

Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Zorunlu Çalışma Uygulamalarına Dair Bir Örnek: Karayolu Yapımında Çalışma Yükümlülüğü (1861-1908)

Emrah ÇETİN

Yrd.Doç.Dr., Bartın Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Bartın/TÜRKİYE

Email: emrahc@bartin.edu.tr

Özet

Tarih boyunca çeşitli devletler, birtakım kamu hizmetlerini, vatandaşları üzerine zorunlu çalışma yükümlülükleri yükleyerek yerine getirme yolunu tercih etmişlerdir. Bu uygulamanın örneklerini Osmanlı Devleti'nde de görmek mümkündür. Osmanlı Devleti'nde zorunlu çalışmaya genellikle tarımda, maden işletmeciliğinde, yapı işlerinde ve askerî endüstride rastlanılmaktadır. Bunlardan yapı işleri içerisinde ele alınabilecek olan karayolu yapımında çalışma yükümlülüğü uygulamasının ilk örneğine, 1861 tarihli düzenlemede rastlanılmaktadır. Buna göre; 18 yaşından 60 yaşına kadar olup, çalışmaya engel bir sakatlık ya da hastalığı bulunmayan tüm erkekler yılda 20 gün yol inşaatında çalışmaya mecbur tutulmuşlardı. Ancak devlet memurları, imamlar, mektep hocaları, papazlar, hahamlar gibi bazı gruplar bu çalışma yükümlülüğünden muaf sayılmışlardı. Ayrıca 1890 tarihinde yapılan bir değişiklikle karayolu yapımında çalışma yükümlülüğüne alternatif olarak, nakdi bedel karşılığında muafiyet uygulaması getirilmişti. Buna göre; çalışma yükümlülüğü olanlar ya bizzat yılda 4 gün çalışacaklar ya da bunun karşılığında 12 kuruş vergi vererek muaf olacaklardı. Son olarak 1908 tarihli Umûr-i Nâfia Nizamnamesinde, bedenen çalışma yerine nakdi bedel uygulamasının önemi üzerinde durulduğu görülmektedir. Bu çalışmanın amacı, Osmanlı Devleti'nin son döneminde karayolu yapımında çalışma yükümlülüğü düzenlemelerini ele alarak zorunlu çalışma uygulamalarına dair bir örneği ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: Karayolu, Nâfia, Osmanlı Devleti, Zorunlu Çalışma Yükümlülüğü

A Sample of Compulsory Work in the Last Periods of Ottoman Empire: Compulsory Work in Road Construction (1861-1908)

Abstract

Throughout the history, several countries made it compulsory for their citizens to do some kind of public services. It's also possible to see these kind of samples in Ottoman Empire. Compulsory works are generally encountered in agriculture, mining, construction works and military industry. Among these, the first sample of compulsory work in road construction category is seen in legislative regulation in 1861. According to this regulation, all the men who are between 18-60 and who don't have any injuries or illnesses are obliged to work in road construction

for 20 days in a year. However, some are exempt from compulsory road construction works such as public officers, imams, teachers, priests and rabbis. Besides, due to a change made in 1890, an exemption procedure in return to pecuniary consideration is brought as alternative to compulsory work in road construction. Ones who are obliged, either work for 4 days a year or pay 12 kurus as tax to be exempted. Finally, it can be seen in "Umûr-i Nâfia Regulation" dated 1908 that the importance of pecuniary consideration surpasses physically compulsory work. In this study, it is aimed to put forward a sample of compulsory work implementations by examining regulations about compulsory works in road construction during the last periods of Ottoman Empire.

