

OSMANLI DÖNEMİ DENİZLİ’DE KARAYOLU ULAŞIMI (1868-1917)

HIGHWAY TRANSPORTATION IN DENİZLİ IN THE OTTOMAN PERIOD (1868-1917)

Emre MUTLU*

Geliş Tarihi/Received:04.03.2025

Kabul Tarihi/Accepted:30.06.2025

MUTLU, Emre,, (2025), “Osmanlı Dönemi Denizli’de Karayolu Ulaşımı (1868-1917)”, Belgi Dergisi, S.30, Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Yaz 2025/II, ss. 499-513.

Öz

Karayolu ulaşımı, tarih boyunca pek çok ulusun ticari, siyasi, askeri ve sosyal açıdan en önemli ihtiyaçlarından birisini oluşturmuştur. Bu sebeple devletler var olan karayollarını geliştirmekle birlikte yeni yolların yapımına da büyük önem vermişlerdir. Osmanlı Devleti, Anadolu coğrafyasını fethettikten sonra burada var olan yolları kullanmaya devam etmekle birlikte yeni yolların geliştirilmesi noktasında da bazı adımlar atmıştır. Ulaşım ağının iyileştirilmesi noktasında siyasi ve ekonomik nedenlerle ilk başlarda yeterli ilgiyi gösterememiş olan Osmanlı Devleti, pek çok gelişmenin yaşandığı 19. yüzyıl içerisinde Avrupa’dan geri kalmamak adına yaşadığı çağın gerekliliklerine uygun olarak karayollarını geliştirmeye önem vermeye başlamıştır. Bu doğrultuda diğer bölgelerde olduğu gibi Anadolu bölgesinde de yeni şose yolu inşa çalışmaları başlamıştır. Batı Anadolu bölgesinin önemli kavşak noktalarından biri olan Denizli de sahip olduğu ticari ve coğrafi öneminden dolayı yol yapım çalışmalarına önem verilen yerlerden birisi olmuştur. Osmanlı Devleti’nde inşa edilmiş olan ilk demiryolu hattının İzmir-Aydın arasında yapılması ve sonraki süreçte bu yolun Denizli üzerinden Dinar’a kadar uzatılması da bölgenin karayolu ulaşımının geliştirilmesi konusunda olumlu bir etkiye bulunmuştur. Denizli ve çevresindeki karayollarının geliştirilmesi sayesinde bölgede üretilen ticari ürünler ilk önce karayolu vasıtası ile Sarayköy demiryolu istasyonuna taşınmış ve oradan da trenlerle İzmir limanlarına gönderilerek ürünlerin ihraç edilmesi sağlanmıştır. Ancak sonraki süreçte Osmanlı Devleti’nin içerisinde bulunduğu siyasi, sosyal ve ekonomik nedenlerin de etkisiyle Denizli karayolundaki gelişim ağı sekteye uğramış ve bu durum devletin yıkılışına dek devam etmiştir. Bu çalışmada hem coğrafi konumu hem de ticari faaliyetlerin yoğun bir biçimde yaşanması nedeniyle Anadolu’nun önemli şehirlerinden biri olan Denizli’de karayolu ulaşımının geliştirilmesine yönelik atılan adımların neler olduğu, karayolu ulaşım ağının inşa süreci ile bu hattın bölge içerisindeki önemi hakkında bilgi verilmesi amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Denizli, Ulaşım, Karayolu.

*Doktora Öğrencisi, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü, Denizli, mrem7685@gmail.com, (<https://orcid.org/0009-0007-8397-7595>).

Abstract

Road transport has been one of the most important commercial, political, military and social needs of many nations throughout history. For this reason, states have given great importance to the construction of new roads as well as developing existing highways. After conquering Anatolia, the Ottoman Empire continued to use the existing roads, but also took some steps to develop new roads. The Ottoman Empire, which could not show sufficient interest in the improvement of the transport network for political and economic reasons at first, started to attach importance to the development of highways in accordance with the requirements of the age in order not to lag behind Europe in the 19th century, when many developments took place. In this direction, as in other regions, the construction of new roads was started in the Anatolian region. Denizli, one of the important crossroads of the Western Anatolia region, has also been one of the places where road construction works have been given importance due to its commercial and geographical importance. The construction of the first railway line built in the Ottoman Empire between İzmir and Aydın and the extension of this road to Dinar via Denizli in the following period had a positive effect on the development of road transport in the region. Thanks to the development of highways in Denizli and its surroundings, the commercial products produced in the region were first transported to Sarayköy railway station by road and from there they were sent to İzmir ports by trains and the products were exported. However, in the following period, due to the political, social and economic reasons of the Ottoman Empire, the development network in Denizli highway was interrupted and this situation continued until the collapse of the state. In this study, it is aimed to give information about the steps taken for the development of road transport in Denizli, one of the important cities of Anatolia due to its geographical location and intensive commercial activities, the construction process of the road transport network and the importance of this line in the region.

Keywords: *Ottoman Empire, Denizli, Transportation, Highway.*

Giriş

İnsanlık tarihi boyunca ulaşım bütün uluslar için son derece önemli bir mesele olmuştur. Ulaşım, ticaretin sürdürülebilmesi, haberleşmenin kesintisiz bir şekilde gerçekleşmesi, insanların bir yerden bir yere rahat bir şekilde seyahat edebilmesi ve ordunun hızlı bir şekilde hareket edebilmesi gibi konularda hayati bir husus teşkil etmiştir. Bu sebeple pek çok medeniyet ulaşımın geliştirilmesi adına çeşitli girişimlerde bulunmuştur.

Asya ve Avrupa kıtası üzerinde adeta bir köprü işlevi gören Anadolu coğrafyası, bereketli topraklara sahip olması sebebiyle zaman içerisinde pek çok kavmin ziyaret noktası haline gelmiştir. Anadolu içerisinde bulunan bu kavimler Asya’dan gelen ticaretin Avrupa’ya akışını sağlamış ve bu ticaretten ciddi bir gelir elde etmişlerdir. Bu sebeple Anadolu’da bir kısmını bugün de kullandığımız yolların temelleri atılmış, ticaret ve seyahatler bu yollar üzerinden daha rahat bir şekilde yapılabilir hale gelmiştir. Öyle ki bir zaman sonra Mezopotamya bölgesinde Sümerler tarafından icat edilmiş olan tekerlek sayesinde Anadolu ve çevre bölgelerde karayolu ulaşımı adeta çağ atlamıştır.

