalışmalar incelenmiş, aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivinde (BOA) konu ile ilgili olarak mevcut belgeler analiz edilmiştir.

1. Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu Projesi

Erzurum Vilayeti, yaklaşık 106.000 km² genişliğinde bir alanı kapsayarak kuzeybatısında Trabzon Vilayeti, kuzeydoğusunda Rusya sınırı, doğusunda İran sınırı ile çevrili olup güneyinde Bitlis, Diyarbakır ve Mamuretülaziz Vilayetleri, batısında ise Sivas Vilayeti ile komşu konumdaydı (Sami, 1307, s. 830).

Tanzimat'la birlikte Osmanlı'da başlayan modernleşme çalışmaları yönetim alanında da kendini göstermişti. 1864 yılında ilan edilen Tuna Vilayet Nizamnamesiyle eyaletler kaldırılarak, yerine livalardan oluşan vilayetler kurulmuştu. Kurulan bu vilayetlerden birisini de Erzurum vilayeti teşkil etmekteydi. Vilayet yönetimi vali sorumluluğunda olacak şekilde düzenlemeler yapılmıştı (Ortaylı, 1999, s. 140-141).

Tanzimat Fermanı'nın ilanıyla birlikte, yol yapımıyla ilgili çeşitli düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Özellikle dönemin hükümdarı Sultan Abdülmecid, yol inşası konusuna büyük bir vurgu yapmıştır. Bu dönemde İstanbul-Edirne, Trabzon-Erzurum ve Bursa-Gemlik gibi önemli yolların yapımına başlanmıştır. Bu projelerin gerçekleştirilmesiyle, ulaşım altyapısının iyileştirilmesi ve ticaretin geliştirilmesi amaçlanmaktaydı (Çadırcı, 1991, s. 153-154; Özkan, 2012, s. 59-60).¹

Trabzon'dan başlayıp İran içlerine kadar uzanan bu yol, tarih boyunca önemli bir ulaşım ağı olarak kullanılmıştır. Bu yolun tarihi, Romalılar dönemine kadar gitmektedir ve o dönemde inşa edilerek işlev kazanmıştır. Özellikle Bayezid üzerinden Tebriz'e ulaşan bu yolun Trabzon'daki bölümü gerek kara gerekse de deniz yoluyla çevresine bağlanan stratejik bir merkez konumundaydı. Deniz ticareti için ideal bir konuma sahip olan bu yol hem askeri hem de ticari açıdan büyük bir önem arz etmekteydi. Bu yol güzergahı, tarih boyunca askeri seferlerin ve diplomatik ilişkilerin yanı sıra ticaretin canlanması için de kullanılmıştır (Aygün, 2005, s. 115-116).

Tanzimat döneminde Osmanlı İmparatorluğu, ulaşım, yol yapımı ve haberleşme alanında çeşitli gelişmeler yaşamıştır. Bu dönemde posta teşkilatının kurulması, ulaşım ve yol yapımının inşası, Avrupa'daki gelişmelerin takip edilmesi gibi faaliyetler gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti yol yapımı ile ilgili olarak Avrupa'daki gelişmeleri takip etmek amacıyla Mustafa Sami Bey'i Avrupa'ya göndermiştir. Sami Bey, Avrupa'da şose yolları hakkında bilgiler edinmiş ve 1846 yılında hükümete bir rapor sunmuştur. Ayrıca, 1840 yılında Sultan Abdülmecid döneminde haberleşme ve ulaşım alanında yeni bir adım atılarak Posta Nezareti kurulmuştu. Sultan Abdülmecid'in Meclis-i Vâlâ toplantısında yol inşaatının başlatılması kararı da yer almıştır. İstanbul-Edirne yolunun şose olarak inşa edilmesi talep edilmiş ve ayrıca Trabzon-Erzurum yolunun da inşa edilmesi kararlaştırılmıştır (Yazıcı, 1992, s. 336; Tozlu, 1997, s. 6-7; Atam, 2020, s. 194-197).

Tanzimat öncesi dönemde yol sistemi ile ilgili bazı çalışmalar yapılmışsa da Osmanlı İmparatorluğu'nda kurumsal bir yol yapımı teşkilatının oluşturulması ve planlı bir şekilde yol yapımına başlanması Tanzimat dönemi ile başlamıştır. 1848 yılında Nafia Nezareti, ülkenin altyapı inşaatları, yol yapımı, köprü inşaatları, bina inşaatları, koruların muhafazası gibi konularla ilgilenmek üzere kurulmuştur. İzmirli İsmail Paşa ilk Nafia Nazırı olarak görev almıştı (1848-1849). Ticaret Nezareti, Nafia Nezareti ile 15 Mart 1849 tarihinde birleştirilerek, ülkedeki altyapı projelerini ve yol yapımını koordine etmek amacıyla birçok farklı görevi bünyesinde birleştiren bir Nazırlık haline gelmiştir (Akyıldız, 1993, s. 141-143; Atam, 2020, s. 20; Tozlu, 1997, s. 7; Tekdemir, 2011, s. 114-116, 124).

¹ Tanzimat dönemi yol yapım çalışmaları ile ilgili olarak daha detaylı bilgiler için bkz. Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15 (26), s. 153-167.

1850 yılında yolun yapımına Nafia Nazırı İsmail Paşa'nın bölgeye gönderilmesiyle başlandı. İsmail Paşa, İstanbul'dan yola çıktığında, yanında gerekli ekipman, doktor, eczacı, ilaçlar, usta, işçi ve arabalarla birlikte gelmiştir. Yolun hızlı bir şekilde düzeltilmesi ve ardından bir şose yolunun döşenmesi gerektiğini belirten İsmail Paşa, bu durumu İstanbul'daki hükümete ilettili. Yolun yapımının yaklaşık iki ila üç yıl içinde tamamlanabileceği tahmin ediliyordu. Maliye Nezaretinden yol yapımı için gereken paranın gönderilmesi talep edilmişti. Bu girişim, o dönemdeki ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve iyileştirilmesi amacıyla atılan önemli bir adımı temsil eder. İsmail Paşa'nın yolun hızlıca düzeltilmesi gerektiği konusundaki ısrarı, yolun stratejik ve ekonomik boyutunu vurgular. Ayrıca, Erzurum ile Trabzon arasındaki bu yolun inşası ile birlikte ticaretin canlanması ve bölgenin ekonomik gelişimine katkıda bulunması beklenmekteydi. Bu tür projeler, o dönemdeki Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme ve altyapı geliştirme çabalarının bir yansımasıdır (Lütfi, 1984, s. 34; Tozlu, 1997, s. 60-63).