Keywords: Road, Public Work, Ottoman Empire, Obligatory Work

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nda genellikle reyanın, Hıristiyan veya Müslüman olsun vergi ve angarya yükümlülüklerinin üç grupta toplandığı görülmektedir. Bunlar; şer'î vergiler, örfî vergiler ve tekâlif-i şakka denilen avarız-ı divaniyye idi. Araştırmamızın konusunu teşkil eden yol yapım ve onarımına dair vergiler bu üç gruptan örfî vergiler kategorisine dâhildi. Örfî vergilerden bazıları nakden ödenmesinin yanı sıra bedenen devlet hizmetinde çalışarak da ifa edilebiliyordu.¹ Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşundan Tanzimat'ın ilanına kadar umumî yollar devlet tarafından, hususî yollar ise tımar, zeamet veya hayır sahiplerinin yardımıyla inşa ve tamir olunmaktaydı. İlk zamanlarda umumî yolların inşası için konulmuş özel bir vergi yoktu. Bunlar hazinenin varidat fazlası ile inşa olunur ve genellikle askerî ihtiyacı karşılamak için yapıldığından askerlere yaptırılırdı. Zamanla yollarla köprülerin yapım ve onarım masrafları için tekâlif-i örfîye kapsamında yol resmi, derbent resmi, mürûriyye resmi, selâmet akçesi gibi birtakım vergiler konulmuştu. Bunlar binek ve yük hayvanları ile arabalardan alınmaktaydı. Daha sonra bu vergiler karşılığında, yolların yapım ve onarımı mültezimlere ihale edilmeye başlanmıştı. Ancak mültezimlerin vergi toplama usulleri ve bu husustaki suiistimalleri sürekli şikâyet konusu oluyordu.² Zira bu durum Tanzimat Fermanı'nda şu şekilde ifade edilmekteydi: “... *alât-ı tahribiyyeden olub hiçbir vakitte semere-i nafiası görülemiyen iltizamat usul-ı muzırrasın elyevm cârî olarak bu ise bir memleketin mesalih-i siyasiyye ve umûr-ı maliyyesini bir âdemin yed-i ihtiyarına ve belki pençe-i cebr ü kahrına teslim demek olarak oldahi eğer zaten bir eyuce âdem değil ise heman kendu çıkarına bakub cemi' harekât ve sekenâtı gadr ü zülmden ibaret olmasile ba'de ezin ehali-i memâlikden her ferdin emlâk ve kudretine göre bir vergûy-ı münasib ta'yin olunarak kimseden ziyade şey alınmaması ...*”³ Görüldüğü üzere iltizam usulü ahaliye zülüm aracı olarak tasvir edilmekte ve bunun yerine herkesten gelirine göre belirli ölçüde bir vergi alınması gerektiği beyan edilmektedir. Bu konu Meclis-i Vâlâ'da incelenmiş, vergilerden halkın yıllardan beri şikâyetçi olduğu, iltizam sisteminin devlete de yarar sağlamadığı göz önünde tutularak, hazine gelirlerinin iltizamla mültezimlere verilmesinden vazgeçme kararı alınmıştı. Yeni vergi uygulamasına göre; vergiye esas olacak emlak ve nüfusun yazımı yapılacak, çeşitli adlarla alınan vergiler yerine, herkes gücüne göre belirli ölçüde bir tek vergi ödeyecekti. Bu işi yürütmesi için eyaletlere *Muhassıl-ı Emvâl* adıyla memurlar gönderilmiş ve birçok yerde *Muhassılık Meclisleri* oluşturulmuştu. Ancak gelirlerde büyük bir azalma olduğu görülünce bu uygulama 1842 yılında yürürlükten kaldırılarak eski düzene yeniden dönmüştü.⁴

Tanzimat öncesinde devletin ulaşım politikası, mevcut yolların korunmasından ve çoğunlukla askerî amaçlarla yapılan tamirat işlerinden ibaretti. Yollar ulaşımına elverişli olmadığından, özellikle kış aylarında birçok bölgenin birbiriyle ve hükümet merkeziyle bağlantısı kesiliyordu. Bu durum yönetim, ekonomi ve sosyal hayatı olumsuz yönde etkiliyordu. Bu arada Osmanlı yöneticileri, 19. yüzyılın başlarında Avrupa'ya gönderdikleri elçilerden aldıkları raporlardan ulaşım alanındaki gelişmeleri öğrenmeye ve bu konuya ilgi duymaya

¹ İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat, Ankara, 2008, s. 133-141; M. Macit Kenanoğlu, “Vergi”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, C. 43, İstanbul, 2013, s. 56.

² Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s. 95.

³ Reşat Kaynar, *Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010, s. 178.

⁴ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1997, s. 208-211.

başlamışlardı. Bu husustaki ilk teşebbüs II. Mahmut tarafından 1834 yılında posta yolu olarak yaptırılan Üsküdar-İzmit yolunun yapımı idi.⁵ Tanzimat'ın ilanıyla beraber yenileşme çabaları, yeni oluşturulan meclisler ve danışma kurulları vasıtasıyla yapılmaya çalışılmıştı. Hiç kuşkusuz bunların en önemlilerinden birisi de İmar Meclisleri idi.⁶ İmar Meclislerinin ele aldığı meseleler arasında ulaşımı ilgilendiren sorunlar ilk başlarda gelmekteydi. Nehirlerin ıslahı, köprülerin tamiri ve yenilerin yapımı, yeni yollar inşa edilmesi gibi imar faaliyetleri İmar Meclisleri tarafından yürütülüyordu.⁷ İmar meclisleri oluşturulurken ulaşım öncelik verilmesi şart koşulmuş, bu meclislere öncelikli görev olarak bölgelerinde yapılacak yolların tespit edilmesi vazifesi verilmişti.⁸ Tanzimat'ın ardından İmparatorluğun karayolu serüveni İmar Meclislerinin çabalarıyla başlamıştı. İlk iş olarak 1848'de Karadeniz'i Orta Anadolu üzerinden Arabistan'a bağlamak için Trabzon-Bağdat arasında şose yolu yapılması kararlaştırılmıştı. Ancak bunun için hazinede yeterli kaynak bulunamadığı gerekçesiyle bu girişim ertelenmişti. Bu arada yine İmar Meclislerinin çabalarıyla Trabzon-Erzurum ve Bursa-Gemlik arasında yol yapım çalışmaları başlatılmıştı. Ancak bu amaçla yapılan çalışmalar yeterli kaynak bulunamaması ve gereken ilginin gösterilmemesi yüzünden yarım bırakılmıştı. Böylece yapılan harcamalar da boşa gitmiş oldu.⁹