Günümüzde Denizli ilinin 5 km. kuzeyinde Goncalı, Eskişehir ve Bozburun arasında bulunan Laodikeia antik şehri, prehistorik dönemde kuzey, güney, doğu ve batı yönünden gelen yolların birleşme noktasında bulunuyordu. Kuzeyde Çivril’den Uşak’a, doğuda Çardak’tan Dinar’a, batıda Sarayköy’den Aydın’a ve güneyde Tavas’tan Burdur ve Acıpayam’a kadar uzanan yollar Laodikeia’da buluşuyordu. Bu yollar özellikle su ve tarım alanlarının fazla olduğu alanlara inşa edilmiştir. Denizli ve çevresinde keşfedilmiş olan höyüklerin birçoğu da bahsedilen güzergâhlar üzerinde kurulmuştur.¹

Roma dönemine gelindiğinde ise bu yollar, Romalıların kendilerine özgü yöntemleri sayesinde daha çok geliştirilmiştir.² Nitekim Romalılar yolların yapımı için ilk önce planlama yapar ve ardından yolun yapılacağı zemin için kaya, taş ve çakıl gibi dolgu malzemelerini temin ederdi. Zemin kazıldıktan sonra içerisine taşlar konulur ve üzerine kum dökülürdü. Dökülen kum düz hale getirildikten sonra da en üst kısma taş döşenirdi.³ Yollar, yağmur yağdığı zaman üzerinde su birikintisi olmayacak şekilde tasarlanarak suyun yüzeyden akıp gitmesi sağlanırdı.⁴ Romalıların geliştirmiş olduğu bu yollar ilerleyen yüzyıllarda Selçuklu, Memlûk ve Bizans gibi Anadolu’da bulunan Ortaçağ dönemi ulusları tarafından da etkin bir şekilde kullanılmış ve yollar üzerinde inşa edilen çeşitli derbentler sayesinde karayolu ulaşımının daha verimli ve güvenli bir şekilde kullanılması sağlanmıştır. Anadolu coğrafyasının Osmanlı Devleti’nin hakimiyetine geçmesiyle birlikte önceki devletlerden kalan yollar kullanılmaya devam edilmiştir. Ancak yolların esaslı bir şekilde yenilenmesi yoluna girililmemiş ve Osmanlı Devleti’nin geleneksel anlayışına uygun bir şekilde var olan yollar, o şekilde kullanılmaya devam etmiştir.⁵

Osmanlı döneminde Anadolu karayolu ulaşımı sağ, orta ve sol kol olarak üç kısma ayrılmıştır. Bu yollardan sağ kol güzergâhı İstanbul’dan başlayarak İzmit, Eskişehir, Konya, Adana, Antakya, Şam, Mekke ve Medine’ye giderdi. Bu yol ticari amaçlarla kullanılan en işlek güzergâhtı ve aynı zamanda bu yola “Hac Yolu” da denilmekteydi. Orta kol güzergâhı

¹ Yusuf Kılıç, “Denizli Yöresinin Prehistorik Yerleşimleri ve Yol Sistemi”, *Uluslararası Denizli ve Çevresi Tarih ve Kültür Sempozyumu Bildiriler 1*, Cilt 1, Ocak 2007, Denizli, s. 13-14.

² Duygu Özer Sarıtaş, “Roma Devleti’nde Ulaştırma ve Haberleşme Sistemi “Cursus Publicus””, *Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı 2, 2009, s. 8-10

³ Isaac Moreno Gallo, “The Construction of Roman Roads”, *Itinera*, Cilt 4, 2024, s. 45.

⁴ Michele Matteazzi, “Road Building in Roman Times: an Insight from Northern Italy”, *Itinera*, Cilt 3, 2023, s. 169.

⁵ Musa Çadırcı, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 15, Sayı 26, 1991, s. 153.

İstanbul, İzmit, Bolu, Tosya, Merzifon, Tokat, Sivas, Malatya, Diyarbakır, Nusaybin, Musul, Kerkük ve Bağdat üzerinden Basra'ya giderdi. Sol kol güzergâhı ise Merzifon'a kadar Orta yolu takip eder ve oradan Ladik, Niksar, Karahisar-ı Şarkî (Şebinkarahisar), Kelkit, Erzurum ve Kars üzerinden Tebriz'e giderdi. Bu yolların dışında bugünkü Ege Denizi kıyılarından giden bir yol daha bulunmakla birlikte bu yol da İstanbul'dan başlayarak Gebze, Dil İskelesi, Gemlik, Mudanya, Uluabad, Çanakkale, Susıgırlığı (Susurluk), Manisa, İzmir ve Urla'dan Çeşme'ye varıyordu.⁶ Uzunca bir süre bu yol güzergâhlarını kullanan Osmanlı Devleti, Tanzimatın ilanı sonrasında resmî kurumlarını, ordusunu, iletişim ağını, yaşam biçimini, idaresini ve hukukunu baştan aşağı yenileme kararı aldığından aynı değişimi ulaşım konusunda da gerçekleştirmeye başlamıştır. Bunun bir neticesi olarak 19. yüzyılın ilk yarısında, modernleşmenin artması ve ticaretin de çeşitlenmesiyle, ülke genelinde demiryolu inşa çalışmaları başlatılmıştır. Bu doğrultuda Anadolu'da ilk demiryolu güzergâhı olma özelliğini de taşıyan İzmir-Aydın demiryolu hattı 1856'da İngilizler tarafından inşa edilmeye başlanmış⁷, ancak çeşitli sebeplerden dolayı inşası uzayan bu hat 1866'da tamamlanabilmiştir.⁸ Demiryolu inşa faaliyetlerinin hızlanması, karayollarının daha modern hale getirilmesi sonucunu doğurmuştur. Çünkü üretilen malların sorunsuz bir şekilde demiryollarına varabilmesi için karayollarının iyileştirilmesi gerekiyordu.⁹

Osmanlı'da ilk demiryollarının inşa edilme sürecinin başlamasına paralel olarak bu sefer vilayetler ve sancaklar arası karayollarının geliştirilmesi süreci başlamıştır. Buna bağlı olarak 1861'de 6 bölüm ve 31 maddeden oluşan "Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne Yollarının Tanzîm ve Tesviyesi Hakkında" başlıklı bir nizamname çıkarılmıştır.¹⁰ 1865'te "Yolların Umûr-ı Tesviyesi ve Ahâlînin Sûret-i İstihdâmı Hakkında Talîmâtname" adlı bir düzenleme ile yol yapımının nasıl gerçekleştirileceği ve halkın katkıda bulunma biçimi belirlenmiştir.¹¹ Daha sonra 1861'de çıkarılan nizamnamenin ufak tefek değişikliklerle yeniden düzenlenmesinden ibaret olan 14 Ağustos 1869 tarihli "Turuk ve Meâbir Hakkında Nizâmname" adlı düzenleme yayınlanmıştır.¹²

Osmanlı yönetimi aldığı kararlara uygun olarak bazı şehirlerle birlikte Denizli'de de karayolu ağının genişletilmesi çalışmalarını başlatmıştır. Denizli'deki ulaşımın gelişmesinde İzmir-Aydın demiryolu hattının kurulmuş olması önemli bir adım olmuştur. Çünkü bu hat sayesinde Aydın vilayeti genelinde ticaret canlanacak ve Denizli'nin de içerisinde bulunduğu pek çok şehre yeni demiryolu hatlarıyla birlikte karayolu hatları da döşenmeye başlayacaktır. Aynı zamanda Denizli'nin sahip olduğu ticari potansiyel de karayolu ulaşımının gelişmesinde çok önemli bir rol oynamıştır.