1861 tarihli yol nizamnamesi sonrasında, yol yapımının uygulanacağı pilot bölgelerden biri Trabzon-Erzurum yoluydu. Bu nizamname ilan edildiğinde, Trabzon-Erzurum yolu inşası dönemin Trabzon Valisi Emin Muhlis Paşa'ya devredilmişti. Vali Emin Muhlis Paşa, Mirliva Macar Feyzi Paşa'ya yaptırdığı keşif sonucunda bu yolun yapımının 30.000 kese masraf gerektireceğini ve her yıl 10.000 akçe tahsis edilmesi durumunda üç yıl içinde yolun tamamlanabileceğini belirtmişti. Yolun sadece inşaatını bir şirkete ihale vermenin, masraf açısından ve inşaat sürecinin yönetimi ve etkililiği açısından daha iyi bir seçenek olacağı düşünülmüştü. Bu nedenle, detaylı bir keşif yapılması ve konuyla ilgili uzmanlardan görüş alınması gereken bir adımdı. Ayrıca, Beyrut'tan Şam'a kadar olan yol çalışmalarında Fransız mühendis Comte de Pertoy'un bilgi ve deneyiminin başarılı olduğu göz önüne alındı. Bu nedenle, talep edilen hizmetin gerçekleştirilmesi ve yol masraflarının ödenmesi halinde gelecekte beklentilerin karşılanacağına inanılıyordu (BOA, İ.DH, 516/35125; Tozlu, 1997, s. 71-72; Özkan; 2012, 114-117). Kararın bir parçası olarak, görevlendirilecek mühendislere gerekli masrafların ödemesinin Fransız Mühendis Comte de Pertoy'ye yapılması kararlaştırıldı. Bu karar, yıllık 3.700 frank harcırahın ödenmesiyle yeterli olacağı şeklindeydi. Bu adım, yol inşaatının etkili bir şekilde gerçekleştirilmesi ve deneyimli bir mühendisin bilgisinden yararlanılması için alınan mühim bir karardı (BOA, A}MKT. MHM, 295/15).

18 Haziran 1864'te Trabzon-Erzurum yolunun Başmühendisi Mösyö Thévenin, Feyzi Paşa, Nafia Nazırı Edhem Paşa ile Turuk ve Meabir Müdürü Mösyö Ritter, İstanbul'da bir toplantı düzenledi ve yapılan görüşmede, yol çalışmalarının başlatılması için çeşitli kararlar alındı. Toplantıda, yolun düzenlenmesi için altı mühendis ve dört kondüktörün Fransa'dan getirilmesi kararlaştırıldı. Adı geçen uzmanların Eylül 1864 tarihine kadar Trabzon'da bulunmaları planlandı. Ayrıca, diğer meslek gruplarından olan ressam, katipler, muhasipler ve tercümanlar gibi personelin ülke içinden temin edilmesi kararlaştırıldı. Yolun düzenlenmesine başlamadan önce, yol kenarlarına kazıklar çakılması öngörüldü. Bu, yolun sınırlarının belirlenmesi ve yolculuk esnasında yolların işaretlenmesi için gereklidi. Toplantıda ayrıca çalışmalar için belirli bir bütçe ayrılması gerektiği kararlaştırılmıştı. 100.000 kuruş, yol düzenlemesi için kullanılacak, 200.000 kuruş ise alet ve ekipman temini için ayrılacaktı. Personel maaşları için ise aylık 34.000 kuruş tahsis edilmesi gerektiği belirlenmişti (BOA, A.) MKT.MHM, 313/25; Tozlu 1997, s. 73).

Maliye Nezaretine yazılan yazılarda, Trabzon'dan Erzurum'a kadar inşa edilecek olan yolun düzenlemesi için adımların atılması gerektiği belirtilmişti. Bu yazılarda özetle şu hususlar vurgulanmıştı: Beyrut yolu üzerinde keşif yapmış olan ve Paris'te bulunan mühendis Mösyö Töten'in görevlendirilmesi gerekmektedir. Mösyö Töten, yıllık 15.000

frank maaş ve Paris'ten Trabzon'a kadar 2.000 frank harcırah ile göreve alınacaktır. Kendisine gerekli mühendislik ekipmanları devlet malı olarak teslim edilecektir. Padişah'ın iradesi ve onayıyla kontratın imzalanması ve işlemlerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, söz konusu harcırahın ödenmesi ve mühendislik ekipmanlarının satın alınarak Mösyö Toten'in bu tarafa gönderilmesi için Paris sefâret nezdinde gerekli bildirimlerin yapılması istenmiştir. Trabzon-Erzurum yolunun düzenlenmesi için gerekli uzmanların ve kaynakların temini amacıyla atılan adımları içeriyordu. Bu tür altyapı projeleri için uluslararası uzmanlardan yararlanma ve gereken kaynakları sağlama gerekliliği vurgulanmıştır. Mösyö Toten'in göreve alınması, yolun modernizasyonu için büyük bir adımı temsil ediyordu (BOA, A.) MKT. MHM, 296/69).

