

Osmanlı Bilimi Araştırmaları Studies in Ottoman Science

Başvuru | Submitted 23.02.2024
Revizyon Talebi | Revision Requested 14.05.2024
Son Revizyon | Last Revision Received 17.09.2024
Kabul | Accepted 22.01.2025

Araştırma Makalesi | Research Article

🔓 Açık Erişim | Open Access

1850-1909 Dönemi Anadolu Sağ Kol Güzergâhı'nda Karayolu Yapım- Onarım Faaliyetleri ve İktisadî Yapıdaki Etkileri

Highway Construction and Repair Activities on the Anatolian Right Branch Route in the
Period 1850-1909 and Their Effects on the Economic Structure



Veli Sırım¹  & Ahmet Akyol¹ 

¹ Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Tekirdağ-Türkiye

Öz Yol yapım ve onarım faaliyetleri Osmanlı İktisat Tarihi içerisinde iki dönem şeklinde incelenmiştir. Birincisi, Klasik Dönem'dir. Bu dönemde Anadolu içerisindeki yol yapım ve onarım faaliyetleri Roma Dönemi'nden kalan ve Selçuklu Dönemi yollarının tamir ve bakımı şeklinde olmuştur. Kısacası mevcut yollar korunmaya çalışılmış, yeni bir yol şebekesi planlanmamıştır. İkinci dönem ise Yenileşme Dönemi'dir. Bu çalışma Yenileşme Dönemi içerisinde yer alan on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Anadolu toprakları üzerindeki yol yapım ve onarım faaliyetlerinin, bu dönemde yeni kurumların işlerliğinin artmasıyla beraber, Osmanlı arşiv vesikalarının ışığında, Sağ Kol Güzergâhı içerisindeki değişim ve dönüşüm doğrultusunda hazırlanmıştır. Bu doğrultuda idari anlamda 1864 ve 1871 yılı Vilâyet Nizamnâmeleri çerçevesinde yapılan idari bölümlendirme ile Vilâyetlik statüsü kazanan Hüdavendigâr, Aydın, Konya ve Adana Vilâyetlerinde yol yapım ve onarım faaliyetlerindeki gelişimin etkisiyle tarımsal üretim, ithalat ve ihracat rakamlarındaki değişim ve bu minvalde sanayinin gelişimi ile alakalı yapılan çalışmalar neden-sonuç ilişkisi içerisinde incelenecektir.

Abstract Road Construction and repair activities have been examined in two periods in economic history. The First is the Classical Period. During this period road construction and repair activities in Anatolia were in the form of repair and maintenance of roads from the Roman Period and the Seljuk Period. In short, existing roads were tried to be preserved, a new road network was not planned. The second period is the Renewal Period. The study is, it was prepared in the light of archival documents, as the road construction and repair activities on the Anatolian right arm route inverted in the 19th century and the functionality of new institutions increased. In this regard, the changes in agricultural production, import and export figures and the development of industry in this regard, with the effect of the development of road construction and repair activities in the Hüdavendigâr, Aydın, Konya, Adana Provinces with the administrative division made within the framework of the provincial regulations of 1864 and 1871. It will be examined within the cause-effect relationship.

Anahtar Kelimeler Nizamnâme · Vilâyet · Karayolu · Değişim · Gelişme · İktisadi Etki.

Keywords Nizamname · Province · Highway · Change · Development · Economic Effect.



Atif | Citation: Sırım, Veli, Ahmet Akyol. "Highway Construction and Repair Activities on the Anatolian Right Branch Route in the Period 1850-1909 and Their Effects on the Economic Structure". *Osmanlı Bilimi Araştırmaları-Studies in Ottoman Science* 26, 1 (2025): 68-83. <https://doi.org/10.26650/oba.1441891>

© This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License. 

© 2025. Sırım, V. & Akyol, A.

✉ Sorumlu Yazar | Corresponding author: Veli Sırım vsirim@nku.edu.tr



Extended Summary

Road construction and repair activities, which have an important place in the transportation sector, have been effective in meeting needs such as nutrition, shelter, and security throughout history. However, they have become an area that creates a catalytic effect within the concept of economic development introduced in the 19th century.

Since the second half of the 19th century marked the beginning of a period full of social, economic, and cultural innovations for the Ottoman Empire, road construction and repair activities also played an important role in this innovation and transformation.

In the same period, the scarcity of expenditures related to public works in the budget of the Ottoman Empire continued until the Tanzimat Period, which is considered the beginning of the Renovation Period. However, while agricultural production maintained its weight in budget data during the Renovation Period, market research deeply affected the Ottoman Empire with the decrease in production costs of European countries that completed their industrialization. The Free Trade Agreement signed in 1838 brought the Ottoman Empire to the brink of destruction. This destruction continued from the establishment of the Public Debt Administration (Düyûn-ı Umûmiye) until the State of the Republic of Turkey paid off the debts incurred by this institution.

These economic, political, and military developments have made it essential to take steps regarding road construction and repair activities, which are among the transportation activities.

The reforms carried out in almost every field after the Tanzimat period became more evident in the second half of the 19th century. At this point, the Right Arm Route on Anatolian lands has become an important area of action within the scope of the projects planned to be implemented. Many pilot applications have been implemented on this route.

The impact on road construction and repair activities that emerged with the 1861 and 1864 Regulations shifted to a different point with the change in the administrative structuring in line with the 1871 Regulations. Sultan II of the Constitutional Monarchy and Armistice Period took place in the Renewal Period. Abdulhamid employed many local and foreign engineers who were experts in their fields in the state bureaucracy. Through the research carried out by these engineers, he determined the contribution of road construction and repair activities to economic development, giving special importance to road construction and repair activities. Hendese-i Mülkiye and Sanayi-i Nefise Schools fulfilled an important institutional duty in this period.

As a result of the commercial privileges obtained by England on Anatolian lands, it became a great need to transport Western products from port cities to inland centers quickly and without disruption. The most important reason underlying the decrease in profitability rates for Western merchants was that the old Classical-era roads were found to be neglected and inadequate, and this situation was reported by merchant representatives and presented to the central government. The reports and requests that mobilized the administrators of the period tried to implement road construction and repair practices according to their degree of importance.

As an example of this situation, the name of Umûr-ı Ticaret ve Nafia Nezareti was changed to II. It can be shown that it was changed to the Ministry of Public Works within the framework of the modernization efforts of the Abdulhamid Period. Because the complex structure of this ministry, which was called by different names during the period we conducted research, and its frequent mergers and separations with other ministries, prevented the process of road construction and repair activities from proceeding effectively and efficiently.

The impact of road construction and repair activities on the economic structure should be sought in providing opportunities for social and economic contacts rather than being carried out according to superior standards. For this reason, the activities of engineers and bureaucrats involved in the work carried out in this field were vital to the Ottoman Empire.

The aim of minimum cost and maximum efficiency in road construction and repair activities is planned within the framework of the concession procedure and the Labor Taxpayer Law. The Ottoman administrators aimed to relieve the budget in the steps they took in this regard. However, the example of the Izmir-Ankara Road and some disruptions within the framework of the Labor Taxpayer Law made it necessary to resort to different solutions in this regard.

Within the scope of this information, we can express the increase in effectiveness and efficiency in road construction and repair activities with the increase in foreign trade data. While foreign trade data for the years 1840-1849 showed a low trend, a remarkable increase of approximately 160% in commercial income was observed between 1880 and 1889. Faster and safer deliveries due to the activation of roads connecting to ports played a major role in this increase.

Road construction and repair activities carried out from the Anatolian Right Branch Route to Istanbul, the capital of the period, also caused a long-term population increase.

As a result, road construction and repair activities have been examined in two periods of economic history. The First is the Classical Period. During this period, road construction and repair activities in Anatolia were in the form of repair and maintenance of roads from the Roman Period and the Seljuck Period. In short, existing roads were tried to be preserved, but a new road network was not planned. The second period is the Renewal Period. The study is, it was prepared in the light of archival documents, as the road construction and repair activities on the Anatolian right arm route increased in the 19th century and the functionality of new institutions increased. In this regard, the changes in agricultural production, import and export figures, and the development of industry in this regard, with the effect of the development of road construction and repair activities in the Hüdavendigâr, Aydın, Konya, Adana Provinces with the administrative division made within the framework of the provincial regulations of 1864 and 1871.

The economic activity on the Right Arm Route during the period we are considering was at a higher level than that on other routes and made significant contributions to the economies of the cities along the route.