1. Tarihsel Süreçte Denizli'de Ticaret

Denizli geçmiş dönemlerden beri Batı Anadolu bölgesinin en önemli geçiş güzergâhlarından biri konumundaydı. Antik dönemde Lykos vadisinin ortasında bulunan şehir Frigya, Lidya ve Karya bölgelerinin tam ortasında bulunması sebebiyle hem stratejik

⁶ Emrah Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, (Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, , Ankara, 2013, s. 7-8.

⁷ Ali Akyıldız, *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, 2019, İstanbul, s. 156.

⁸ Süreyya Algül, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Anadolu'da Demiryolları İmtiyazları ve Chester Projesi*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, Eylül 1998, s. 5-6.

⁹ Cabir Duysak, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan), Çamlıca Basım, İstanbul, 2012, s. 39.

¹⁰ Emrah Çetin, "Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, Cilt 53, Sayı 2, 2013, s. 149.

¹¹ Yasemin Avcı, *Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Kenti: Kudüs (1890-1914)*, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2004, s. 182.

¹² M. Çadırıcı, agm, s. 154-155.

hem de coğrafi konum açısından çok önemli bir bölgeydi.¹³ Denizli batıdan Efes ve Milet’e, güneyden ise Kbrya üzerinden Perge ve Side’ye, Anadolu’ya ise Dinar üzerinden bağlanıyordu.¹⁴ Antik dönemde Denizli’nin yün ve tekstil üretimi konusunda çevresinde bulunan şehirlere nazaran daha öne çıkması ve stratejik konumu sayesinde önemli bir geçiş noktası üzerinde bulunması, ürettiği malları Anadolu ve diğer coğrafyalarda bulunan şehirlere taşıyabilmesinde yardımcı olmuştur. Bu sebeple Roma döneminde yün ve tekstil ticareti alanında uluslararası bir üne kavuşmuştur.¹⁵

Selçuklu Devleti’nin ortaya çıkışıyla birlikte Anadolu’nun Türkler tarafından fethedilmesi Denizli için yeni bir dönemin kapısını aralamıştır. O dönemde Selçuklu Devleti’nin İran’dan Batı Anadolu’ya ve güneyde Arabistan topraklarına kadar uzanan bir sınıra sahip olmasından dolayı bu bölgelerden gelen ticari ürünler, Anadolu’nun diğer bazı şehirlerinde olduğu gibi Denizli üzerinden de batıdaki limanlara ulaştırılıyordu. Bununla birlikte Anadolu Selçuklu Devleti’nin merkezinin Konya olması da Denizli’nin ticari gelişimi açısından oldukça önemli bir gelişme olmuştur. 13. yüzyılda yaşamış olan İbn-i Said’in verdiği bilgilere göre Denizli’de bulunan Türkmenler kilim ve halı dokumacılığı yaparak bütün memlekete satmaktaydılar. Bununla birlikte bıçakçılık, debbağlık ve çinicilik ile uğraştıklarını da vurgulamıştır.¹⁶ 1332’de Denizli’ye gelen İbn-i Battuta’nın verdiği bilgilere göre bu şehirde dünyada eşi benzeri olmayan çok kaliteli altın işlemeli pamuk elbiseler dokunuyordu.¹⁷ Kendisiyle çağdaş olan El-Ömerî ise Denizli’de nar üretiminin çok olduğunu hatta bu nardan bala benzeyen bir pekmez yapıldığını söylemekle birlikte bu nar türünden bir de şarap imal ettiklerini belirtmektedir.¹⁸ Günümüzde de ayakta olan ve Selçuklu döneminde 1253/1254’te inşa edilmiş olan Akhan Kervansarayı, Denizli’nin ulaşım ve ticaret açısından o dönemlerde de hala önemli bir noktada bulunduğunu kanıtlar niteliktedir.¹⁹ Yine bugün Denizli’ye bağlı Çardak ilçesinde bulunan ve 1230’da inşa edilmiş olan Çardak Han da buna güzel bir örnektir.²⁰ Ancak şunu da belirtmek gerekir ki 13. yüzyıl içerisinde Batı Anadolu limanlarının Kuzey ve Güney Anadolu limanları kadar öne çıkmamış olması Denizli ticaretinin istenildiği ölçüde gelişmesini engelleyen bir faktör olmuştur. Bu durum 16. yüzyılda Osmanlı döneminde de devam etmiştir. Nitekim bu dönemde İstanbul’dan Sivas’a giden kervan yolu, Denizli’nin de içerisinde bulunduğu Büyük Menderes Havzası üzerindeki yolların mahalli kervan yollarına indirgenmesine sebep olmuştur. Fakat yine de şehrin sahip olduğu stratejik konum değerini korumaya devam etmiştir.²¹

Osmanlı Dönemi’ne gelindiğinde Denizli, Aydın vilayeti içerisinde ulaşım ve ticaret konusunda her ne kadar istenilen ölçüde olmasa da eski önemini korumaya devam etmiştir. Denizli’nin özellikle 16. ve 17. yüzyıllarda Anadolu’nun önde gelen pamuk üretim

¹³ Celal Şimşek, “Geç Antik Çağ’da Laodikeia”, *Geç Antik Çağ’da Lykos Vadisi ve Çevresi*, (ed. Celal Şimşek, Turhan Kaçar), *Ege Yayınları*, 2018, İstanbul, s. 81.

¹⁴ Yasemin Avcı, *Bir Osmanlı Anadolu Kentinde Tanzimat Reformları ve Kentsel Dönüşüm: Denizli (1839-1908)*, Yeditepe Yayınevi, 2010, İstanbul, s. 21-22.

¹⁵ Y. Avcı, *age*, s. 22.

¹⁶ Ayfer Özçelik, “Türk Hâkimiyetinde Denizli Tarihine Bir Bakış: Selçuklu ve Osmanlı Döneminde Denizli”, *Geçmişten Günümüze Denizli Yerel Tarih ve Kültür Dergisi*, Sayı 9, 2006, s. 30.

¹⁷ Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî, *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, (çev. A. Sait Aykut), Yapı Kredi Yayınları, 2023, İstanbul, s. 279.