Yol ile ilgili çalışmalar Trabzon-Erzurum arasında aktif şekilde gerçekleştirmekteydi ancak Erzurum-Bayezid arasında yolun yapımı ile ilgili herhangi bir planlama ve çalışma yapılmamıştı (Erzurum ve Bayezid arasındaki iklim koşulları yolun yapımını engelleyen önemli bir faktördü). Yolun sağlıklı tamamlanması için bir bütün olarak ele alınması gerekmektedir. İran ile bağlantıyı sağlayacak Bayezid yolunun yapımına bir an önce başlanması gerekmektedir. Trabzon-Erzurum yolundaki çalışmaların istenilen hızda ilerlememesi ve teknik personel ile mali sıkıntılar gibi zorluklar, bu projenin tamamlanmasını geciktiriyordu. Ayrıca, İngilizlerin, Rusya'nın Kafkas-İran ve Kafkas-Hazar demiryolları gibi büyük projelerini sürekli hatırlatarak Trabzon-Erzurum yolunun bir an önce tamamlanması gerektiğini vurguladığı belirtilmişti. Bu yolun inşası sırasındaki ekonomik zorluklar nedeniyle, yolun bir özel şirket tarafından yapılması düşünülse de bu dönemde Anadolu İstihkâmat Komisyonu Başkanı olarak görev yapmakta olan Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa, İstanbul'a gitmiş ve yolun yapımını üstlenmeyi teklif etmişti. Paşa, yıllık 5.000 kese tahsis edilerek dört yıl içinde 20.000 kese harcayarak yolun tamamlanabileceğini belirtmişti. Mustafa Sıdkı Paşa'nın bu projeyi üstlenmesi, yolun tamamlanması için kritik bir adım olmuştu. Paşa'nın yönetimi altında, proje daha etkili bir şekilde ilerlemiş ve sonuç olarak Trabzon-Erzurum yolunun tamamlanması hız kazanmıştır. Bu, yolun yapımının sonuca ulaşması için büyük bir etken olmuştur (Tozlu, 1997, s. 76).

2. Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa ve Yol Projesinin İnşası

Fosfor² Mustafa Sıdkı Paşa, 1822 tarihinde (h. 1238) Soma'da dünyaya gelmiştir. Babası haffaf esnafından Hacı Osman Ağa'dır. Paşa'nın hayatı ve kariyeri oldukça çeşitlilik göstermiş ve birçok farklı görevlerde bulunmuştur. (BOA, DH. SAİDd. 4/396). Askeri kariyerine 1837'de (h./1253) başlayarak Mekteb-i Harbiye-i Şahane'ye katılmıştır. 1848 yılında 400 kuruş maaşla Erkân-ı Harbiye de yüzbaşılığına, ardından 1848 (h./1265) yılında 600 kuruş maaşla kolağalığa terfi etmiştir. Aynı yıl içinde 1.120 kuruş maaşla binbaşılık rütbesi ile Mektebi Fünûn-u Harbiye'ye memur olmuştur. 27 Aralık 1850 senesinde İran Hududu Komisyonu'nda görev almış (BOA, A.) AMD. 27/80) ve üç sene bu görevi ifa ettikten sonra 1853'te İstanbul'a dönerek Mektebi Harbiye'de topçuluk, taksim-i arazi, topoğrafya dersleri vermiştir (BOA, DH. SAİDd. 4/396.). 1853'te (h./1270) 1.600 kuruş maaşla Erkan-ı Harbiye kaymakamlığına, 1855'te (h./1272) ise 1.800 kuruş maaşla miralaylığa terfi etmiştir. Miraliva rütbesi ile Dar-Şura-yı Askeri Azalığı görevine 1861'de (h./1278) 6.000 kuruş maaşla atanmıştır. (BOA, A.) MKT.NZD. 410/6). Bu süreçte farklı görevlerde bulunmuş, 1864 yılında Anadolu İstihkâmatı Komisyonu Reisliğine getirilerek 10.000 kuruş maaş ve feriklik rütbesi ile Erzurum'a görevlendirilmiştir (BOA, A.) MKT.MHM, 392/14; BOA, DH. SAİDd. 4/396) 1869 yılında 4. Ordu Müşiri ve aynı

² Mektebi Harbiye'de Kimya dersi okutmasından mütevellit kendisine "Fosfor" lakabının verildiği belirtilmektedir. (Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Amirleri Derya Kaptanları Bahriye Nazırları ve Deniz Kuvvetleri Komutanları, 2009, s. 107.)

zamanda Erzurum Valiliği görevlerine getirilmiş, ardından çeşitli yüksek dereceli görevler üstlenmiştir. Kariyeri boyunca iki kez Tophane-i Amire Müşirliği³, iki kez Bahriye Nazırlığı iki kez Seraskerlik makamı görevlerini yürütmüştür. Ayrıca, Erzurum⁴, İskodra⁵, Konya⁶, Trablusgarb⁷, Bosna⁸, Bağdat⁹ vilayetlerinde valilik görevleri ve askeri kumandanlık görevlerinde bulunmuştur. 1889 yılında 3. kez Erzurum Valiliği ve 4. Ordu Müşirliği görevlerini yürütürken vefat etmiştir. Mezarı Erzurum Karskapı Şehitliği'ndedir.¹⁰ Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa, Osmani ve Mecidi nişanlarına (BOA, A.) MKT.MHM, 359/48, BOA, A.) MKT.NZD, 214/27) ek olarak Madalya-i Hümayun, Rusya Devleti'nin Murassa' Saint Andre Nişanı ile Fransa Devleti'nin Lejyon de Nor Nişanı 2. rütbesinden bir kıtası ile onurlandırılmıştır. Aynı zamanda, *Topoğrafya ve Hazinetü'l-Hesab* adlı iki eseri bulunmakta olup (Tahir, 1975, s. 261; BOA, DH. SAİDd, 4/396.), harp sanatına dair Fransızca eserlerin çevirisini gerçekleştirmiştir (Süreyya, 1996, s. 1194).