Giriş

Ulaştırma kavramına yüklenen anlam genişliği, yatırım yapılmış olduğu dönemdeki teknolojik gelişmelerle beraber, üstün standartlara göre yapılmasından çok iki nokta arasındaki içtimaî ve iktisadî temaslara imkân sağlamasından gelmektedir. Bu minvalde Türk Dil Kurumu Sözlüğü ulaştırmayı, insanların ve malların veya haberlerin tümünün belirli vasıtalar ile belirli bir lokasyonda üretilip, tüketilebilecek destinasyonlara yönlendirilmesi olarak ifade etmiştir.¹

Ulaştırma faaliyetleri dönem araştırması içerisinde kara ve deniz taşımacılığı olarak kategorize edilmiştir. Konu başlığı itibariyle kara taşımacılığı içerisinde kendisine yer bulan karayolu yapım ve onarım faaliyetleri için iktisadî askeri, siyasi ve haberleşme teknolojisindeki ilerlemeler yapım ve onarım faaliyetleri için sebep olarak gösterilebilmektedir.²

Karayolu yapım ve onarım faaliyetleri ile alakalı anlam genişliğini on dokuzuncu yüzyıl marjinalistlerinin niteliksel anlamında arayabiliriz. Bu nedenle on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından sonra önem atfedilen karayolu yapım ve onarım faaliyetleri, ilerlemek ya da geri kalmışlık ifadeleri ile tanımlanmıştır.³

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren karayolu yapım ve onarımı ile alakalı faaliyetlerin iktisadî yönden incelemesi dönem olaylarına genel bir bakış ile daha iyi anlaşılabilir. Bu nedenle 1838 yılında imzalanan Baltalimanı Ticaret Anlaşması'nın getirmiş olduğu serbestlik algısının Osmanlı devlet bütçesine yansımaları, Yenileşme Döneminin başlangıcı sayılan Tanzimat Fermanı ile beraber şekillenen devlet idari kurumlarının Klasik Dönem Osmanlı bürokrasisinden farklı bir mantıkla ilerlemesi dönem olaylarının içerisinde yaşanan iktisadî gelişimi bize daha objektif bir bakış açısı sunacaktır.

Yol Yapım ve Onarım Faaliyetlerini Etkileyen Önemli Gelişmeler

Yunan İsyanı'nda göstermiş olduğu başarılarından dolayı istediklerini alamayan Mehmet Ali Paşa'nın Mısır'da başlatmış olduğu isyanın olumsuz sonuçlarını ortadan kaldırmak için II. Mahmut tarafından imzalanmış olan 1838 yılındaki Serbest Ticaret Anlaşması, Osmanlı Devleti'ni özellikle iktisadî açıdan bir çıkmazın içine sokmuştur. Bu olaylar silsilesi neticesinde dış ticaret dengesi sömürgeci Avrupa ülkeleri lehine değişmiş, ticari faaliyetlerde ithalatçı bir ekonomi durumu kendini göstermiştir. Osmanlı ekonomisi Batılı üreticiler için açık bir pazar konumuna gelirken, yapılan anlaşma ile ihracat gümrüğü %12 iken, ithalat gümrüğü %5 oranında belirlenmiştir.⁴

Yenileşme Dönemi'nin (Nizam-ı Cedîd) başlangıcı Tanzimat Fermanı ile olmuştur. Mısır'da baş gösteren Kavalalı Mehmet Ali Paşa isyanı ile beraber İngiltere, Rusya ve Fransa'nın çıkarları Osmanlı Devleti'nin buraya müdahalesini engellemek üzerine planlandığından, Sultan Abdülmecid'in 1839 yılında Gülhane-i Hatt-ı Hümayun'u imzalamasıyla Osmanlı Devleti'nin dağılması engellenmek istenmiştir.⁵

Tanzimat ile beraber devlet bürokrasisinde Avrupa'da tahsil görmüş Bâb-ı Âlî bürokratlarının yetki ve yönetime katılma nispetleri Padişah ile beraber kullanıldığından Klasik Dönem (Nizâm-ı Kadîm)'den çok farklı bir devlet idari anlayışı ortaya çıkmıştır. Bu yeni dönemin yansımalarını kurumların oluşturulması ve idarisinde

¹Beyhan İncekara, "Ulaştırma Yatırımları İktisadi Büyüme İlişkisi: Türkiye Üzerine Ekonometrik Bir Analiz" (Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2016), 5.

²Eylem Tekemen Altındaş, "XIX. yy.'in İkinci Yarısında Ankara'da Karayolu Ulaşımı," *Tarih Araştırmaları Dergisi* 67 (2020), 330-331; Ayten Can Tunalı, "Fehmi Paşa", *Tarih Araştırmaları Dergisi* 28 (2009), 235.

³Fatih Aydın, Muhammed Oral, "Türkiye'de Karayolunun Tarihsel Gelişimi," *Ratın Academi Özel* (2018), 258-259.

⁴İhsan Satış, "İslah-ı Sanayi Komisyonu ve Şirketlerin Teşekkülü: Debbağ Şirketi Örneği", *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 18 (2012), 418.

⁵Atanur Karaahmetoğlu, "Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Dönemi'nde Mecelle Bağlamında İşçi İşveren İlişkileri," *Emek ve Toplum Dergisi* 10 (2021), 77-79.



görebilmekteyiz.⁶

1838 yılında, Tanzimat Fermanı'nın ilanı öncesinde kurulan Meclis-i Umûr-ı Nâfia'nın Ticaret Nezâreti'ne bağlı bir şekilde oluşturulması sonucunda bayındırlık işleri ile alakalı Nâfia Hazinesi oluşturulmuştur. 1849 yılında ise ilk defa herhangi bir nezârete bağlanmadan faaliyetlerine Nâfia Nezâreti ismiyle devam etmiştir. Bu nedenle Nâfia Nezâreti, iktisadî faaliyetler içerisinde yer alan tarımsal faaliyet alanlarındaki düzenlemeleri, ticaretin geliştirilmesi çalışmaları gibi faaliyetlerin yanı sıra ulaştırma yatırımlarından olan karayolu yapım ve onarım faaliyetleri ile alakalı geniş bir yelpazede hizmet vermeye çalışmıştır.⁷

Yol yapım ve onarım faaliyetlerini etkileyen gelişmeler içerisinde yayınlanan yönetmelikler de büyük önem arz etmektedir. 1848 yılında yayınlanan yönetmelik daha önce farklı nezâretlerin çatısı altında faaliyet gösteren, sonrasında bağımsız bir şekilde faaliyetlerine devam eden Nâfia Nezâreti'nin yayınladığı ilk nizamnâme olma hüviyetini kazanmıştır.

1856 yılında Rusların Osmanlı tebaası içerisinde yaşayan ve Ortadoks olan zımmîler ile alakalı beklentilerinin karşılanamamasıyla birlikte Avrupalıların da reform konusundaki hassasiyetleri dikkate alınarak Islahat Fermanı ilan edilmiştir. Merkezîyetçilik fikri Tanzimat Fermanı'na göre daha özele indirgenmiş ve gayr-i müslimlerin haklarının korunması fikri dönemin aydınları tarafından tereddüt ile karşılanmıştır.⁸

1861 yılında ilan edilen nizamnâmenin orijinal ismi "Memâlik-i Mahrusa-i Şahâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkındaki Nizamnâme" olarak belirlenmiştir. Bu nizamnâme karayolu yapım ve onarım faaliyetleri ile alakalı yayınlanan ilk nizamnâme olması sebebiyle büyük önem taşımaktadır.⁹

1861 yılında ilan edilen nizamnâmedeki önemli bir diğer uygulama, İngiltere ile imzalanan Serbest Ticaret Anlaşması ile oluşan bütçe açıkları ve dış borcun katlanarak artması nedeniyle bu krizden kurtulmak ve yol yapım ve onarım faaliyetlerindeki plan ve projelerin maliyet minimizasyonu çerçevesinde hayata geçirilmesi adına uygulamaya konulan Angarya Hizmeti'dir.¹⁰

Angarya Hizmeti yol yapım ve onarım maliyetlerini minimize etmek için 18 ile 60 yaş arasında bulunan ve herhangi bir engeli olmayan tüm erkeklerin beş sene içerisinde yirmi gün hizmet etmesini sağlayan yükümlülük olarak ifade edilmiştir. Bununla birlikte büyük şehirlerde yaşayanlar, memurlar veya askerler gibi meslek gurubundakiler belirli bir nakdi bedel ile angaryadan muaf tutulmuşlardır.¹¹

1864 ve 1871 yılı Nizamnâmeleri ise idarî yapılanmanın farklı bir alana doğru kaymasını ifade etmektedir. Silistire, Vidin ve Niş eyaletlerinin birleştirilmesiyle oluşturulan Tuna Vilâyeti aslında tüm Anadolu sathında oluşturulacak olan yeni idarî bölümlendirme için örnek teşkil etmiştir. Bu bölümlendirme ise Eyaletlerin lağvedilmesi ve onların yerine ikame edilmek üzere Vilâyetlerin kurulması şeklinde olmuştur.¹²

1876 yılında ilan edilen Nizamnâme, 1864-1871 yılı Nizamnâmeleri'nin tamamlayıcısı görevini ifa etmiş, nahiye kavramının oluşturulması ve yönetimi vb. hususlar ile alakalı talimatların genişletildiği bir nizamnâme olarak yayınlanmıştır.¹³

⁶Reşat Kaynar, *Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991), 42.