¹⁸ Şihabeddin b. Fazlullah El-Ömerî, *Türkler Hakkında Gördüklerim ve Duyduklarım Mesâlikü’l Ebsâr*, Selenge Yayınları, 2019, İstanbul, s. 160.

¹⁹ Mustafa Bayhan, Mevhibe Türkmen, “Uluslararası Ticaret ve Lojistikte Kervansarayların Yeri ve Önemi: Denizli Ak Han Kervansarayı Örneği”, *The International New Issues in Social Sciences*, Cilt 5, Sayı 5, Yaz 2017, s. 479-492.

²⁰ A. Özçelik, *agm*, s. 30.

²¹ Y. Avcı, *age*, s. 23.

merkezlerinden biri olması ticari açıdan şehri öne çıkaran bir unsurdur. Denizli’de üretilen kaliteli pamuklar, pamuklu bez ve çeşitli kumaşların üretilmesine olanak sağlıyordu. Üretilen ticari mallar sadece Balkanlar ya da Karadeniz’in kuzeyine değil, Batı ülkelerine de ihraç ediliyordu. Ancak 17. ve 18. yüzyıllarda Hindistan’ın dünyanın en önemli pamuklu üreticisi ve ihracatçısı haline gelmesiyle birlikte Anadolu’daki dokumacılık sektörü diğer şehirlerle birlikte Denizli’de de zarara uğramış ve şehir ticaretini olumsuz etkilemiştir. 19. yüzyıla gelindiğinde ise Anadolu’da pamuk, tiftik ve yün kumaş üreten imalatçıların Avrupa’da bulunan pazarları neredeyse durma noktasına gelmiştir.²²

2. Denizli’de Karayolu İnşa Faaliyetleri

Osmanlı Devleti’nde Tanzimatın ilanıyla birlikte ortaya çıkan merkezileşme, kurumlaşma, siyasi-sosyal kontrol ve modernleşme isteği Tanzimatçı devlet adamlarının diğer meselelerle birlikte ulaşımın modernleştirilmesi konusuyla da ilgilenmelerine neden olmuştur. Çünkü aynı yüzyılda Avrupa’da ortaya çıkan modern demiryolu ve karayolu ulaşım sistemleri devletin siyasi, sosyal ve ekonomik olarak güçlenmesini sağlayan yegâne unsurlardan biri konumundaydı. Bu sebeple Tanzimatçı devlet adamları ekonomiyi canlandırmak, merkezileşmeyi sağlamak ve ülke topraklarındaki siyasi-sosyal kontrolü güçlendirebilmek amacıyla ulaşımın modernleştirilmesi çalışmalarının başlatılması için harekete geçmiştir.

1861 ve 1865 nizamnamelerinin ilanı sonrasında diğer bazı vilayetlerle birlikte Aydın vilayetine bağlı Denizli sancağında da yeni yol inşa çalışmaları başlamıştır. Osmanlı arşiv belgelerine göre Denizli’de yeni yol yapım çalışmalarına ilk olarak 25 Nisan 1868 tarihinde rastlanmaktadır. Buna göre Konya’dan Karaman’a ve oradan da Silifke İskelesi’ne ve Akşehir yoluyla Karahisar (Afyonkarahisar) üzerinden Denizli’ye kadar bir yol yapılması planlanmıştır. Bu iş için Ticaret Nezareti tarafından seçilmiş olan Binbaşı Ahmet Efendi, mühendis olarak görevlendirilmiştir. Askerî maaşına ek olarak kendisine 2500 kuruş maaş bağlanacak ve 2400 kuruş harcırah verilecekti. Bununla birlikte maiyetine de 1200 kuruş maaş ile 1200 kuruş harcırah ödenecekti.²³

Denizli’de ulaşımın geliştirilmesi adına 1880’de Sarayköy’den Denizli’ye ve Denizli’den de Tavas kazasına kadar yeni şose²⁴ yolu ve köprülerin yapılması düşünülmüştür. Nitekim bu dönemde Aydın demiryolu hattının Sarayköy’e kadar uzatılması kararının alınması sonrasında Sarayköy-Denizli ve Tavas-Denizli karayolu hattının geliştirilmesi elzem görülmüştür.²⁵ Sarayköy kazasının Denizli’nin kuzeyinde Tavas kazasının ise güneyinde yer almasından dolayı kuzeyden güneye doğru bir şose hattı çekilerek demiryolu hattından gelecek olan malların bu yol vasıtasıyla güneye gönderilmesi planlanmıştır. Yapılması planlanan bu hat için çiftçiler hariç yerli ahalinin “şahsen” veya “bedelen” şose ve köprülerin yapımında dörder gün çalışacak şekilde istihdam ettirilmesi kararlaştırılmıştır. Bununla birlikte inşa edilecek bu yolların her iki tarafına da palamut ağaçları dikilecekti. Yolun yapımı için görevlendirilecek olan mühendisler ise İzmir’den tayin edileceklerdi.²⁶

²² Y. Avcı, *age*, s. 26-28.

²³ BOA, A.MKT.MHM., 405/68, 2 Muharrem 1285/25 Nisan 1868.

²⁴ Fransızca kökenli bir kelime olan şose (chaussée), balık sırtı biçiminde olarak kırma taşlarla kumdan yapılmış iki tarafı hendekli yollara denilmektedir. Şose yollar taştan oluştuğu için üzeri araba geçişine elverişliydi. Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, (Haz. Raşit Gündoğdu, Niyazi Adıgüzel, Ebul Faruk Önal), İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2017, s. 617.

²⁵ BOA, ŞD., 1378/48, 20 Muharrem 1297/3 Ocak 1880.

²⁶ BOA, ŞD., 1378/48, 20 Muharrem 1297/3 Ocak 1880.

Buna bağlı olarak 1884’te Denizli-Sarayköy arasında yeni bir yol yapımı için plan hazırlanmıştır.²⁷

Osmanlı Devleti’nde yapımı devam eden veya bitmiş olan demiryolu ve karayolu hatlarını gösteren 26 Nisan 1884 tarihli bir haritaya göre, Denizli ile Çal kazası arasında yeni bir şose hattı daha yapılması planlanmıştır.²⁸ Buradan anlaşıyor ki Denizli’nin kuzeyinden güneyine doğru inen hattın yanı sıra Denizli’nin kuzeydoğusuna da bir şose hattı çekilmesine karar verilmiştir. 1889’da ise Denizli-Acıpayam²⁹ arasında yeni bir yol inşası planı hazırlanmıştır.³⁰ Böylece Denizli’nin güneyine doğru hattın uzatılması düşünülmüştür. 30 Mayıs 1909 tarihli bir belgeye göre Denizli-Acıpayam arası yol inşaatı için başka bir plan daha bulunmaktadır.³¹ Ancak 13 Mart 1916 tarihli bir haritaya göre inşasına başlanan Acıpayam yolunun yapım çalışmalarının durduğu anlaşılmaktadır.³²