Mustafa Sıdkı Paşa, Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun yapımında görevliken aynı zamanda IV. Ordu müşiri olarak vazife yapmaktaydı. Bu dönemde, yabancı mühendisler ve memurların sözleşmeleri sona ermişti ve yol inşaatının ilerlemesi için bu durum büyük bir sorundu. Özellikle Başmühendis Mösyö Thévenin ve başkatibin, yolun yapımında kullandıkları alet ve edevatı yol nazırı Mirliya Feyzi Paşa'ya teslim edemedikleri için bu iki kişinin ve diğer görevlilerin sözleşmeleri 1867 Mayıs ayından itibaren bir buçuk ay daha uzatılmıştı. Yolun eleman ihtiyacını karşılamak için başlangıçta yabancı uzmanlara başvurulsa da zamanla yerli teknik personelin yetiştirilmesi amaçlanmıştı. 1875 yılında Turuk ve Meâbir Mektebi'nin (Yollar ve Köprüler Mektebi) açılmasının ardından yerel teknik personelin eğitimi ve yetişmesi için adım atılmıştı. Bu okulun kurulması, yerel yetişmiş uzmanların altyapı projelerinde görev almasına katkı sağlamıştır. Bu şekilde, yolun yapımında yerel yeteneklerin kullanılması ve dışa bağımlılığın azaltılması hedeflenmişti (BOA, A.) MKT. MHM, 435/82; Tozlu, 1997, s. 78; Keha, 2012, s. 170; Keklik, 2022, s. 222).

Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa, Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun yapımına başladığı zaman yol güzergahında bazı değişiklikler yapmıştı. Yolun modernize edilmesi ve çalışmaların sağlıklı sürdürülmesi için yapılan bu çalışmalarda daha önce Boztepe'den geçen yolun rotasını Değirmendere üzerinden olacak şekilde yeniden düzenlemişti. Yeni güzergahın oluşturulması sürecinde, yolun geçtiği bölgelerde bulunan evler, araziler ve bahçeler kamulaştırılmıştı. Ayrıca, yol inşaatı sırasında bazı köprülerin ve su yollarının inşası için gerekli olan finans desteği için Trabzonlu varlıklı kişilerden sağlanmıştı (Tozlu, 1997, s. 79).

1868 yılının Ağustos-Kasım ayları arasındaki dört aylık dönemde, Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun dört saatlik kısmı şose olarak inşa edilmişti. Bu bölüm,

³ Paşa'nın maaşı 50.000 kuruştur. (Azap, 2023, s. 75)

⁴ Üç kez Erzurum valiliği görevinde bulunmuştur. BOA, A.) MKT.MHM, 451/46).

⁵ Ocak 1873 tarihinde atandığı bu görevinde maaşı 30.000 kuruştur. (BOA, A.) MKT.MHM, 447/29).

⁶ Aralık 1874 tarihinde 35.000 kuruş maaş ile bu göreve getirilmiştir. (BOA, A.) MKT.UM, 1359/59).

⁷Nisan 1875 senesinde 35.000 kuruş maaş ile bu göreve tayin edilmiştir. (BOA, A.) MKT.UM, 1377/61).

⁸ Ocak 1873 tarihinde 40.000 kuruş maaş ile Bosna Valiliği'ne görevlendirildiyse de bu göreve de başlamadan yedi gün sonra 30.000 kuruş maaş ile İskodra Valiliği görevine tayin edilmiştir. (BOA, A.) MKT.MHM, 445/80).

⁹ Temmuz 1872 senesinde 6. Ordu Müşiri ve Bağdat Valiliği görevlerine getirildiyse de bu görevi sarfınazar edilerek yeniden 50.000 kuruş maaş ile Tophane-i Amire Müşirliği görevine getirilmiştir. (BOA, İ.DH. 653/45440).

¹⁰ Bu üç kaynakta da Paşanın ölüm tarihi 1889 olarak belirtilmiş fakat Paşanın Mezar taşında ölüm tarihi 1891 olarak yer almıştır. Ayrıca bazı kaynaklarda yine Paşa'nın dört defa Erzurum Valiliği yaptığı belirtilmişse de yaptığımız çalışmalarda 4. Erzurum Valiliği görevine rastlanılmamıştır. (BOA, DH. SAİDd, 4/396; Çakaloğlu, 2004, s. 221-222; Süreyya, 1996, s. 1194).

Trabzon-Cevizlik-Hamsiköy-Bekçiler-Ardasa-Abdurrahman köylerini kapsamaktaydı. Bu hızlı ilerleme, daha önce üç yıl süren çalışmalarla örtüşüyordu. Yolun bu hızlı inşaa sürecinin ardında, yolun daha önceki keşifler ve hazırlıklarının etkili olduğu belirtilmektedir. Mirliva Macar Feyzi Paşa'nın daha önce yol ile ilgili yaptığı keşifler ve hazırlıklar, inşaatın hızlı ilerlemesine katkıda bulunmuştı. Yolun şose olarak inşaa edilmesi, bu bölgenin ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve modernleştirilmesi yolun daha güvenli ve erişilebilir hale gelmesine katkı sağlamıştı (Tozlu, 1997, s. 79-80; Keha, 2012, s. 171). Bu tarihlerde Erzurum kısmındaki yol çalışmaları da devam etmekteydi. Özellikle Kop Dağı ile Erzurum arasındaki bölge oldukça zorlu bir mevki oluşturuyordu. Ayrıca, Erzurum Ovası'ndaki bataklıklar ve sulu alanlar da işi zorlaştıran diğer unsurlardı. Mustafa Sıdkı Paşa, Kop Dağı ile Ilıca-Gezköy arasındaki yolun bir kısmını düzelterek ve bir kısmını da şose olarak inşaa ederek büyük bir başarı elde etmişti. Bu çalışmalar, Kop Dağı ve Erzurum arasındaki bu zorlu bölgenin aşılmasını ve yolun modernleştirilmesini sağlamıştı (Tozlu, 1997, s. 80).

Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa, Ağustos 1869'da Erzincan'dan Dahiliye Nezaretine gönderdiği tahriratında, Erzurum-Trabzon yolunun dört sene içinde tamamlanacağını tekrar belirtti. 1869 yılında yürütölen çalışmalar hem Erzurum hem de Trabzon tarafında 5.000 işçinin katılımıyla devam ediyordu. Paşa'ya göre, 1869 kış mevsimine doğru Erzurum'daki yolun zorlu bölümlerinin tamamlanacağı ve Trabzon tarafında bulunan beş saatlik kısmın bir sonraki yıla bırakılacağı belirtiliyordu (BOA, A.) MKT.NZD, 685/15)

Trabzon vilayetinde yolun en zor kısmını Zigana Dağı oluşturuyordu. Zigana Dağı'nın en sarp kısımlarının 1869 kışına doğru tamamen düzeltilmiş olması, bu bölgenin aşılmasında ve yolun modernleştirilmesinde kayda değer bir başarıydı. 1870 senesi için yapılan planlamada, 16.000 işçi ve 6.800 arabanın hazırlanması gerektiği vurgulanmıştı. Bu plan, yolun yapımına yönelik büyük bir organizasyonun parçasıydı ve Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa'ya bu konuda yetki verilmesi gerektiği ifade ediliyordu. Ayrıca, 1871 yaz mevsiminde Trabzon-Erzurum yolunda araba seferlerinin sağlanması için planlamalar yapılmıştı. Bu planların uygulanabilmesi için gerekli barut da temin edilmişti. Bu sayede çalışmaların başlamasıyla her şey tam teşekküllü bir şekilde gerçekleştirilebilecekti. Yolun modernizasyonu için bu tür hazırlıklar, altyapının geliştirilmesi ve bölgeler arası ulaşımın artırılmasını amaçlamaktaydı (Tozlu, 1997, s. 82-83).

Yolun Erzurum bölümünde yer alan otuz iki saatlik kısım şose ile kaplanmıştı. Trabzon kısmında ise yirmi sekiz saatlik kısmının yirmi dört saati şose ile döşenerek tamamlanmıştı. Geriye kalan dört saatlik bölüm ise arabaların geçebilmesi için düzenlenmişti. Bu bölümde İstanbul'dan Erzurum'a top sevki bile gerçekleştirilmişti. Yolun Trabzon kısmında mevcut olan eksiklikler de 1872 senesinde tamamlanmıştı. 1871 senesi başından itibaren Trabzon'dan Erzurum'a kadar araba ulaşımı sağlanmıştı. Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa'nın sorumluluğu ve denetimi altında 1868 senesinde başlanan Trabzon-Erzurum yolunun 1871 senesinde büyük kısmı tamamlanmıştı (Yılmaz, 2015, s. 227; Tozlu, 1997, s. 83-84; Keha, 2012, s. 170; BOA, ŞD, 1503/57)

1872 yılında tamamı biten yolun korunması için çeşitli çalışmalar yapılmıştı. Yolun güvenliğinin sağlanması amacıyla buraya bekçiler görevlendirilmiş, yolun bakım ve onarım masrafları ise vilayetlere bırakılmıştı. Bu yol, askerî açıdan büyük öneme sahip olduğundan, yolun bakım ve onarımı daha çok askerî yetkililer tarafından değerlendirilip raporlanmaktaydı. Ayrıca, Trabzon-Erzurum yolu, İran transit ticaret güzergahının bir parçası olarak rol oynamaktaydı. Bu nedenle yolun sürdürülebilirliği ve güvenliği, ticaretin devamlılığı açısından da kritikti. 1874 yılında Trabzon-Erzurum yolu, 4. Ordu müşirliği tarafından yönetilmek üzere devredildi. Bu sayede yolun güvenliği ve

korunmasının askeri yetkililer tarafından daha etkin bir şekilde sağlanmasını amaçlanıyordu (Keha, 2012, s. 171).

3. Trabzon-Erzurum Bayezid Yolunun Ekonomik ve Siyasi Etkileri

XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret hayatına büyük katkı sağlayan bu kara ticaretinin en büyük kısmını Erzurum şehri oluşturuyordu. İstanbul ve İzmir gibi büyük liman şehirlerinin ardından en büyük kara gümrüğü Erzurum'daydı. Erzurum, İran'dan gelen eşyaların kabul edildiği, buradan İstanbul ve Avrupa'ya ulaştırılmak üzere Trabzon üzerinden veya Erzincan-Tokat-Sivas güzergahı üzerinden olacak şekilde iki farklı yolla nakillerin yapıldığı stratejik bir merkez konumundaydı. Bu durum, Osmanlı İmparatorluğu'nun İran ile yoğun ticari ilişkilerini yansıtıyordu ve aynı zamanda Avrupa'ya yönlendirilen malların merkezi bir toplanma noktası olarak Erzurum'u mühim bir ticaret merkezi haline getirmekteydi. Ayrıca, Osmanlı İmparatorluğu'nun İran ve Rusya ile yaşadığı askeri çatışmalarda, Trabzon şehri ve limanı askeri toplanma ve sevk merkezi olarak kullanılmaktaydı. Bu liman, Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri güçlerini bu bölgeye taşımanın stratejik bir avantajını sunuyordu. Buraya gelen askerler, diğer şehirlere sevk edilmek üzere koordine ediliyordu (Tozlu, 1997, s. 19; Özkan, 2012, s. 8).