⁷Tevfik Güran, *Zirai Politika ve Ziraatte Gelişmeler (1839-1876)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992), 219.

⁸Sabri Can Sannav, "Kırım Savaşı'nın (1853-1856) Balkanlardaki Milliyetçilik Hareketlerine Etkileri," *ABAD*, 9 (2022), 268.

⁹Karaahmetoğlu, "Osmanlı Devleti'nde," 77-79.

¹⁰Süleyman Özdemir, "Türkiye'de Zorunlu Çalışma Uygulamaları," *Journal of Social Poliscy Conferences*, 41-42 (1996), 192.

¹¹Emrah Çetin, "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e İzmit Mutasarrıflığı'nda Karayolu Yapım Çalışmaları" (Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri, 2-4 Mayıs 2014), 656.

¹²Selda Kaya Kılıç, "Tuna Vilâyet Nizamnâmesinin Tuna Vilâyetinde Uygulanması ve Mithat Paşa," *Tarih Araştırmaları Dergisi* 24 (2005), 101-103.

¹³Nazım Kartal, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı'da Mülki İdare," *Akademik Yaklaşımlar Dergisi* 1 (2013), 16.



Nizam-ı Cedîd Dönemi, Tanzimat Dönemi, II. Abdülhamid Dönemi ve Mütareke ve Meşrutiyet Dönemi şeklinde sınıflandırılabilir. II. Abdülhamid'in tahta çıkması ile beraber yenileşme hareketlerinde bir hızlanma olduğu açıkça görülmektedir. Dolayısıyla yol yapım ve onarım faaliyetleri içerisinde özellikle üzerinde durulması gereken bir dönem olarak ifade edilebilir.

II. Abdülhamid Dönemi gelişmelerinden en önemlisi Kânûn-i Esâsi'nin ilanı olmuştur. Fakat Yeni Osmanlıların oluşturmuş olduğu idari kademelerdeki şahsiyetlerde (Ali Suavi, Namık Kemal, Mithat Paşa, Avni Paşa vb.) Rusya'nın Osmanlıya savaş açması sonrasında savaşı kazanacakları düşüncesi hâkim olmuştur. Fakat savaşın sonunda yaşanan mağlubiyet nedeniyle ağır şartlar taşıyan Ayestefanos Anlaşması imzalanmış, bu gelişmeyle birlikte hâkim olan olumsuz havanın dağıtılması adına II. Abdülhamid Kânûn-ı Esâsi'yi askıya almış ve Meclis-i Mebusan'ı tatil etmiştir.¹⁴

II. Abdülhamid Dönemi yol yapım ve onarım faaliyetlerini etkileyen en önemli gelişmelerden birisi de Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kuruluşu olmuştur. I. Abdülmecid'in Kırım Savaşı sonrasında mecburen yaptığı borçlanma durumu Osmanlı-Rus Savaşı nedeniyle kronikleşmiş, bu nedenle malî durum ile alakalı yapılan istişareler neticesinde 1881 yılında ilan edilen Muharrem Kararnamesi ile gelir ve giderlerin takibatının bu komisyon tarafından takip edilmesi esasa bağlanmıştır.¹⁵

Kırım Savaşı nedeniyle ilk defa dış borç alınması yoluna gidilmesi, Osmanlı-Rus Savaşı'na kadar borçlanma yolunun takip edilmesi sonucunu doğurmuş, bu nedenle araştırma döneminde yaşanan bütçe açıklarının arttığı gözlemlenmiştir. 1877-1888 yılları arasında bütçe açığının bütçe giderlerine oranı %130'lara ulaştığı tespit edilmiştir.¹⁶

Bütçe ile alakalı genel bilgiler içerisinde Nâfia Nezâreti ile alakalı bütçe verileri 1876 yılından itibaren düzenli bir şekilde düzenlenmiş ve bütçenin tahsisat miktarı ile ilgili bilgiler Varidat ve Mesarifat-ı Umûmiyesi kısmında gösterilmiştir. Bu minvalde Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kurulması, borçların ödenmesi ile alakalı yüksek faiz probleminin kronikleşmesi ve dönemin iktisadî ve siyasî şartlarının getirmiş olduğu ortamda Nâfia Nezâreti'nin tahsisat miktarlarında azalma olduğu tespit edilmiştir.¹⁷

On dokuzuncu yüzyılın İkinci Yarısında Anadolu Topraklarında Yol Yapım ve Onarım Faaliyetleri

Coğrafya olarak engebeli bir arazi yapısının olmasının yanında yol yapım ve onarım faaliyetlerine uygun bir iklim yapısının bulunması Yenileşme Dönemi içerisinde bu konuya farklı bir pencereden bakılma gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Öncelikle yol yapım ve onarım faaliyetlerini gerektiren sebepler iktisadî, siyasî ve askerî sebepler şeklinde kategorize edilebilir. Bu minvalde araştırmamız için önem arz eden iktisadî sebeplerin başında Anadolu topraklarında tarımsal üretim üzerine kurulan bir sistemin hâkim oluşu bulunmaktadır. Bu yüzden yeni yolların yapımı veya var olanların onarılması gibi temel işlemler ziraat faaliyetleri sonucu üretilen ürünlerin nakli hususunda büyük bir önem taşımaktadır.

Seyyahların, araştırmacıların, bürokratların gözüyle kaleme alınan ve yayınlanan raporlar veya lâyihalarda belirtilen hususlar yol yapım ve onarım faaliyetleri için elzem hususlar olarak görülmüştür. Örneğin yabancı bir seyyah olarak 1847 ve 1858 yılları arasında Anadolu'yu gezen Tchihatchef'in yol yapım ve onarım faali-

¹⁴Yılmaz Kızıltan, "I. Meşrutiyet'in İlanı ve İlk Osmanlı Mebusan Meclisi," *Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi* 1 (2006), 268.

¹⁵Saffet Kartopu, "Düyûn-ı Umûmiye İdaresi ve İdareyle İlgili Görüşler," *Küresel İktisat ve İşletme Çalışmaları Dergisi* 1 (2012), 34-36.

¹⁶Hüseyin Güçlü Çiçek ve Süleyman Dikmen, "Osmanlı Devleti'nde Bütçenin ve Bütçe Hakkının Tarihsel Gelişimi," *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi* 2 (2015), 94.

¹⁷Şenay Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nâfia Nezâreti* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020), 65.



yetleri ile alakalı; “Zira yol yapım ve onarım faaliyetleriyle uğraşan memurların yol yapmalarından daha çok yolları yapmamak için mücadele ettiğini ortaya koymuştur” cümlesi aslında Anadolu içerisindeki ziraî faaliyetlerin istenilen seviyelerde olmadığı gerçeğini, yol yapım ve onarım faaliyetleri çerçevesinde izah etmektedir.¹⁸

Bu minvalde Anadolu toprakları içerisinde on dokuzuncu yüzyıl ikinci yarısında yol yapım ve onarım faaliyetlerini Anadolu Sağ Kol Güzergâhı, Anadolu Sol Kol Güzergâhı ve Anadolu Orta Kol Güzergâhı şeklinde ana başlıklar halinde sıralanabilir. Ancak bu makalede, başlıkta özellikle belirtilen ve bu sınıflandırmada önemli bir lokasyonu ifade eden Anadolu Sağ Kol Güzergâhı yol yapım ve onarım faaliyetleri ve iktisadî açıdan ortaya çıkan etkileri arşiv belgeleri ışığında ele alınacaktır.

Anadolu Sağ Kol Güzergâhı

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren yol yapım ve onarım faaliyetlerini, 1864 yılı ve 1871 yılı Nizamnâmelerinde vilâyet lafzının literatüre girmesiyle oluşan yeni idari bölümlendirme ile beraber, 1876 yılındaki nahiye kavramına yüklenen anlam genişliğinde düşünmek gerekmektedir. Dolayısıyla 1871 yılında İdare-i Umûmiye Nizâmnamesi’nde Anadolu toprakları içerisinde 16 Vilâyet ile beraber yaklaşık olarak 74 sancağın var olduğu tespit edilmiştir.¹⁹

Bu minvalde Anadolu Sağ Kol Güzergâhı Tarihi ipek Yolu ve Baharat Yolu’nu da içeren bir hattı temsil etmektedir. Dersaadet orijinli yol güzergâhı İzmir, İznik, Yenişehir, Bozhöyük, Eskişehir, Aydın Vilâyeti, Hüda-vendigâr Vilâyeti, Seyitgazi, Hüsrevpaşa Hanı, Iğın, Konya, Karapınar, Adana, Misis, Payas, Belen, Antakya olarak belirlenmiştir.²⁰



Figür 1. Anadolu Sağ Kol Güzergâhı

Kaynak: Harita Anadolu Sağ Kol Güzergâhı'nın arşiv belgeleri ışığında temsili olarak çizilmesi neticesinde oluşturulmuştur.