1888’de Denizli’deki ulaşımın yarısı araba kullanımına uygun hale getirilmiştir. Buna göre Denizli-Buldan arasındaki 92,6 kilometre ile Denizli-Çal arasındaki 106,8 kilometrelik yolun yarısı toprak yarısı ise şoseydi. Denizli-Tavas arasında ise 7 kilometrelik bir yol yapılabiliyordu.³³ Bahsi geçen 1916 tarihli haritaya göre, Çal-Denizli ve Sarayköy-Denizli arasındaki yolların bir kısmı harap durumda gözükmektedir. Tavas-Denizli ve Buldan-Sarayköy arasında yapılan şose yollar ise tam anlamıyla bitirilememiştir.³⁴

1893 tarihinde ise Denizli’nin ulaşım durumu şu şekilde gözükmektedir. Denizli-Sarayköy-Buldan karayolu 4,6 kilometre şosedan oluşuyordu. Denizli-Çal arası 58 kilometre şose ve 500 metre tesviyeli yoldan oluşuyordu. Denizli-Konya-Kaklık-Çal yolunun 8 kilometresi tesviyeli, 1,5 kilometrelik yolun yapımına ise yeni başlanmıştı. Denizli-Tavas yolunun 1,4 kilometresi şose, 4 kilometresi tesviyeli idi.³⁵

Bölgede karayolu inşaa faaliyetleri sürdürülürken kent ulaşımının geliştirilmesine büyük önem veren ve yol yapım çalışmalarında faydalı işleri görülen bazı idarecilerin taltif edilmiş olduğu da anlaşılmaktadır. Örneğin 1887’de Denizli mutasarrıflığına yeni atanmış olan Cafer Bey, şehirdeki yol çalışmalarında göstermiş olduğu gayret ve önderliğinden dolayı Aydın valiliği tarafından terfien taltif almıştır. Bu sayede Cafer Bey iki rütbe atlayarak “rütbe-i mîr-i mîrân” yani Beylerbeyi payesine çıkarılmıştır.³⁶

Denizli’deki inşaa faaliyetleri esnasında bazen yolu yapan müteahhitler ile ahali arasında çeşitli problemlerin ortaya çıktığı da görülmektedir. 12 Mayıs 1894 tarihinde Denizli ile Tavas arasındaki bir şose yapımı esnasında inşaa edilen yolun, yapım güzergâhına aykırı olarak çiftçilere ait tarlaların üstünden geçirilmesi üzerine Kızılcabölük karyesi ahalisinden Koca Alioğlu Hasan tarafından yolu yapan müteahhitler hakkında Aydın vilâyetine şikâyetle bulunulmuştur.³⁷

²⁷ BOA, HRT.h., 2009, 27 Cemaziyel-ahir 1301/24 Nisan 1884.

²⁸ BOA, HRT.h., 2208, 29 Cemaziyelahir 1301/26 Nisan 1884; Denizli-Çal şose hattına dair yol planı için bkz. BOA, PLK.p., 4925, 19 Zilhicce 1302/29 Eylül 1885.

²⁹ Acıpayam bu günkü ismidir. Osmanlı döneminde Acıpayam için “Garbikaraağaç”, “Karaağaç” ya da “Acıbadem” isimleri kullanılmıştır.

³⁰ BOA, PLK.p., 5373, 29 Ramazan 1306/29 Mayıs 1889.

³¹ BOA, PLK.p., 6396, 10 Cemaziyellevvel 1327/30 Mayıs 1909.

³² BOA, HRT.h., 1424, 8 Cemaziyellevvel 1334/13 Mart 1916.

³³ Y. Avcı, *age*, s. 198.

³⁴ BOA, HRT.h., 1424, 8 Cemaziyellevvel 1334/13 Mart 1916.

³⁵ Mehmet Ali Uysal, *Her Yönüyle Denizli Kazası*, Denizli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, 2016, Denizli, s. 364-365.

³⁶ BOA, DH.MKT., 1410/57, 12 Recep 1304/6 Nisan 1887; Y. Avcı, *age*, s. 120.

³⁷ BOA, DH.MKT., 235/16, 7 Zilkade 1311/12 Mayıs 1894.

Bölgede ulaşımın gelişmeye başlamasıyla yerleşimler arasındaki gidiş gelişi kolaylaştırmak amacıyla yurtdışından araç satın alımı için de harekete geçilmiştir. Örneğin 1910 senesinde Sarayköy-Buldan hattı arasında insan ve eşya nakliyatını sağlayabilmek amacıyla kurulan bir Osmanlı otomobil şirketi için İngiltere'den satın alınması planlanan otomobilleri gösteren bir katalog Londra Osmanlı Sefareti tarafından Sarayköy Kaymakamı'na gönderilmiştir.³⁸

Karayolu inşaa çalışmalarının artış göstermeye başlaması Denizli'nin köylerinde yaşayan bazı ahalinin dikkatini çekmiş ve bu sebeple köyleri ile diğer yerleşimler arasında yeni yolların yapılmasını talep etmeye başlamışlardır. 25 Ocak 1911 tarihinde Kadıköy nahiyesi halkı, Kadıköy'den Sarayköy İstasyonu'na kadar yeni bir şose yolunun yapımı hakkında Aydın vilayetinden talepte bulunmuşlardır. Buna göre Kadıköy halkı tarafından daha önce konu hakkında istekte bulunulmuş ancak reddedilmiştir. Sonrasında halk tekrardan bu yolun yapımı için bu kez sadarete başvuruda bulunmuştur. Kadıköy halkı, ithalat ve ihracat yapabilmek için yollarda katır dışında başka bir ulaşım aracı kullanılmadığını hatta yağmurlu günlerde katırların dahi yollarda ilerlemekte zorluk yaşadığını ve bu sebeplerden dolayı yolun kullanılmasının neredeyse imkânsız hale geldiğini ifade etmişlerdir. Halkın çok zor durumda kaldığını ve adeta sefaletle mahkûm hale geldiğini dile getirmişlerdir. Durumun düzeltilmesi için tekrar tekrar başvuru yapılmış ancak bir sonuç elde edilememiştir. Bu sebeple Kadıköy halkının içinde bulunduğu zor durumdan kurtulabilmesi için yeni bir şose yolunun yapılması gerektiği, verilecek cevap için de 4 gün boyunca telgrafhanede bekleyecekleri Kadıköy halkını temsilen Muhtar Mehmed Efendi tarafından vilayete bildirilmiştir. Neticede yapılacak yol hakkında Kadıköy nahiyesi halkının isteklerinin değerlendirileceği ve konu hakkında Aydın Vilayeti Umumi Meclisi'nde karar verileceği bildirilmiştir.³⁹

9 Temmuz 1917 tarihli Aydın vilayeti dâhilindeki yollar ile üzerinde yapılan icraatlar ve harcamalara dair bir rapora göre Denizli içerisinde herhangi bir şose yapılmadığı anlaşılmaktadır.⁴⁰ Bu dönemde ortaya çıkan savaşlar ile devletin yaşadığı ekonomik problemlerden dolayı Denizli'deki yeni şose yolu inşaa çalışmalarına da ara verilmiş olması kuvvetle muhtemeldir.