İmparatorluğun, Islahat Fermanı ile beraber bayındırlık konusuna yeni bir yaklaşım getirdiği görülmüyordu. Fermanla imparatorluğun bayındırlık işleri için yeni kaynaklar oluşturulmaya çalışılmış, inşa edilecek yeni yollardan yararlanacak eyalet ve sancaklara yeni vergiler ilave edilmesi düşünülmüştü.¹⁰ Ayrıca imparatorluğun dört bir tarafında yetiştirilen ürünlerin nakli için gerekli karayollarının yapılması, bunun için Batı'nın teknik bilgisinden ve Avrupa sermayesinden yararlanılması gerektiği belirtilmişti.¹¹ Devlet ulaşımına gerekli önemi vererek, kaynaklarını etkili bir şekilde kullanmayı, ticaret ve tarımla ilgili sorunlarını çözmeyi amaçlıyordu. Fakat Avrupalı büyük devletler karayolu inşasını kendileri için kârlı bir iş olarak görmedikleri için bu alanda çok fazla yatırım yapmamışlar, daha kârlı olan demiryolu inşaatı için imtiyaz almaya yönelmişlerdi. Karayolu yapımı işini ise devlet üstlenmek zorunda kalmıştı. Ancak maddi yetersizlikler, bu işin önündeki en büyük engel olarak duruyordu. Bu sorunu aşmaya çalışan yöneticiler, Tanzimat'ın ardından Osmanlı İmparatorluğu'nda karayolu yapımına dair ilk yasal düzenleme olarak ele alabileceğimiz 1861 tarihli "*Memalik-i Mahrûsa-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizâmname*" başlığını taşıyan düzenlemeyi uygulamaya koymuşlardı. Buna göre; karayollarının yapımında halka çalışma yükümlülüğü konulmuş ve bu suretle maddi zorluklar aşmaya çalışılmıştı. Bu noktadan hareketle bu araştırmada Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde karayolu yapımında

⁵ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin ...*, s. 299; Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", Ankara Üniversitesi DTCF, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, Sayı: 26, Ankara, 1991, s. 153-154.

⁶ Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993, s. 141.

⁷ Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri", Ankara Üniversitesi DTCF, *OTAM Dergisi*, Sayı: 3, s. 323-324.

⁸ Musa Çadırcı, "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu ...", s. 154.

⁹ Musa Çadırcı, "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu ...", s. 154; Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi İmâr ...", s. 330.

¹⁰ "Umûr-u nâfia için ta'yin ve tahsis olunacak mebâlig-i münâsibeye berren ve bahren inşa ve ihdas olunacak turûk ve mesâlikten istifade edecek olan eyâlât ve sancaklarda vaz' ve te'sis kılınacak vergi-i mahsûslar dahi ilave edilmesi..." *Düstûr*, 1. Tertip, 1. Cilt, 21 C 1272 (28.02.1856), s. 13.

¹¹ "Mahsulât-ı Memâlik-i Şâhânemin nakli için icab eden turûk ve cedâvilin küşâdıyla ve umûr-ı ziraat ve ticaretin tevessüüne hâil olan esbâbın men'iyle teshilât-ı sahâhanın icrâ olunması ve bunun için maarif ve ulûm ve sermaye-i Avrupa'dan istifadeye bakılması esbâbının bi'l-etrâf mütâlaasıyla peyderpey mevkiî icrâya konulması maddelerinden ibâret olmağla..." *Düstûr*, 1. Tertip, 1. Cilt, 21 C 1272 (28.02.1856), s. 13.

zorunlu çalışma yükümlülüğü meselesi üzerinde durulacaktır. Bu hususta hazırlanan tüm yönetmelikler ve yürütülen uygulamalar incelenerek, halka yüklenen çalışma yükümlülüğünün amacı, kapsamı, uygulanışı ve yükümlü ameleler hakkında bilgiler verilmeye çalışılacaktır.