Klasik Dönem içerisinde yol yapım ve onarım faaliyetleri devletin yanı sıra vakıf ve hayırseverler tarafından gerçekleştirilmiştir. Diğer yandan bu hat üzerinde yeni yol yapımından ziyade var olan yolların tamir ve bakımı ile iktifa edilmiştir. Yenileşme Dönemi idarecileri ise bu noktada daha sağlam adımlarla ilerlemişlerdir. Örneğin II. Abdülhamid’in tahta çıktığı ilk dönemlerde Anadolu’yu baştan başa dolaşacak karayolu ağı fikrinin tezahürü on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren kendini göstermektedir.

¹⁸Faik Kurdoğlu, *Türk Ziraî Tarihine Bir Bakış* (İstanbul: Devlet Basımevi, 1938), 75

¹⁹İlber Ortaylı, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği* (İstanbul: Hil Yayınları, 1985), 61.

²⁰Rümeysa Kars, “Osmanlı’da Ticari Yol Sistemi ve Taşımacılık: Konya Örneği,” *Journal of Universal History Studies* 2 (2019), 298.

Anadolu Sağ Kol Güzergâhı'nda Yol Yapım ve Onarım Faaliyetleri ve İktisadi Yapıya Etkileri

Yenileşme Dönemi içerisinde yol yapım ve onarım faaliyetleri ile alakalı önemli gelişmelerin yaşandığı Sağ Kol Güzergâhı üzerinde İzmir Sancağı, Hüdavendigâr Vilâyeti, Konya Vilâyeti, Aydın Vilâyeti ve Adana Vilâyeti içerisinde gerçekleşen faaliyetler ile ilgili bilgiler bu başlık altında aktarılacaktır. Aynı zamanda Sağ Kol Güzergâhı üzerinde gerçekleşen yol yapım ve onarım faaliyetlerinin maliyet ve bütçe verileri ışığında iktisadî gelişime etkileri üzerinde durulacaktır.

İzmit Sancağı'nda Yol Yapım ve Onarım Faaliyetleri ve İktisadi Yapıya Etkileri

Tanzimat ile başlayan yenilik hareketlerinin ana teması devleti eski gücüne kavuşturmak ve merkezileşme politikalarını sahaya yansıtmak olmuştur. 1831 yılında 18 kazânın tespit edildiği İzmit Vilâyeti'nin 1881 yılındaki yeni yapılanma ile beraber, İzmit, Adapazarı, Karamürsel, Geyve ve Kandıra kazâlarından oluştuğu tespit edilmiştir.²¹

Mutasarrıflığın 1864 yılında çıkarılan Vilâyetler Nizamnâmesi ile kurumsallaştığı tespit edilmiştir. Bu nedenle bu kurum vasıtasıyla yol yapım ve onarım faaliyetleri takip edilmeye başlanmıştır.²²

İzmit'in İstanbul'a yakın olması ve iskelesinin aktif olması nedeniyle on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren yol yapım ve onarım faaliyetlerinin arttığı tespit edilmiştir. Sultan Abdülaziz Dönemi'nde İzmit İskelesi ve yollarının tamir ve bakım işlemleri gerçekleştirilmiştir. Bu noktada halkın da memnuniyet ve takdirini alan bu çalışma ticari ürün nakliyatını kolaylaştırıcı bir etki oluşturmuştur.²³

II. Abdülhamid dönemi faaliyetleri içerisinde yer alana İzmit Mutasarrıflığı'nda bulunan 7 adet köprü inşaatı için 2.334 kuruş ve 5 para masraf çıkacağı tahmin edilmiştir. Dolayısıyla Nâfia Nezareti bünyesinde bu şekilde ödenek talep edilmiştir.²⁴

Frederick Burnabay At *Sirtında Anadolu* adlı kitabında, İzmit ile Sapanca arasındaki yolu tasvir ederken yolların çok bozuk olduğuna dair ifadeler aktarmıştır. Kaleme aldığı bu cümleler merkezî idarenin dikkatini çekmiş olacak ki, 1884 yılında İzmit Sancağı'na ait olan 107 km.'lik yolun bitirilmesi için çalışmalar başlatılmıştır.²⁵

Yine aynı istikamette yapılan köprü inşaatları da taşımacılık için büyük önem arz etmektedir. Yedi adet köprü inşaatının tamamlanması için ödenek talep edilmiştir.²⁶ Taşımacılık genel itibarıyla ticarî manada düşünülse de, dönemin getirmiş olduğu askerî, siyasî ve tabii sıkıntıların ortaya çıkarmış olduğu gelişmeler de yol yapım ve onarım faaliyetleri için önem arz etmiştir. Örneğin, kıtlık sebebiyle Ankara'dan İstanbul'a 180 ailenin göçü ile ortaya çıkan karışıklığın önüne geçmek için İzmit'te ki yol yapım ve onarım faaliyetlerinde 68 ailenin istihdam edilmesi için gerekli tedbirlerin alınması istenmiştir.²⁷

Yol yapım ve onarım faaliyetlerinin dönem içerisinde İzmit için en önemli taraflarından birisi de İmtiyaz Verilmesi Usûslü'nün kullanılmaya başlanmış olmasıdır. 1858 yılında Beyrut ile Şam arasındaki yolun yapımının Mösyö Pertoi adındaki bir mühendise verilmesinin ardından verimli ve maliyet minimizasyonunun

²¹Kemal Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003), 150.

²²Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), A.MKT. MHM. 386/57.

²³Mucize Ünlü, "II. Abdülhamid Dönemi'nde İzmit'te İmar Faaliyetleri." (Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II'de sunulan Bildiri, 3-5 Nisan 2015) 885.

²⁴BOA, İ. ŞD. 41/263.

²⁵Emrah Çetin, "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e İzmit Mutasarrıflığı'nda Karayolu Yapım Çalışmaları" (Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu'nda Sunulan Bildiri, 2-4 Mayıs 2014), 1777.

²⁶BOA, İ. ŞD. 41/263.

²⁷BOA, DH. MKT. 1433/115.



gerçekleştirilmesi nedeniyle İzmit ve Ankara arasında jeopolitik, ticarî ve siyasî olarak önem arz eden yolun yapımında aynı usulün uygulanması kararlaştırılmıştır. Bu nedenle Mösyö Human ile yapılan mukavelede yolun her bir kilometresi için 60.000 guruş ve Amele-i Mükellefe Kanunu çerçevesinde 7.500 amele verilmesi sözleşme şartlarında yer almıştır.²⁸

İzmit-Ankara yolu tarihe şose çıkmazı olarak geçtiğinden, Mösyö Human tecrübesi Yenileşme Dönemi içerisinde yer alan II. Abdülhamid Dönemi yol yapım ve onarım faaliyetleri içerisinde, imtiyaz usulü ile yapılacak yollar için hazırlanan sözleşmelerde daha dikkatli davranılmasına sebep olmuştur.

Hüdavendigâr Vilâyeti'nde Yol Yapım ve Onarım Faaliyetleri ve İktisadî Etkileri

Hüdavendigâr Vilâyeti, hem İstanbul'a yakınlığı hem de tarihî İpek Yolu üzerinde bulunmasından dolayı yol ve onarım faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekleştiği bir lokasyonda yer almaktadır. Bursa'dan Mudanya'ya gidecek olan mal ve hizmetler için önemli bir konumda olan Vilâyet, genelde pilot uygulamaların da merkezi olmuştur.