Sonuç

Karayolu, insanlık tarihi boyunca sıklıkla kullanılmış olan en önemli ulaşım ağlarından biri olmuştur. Avrupa ve Asya kıtasını birbirine bağlayan Anadolu coğrafyasında bulunan medeniyetler karayolu ulaşımının bölgede tesisi ve gelişmesi için çaba göstermişlerdir. Osmanlı Devleti, Anadolu'yu hâkimiyeti altına aldıktan sonra kendisinden önceki medeniyetlerden kalan yolları olduğu gibi kullanmaya devam etmiş ve 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar bu yolların geliştirilmesi hususunda esaslı bir adım atmamıştır. Bu tarihten itibaren Tanzimat reformlarının pek çok alanda görülen etkisi ile birlikte ulaşım konusunda da birtakım düzenlemelere gidilmesi ihtiyacı doğmuştur. Ülkede ulaşımın geliştirilmesi noktasında nizamnameler hazırlanarak atılacak olan adımlar belirli bir hukuki zemine oturtulmuştur. Ardından Denizli'nin de içinde bulunduğu pek çok vilayette karayollarının yenilenme süreci başlamıştır. Ülke genelinde karayolu ulaşım ağının geliştirilmesi devletin ekonomik anlamda da rahatlamasının yolunu açmıştır. Örneğin Batı Anadolu Bölgesinin önemli bir ticaret kenti olan Denizli'de karayolu ağının iyileştirilmesiyle beraber çevre

³⁸ BOA, HR.SFR.3, 614/11, 16 Mart 1910.

³⁹ BOA, DH.İD., 3/24, 24 Muharrem 1329/25 Ocak 1911.

⁴⁰ BOA, DH.UMVM, 83/35, 19 Ramazan 1335/9 Temmuz 1917.

bölgeler ile olan ticari münasebetlerinde de artış yaşanmıştır. Aydın-İzmir demiryolunun Denizli’ye kadar uzatılması da bölgenin ulaşım ağına zenginlik katmıştır. Pamuk üretimi ve ihracatında Hindistan’ın bu dönemde önemli bir merkez olarak öne çıkmış olmasına rağmen Denizli’de de bu sahada üretim yapılmaya devam edilmiştir. Hatta Denizli halkı ticari faaliyetlerini daha rahat yapabilmek amacıyla yetkililerden yeni yolların yapılmasını ve mevcut olan yolların da geliştirilmesini talep etmişlerdir.

Denizli’de şose yol inşası konusunda atılan ilk adım 19. yüzyılın ikinci yarısına rastlamaktadır. Bu tarihte Denizli-Konya arasında yeni bir yol yapılması planlanmıştır. Bunun ardından da Denizli genelinde hızlı bir yol yapım süreci başlamıştır. Aydın demiryolu hattının Sarayköy’e kadar uzatılması kararının alınmış olması da Denizli ve çevresinde yeni yolların inşasına başlanması konusunda etkili olmuştur. Karayolu ulaşımı konusunda yaşanan gelişmeler neticesinde Denizli’deki yolların yarısı araba kullanımına hazır hale getirilmiştir. Yoğun çabalar sarf edilmiş olmasına rağmen zamanla var olan yolların bakımsız kalması ve yeni yolların yapılamaması gibi sebeplerden dolayı Denizli ile kazaları arasındaki yolların bir kısmı harap, bir kısmı toprak ve bir kısmı da şose olarak kalmıştır. Bununla birlikte bu dönemde karayolu ulaşımının gelişmesine katkı sağlayan ve faydalı işler yaptıkları görülen idareciler devlet tarafından mükâfatlandırılmıştır. Karayolu çalışmaları ve inşası her ne kadar bölge halkını sevindiren bir durum olarak görülmüş olsa da bazen yolu yapan müteahhitler ile yerel halk arasında çeşitli anlaşmazlıklar yaşanmıştır. Süreç içerisinde Denizli’deki karayolu ulaşımının geliştirilmesi konusunda başarılı adımlar atılmasına rağmen devletin içerisinde bulunduğu siyasi ve ekonomik koşulların da etkisiyle bu konuda istenilen gelişme elde edilememiştir. Ancak tüm bu olumsuzluklara rağmen bu alanda yeni düzenlemeler yapma yoluna gidilmesi için büyük çaba sarf edilmiştir.

Kaynakça

1. Arşivler

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

A.MKT.MHM., 405/68, 2 Muharrem 1285/25 Nisan 1868.

DH.İD., 3/24, 24 Muharrem 1329/25 Ocak 1911.

DH.MKT., 1410/57, 12 Recep 1304/6 Nisan 1887.

DH.MKT., 235/16, 7 Zilkade 1311/12 Mayıs 1894.

DH.UMVM, 83/35, 19 Ramazan 1335/9 Temmuz 1917.

HR.SFR.3, 614/11, 16 Mart 1910.

HRT.h., 2009, 27 Cemaziyel-ahir 1301/24 Nisan 1884.

HRT.h., 2208, 29 Cemaziyelahir 1301/26 Nisan 1884.

HRT.h., 1424, 8 Cemaziyevvel 1334/13 Mart 1916.

PLK.p., 4925, 19 Zilhicce 1302/29 Eylül 1885.

PLK.p., 5373, 29 Ramazan 1306/29 Mayıs 1889.

PLK.p., 6396, 10 Cemaziyevvel 1327/30 Mayıs 1909.

ŞD., 1378/48, 20 Muharrem 1297/3 Ocak 1880.