İngilizlerin, Kuzey İran ve Hindistan gibi ticaret bölgelerine daha ucuz ve etkili bir ulaşım yolu arayışında oldukları bu dönemde İngiliz diplomat Sir Gore Ouseley, 1812'de hazırladığı bir raporla Trabzon-Bayezid yolunun İran ve Hindistan ile ticaret yapmanın en kısa ve en ekonomik yolu olduğunu vurguladı. Bu rapor, bölgenin stratejik konumunu ve ticaret potansiyelini belirlemiş ve İngilizlerin ilgisini çekmiştir. 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın ardından Edirne Antlaşması, Karadeniz'i yabancı ticarete açarak Karadeniz'in Türk-Rus denizi olmaktan çıkarılarak milletlerarası bir vaziyet almasını sağlıyordu. Bu gelişme, Osmanlı için Karadeniz'deki deniz yollarının daha az kullanıldığı ve kara ticaret yollarının gerekliliğini artırdığı bir dönemi başlatmıştı. İngilizler, 1830 yılında Trabzon'da ilk konsolosluklarını açarak bu bölgeye olan ilgilerini somut bir şekilde belli etmişlerdi. 1836'da İstanbul ve Trabzon arasında buharlı gemi yolculukları başladı ve bu durum bahse konu güzergahta yoğun bir gemi trafiği oluşturdu. Bu gelişme, İngilizlerin ve diğer tüccarların bu yolu tercih etmesine katkı sağladı. Trabzon'un stratejik konumu, ticaret yollarının kavşak noktası olması ve İran ile Hindistan gibi büyük pazarlara erişiminin kolaylığı, bu yolun önemini 1860'lı yıllara kadar sürdürdü (Turan, 1951, s. 147; Tozlu, 1997, s. 186-187; Özkan, 2012, s. 9-10).

Kırım Savaşı (1853-1856) döneminde, Osmanlı İmparatorluğu ile Rus İmparatorluğu arasında patlak veren büyük çatışma, Erzurum şehri dahil olmak üzere birçok bölgeyi etkiledi. Erzurum Valisi Arif Paşa, bu dönemde Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun şose olarak inşa edilmesinin gerekliliğini vurguladı. Rusya'nın Güney Kafkasya'da Tiflis ve Poti gibi bölgeleri kontrol etmesi ve İran ile ticaret yollarını denetimine alması, Osmanlı İmparatorluğu için büyük bir endişe kaynağıydı. Bu yollar aracılığıyla İran ticareti Rus topraklarına yönlendirilirse, Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisi ve stratejik konumu büyük zarar görebilirdi. Bu nedenle Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun şose olarak inşa edilmesi, İran ile olan ticaretin devamını ve Osmanlı İmparatorluğu'nun bu bölgelerdeki etkisini sürdürmeyi amaçlıyordu. Kırım Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu için birçok zorluğu beraberinde getirdi ve böyle bir dönemde bu tür altyapı projeleri, imparatorluğun ekonomik canlılığını ve güvenliğini sürdürme amacını taşıyordu. Bu nedenle Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun inşası, o dönemin

uluslararası ilişkileri ve stratejik öncelikleri açısından öncelik teşkil etmekteydi (Yılmaz, 2015, s. 221; Tozlu, 1997, s. 64).¹¹

Trabzon'dan Balahor karyesine yapılan yolun şose olarak inşa edilmesi ve Erzurum ile Bayezid arasındaki yolun düzenlenmesi kararı, Karadeniz bölgesini Kafkasya ve Kuzey İran'a bağlayan stratejik bir güzergahın geliştirilmesini amaçlamaktadır. Kefe ve Azak limanları, Karadeniz ticaretinin ve İpek Yolu aracılığıyla devam eden ticari hayatın ana merkezleridir. Bu limanlar, İran, Hazar Denizi'nin kuzeyi, Anadolu ve İstanbul arasında ticari bağlantıları sağlamaktadır. Her iki liman da ticari malların toplandığı ve doğu-batı istikametlerine dağıtıldığı merkezlerdir. Ayrıca, Moskova, Akkerman, Kavşan ve Leh gibi bölgelere uzanan bir ticaret yolu da kullanılmıştır. Yabancı tüccarlar Trabzon'da toplanır ve buradan mallar deniz yoluyla Kırım sahillerine taşınır. Genellikle İranlı tüccarların Trabzon'a ulaştığı görülmekte ve bazı kayıtlarda bu tüccarların Anadolu içlerinden mal getirdiği belirtilmektedir. İran'dan gelen mallar, karayoluyla Trabzon'a ulaşır ve buradan deniz yoluyla Kırım limanlarına nakledilirdi (Kavak, 2020, s. 72-73; Atam, 2020, s. 230; Tozlu, 1997, s. 59).

Erzurum ile Bayezid arasındaki yolun düzenlenerek han ve karakolların inşa edilmesi, bu bölgedeki güvenlik ve konaklama ihtiyaçlarını karşılamayı amaçlamaktadır. Bu bölge ticari ve askeri faaliyetlerin yoğun olduğu bir bölge olduğu için, yolculuk yapanlar için güvenli konaklama ve dinlenme imkanlarının sağlanması oldukça önemlidir. Hanlar, yolculuk yapanlar için konaklama, yemek ve dinlenme imkanları sunar. Uzun yolculuklar sırasında bu hanlar, yolcuların yorgunluklarını gidermelerine ve enerji toplamalarına yardımcı olur. Aynı zamanda ticaret yapan tüccarlar için mallarını güvende tutmaları için güvenli bir konaklama yeridir. Karakollar ise yolun güvenliğini sağlama amacı taşır. Bölgenin askeri veya güvenlik açısından hassas olduğu durumlarda karakollar, yoldan geçenleri korur ve denetler. Askeri birliklerin sevkini sağlar ve bölgenin güvenliğini sağlar. Ayrıca, karakollar bölgedeki huzursuzluğu önler ve yolculuk yapanların güvenliğini temin eder. Bu yolların yapımı, bölge ekonomisinin büyümesine, sosyal hayatın gelişmesine ve bölgenin stratejik konumunu daha da artırmıştır. (Özkan, 2012, s. 9-10).