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında yol yapım faaliyetleri hızlanmış, bu nedenle yer aldığı lokasyon gereği ticarî gerekçelerle kereste taşıma amaçlı Gemlik Tersanesi yoluna başlanılmış, fakat Nâfia Nazırı'nın bizzat yerinde incelemesiyle 1864 yılında bir rapor düzenlemiş ve nihayetinde Amele-i Mükellefe Kanunu çerçevesinde yeterli personel ve maliyet minimizasyonu sağlanarak 1865 yılında yolun bitirilmesi sağlanmıştır.²⁹

İltizam usulünün kullanım alanlarından bir tanesi de yine 1865 yılında Bursa'dan Kütahya'ya kadar olan yoldaki keşif ve haritaların çıkarılması işi olmuştur. Bu konuyla alakalı çalışmaları yapmak üzere Mösyö Badyanov adlı mühendis görevlendirilmiştir.³⁰ Bu gelişmeler esnasında Mösyö Riter, harcamaların artacağını gerekçe göstererek Mösyö Badyanov'un çizmiş olduğu güzergâhın yanlış olduğunu beyan eden bir raporu Nezaret'e sunmuştur.³¹

1881 ve 1884 yılları arasında toplamda 26.862 m. yol yapılmış, bunun yanında 14 adet köprü yapıldığı tespit edilmiştir. 1903 yılındaki verilere göre ise toplam 46 km. yol inşa edilmiştir.³²

Nâfia Nezareti'nin kurulması ile birlikte Bursa, yol yapım ve onarım faaliyetleri kapsamında yenileşme hareketlerinin merkezi konumunda olan bir vilâyet olmuştur. Amele-i Mükellefe Kanunu çerçevesinde yol inşaatında yükümlülük gereği çalışma şartlarının yerine nakdi bedel uygulanması usulü Hüdevandigâr Vilâyeti'nde gerçekleştirilmiştir. 1889 yılında hüküm altına alınan düzenlemeye göre senede 4 gün çalışmak yerine, günlüğü 5 kuruştan 20'şer kuruş ahaliden toplanarak Vilâyet içerisindeki toplam 5 sancaktan toplamda 38.000 lira gelir elde edilmiştir.³³

Bursa, konum itibarıyla İstanbul'un iaşesinin karşılandığı bir şehir olma özelliğini korumuştur. Bu nedenle yol yapım ve onarım faaliyetleri ticarî gailelerle gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda, Mudanya'ya getirilen zirâî ürünler İstanbul'a bu liman üzerinden gönderilmiştir.³⁴

1838 yılında imza edilen ve imtiyaz anlaşması olarak tarihe geçen Baltalimanı Ticaret Anlaşması'nın yıkıcı etkileri Anadolu'nun tüm sathında hissedilmiş, üretim faaliyetlerinin yanı sıra ticarî faaliyetler de aynı oranda etkilenmiştir. Bu yıkıcı etkinin bir tarafını bütçe açığı sorunsalı oluştururken, diğer tarafı da enflas-

²⁸BOA, BEO. A.MKT. MHM. 379/92, BOA. İ. MVL. 569/25578.

²⁹BOA, A. MKT. NZD. 21/77.

³⁰BOA, T. 1757/72.

³¹BOA, ŞD. 495/9.

³²BOA, ŞD. 505/16, BOA. Y. PRK. TNF. 2/38.

³³BOA, İ. MMS. 110/4706.

³⁴BOA, İ. MMS. 110/4706, 6 Ca. 1307.

yonun etkilemiş olduğu iktisadî yapı teşkil etmiştir. Bu yıkıcı etkilerden kurtulmak için 1861 yılında Avrupa ekonomisi ile entegrasyon amaçlı Seyrisafain ve Ticaret Anlaşması (ihracat gümrük resmi %1 olarak kabul edilmiştir) imzalanmıştır³⁵

Vilâyette yetiştirilen ürünlerin başında gelen ipeğin, Rum köylerinde yetiştirilen üzüm ve zeytinyağının İstanbul pazarına taşınması Mudanya Limanı üzerinden gerçekleştirilmiştir. Mudanya Limanı vasıtasıyla taşınan en önemli ziraî ürün un olmuştur. Dolayısıyla bu ürünlerin Mudanya Limanı'na ulaştırılması için yapılan yollar için 1884 yılındaki bütçede ayrılan pay %5 düzeyinde gerçekleşmiştir. Aynı bütçe gelirleri içinde Bursa vilâyetinde gerçekleştirilen gümrük vergisi tahsilatının arttığı tespit edilmiştir.³⁶

Özellikle 1838 Baltalimanı Anlaşması'nın etkisiyle verilen ticaret ve üretim imtiyazları ülke içerisindeki yabancı firmaların dikkatini çekmiş olacak ki, Fransız Balya Karaay Firması'nın almış olduğu maden imtiyazı ülke içerisindeki madenlerin kullanımının yabancılar tarafından işlendiğinin kanıtı olmuştur.³⁷

Aydın Vilâyeti'nde Yol Yapım ve Onarım Faaliyetleri ve İktisadi Etkileri

Sahip olduğu coğrafi imkanları ve hinterlandının geniş olması sebebiyle yol güzergâhlarının kesişme noktasında bulunan ve ticarî faaliyetler içerisinde tarihi çok eskilere dayanan İzmir, Aydın Vilâyeti'ndeki yol yapım ve onarım faaliyetleri içerisinde önem arz eden bir Sancak olarak ifade edilmiştir.

Klasik Dönemde yol yapım ve onarım faaliyetleri şose yol mantığıyla liman bağlantılı bir şekilde düşünülmüştür. Yenileşme Dönemi ile birlikte yol yapım ve onarım faaliyetleri ile alakalı gerçekleştirilen atılımlar iç bölgelerle İzmir'in bağlantısını kolaylaştıracak yolların yapılmasına sebep olmuştur.

Aydın Vilâyeti'nde Tanzimat sonrasında mevcut yolların bakımı ve onarımı için çeşitli fikirler ortaya atılsa da, farklı nedenlerden dolayı yapılamayan ya da inşasına başlanıp da bitirilemeyen projeler problemi ortaya çıkmıştır. Bunun başlıca sebepleri arasında gerçekleştirilen keşif çalışmaları neticesinde maliyet analizlerinin minimize edilmemesi bulunmaktadır.

İmtiyaz usûlü ile yol yapım faaliyetine 1851 yılında Mühendishane-i Âmire'deki iki kişiden birisi olan Mösyö Serdiyadis isimli şahıs tarafından başlanmıştır. Böylece 60 Kuruş yevmiye ile İzmir'den Uşak'a kadar yolun inşası amele çalıştırılmak suretiyle başlatılmıştır.³⁸ İmtiyaz Usûlü ile başlatılan bir başka proje Mösyö Şarno tarafından başlatılmış, böylece İzmir-Birunabad şosesi yapımı hayata geçirilmiştir. Verilen yol imtiyazının süresi 25 yıllık olarak belirlenmiştir.³⁹

İzmir ve Urla arasındaki inşâ edilen yol, II. Abdülhamid'in hatırasına uygun bir şekilde Hamidiye Yolu olarak isimlendirilmiştir. 1866 yılında inşâ faaliyetlerine başlanmış, 1894 yılında da tamamlanmıştır.⁴⁰

Eskişehir Kazâsı, Sağ Kol Güzergâhı ile Orta Kol Güzergâhı arasında bir lokasyonda yer almaktadır. Eskişehir ile Söğüt arasında bir yol inşâatının yapımı için Söğüt ahalisinin vermiş olduğu dilekçe doğrusunda gerçekleştirilen planlamalar Eskişehir Bozhöyük arasında yapılan yol ile düşünülmüş, nakdi bedel uygulaması neticesinde bedeli Kütahya ve Ertuğrul Sancaklarından karşılanmıştır.⁴¹

1903 yılından 1906 yılına kadar Eskişehir ile Sakarya arasında gerçekleştirilen yol yapım faaliyetleri netice-

³⁵Yavuz Güler, "Osmanlı Devleti Dönemi Türk-Amerikan İlişkileri," *Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1 (2005), 227-240.

³⁶*Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, 1302; 99-101.

³⁷İsmail Bülbül, "Balya-Karaaydın Maden Şirketi İşçileri (1901-1922)," *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 24 (2010), 229.

³⁸BOA, A. MKT. MHM. 47/55, 19 Ram. 1268.

³⁹Çetin, "Tanzimat'tan 2. Meşrutiyet'e." 145-152.

⁴⁰BOA, BEO. 390/29217, 18 Ş. 1311.