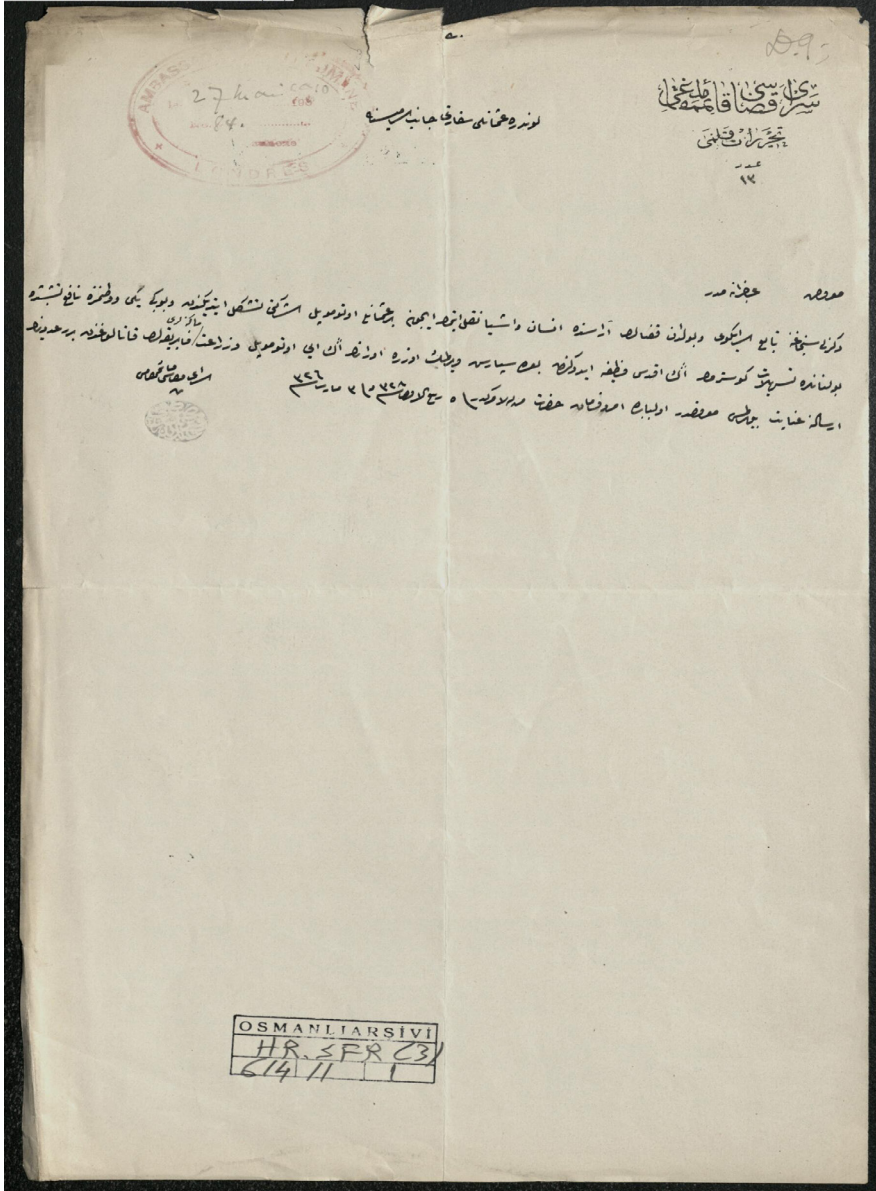
2. Kitap ve Makaleler

Akyıldız, Ali (2019), *Osmanlı’da Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul.

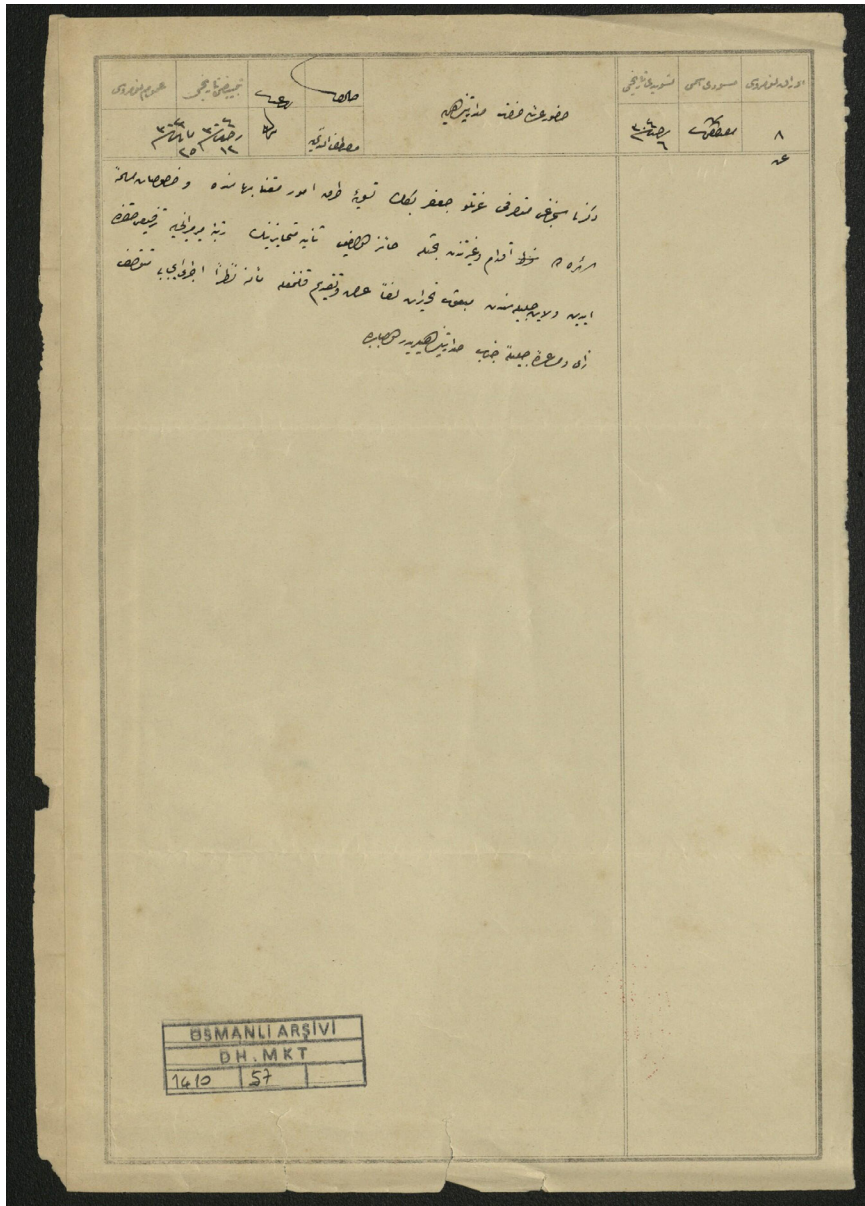
Algül, Süreyya (1998), *Osmanlı’dan Cumhuriyete Anadolu’da Demiryolları İmtiyazları ve Chester Projesi*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Avcı, Yasemin (2004), *Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Kenti: Kudüs (1890-1914)*, Phoenix Yayınevi, Ankara.
- Avcı, Yasemin (2010), *Bir Osmanlı Anadolu Kentinde Tanzimat Reformları ve Kentsel Dönüşüm: Denizli (1839-1908)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- Bayhan, Mustafa, Türkmen, Mevhibe (2017, Yaz), "Uluslararası Ticaret ve Lojistikte Kervansarayların Yeri ve Önemi: Denizli Ak Han Kervansarayı Örneği", *The international New Issues in Social Sciences*, Cilt 5, Sayı 5, s. 479-492.
- Çadırcı, Musa (1991), "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 15, Sayı 26, s. 153-167.
- Çetin, Emrah (2013), "Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, Cilt 53, Sayı 2, s. 145-164.
- Çetin, Emrah (2013), *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, (Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Duysak, Cabir (2012), "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan), Çamlıca Basım, İstanbul, s. 37-48.
- Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî (2023), *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, (çev. A. Sait Aykut), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Gallo, Isaac Moreno (2024), "The Construction of Roman Roads", *Itinera*, Cilt 4, s. 39-66.
- Kılıç, Yusuf (2007, Ocak), "Denizli Yöresinin Prehistorik Yerleşimleri ve Yol Sistemi", *Uluslararası Denizli ve Çevresi Tarih ve Kültür Sempozyumu Bildiriler 1*, Cilt 1, Denizli, s. 12-22.
- Matteazzi, Michele (2023), "Road Building in Roman Times: an Insight from Northern Italy", *Itinera*, Cilt 3, s. 167-194.
- Özçelik, Ayfer (2006), "Türk Hâkimiyetinde Denizli Tarihine Bir Bakış: Selçuklu ve Osmanlı Döneminde Denizli", *Geçmişten Günümüze Denizli Yerel Tarih ve Kültür Dergisi*, Sayı 9, s. 28-33.
- Sarıtaş, Duygu Özer (2009), "Roma Devleti'nde Ulaştırma ve Haberleşme Sistemi "Cursus Publicus"", *Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı 2, 2009, s. 1-29.
- Şemseddin Sami (2017), *Kâmûs-ı Türkî*, (Haz. Raşit Gündoğdu, Niyazi Adıgüzel, Ebul Faruk Önal), İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul.
- Şihabeddin b. Fazlullah El-Ömeri (2019), *Türkler Hakkında Gördüklerim ve Duyduklarım Mesâlikü'l Ebsâr*, Selenge Yayınları, İstanbul.
- Şimşek, Celal (2018), "Geç Antik Çağ'da Laodikeia", *Geç Antik Çağ'da Lykos Vadisi ve Çevresi*, (ed. Celal Şimşek, Turhan Kaçar), Ege Yayınları, İstanbul, s. 81-116.
- Uysal, Mehmet Ali (2016), *Her Yönüyle Denizli Kazası*, Denizli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Denizli.