Zorunlu Çalışma Yükümlülüğüne Dair Kanuni Düzenlemeler

Osmanlı İmparatorluğu'nda işçilerin çalışma şartları, ücretleri ve iş süreleri konusunda oldukça sınırlı bilgiye sahip bulunmaktayız. Hatta çalışma hayatı hakkında bildiklerimizin, nazariyattan ve basmakalıp bazı malumattan öteye gitmediği belirtilmektedir.¹² Bununla birlikte, gerek ücret ve iş süresi, gerekse işçi sağlığı ve iş güvenliği yönlerinden, işçilerin son derece elverişsiz bir durumda bulunduğu söylenebilir. İşçilerin çalışma koşulları ve süreleri hakkında hükümler içeren kanuni düzenlemelerin de oldukça ağır şartlar içerdiği ifade edilebilir. Mecelle'nin gün doğuşu ve gün batışı ile sınırlandırdığı günlük çalışma süresinin, günün üçte ikisini kapsayacak kadar uzun olması bu ağır çalışma koşullarının en açık örneğidir. Yaklaşık 16 saati bulan ağır çalışma şartlarına rağmen I. Meşrutiyet'i izleyen yıllarda işçi ücretlerinin 6-7 kuruşu geçmediği belirtilmektedir.¹³ Ücret karşılığı çalışan işçilerin durumu böyle iken, zorunlu çalışma yükümlülüğüne tabi tutularak çalıştırılan halkın çalışma şartları ve iş koşullarının son derece ağır olduğunu söylemek mümkündür. İmparatorluk idarecilerinin işgücü yetersizliği nedeniyle, yol yapımında, madencilikte, tarımda ve askerî endüstride zorunlu çalışma yükümlülüğü başvurduğu bilinmektedir. Halka yüklenen bu zorunlu çalışma yükümlülüğü zaman zaman askerler ve hükümlüler üzerine de yüklenerek işgücü oluşturulmaya çalışılmıştır.¹⁴ Ancak bu zorunlu çalışma yükümlülüklerine dair ülkemizde oldukça az sayıda araştırma yapılmıştır. Bu çalışmada, karayolu yapımında zorunlu çalışma yükümlülüğü üzerinde durularak konunun bu boyutu açıklanmaya çalışılacaktır.

Yol işleri ile ilgili çıkartılan hemen her nizamnamede amele-i mükellefe ile ilgili bir bölüm bulmak mümkündür. Hazırlanan tüm yönetmelikler ve yürütülen uygulamaları inceleyerek, yol yapım ve onarımı işlerinde çalışmakla yükümlü tutulan ameleler hakkında bilgiler vermeye çalışacağız. Bir bölge ahalisinden 18 yaşından 60 yaşına kadar olup¹⁵, çalışmaya engel bir sakatlık ya da hastalığı bulunmayan tüm erkekler yük ve araba hayvanları da dâhil olmak üzere yol inşaatında çalışmaya mecburdular¹⁶. Şehirler ile büyük kazalar ahalisinden yol inşaatında çalışmaya vakti olmayanlar, yapacakları hizmetin karşılığı olmak üzere bir bedel vererek muaf olabilecekler ya da yerlerine işçi çalıştırabileceklerdi. 1 ve 2. sınıf yollarda

¹² Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi ...*, s. 138.

¹³ Mesut Gülmez, *Türkiye'de Çalışma İlişkileri (1936 Öncesi)*, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1991, s. 389-390.

¹⁴ Yıldırım Koç, *Türkiye İşçi Sınıfı ve Sendikacılık Hareketi Tarihi*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2003, s. 33.

¹⁵ 1861 düzenlemesine göre mükellefiyet yaşı 18 ile 60 yaş arası idi. Bkz. BOA, İMM, no: 1021, 8 CA 1278 (11.11.1861); *Düstür*, 1. Tertip, 4. Cilt, "Memalik-i Mahrûsa-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizâmname'dir", madde: 17, s. 522-530. Ancak 1869 tarihli Turuk ve Maâbir Nizamnamesi'nde mükellefiyet yaşı 16-60 olarak değiştirilmişti. 1890 yılındaki yeni düzenleme ile ise 20-60 yaş arası erkekler yükümlü tutulmuştu. "On altı yaşından altmış yaşına kadar olanlarının tarîk amelîyatında bulundurulmaları Turuk ve Maâbir Nizamnamesi iktizâsından ise de bu suret münâsib ve hidmet-i saire-i mükellefiyete muvâfık olmamasıyla mebde-i mükellefiyetin yirmi yaşından itibaren edilmesi..." Bkz. BOA, İMMS, 110/4706, 28 C 307 (19.02.1890); *Düstür*, 1. Tertip, 6. Cilt, "Turuk-u Muvaredenin Amele-i Mükellefe İle İnşası Usulünün Lağvı İle Vilâyatta Tarh Edilecek Bedel-i Nakdî Hakkında İrade-i Seniyye", s.522.

¹⁶ *Düstür*, 1. Tertip, 4. Cilt, "Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizâmname'dir", s. 522-530, madde: 17.