⁴¹Emrah Çetin, "Tanzimat'tan 2. Meşrutiyet'e Hüdavendigar Vilâyetinde Karayolu Yapım Çalışmaları," *Turkish Studies*, 8 (2013), 73.

sinde Dersaadet (İstanbul) bağlantısı güçlendirilmiştir.⁴²

1838 Ticaret Anlaşması'nın ortaya çıkardığı imtiyazlı ticaret faaliyetleri, Osmanlı tebaası olan tüccarları olumsuz yönde etkilemiş, sadece ziraî üretim ile alakalı faaliyetlerde değil üretim, haberleşme ve ulaşım ile ilgili alanların tümünde etkisini hissettirmiştir.⁴³

1858 yılında ilan edilen ve yabancılara toprak satışını onaylayan Arazi Kanunnamesi ile beraber Aydın Vilâyeti içerisindeki İzmir Limanı ve çevresi ticarî ve ziraî faaliyetler İngilizlerin etkisi altına girmiş ve bu gelişmeden Osmanlı yerli tüccar sınıfını etkilemiştir. Limanın ihracattaki payı artmasına karşın ihracattaki yerli tüccarların payının düştüğü tespit edilmiştir.⁴⁴

Pamuk üretimindeki artış ihracat rakamlarına da yansımıştır. Yol yapım ve onarım faaliyetleri neticesinde liman kenti İzmir'e yakın bölgelerde üretimi gerçekleştirilen pamuğun nakliye maliyetlerindeki düşüşle birlikte pamuğa olan talep artmıştır. Bu da pamuk üretiminin daha geniş bir alana yayılmasını sağlamıştır. Örneğin 1862 yılında 18.000 dönüm olan pamuk üretim alanı Vilâyet sınırları içerisinde 72.000 dönüme çıkmıştır.⁴⁵

Konya Vilâyeti'nde Yol Yapım ve Onarım Faaliyetleri ve İktisadi Yapıya Etkileri

Konya şehir merkezi ve Karapınar- Bozkır-Esbekşan kazâları ile Silifke Limanı'nın bağlanması önem taşıyan bir ticarî faaliyet alanı olmuştur. 1868 yılında görevlendirilen iki mühendis Konya ile Silifke arasındaki yolun yapımıyla alakalı gerekli incelemeleri yaptıktan sonra istenen çalışmalar bir layiha şeklinde sunulmuştur. Bu yolun tamamlanması 1875 yılına tekabül etmiştir.⁴⁶

1879 yılında İngiliz Başkonsolosu olan Stewart'ın yayınlamış olduğu raporda, yollarda bazı mühendislik zorluklarının ortadan kaldırılmasıyla, bu güzergahtaki ticarî verimliliğin artacağı düşüncesi ortaya çıkmıştır.⁴⁷

1880 yılında başlanan fakat kısmî olarak bitirilen yol yapımı, Bursa Limanı'na taşınması gereken ürünlerin daha kolay ve minimum maliyetle sağlamak için yapılan önemli bir proje olmuştur.⁴⁸

Anadolu toprakları içerisinde gerçekleştirilen bazı yol yapım ve onarım faaliyetleri, kıtlık ve kuraklık dönemlerinde bölge halkının ihtiyaçlarının karşılanması adına da önemli bir rol üstlenmiştir. Örneğin 1898 yılında Antalya ve civarında yaşanan kıtlık nedeniyle Konya Vilâyeti'nden Antalya'ya taşınacak ürünlerin daha hızlı ve güvenli bir şekilde ulaştırılabilmesi için Ticaret ve Nâfia Nezareti tarafından Konya ile Antalya arasında bir yol yapılması istenmiştir. Amele-i Mükellefe Kanunu çerçevesinde gereken tutarların tahsilatının yapılması ile bitirilmesi tavsiye edilmiştir.⁴⁹

Konya Vilâyeti'nde Osmanlı sınaî ve ziraî faaliyetlerinin yansımaları görmek mümkündür. Konya Vilâyeti'nde küçük el sanatları ile uğraşan zanaatkâr kesimin ürettiği ürünler, yol yapım ve onarım faaliyetleri neticesinde diğer bölgelere nakledilmiştir.

Konya, Anadolu'nun iç kısımlarında iktisadî yapısı büyük oranda ziraî üretime dayalı olan bir kent hüviyetini korumuştur. Ziraî üretim şehrin ekonomisinin temellerini oluşturmaktadır. Bu nedenle bu ürünlerin diğer

⁴²Salnâme-i Vilâyet-i Aydın, 1324; 210-212

⁴³Mübahat S. Kütükoğlu, *Tanzimat Dönemi'nde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri*, 150. Yılında Tanzimat içinde (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992), 92-94.

⁴⁴Abdullah Martal ve Oktay Gökdemir, *XIX. yy. Osmanlı Ekonomisi ve Batı Anadolu'da Kooperatifçiliğe Yol Açan Gelişmeler*, *İzmir Tarih Tarihi* içinde (İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1993), 14-16.

⁴⁵Melih Gürsoy, *Tarih, Ekonomisi ve İnsanları ile Bizim İzmir'imiz* (İstanbul: Metis Yayınları, 1993), 128.

⁴⁶BOA, T. OMİ. 1449/35, 4 Ra. 1284.

⁴⁷Musa Şaşmaz, "İngiliz Konsolosu Stewart'ın Konya Vilâyeti ile İlgili Raporu (1879)", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi* 12 (2002), 90.

⁴⁸İbrahim Hilmi, *Devlet-i Osmaniye'nin Ahvalı, Coğrafyası ve İstatikiyyesi* (İstanbul: Kütüphane-i İslam ve Askeri, 1904), 180.

⁴⁹BOA, DH. TMIK. S. 27/4, 9 Ce. 1317.

bölgelere taşınması işlemi Yenileşme Dönemi içerisindeki inşâ edilen yollar vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Yol yapım ve onarım faaliyetleri ticarî amaçlara yönelik olduğu için Silifke ve Tarsus Limanlarına ulaşan yollar Konya için hayati önem taşımıştır. Sonuç olarak maliyet minimizasyonu çerçevesinde ürünlerin daha hızlı bir şekilde taşınması amaçlanarak yol yapım ve onarım faaliyetlerine ağırlık verilmiştir.⁵⁰

Konya Vilâyeti sınırları dahilindeki Ürgüp ve Ereğli Kazâlarında üretilen seccade, sedir, taban halısı vb. ürünlerin İstanbul'a sevki için en uygun güzergah Hüdavendigâr Vilâyeti'nden geçerek İzmid üzerinden İstanbul'a ulaştırılmasıydı. Dolayısıyla bu yolların yenilenmesi, tamir ve bakımı iktisadî ve ticarî faaliyetler için önem arz etmiştir.⁵¹

1900 yılı Vilâyet Salnamelerine göre toplam ithalatın 46 milyon lira olduğu ve toplam ihracat rakamının ise 85 milyon lira civarında gerçekleştiği tespit edilmiştir. Bir önceki yıllara göre artış trendinin sebebi olarak Bağdat Demiryolu projesinde bir bağlantı noktası olarak Ereğli Kazâsı'nda yapımına başlanan tren yolunun faaliyete geçmesi gösterilmiştir. Bu nedenle yol yapım ve onarım faaliyetleri tren yolu bağlantılı bir şekilde de düşünüldüğü söylenebilir.⁵²

Adana Vilâyeti'nde Yol Yapım ve Onarım Faaliyetleri ve İktisadi Yapıya Etkileri

Anadolu Sağ kol Güzergâhı içerisinde Konya Vilâyeti'nden sonraki en önemli yerleşim yeri olan Adana Vilâyeti, aynı zamanda Hac yolu olarak da kullanılan güzergâh üzerinde bulunuyordu. Devlet geleneğinde Sûrre Alayları adıyla organize olan kabile, bu güzergâh üzerinden Hac'ca gitmek için buradan geçer ve tekrar aynı yoldan geri dönerlerdi. Bu doğrultuda Karaman, Silifke, Mersin, Karataş istikameti üzerindeki yolun Adana'ya ulaşması 1868 yılında gerçekleşmiştir.⁵³

1872 yılında Adana ile Mersin arasındaki yol Amele-i Mükellefe Kanunu çerçevesinde istihdam edilen personeller vasıtasıyla yapılmaya başlanmıştır. Bu yolun inşâsı sırasında bir takım zorluk ve aksamaların ortaya çıkmasıyla yolun tamamlanması 6 yıl kadar sürmüştür.⁵⁴ Bu engellerin en önemlisi 1872 yılında Adana Vilâyeti'nde yaşanan deprem faciası olmuştur. 1800 kişinin hayatını kaybettiği bu deprem neticesinde yol ve köprüler tahrip olmuş ve ulaşımda ciddi sorunlar yaşanmıştır.⁵⁵

1881 yılındaki valilik görevi sırasında Abidin Paşa, Adana ile Mersin istikameti arasındaki yolun planlamasını 10 yıl olarak belirlemiştir. Fakat planlanandan daha kısa sürede bitirildiği için bizzat Abidin Paşa tarafından bu konu Nâfia Nezareti'ne bildirilmiştir.⁵⁶

Diğer Anadolu kentlerinde dönem dönem yaşanan kıtlık problemi, Adana Vilâyeti'ne göçlerin yaşanmasına sebep olmuştur. Adana Vilâyeti'ne yaşanan göç hadiseleri Anadolu'nun zahire deposu olarak bilinmesinden kaynaklanmıştır. Bu göçler nedeniyle Adana Vilâyet dışına zahire ihracını durduran sistem değiştirilmiş, yapılan şose yollar vasıtasıyla bu durumun olumsuz etkileri minimize edilmeye çalışılmıştır.⁵⁷

Adana Vilâyeti sınırları dahilinde yer alan Antakya ve dolayısıyla Amik Ovası Anadolu'nun tümünü etkileyen bir konumda olmuştur. Bu önemli konumdan hareketle Amik Ovası ile Antakya arasında bir yol yapımı faaliyeti düşünülmüş ve planlanmıştır. Aslında bu yolun Halep bağlantılı bir şekilde bitirilmesi Nezaret tarafından

⁵⁰Hüseyin Muşmal, "Konya Vilâyeti'nin Islahı ve İmarı Hakkında 9 Eylül 1880 Tarihli Layiha," *Selçuk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Edebiyat Dergisi*, 17 (2007), 125.