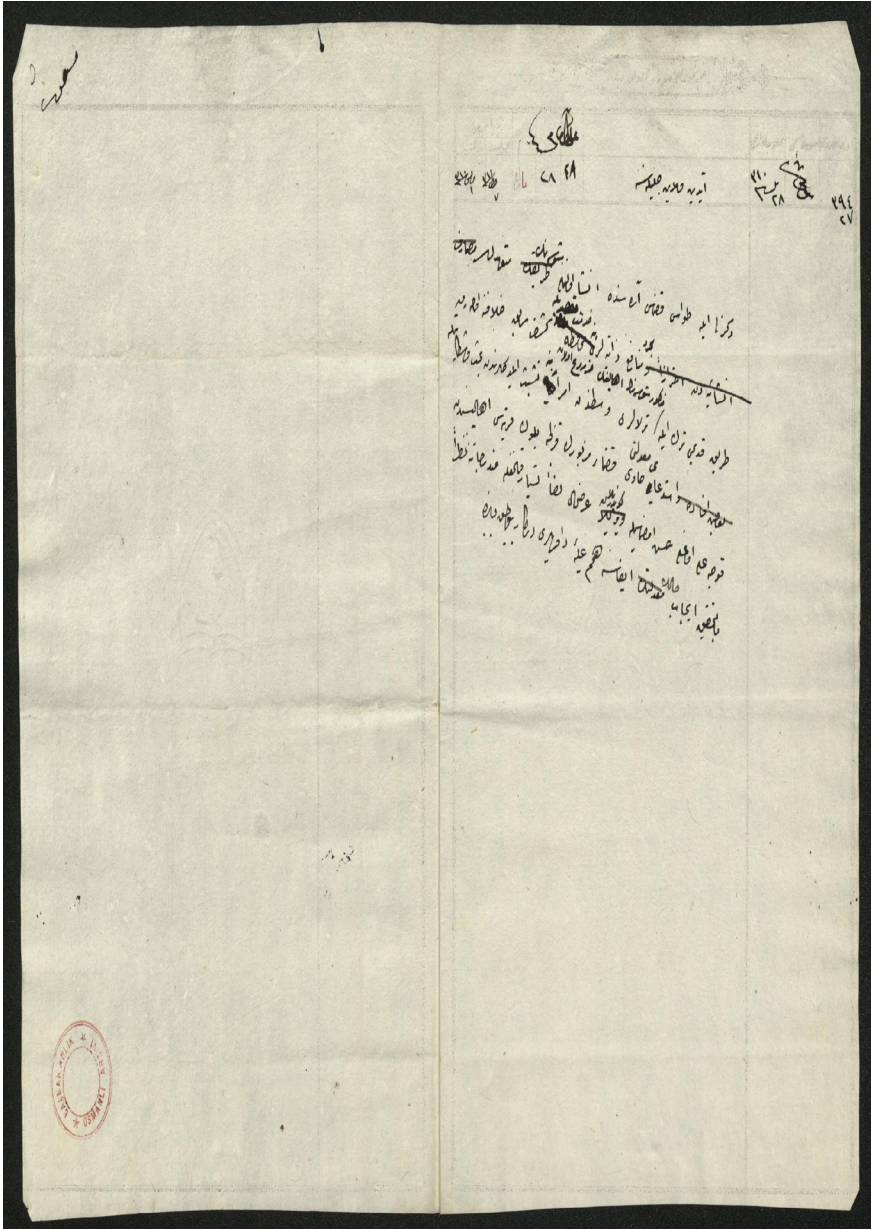
Ek-2: Sarayköy-Buldan arasında kullanılmak için satın alınması planlanan otomobillere ait katalogun Sarayköy Kaymakamı tarafından Londra Osmanlı Sefaretinden istenilmesi (BOA., HR.SFR.3, 614/11).



Ek-3: Denizli Mutasarrıfı Cafer Bey'in yol yapımında gösterdiği gayret ve önderliği nedeniyle taltifi (BOA, DH.MKT., 1410/57).



Ek-4: Denizli-Tavas arasındaki şosenin inşası esnasında şose müteahhidinin plana aykırı olarak yolu köylülerin tarlasının üzerinden geçirdiğine dair şikâyet (BOA, DH.MKT., 235/16).



Ek-5: 1903 yılı Batı Anadolu ve Rumeli yol haritası (BOA, HRT.h., 230).