çalışmakla yükümlü olanlar 5 senede 20 gün hizmet edecek olup, bu hizmeti bizzat çalışarak yahut bedelini ödeyerek yerine getirmek yollarından dilediklerini seçebileceklerdi. 3 ve 4. sınıf yollarda çalışacak her bir vatandaş; senelik olarak 3. sınıf yollarda iki ve 4. sınıf yollarda dört arşından az yol yapamazdı¹⁷. Her şehir, kasaba ve köyün ahalisi belirlenen hizmetleri tamamladıklarında kendilerine ifâ-yı hizmet tezkeresi verilecekti¹⁸.

Yolların yükümlü amele ile inşaatı usulü uzun süre uygulanmış ancak 1890 yılında bu usulden vazgeçilerek nakdi bedel yöntemine geçilmişti. Yeni düzenleme ile beraber vatandaşlara farklı seçenekler sunuluyordu. Ahali senede 4 gün bizzat veya yerine adam tutarak yol çalışmasına katılmak ya da üçer kuruş hesabıyla 4 günlük mükellefiyetin karşılığında 12 kuruş bedel ödemek seçeneklerinden dilediğini seçmek hususunda serbest bırakılıyordu¹⁹. Yolda çalışmakla yükümlü tutulanlar bu yükümlülüğünü her sene inşaat vakti olarak belirlenen Mayıs başlangıcından Kasım ayına kadar yerine getirmek zorundaydı. Yolda çalışacaklar din ve mezheplerine göre Cuma ya da Pazar günleri tatil yapacaklardı²⁰. Belediye teşkilatı bulunan şehir, kaza ve sancak merkezi dâhilindeki cadde ve sokakların inşa ve tamirat işleri belediyeye ait idi. Turuk ve Maâbir İdaresi belediyenin sorumluluğundaki yol yapım hizmetlerini yerine getirmekle yükümlü olmadığı gibi Turuk ve Maâbir'e ait amele de bu işlerde görevlendirilemezdi²¹.

Amele-i mükellefe tarafından inşa olunan yollarda amelenin beraberinde götürüp kullandığı öküz ve manda gibi koşu hayvanlarının her birinin bir günlük işi bir amelenin iki günlük işine eşitti. Bir merkep yevmiyesi ise bir amele yevmiyesine denkti. Amele ve hayvan yevmiyeleri yolun uzunluğu, her bölgede bulunan amele ve hayvan sayısı ile işin yapısına göre değişmekteydi. Yolda çalışma yükümlülüğü karşılığında tahsil edilen nakdi bedelini vermeden vefat edenlerin durumları hakkında nasıl muamele olunacağını sorulması üzerine Turuk ve Maâbir İdaresi verdiği cevapta; mükellefiyetin yalnızca hayatta iken geçerli olduğunu, dolayısıyla kişi ölünce üzerindeki mükellefiyetin hükmünün düşeceğini belirtmişti²².

Yol Yapımında Nakdi Bedel Uygulamasına Geçilmesi

Yolların yükümlü amele ile inşası hakkında uygulanan usul beraberinde birçok sorun getirmişti. Çoğu vilayette ziraat ve hasat mevsimleriyle bağcılık işleri birbirini takip ettiğinden bu inşaat döneminde kendi işleri ile uğraşan ahalden amele toplamak sıkıntı yaratıyor ve ahalinin şikâyetine yol açıyordu. Ayrıca ahalinin sahip olduğu hayvanat mükellefiyetine dair

¹⁷ *Düstûr*, 1. Tertip, 4. Cilt, “Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizâmnâmedir”, s. 522-530, madde: 19-20, 26.

¹⁸ *Düstûr*, 1. Tertip, 2. Cilt, “Turuk ve Maâbir Hakkında Nizâmnâmedir”, 18 Ca 1286 (26.08.1869), s. 302-309, madde: 13.

¹⁹ *Düstûr*, 1. Tertip, 6. Cilt, 28 C 1307 (19.02.1890), s. 520-523.

²⁰ *Düstûr*, 1. Tertip, 4. Cilt, “Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizâmnâmedir”, s. 522-530, madde: 21; Yol bekçileri için de Cuma ya da Pazar günlerinin tatil olduğu görülmektedir. Bkz. *Düstûr*, 1. Tertip, 2. Cilt, 18 Ca 1286 (26.08.1869), “Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhâne’de Turuk ve Meâbirin Sûret-i İmal ve İdaresine Dair Talimât-ı Umumiye”, madde: 7, s. 310-317.

²¹ “Bursa’da Keşiş Dağı’yla Kasr-ı Hümâyun’a giden şose tarihinin ikmalî için bu sene dahi belediyeye aid nisfının belediye marifetiyle ve diğer nisfının ahâlî-i mükellefe vasıtasıyla tesviyesi hakkında Nafia Nezareti’nden vuku bulan iş’âr üzerine...” BOA. İ.DH. 1080/84763, 29 Ş 305 (11.05.1888).