⁵¹Adem Topkaya, "Salnamelere Göre Konya Vilâyeti Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Yapı" (Yüksek Lisans Tezi: Selçuk Üniversitesi 2007), 85-86.

⁵²Umut Akçakaya, "Bir Karış Şimendifer: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Gelişimi", *ESOGÜ Dergisi* 1 (2022), 39-40.

⁵³Özlem Karsandık, "Çağdaşlaşma Sürecinde Adana: 1839-1876," (Yüksek Lisans Tezi: Ankara Üniversitesi, 2012), 141.

⁵⁴BOA, İDH. 693/48478-5, 17 Ş. 1291

⁵⁵Hüseyin Korkmaz, "Antakya'da Zemin Özellikleri ve Deprem Etkisi Arasındaki İlişki," *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 4 (2006), 52.

⁵⁶Emrah Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu'da Karayolu Ulaşımı* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2017), 185.

⁵⁷BOA, DH. MKT. 1518/73

dile getirilmiş, yolun yapımıyla Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla transit ticaretin Anadolu içerisinde yapmış olduğu tahribatı engellemek istenmiştir.⁵⁸

Silifke ve Mersin yolu ile alakalı 1890 yılında planlamalar yapılmış, yolun yapımı 1896 yılında tamamlanmıştır.⁵⁹

Bulunduğu konum itibarıyla Sağ Kol Güzergâhı içerisindeki vilâyetlerin önemlilerinden birisi olarak göze çarpan Adana Vilâyeti, hem dinî hem ticarî yönden yol yapım ve onarım faaliyetleri ile alakalı pilot bölge olma hüviyetini korumuştur.

Sûrre Alaylarının geçiş güzergâhı olan bu yolun aynı zamanda ticarî bir amaca da hizmet ettiği anlaşılmıştır. Bu Alayların geçtikleri beldelerde ticarî faaliyetleri canlandırdığı tespit edilmiştir. Bu Vilâyetler arasında Adana Vilâyeti önemli bir destinasyon olmuştur.

Adana Vilâyeti'nde ticarî faaliyetlerin hareketlenmesiyle birlikte, diğer bazı vilâyetlerde de yaşandığı gibi liman bağlantısının güçlendirilmesi yoluna gidilmiştir. Bu doğrultuda 1870 yılında Mersin Limanı'na ulaştırılmak adına başlanan yol yapım çalışmalarının Amele-i Mükellefe Kanunu çerçevesinde tamamlanması 6 yıl kadar sürmüştür. Bu yol güzergâhının devreye girmesiyle ziraî ürünlerin taşınması daha hızlı ve güvenli bir hale gelmiştir.⁶⁰

Sonuç

Ulaşım sektörü içerisinde önemli bir yer tutan yol yapım ve onarım faaliyetleri tarih boyunca beslenme, barınma, güvenlik gibi ihtiyaçların giderilmesinin yanında on dokuzuncu yüzyılda ortaya atılan ekonomik kalkınma kavramı içerisinde katalizör etkisi oluşturan bir alan haline gelmiştir. On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısı Osmanlı Devleti için sosyal, ekonomik, kültürel anlamda yeniliklerle dolu bir dönemin başlangıcı olduğundan yol yapım ve onarım faaliyetleri de bu yenilik ve dönüşüm içerisinde kendisine yer bulmuştur. Aynı dönemde Osmanlı devletinin bütçesi içinde bayındırlık alanı ile alakalı harcamaların azlığı Yenileşme Dönemi'nin başlangıcı sayılan Tanzimat Dönemi'ne kadar devam etmiştir. Bununla birlikte Yenileşme Dönemi içerisinde tarımsal üretim bütçe verilerinde ağırlığını korurken sanayileşmesini tamamlayan Avrupa ülkelerinin üretim maliyetlerindeki düşüş ile beraber Pazar araştırması Osmanlı Devleti'ni derinden etkilemiştir. 1838 yılında imzalanan Serbest Ticaret Anlaşması, Osmanlı Devleti'ni bir yıkımın eşiğine getirmiştir. Bu yıkım Düyûn-ı Umûmiye'nin kuruluşundan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin bu kurumun ortaya çıkardığı borçları bitirmesine kadar devam etmiştir.

Ekonomik, siyasî ve askerî alanlarda yaşanan bu gelişmeler ulaştırma faaliyetleri içerisinde yer alan yol yapım ve onarım faaliyetlerine dair adım atılmasını elzem hale getirmiştir.

Tanzimat sonrasında hemen her alanda gerçekleştirilen ıslahatlar on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında kendini daha çok hissettirmiştir. Bu noktada hayata geçirilmesi planlanan projeler kapsamında Anadolu toprakları üzerinde Sağ Kol Güzergâhı önem arz eden bir hareket alanı olmuştur. Birçok pilot uygulama bu güzergâh üzerinde hayata geçirilmiştir.

1861 ve 1864 Nizamnameleri ile ortaya çıkan yol yapım ve onarım faaliyetlerindeki etki 1871 Nizamnamesi ile beraber idari yapılanmadaki değişim ile beraber farklı bir alana doğru kaymıştır. Yenileşme Dönemi içerisinde yer alan Meşrutiyet ve Mütareke Dönemi'nin padişahı II. Abdülhamid devlet bürokrasisinde alanında uzman, yerli ve yabancı mühendislerce gerçekleştirilen araştırmalar ile yol yapım ve onarım faaliyetlerinin

⁵⁸ Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e*, 186.

⁵⁹ Ayhan Yalçın, "Silifke'de Sosyo-Ekonomik Durum ve Kentsel Dönüşüm (16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla)", *Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1 (2021), 158.

⁶⁰ BOA, İ. DH. 693/48478, 11 S. 1291.



iktisadî gelişime vermiş olduğu katkıyı tespit etmiş, buradan hareketle yol yapım ve onarım faaliyetlerine özel önem vermiştir. Hendese-i Mülkiye ve Sanayi-i Nefise Mektepleri bu dönemde önemli bir kurumsal vazifeyi ifa etmiştir.

İngiltere'nin Anadolu toprakları üzerinde elde ettiği ticarî imtiyazlardan hareketle liman kentlerinden daha iç merkezlere batı menşeli ürünlerin hızla ve aksamadan ulaştırılması büyük bir ihtiyaç haline gelmiştir. Zira batılı tüccarlar için kârlılık oranlarındaki azalışların altında yatan en önemli sebep olarak Klasik Dönem'den kalma eski yolların bakımsız ve yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Bu durum tüccar temsilcileri tarafından raporlanarak merkezi hükümete sunulmuştur. Dönem idarecilerini harekete geçiren raporlar ve gelen talepler önem derecesine göre yol yapım ve onarım uygulamaları olarak hayata geçirilmeye çalışılmıştır.

Bu duruma örnek olarak Umûr-ı Ticaret ve Nâfia Nezareti'nin isminin II. Abdülhamid Dönemi modernleşme çalışmaları çerçevesinde Nâfia Nezareti olarak değiştirilmesi gösterilebilir. Zira araştırma dönemi içerisinde birçok isimle isimlendirilen bu nezâretin karmaşık yapısı ve diğer nezaretlerle sıkça birleşip ayrılması yol yapım ve onarım faaliyetleri sürecinin etkin ve verimli bir şekilde yürümesini engellemiştir.

Yol yapım ve onarım faaliyetlerinin iktisadî yapıya etkisini üstün standartlara uygun bir şekilde yapılmasından ziyade, içtimaî ve iktisadî temaslara imkân sağlamasında aramak gerekmektedir. Bu nedenle bu çalışmaların içinde bulunan mühendis ve bürokratların insan damarlarına benzettiği bu faaliyet alanı hayatî önem taşımıştır.

Yol yapım ve onarım faaliyetlerinde minimum maliyet ve maksimum verimlilik parolasını imtiyaz verme usulü ve Amele-i Mükellefe Kanunu çerçevesinde düşünen devlet erkânı, bu konuda bütçenin de rahatlamasını sağlama odaklı hareket etmiştir. Fakat İzmir-Ankara yolu örneği ve Amele-i Mükellefe Kanunu çerçevesinde yaşanan bazı aksaklıklar bu noktada farklı çarelere başvurulmasını zorunlu kılmıştır.