Sonuç

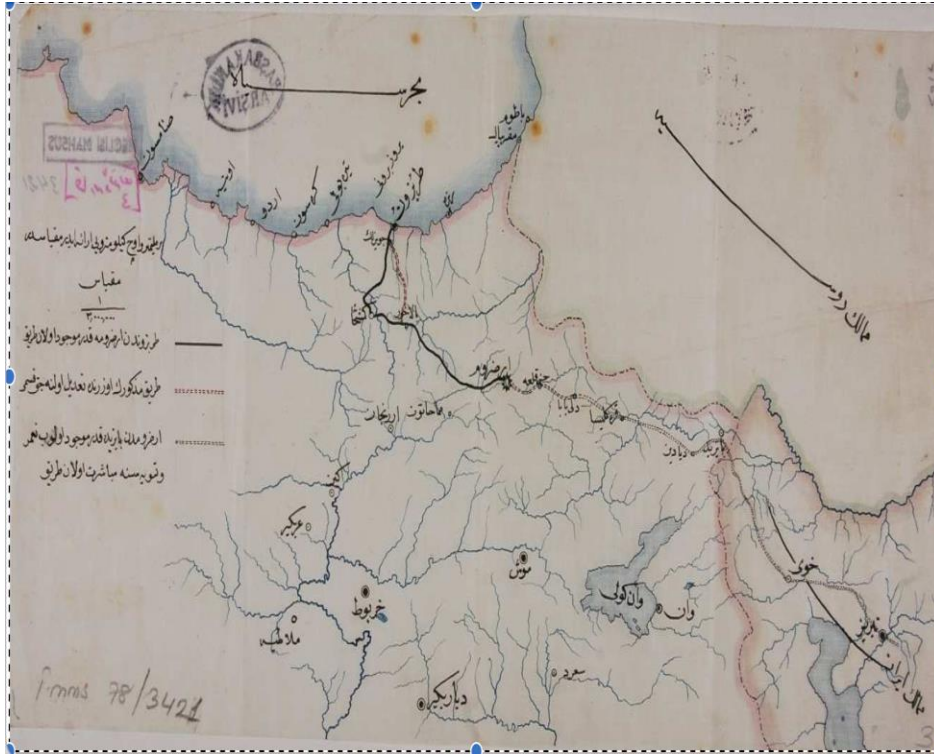
Trabzon-Erzurum-Bayezid yolu, tarihi bir öneme sahip olan ve İpek Yolu'nun bir parçasını oluşturan bir güzergahı içermektedir. Bu yol, İpek Yolu'nun Karadeniz kıyısında geçtiği bir geçiş noktasını temsil etmektedir. Trabzon limanından başlayan bu yol, Batı Anadolu'ya ve İstanbul'a ulaşmanın ana arterini oluşturmaktaydı.

XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret hayatına büyük katkı sağlayan Trabzon-Erzurum-Bayezid kara ticaret yolu, stratejik bir yol olmaz özelliğine sahipti. Bu yol, İran'dan gelen eşyaların İstanbul ve Avrupa'ya ulaştırıldığı bir geçiş noktasıydı. İngilizlerin bu yolun önemini fark etmeleri, bu ticaret yolunun uluslararası ilgi çekmesine neden oldu. Kırım Savaşı döneminde, bu yolun şose olarak inşa edilmesi gerektiği vurgulanmıştı. Bu yol, İran ile olan ticaretin sürdürülmesi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun bu bölgedeki etkisini koruma amacını taşıyordu. Ayrıca, hanlar ve karakolların inşası, güvenlik ve konaklama ihtiyaçlarını karşılayarak bu yolun kullanımını kolaylaştırdı. Bu altyapı projeleri, bölgenin ekonomik canlılığını ve güvenliğini sürdürme amacı taşıyordu. Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun inşası, o dönemin uluslararası ilişkileri ve stratejik öncelikleri açısından gereklilik arz etmekteydi.

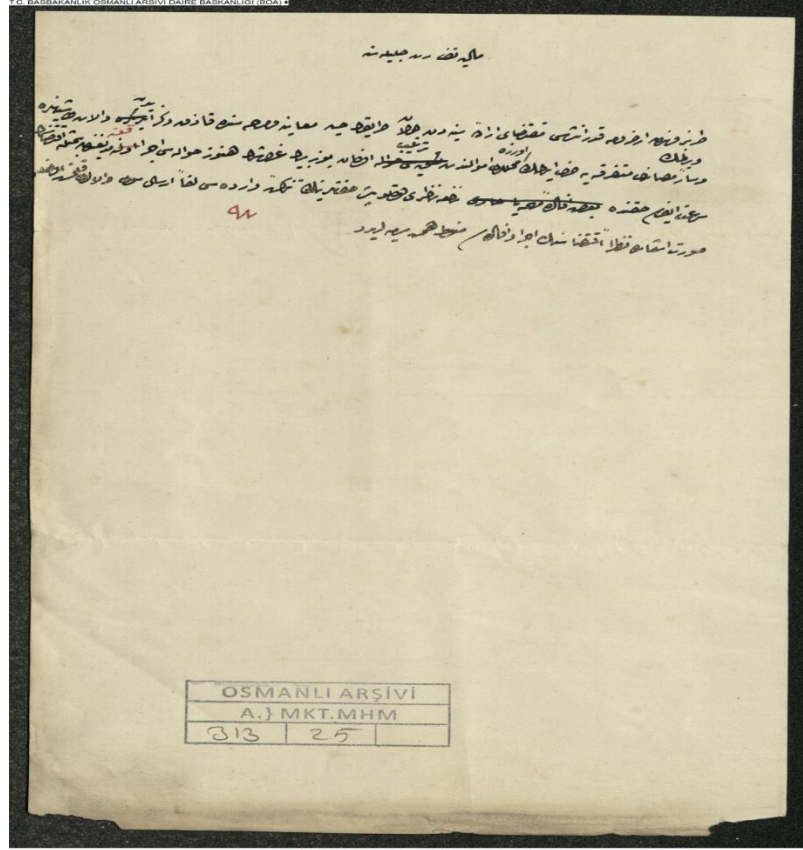
¹¹ Kırım Savaşı ile aslında Trabzon Limanı'ndan askeri sevk beklenen şekilde gerçekleşmemişti. Şehrin limana giden yollarının dar ve kötü olması sebebiyle bu yolların tamiri en sona bırakılmıştı. (Yılmaz, 2015, s. 221; Tozlu, 1997, s. 64)

Tanzimat döneminde Osmanlı Devleti'nde meydana gelen değişimler yolların inşası konusunda da kendisini göstermiştir. Tanzimat ile birlikte yol yapımına başlanan dönemde 1861 Nizamnamesi ile seçilen pilot bölgelerden birini de Trabzon-Erzurum-Bayezid yolu oluşturmaktaydı. Bu yolun yapılması için mevcut teknik personel bulunmadığından Fransa'dan teknik personelin getirilmesi kararlaştırılmıştı.