“Şehr ve kasabat dâhilindeki zokak ve caddelerin imâr ve inşâsına ve Devâir-i Belediye’ye aid evvelce Turuk ve Maâbir mükellefinin bu gibi yollara sarf ve istimâli muvaffak-ı nizâm olamayacağına...” BOA. T.193, 13/1310, 24 Eylül 1310 (06.10.1894).

²² *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, Nisan 1303 (Nisan/Mayıs 1887), s. 38; 15 R 1317 (23.08.1899), s. 498.

olan hüküm her tarafta düzgün bir şekilde uygulanamıyordu. Birçok bölgede bazı şehir ve kasaba ahalisinin turuk ve maâbir ameliyatından muaf tutulmaları, bu bölgelerde yürütülen yol yapım çalışmalarında kullanılacak yeterli amelenin bulunamamasına neden oluyordu²³. Ayrıca yükümlü tutulan ahalinin büyük çoğunluğunun yol yapım işinde vasıfsız kimseler olması işlerin çok yavaş yürümesine ve yolun istenilen ölçüde yapılamamasına yol açıyordu. Şehir ve kasabalardan toplanan amele ağır işlerde çalıştırılmıyor ve bunlar her nerede yola sevk olunmuşlar ise o mahalde çok az yol yapılabilirdi. Tüm bu sorunlar nedeniyle yolların amele-i mükellefe ile inşası usulünden vazgeçilerek, nakdi bedel uygulamasına geçilmesi kararlaştırılmıştı.

“Turuk-ı Muvâredenin Amele-i Mükellefe ile İnşası Usulünün Lağvı ile Vilâyâtda Tarh Edilecek Bedel-i Nakdî Hakkında İrâde-i Seniyye” başlıklı yeni düzenleme 28 Cemaziye’l-ahir 1307/19 Şubat 1890 tarihinde yapılmıştı²⁴. Bu düzenleme ile yolların yükümlü amele ile inşası usulünden vazgeçilerek bedel-i nakdi yöntemine geçilmesine karar verilmişti. Bu düzenlemede, yolların yükümlü amele ile inşası usulünün inşaatça gelişmeyi engelleyici ve ahalice sürekli şikâyet konusu olmasından dolayı değiştirilmesi öngörülmekteydi. Yeni düzenlemeye göre yapılacak değişiklikler şunlardı:

Halkın hayvanat yükümlülüğü affedilecek, yükümlü amelenin senede 4 gün bizzat veya bilvasıta yol ameliyatında hizmet etmek veya günlük üçer kuruş hesabıyla 4 günlük mükellefiyet karşılığında 12 kuruş bedel vermek hususlarını seçmekte serbest tutulacaktı. Her sene vilayetlerden toplanacak nakdi bedeller için gerektiği kadar koçanlı tezkereler hazırlatılarak Ziraat Bankaları şube memurlarına gönderilecek ve sene sonunda bu memurlar ile nezaret arasındaki hesabın incelenecekti. Her vilayette bir senede kaç kol yol inşa ve tamir olunacağı önceden kararlaştırılarak harita ve profilleri tanzim edilecekti. İdare meclisi, Belediye, Ticaret ve Ziraat Odaları üyeleri, Ziraat Bankası Şube Müdürü, Ziraat Müfettişi ve Nafia mühendisinden oluşan, vilayette valilerin ve sancaklarda mutasarrıfların başkanlığında birer komisyon kurulacaktı. Bir senede inşa ve tamiri kararlaştırılan yolların dört tarafından 12 saat mesafede bulunan yükümlü amele ve nakdi bedel vermek isteyenlerin miktarı senesi girmeden hazırlanarak nezarete bildirilecekti.

Her vilayet dâhilinde yeni baştan inşa ve tamir olunacak yol ve köprülerin, ehemmiyetlerine göre adı geçen komisyonlarca ya da Dersaadetçe eksiltilerek nezaretin kararıyla müteahhitler tarafından toptan inşa edilecekti. Hizmetlerini yerine getirecekleri ifâ-yı hizmet tezkereleri verilecekti. Ziraat Bankası gelirlerinden yıllık 30.000 lira kadar bir meblağ memur maaşları ve masraflar için tahsis edilecekti. 1869 tarihli Turuk ve Maâbir Nizamnamesi’nin 7. maddesine göre 16-60 yaş arasındaki erkekler çalışmakla yükümlü sayılmışken bu mükellefiyet bundan sonra 20 yaşından itibaren başlatılacaktı. Ülke dâhilindeki vilayetlerde amele ücretleri değişiklik gösterdiğinden mükelleflerden alınacak bedel vilayetlere göre ayrı ayrı belirlenecekti. Kastamonu, Mamûratülaziz, Yanya, Haleb, Kosova, Erzurum, İşkodra, Adana, Konya, Ankara, Bitlis, Sivas, Van, Trabzon, Diyarbakır ve Musul vilayetlerinde günlük üç kuruştan dört günlük için 12 kuruş alınacaktı. Edirne, Suriye, Cezayir-i Bahr-i Sefid, Aydın, Beyrut, Hüdavendigar, Manastır ve Selanik Vilayetleri ile Çatalca, İzmid, Kudüs ve Biga mutasarrıflıklarınca ise günlük 4’er kuruştan dört günlük 16 kuruş bedel alınacaktı.