Bu bilgiler kapsamında yol yapım ve onarım faaliyetlerindeki etkinlik ve verimlilik artışını dış ticaret verilerindeki artış ile ifade edebiliriz. 1840-1849 yılları arasındaki dış ticaret verileri düşük iken, 1880-1889 yılları arasında ticarî gelirlerde yaklaşık %160 oranında artış yaşanmıştır. Bu artışta limanlarla sağlanan bağlantı yollarının yapılması sayesinde teslimatların daha hızlı ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi büyük rol oynamıştır.

Anadolu Sağ Kol Güzergâhı'nda payitaht olan İstanbul eksenli gerçekleştirilen yol yapım ve onarım faaliyetlerinde, uzun vadede nüfus artışına paralel olarak iç bölgelerle bağlantının sağlanması hedeflenmiştir. Sonuç itibarıyla, ele aldığımız dönem içinde Sağ Kol Güzergâhı'nda yaşanan ekonomik hareketlilik, diğer güzergâhlara kıyasla daha yüksek seviyede gerçekleşmiş, güzergâh üzerinde yer alan şehir ekonomilerine ciddi katkılar sağlamıştır.

**Hakem Değerlendirmesi****Çıkar Çatışması****Finansal Destek**

Dış bağımsız.

Yazarlar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer Review**Conflict of Interest****Grant Support**

Externally peer-reviewed.

The authors have no conflict of interest to declare.

The authors declared that this study has received no financial support.

Yazar Bilgileri**Author Details****Veli Sırım (Prof. Dr)**¹ Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Tekirdağ-Türkiye

0000-0002-8130-6153

Ahmet Akyol (Doktora Mezunu)¹ Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Tekirdağ-Türkiye

0000-0002-8800-3390

Kaynakça | Bibliography

Kitap/Makale

- Akçakaya, Umut. "Bir Karış Şimendifer: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Gelişimi." *ESOGÜ Dergisi*, 1 (2022), 29-61
- Altındaş, Eylem Tekemen. "XIX. yy.'ın İkinci Yarısında Ankara'da Karayolu Ulaşımı." *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 67 (2020), 329-348
- Atam, Şenay. Osmanlı Devleti'nde Nâfia Nezâreti, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020
- Aydın, Fatih ve Oral, Mumammed (2018). "Türkiye'de Karayolunun Tarihsel Gelişimi." *Ratın Academi*, Özel (2018), 257-266
- Bülbül, İsmail. "Balya-Karaaydın Maden Şirketi İşçileri (1901-1922)," *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 24 (2010), 227-240
- Çetin, Emrah. "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e İzmit Mutasarrıflığı'nda Karayolu Yapım Çalışmaları." *Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu'nda Sunulan Bildiri*, 2-4 Mayıs 2014.
- Çetin, Emrah. "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Zorunlu Çalışma Uygulamalarına Dair Bir Örnek: Karayolu Yapımında Çalışma Yükümlülüğü." *International Journal of Science Culture and Sport (INTJSCS)*, 3 (2015), 654-664
- Çetin, Emrah. "Tanzimat'tan 2. Meşrutiyet'e Hüdavendigâr Vilâyetinde Karayolu Yapım Çalışmaları." *Turkish Studies*, 8 (2013), 65-81
- Çetin, Emrah. Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu'da Karayolu Ulaşımı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2017
- Çiçek, Hüseyin Güçlü ve Dikmen, Süleyman. "Osmanlı Devleti'nde Bütçenin ve Bütçe Hakkının Tarihsel Gelişimi." *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2 (2015), 83-98
- Güler, Yavuz. "Osmanlı Devleti Dönemi Türk-Amerikan İlişkileri." *Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1 (2005), 227-240
- Güran, Tefvik. Zirai Politika ve Ziraatte Gelişmeler (1839-1876), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992
- Gürsoy, Melih. Tarih, Ekonomisi ve İnsanları ile Bizim İzmir'imiz, İstanbul: Metis Yayınları, 1993
- Hilmi, İbrahim. Devlet-i Osmaniye'nin Ahvali, Coğrafya ve İstatikiyesi, İstanbul: Kütüphane-i İslam ve Askeri, 1904
- İncekara, Beyhan. "Ulaştırma Yatırımları İktisadi Büyüme İlişkisi: Türkiye Üzerine Ekonometrik Bir Analiz." Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2016
- Karaahmetoğlu, Atanur. "Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Dönemi'nde Mecelle Bağlamında İşçi İşveren İlişkileri." *Emek ve Toplum Dergisi*, 10 (2021), 75-9
- Karpat, Kemal. Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003
- Kars, Rümeyza. "Osmanlı'da Ticari Yol Sistemi ve Taşımacılık: Konya Örneği." *Journal of Universal History Studies*, 2 (2019), 296-30
- Karsandık, Özlem. "Çağdaşlaşma Sürecinde Adana: 1839-1876." Yüksek Lisans Tezi: Ankara Üniversitesi, 2012
- Kartal, Nazım. "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Osmanlı'da Mülki İdare." *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 1 (2013), 1-24
- Kartopu, Saffet. "Düvün-ı Umûmiye İdaresi ve İdareyle İlgili Görüşler." *Küresel İktisat ve İşletme Çalışmaları Dergisi*, 1 (2012), 32-40
- Kaynar, Reşat. Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991



- Kılıç, Selda Kaya. "Tuna Vilâyet Nizamnâmesinin Tuna Vilâyetinde Uygulanması ve Mithat Paşa." *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24 (2005), 99-111
- Kızıltan, Yılmaz. "I. Meşrutiyet'in İlanı ve İlk Osmanlı Mebusan Meclisi." *Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1 (2006), 251-272
- Korkmaz, Hüseyin. "Antakya'da Zemin Özellikleri ve Deprem Etkisi Arasındaki İlişki." *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 4 (2006), 49-66
- Kurdoğlu, Faik. *Türk Ziraî Tarihine Bir Bakış*, İstanbul: Devlet Basımevi, 1938
- Kütüoğlu, Mübahat S. *Tanzimat Dönemi'nde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri*, 150. Yılında Tanzimat içinde, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992
- Martal, Abdullah ve Gökdemir, Oktay. XIX. yy. Osmanlı Ekonomisi ve Batı Anadolu'da Kooperatifçiliğe Yol Açan Gelişmeler, İzmir Tarih Tarihi içinde, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1993
- Muşmal, Hüseyin, "Konya Vilâyeti'nin Islahı ve İmarı Hakkında 9 Eylül 1880 Tarihli Layiha." *Selçuk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Edebiyat Dergisi*, 17 (2007), 125-126
- Ortaylı, İlber. "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği", İstanbul: Hil Yayınları, 1985
- Osmanlı Arşiv Vesikaları
- Özdemir, Süleyman. "Türkiye'de Zorunlu Çalışma Uygulamaları." *Journal of Social Poliscy Conferences*, 41-42 (1996), 181-214
- Sannav, Sabri Can. "Kırım Savaşı'nın (1853-1856) Balkanlardaki Milliyetçilik Hareketlerine Etkileri." *ABAD*, 9 (2022), 257-277
- Şaşmaz, Musa. "İngiliz Konsolosu Stewart'ın Konya Vilâyeti ile İlgili Raporu (1879)." *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (2002), 57-97
- Satış, İhsan. "Islah-ı Sanayi Komisyonu ve Şirketlerin Teşekkülü: Debbağ Şirketi Örneği." *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18 (2012), 417-429
- Topkaya, Adem. "Salnamalara Göre Konya Vilâyeti Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Yapı." Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, 2007
- Tunalı, Ayten Can (2009). "Fehmi Paşa." *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 28 (2009), 71-87
- Ünlü, Mucize. "II. Abdülhamid Dönemi'nde İzmit'te İmar Faaliyetleri," Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu'nda Sunulan Bildiri, 3-5 Nisan 2015
- Yalçın, Ayhan (2021). "Silifke'de Sosyo-Ekonomik ve Kentsel Gelişme (16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla)." *Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1 (2021), 146-164.

Osmanlı Arşiv Vesikaları

- BAO, A. MKT. MHM. 386/57
- BOA, İ. ŞD. 41/263
- BOA, DH. MKT. 1433/115
- BOA, İ. MMS. 110/4706
- BOA, A. MKT. NZD. 21/77
- BOA, T. 1757/72
- BOA, ŞD. 495/9
- BOA, ŞD. 505/16
- BOA, Y. PRK. TNF. 2/38
- BOA, A. MKT. MHM. 47/55
- BOA, BEO. 390/29217
- BOA, T. OMİ. 1449/35
- BOA, DH. TMİK. S. 27/4
- BOA, İDH. 693/48478-5
- BOA, DH. MKT. 1518/73
- BOA, İ. ŞD. 41/263
- BOA, İ. MMS. 110/4706
- SALNAME-İ VİLÂYET-İ AYDIN, 1302; 99-101
- SALNAME-İ VİLÂYET-İ AYDIN, 1324; 210-212