Mustafa Sıdkı Paşa bu göreve getirildiğinde IV. Ordu Müşiri olarak görev almaktaydı. Mustafa Sıdkı Paşa'nın liderliğinde gerçekleştirilen Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun yapımı, dönemin mühim altyapı projelerinden biriydi. Bu projede, yerel yeteneklerin eğitimi ve kullanımı, kamulaştırma işlemleri, yerel desteklerin sağlanması gibi stratejik adımlar atıldı. Yolun modernleştirilmesi için başlatılan şose inşaatı, bölgeler arası ulaşımın geliştirilmesine ve yolun güvenliğinin artırılmasına katkı sağladı. Yolun 1870 yılında çoğunluğunun tamamlanması hem askeri hem de ticari açıdan büyük öneme sahipti. Yol, İran transit ticaret güzergahının bir parçası olarak büyük bir rol oynadı. Yolun güvenliği ve korunması, IV. Ordu müşirliği tarafından daha etkin bir şekilde yönetilmeye başlandı, bu da askeri stratejilerin vurgulanmasını gösterdi. Mustafa Sıdkı Paşa'nın liderliğindeki bu altyapı projesi, dönemindeki modernleşme ve ulaşım geliştirme çabalarına büyük bir katkı sağladı ve bölgenin erişilebilirliğini artırdı.



Harita 1: Trabzon-Tebriz Yolu. BOA.İ. MMS. 78/3421.



A.} MKT.MHM.00313.00025.001

Mâliye nezâret-i celîlesine Trabzon'dan Erzurum'a kadar inşâsı muktezâ-yı irâde-i seniyyeden olan tarikin hîn-i mu'âyene ve sahasında kazık rekz eden ve âlât taşıyanlara verilmek vesâir mesârif-i müteferrikaya sarf edilmek üzere mahalleri emvâlimden tertib olunan yüz bin guruşun henüz havâlesi icrâ kılınmadığından bahisle iktizâsının sür'at-i ifâsı hakkında nâfi'a nâzırı devletlü paşa hazretlerinin tezkire-i vâridesi leffen irsâl-i sûy-ı vâlâları kılınmış olmağla sûret-i iş'âra nazaran iktizâsının icrâ ve ifâdesi menût-ı himmet-i sâmiyeleridir. (BOA. A. MKT.MHM. 313/25).



Resim 1. Fosfor Mustafa Sıdkı Paşa' nın Kabri. (12 Eylül 2023)

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Dahiliye Defterler (DH. SAİDd)

İrade Meclis-i Mahsus (İ. MMS)

İrade Dahiliye (İ. DH)

Sadaret Âmedî Kalemî Defterleri (A.AMD)

Sadaret Mühime Kalemî Evrakı (A. MKT.MHM)

Sadaret Nezaret ve Devair Evrakı (A. MKT. NZD)

Sadaret Mektubî Kalemî Umum Vilayet Evrakı (A.MKT.UM)

Şura-yı Devlet (ŞD)

Tetkik Eserler

- Akyıldız, A. (1993). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*. İstanbul: Eren Yayınları.
- Atam, Ş. (2020). *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Aygün, N. (2005). *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*. Trabzon: Serander Yayınları.
- Azap, P. Ç. (2023). *Tophane-i Âmire Müşiriyeti*. İstanbul: Timaş Akademi.
- Çadırcı, M. Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15(26), 153-167.
- Çakaloğlu, C. (2004). Sicill-i Ahvâl Kayıtlarına Göre Osmanlı Devleti'ndeki Manisalı Mülkî Amirler. *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 25, 221-242.
- Kavak, N. (2020). Karasu Kazası'nda Sosyo-Ekonomik Hayat (II). *Crimean Historical Review*, 1, 45-84.
- Keha, M. (2012). *Islahat'tan I. Meşrûtiyet'e Erzurum (1856-1876)*. Doktora Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Keklik, E. (2022). Turuk ve Meâbir Mektebi ve İlk Nizamnamesi (1862). *Külliyat Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 17, 219-236.
- Lütfî Efendi, A. (1984). *Lütfî Tarihi*, C. IX, (Yay. M. Münir Aktepe). İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Mehmet Tahir Efendi, B. (1975). *Osmanlı Müellifleri*, C. III. (Haz. İsmail Özen). İstanbul: Meral Yayınları.
- Ortaylı, İ. (1999). *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Amirleri Derya Kaptanları Bahriye Nazırları ve Deniz Kuvvetleri Komutanları*, (2009). Haz. İbrahim Akkaya, Fahri Ayanoğlu, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Özkan, F. (2012). *A Road in Rebellion, A History on the Move: The Social History of the Trabzon-Bayezid Road and the Formation of the Modern State in the Late Ottoman World*, (Doktora Tezi), State University of New York at Binghamton.
- Sami, Ş. (1307). *Kaamusu'l- A'lam*. İstanbul: Mihran Matbaası, C. II.
- Süreyya, M. (1996). *Sicil-i Osmanî*, C. IV. (Haz. Nuri Akbayar). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekdemir, A. (2011). Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti. *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1, 109-132.
- Tozlu, S. (1997). *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*. Doktora Tezi. Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Turan, Ş. (1951). 1829 Edirne Antlaşması. *AÜDTCF Dergisi*, 9, 111-151.
- Yazıcı, N. (1992). Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 3, 333-377.
- Yılmaz, Ö. (2015). Dussaud Biraderlerin Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870). *Karadeniz İnceleme Dergisi*, 18, 213-244.