²³ BOA. İ.MMS. 110/4706, 10 R 307 (04.12.1889), s. 3. Yolların yükümlü amele ile inşası usulünün kaldırılarak nakdi bedel uygulamasına geçilmesine dair Meclis-i Mahsus bazbatası.

²⁴ BOA. İ.MMS. 110/4706, 28 C 307 (19.02.1890). Yolların yükümlü amele ile inşası usulünün kaldırılarak nakdi bedel uygulamasına geçilmesine dair Meclis-i Mahsus mazbatası. *Düstür*, 1. Tertip, 6. Cilt, 28 C 1307 (19.02.1890), s. 520-523.

1908 tarihli Umûr-i Nâfia Nizamnamesinde, bedenen çalışma yükümlülüğünün çoktandır Avrupa memleketlerinde terkedilmiş olan bir angarya iş olduğu belirtilmekte²⁵ ve bunun yerine nakdi bedel uygulamasının önemi üzerinde durulduğu görülmektedir²⁶. Bu hususta dünyadaki diğer uygulama örneklerinin de incelendiği gözlemlenmektedir. Mesela; XIX. asırdan itibaren büyük yolların hükümet tarafından tahsis edilen para ile yaptırıldığı ve bedenen çalışma yükümlülüğünün kaldırılmış olduğu ifade edilmektedir. Hatta Sırbistan, Bulgaristan ve Romanya’da dahi bedenen çalışma yükümlülüğünün terk edilerek nakdi bedel uygulamasına geçildiği belirtilmektedir²⁷.

Birçok bölgede deprem, sel, kıtlık gibi olağanüstü durumlar yaşandığında buralardan yol bedeli toplamak da mümkün olmuyordu. Devletin bu durumlarda bölge halkına kolaylık sağlamak adına ya yol bedeli vergisini ertelediği ya da belirli bir dönem geçerli olmak üzere bölge ahalisini muaf tuttuğu görülmüyordu. Örneğin; 1887 yılında yaşanan kıtlıktan dolayı Safranbolu ahaliyi yol bedelini ödemekte büyük sıkıntı çekmişti. Ayrıca yol bedellerini toplamakla görevli muhtarlar tarafından yapılan usulsüzlükler de sıkıntı yaratıyordu. Muhtarların alması gereken 5 kuruşluk işlem hizmeti bedeli yerine 30 kuruş ücret aldıkları belirtilmişti. Bu yüzden 5 kuruştan fazla ücret alanlar hakkında gerekli cezai işlemlerin yapılacağı belirtilmişti²⁸. Yolların yükümlü amele ile inşası uygulaması yerine nakdi bedel toplanmasına geçilmesi de tüm sorunları çözmemiş, hatta beraberinde yeni sorunlar getirmişti. En önemli sorun yol bedellerinin düzgün bir biçimde toplanmasında yaşanıyor. Hemen hemen her yıl hesaplanan yol bedelleri ile toplanan miktar arasında büyük farklar ortaya çıkıyordu. Bu sorunun sebebi amele ücreti tahsilinin düzensizliği idi. Ücretleri toplama işini vilayet idaresi yerine getiriyordu. Ancak birçok vilayetteki düzensiz uygulamalar işin aksamasına yol açıyordu. Mesela; Maden Kazası’nın H. 1312-1313 (1894-1895) ve H. 1314 (1896/1897) yıllarına ait amele ücreti tahsil edilememişti²⁹.

Yol Yapımında Çalışma Yükümlülüğünden Muaf Tutulanlar

Bir bölge ahalisinden 18-60 yaş arası olup, çalışmaya engel bir durumu bulunmayan tüm erkekler yük ve araba hayvanlarıyla beraber yol inşaatında çalışmakla yükümlüydü. Ancak bazı kimseler bu mükellefiyetten muaf tutulmuşlardı. Bunlar; devlet memurları, imamlar, mektep hocaları, papaz ve hahamlar ile yollarda çalışan işçilerin defterlerini düzenleyen memurlar idi. Bunlara ek olarak nizamiye ve zaptiye askerleri de yol hizmetinden muaf tutulacaktı. Ticaret veya başka bir iş için yerlerinde bulunmayanlar ise yerlerine adam çalıştıracaklardı³⁰.

Nizamnamelerde belirtilen çalışma muafiyetlerinden başka çeşitli zamanlarda muafiyetlik için başvuruların yapıldığını, bu doğrultuda bazen şahısların bazen de bir bölge ahalisinin tamamının çalışma yükümlülüğünün kaldırıldığını görmekteyiz. Bu doğrultuda bazen çalışma yükümlülüğünün kaldırıldığı, bazen ise nakdi bedel ödeme yükümlülüğünün affedildiği görülmekteydi. Mesela; Antakya kazasına bağlı Hızırbey ahaliyi, bölgelerinde yaşanan

²⁵ *Nafia ve Ticaret Nezareti Tarafından Sadarete Verilen Mufassal Lâyiha*, 1 Kanun-ı Evvel Sene 324 (14.12.1908), TTK Kütüphanesi, 276-B/187, s. 14.

²⁶ *a.g.e.*, s. 9.

²⁷ *a.g.e.*, s. 14.

²⁸ BOA. T.NFM. 721/48, 1 M 1305 (19.09.1887).

²⁹ *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 1 R 1317 (09.08.1899), s. 487.

³⁰ *Düstûr*, 1. Tertip, 4. Cilt, “Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizâmname” s. 522-530, madde: 10 ve 17, tarihsiz.

kuraklık ve kıtlık sebebiyle yardıma muhtaç olduklarını ve sekiz senelik tarik bedelini ödeyemediklerini belirterek bu bedelin affını istiyorlardı³¹.

Edirne'nin Mürefte kasabası ahalisinden olup, 25 seneden beri ailesiyle beraber İstanbul'da ikamet eden Şerbetçi Yani Veled Vasil Efendi'den Edirne vilayeti tarik bedeli talep etmişti. Yani Efendi ise dilekçesinde, yıllardır İstanbul'da yaşadığı ve memleketi ile hiçbir ilgisinin bulunmadığını belirterek üzerine yüklenen yükümlülüğün affedilmesini istemişti. Bunun üzerine yapılan inceleme neticesinde Yani Efendi'nin haklılığı ispatlanmış ve kendisinden istenilen tarik bedeli kaldırılmıştı. Çeşitli suçlardan dolayı tutuklu olarak cezaevinde bulunanlar mahkûmiyet müddetlerince bedenen ve bedelen hizmetten muaf sayılmışlardı. Konsoloslar ile bunların maiyetlerinde çalışan hizmetkârları da yol mükellefiyetinden muaftı. Örneğin; Rusya'nın Sinop konsolos vekilinin hizmetinde bulunan İsakçı'nın muaf olduğu bildiriliyordu³². Gemicilik ve balıkçılık ile uğraşanlar ile toprak işine aşına olmayanlar hisselerine düşen işi müteahhitlere ihale etmek suretiyle yaptıracaktı³³. Turuk ve Maâbir Nizamnamesinde nizamiye ve zaptiye askerlerinin yol inşaatından muaf tutuldukları açıkça belirtilmişken polisler hakkında bir hüküm yer almıyordu. Trabzon vilayeti ser mühendisliği tarafından polislerin de askerler gibi yol inşaatında çalışmaktan muaf tutulup tutulmayacaklarının sorulması üzerine, polislerin de zaptiye askerleri gibi memleketin asayişini korumakla görevli olduklarından yol inşaatından muaf oldukları belirtilmişti³⁴.

Camilerde görevli hatipler ile tekke ve zaviye şeyhleri de turuk ve maâbir ameliyatından muaf tutulmuşlardı³⁵. Ayrıca birçok şehirde tulumbacı olarak çalışanların da muaf tutulduklarını görmekteyiz. Örneğin; Bursa'da bulunan 433 tulumbacı yol inşaatından muaf tutulmuşlardı. Ayrıca Tokat ve İzmit kazalarında bulunan tulumbacılar da tarik bedelinden muaf tutulmuşlardı. Deprem, yangın, kuraklık gibi bazı özel sebeplerden dolayı belirli bölgelerde ahalden alınan yol bedeli ya tamamen affedilmiş ya da ahaliyi daha fazla sıkıntıya düşürmemek için bir sonraki seneye ertelenmişti. Örneğin; Balıkesir ve civarında meydana gelen deprem sebebiyle ahaliye tüm vergiler ile tarik bedeli ücretlerini ödemeleri için sene sonuna kadar mühlet verilmişti³⁶.

Yol Mükellefiyetinde ve Bedelinde Cezai İşlemler

İnşa olunan yolların dört tarafından 12 saat mesafede bulunan amele-i mükellefeden nakdi bedel verecekler Ağustos sonuna kadar ücretini ödeyip tezkeresini almak zorundaydı. Hizmetlerini bedenen yerine getirecekler ise yılda dörder gün hizmet ettikten sonra alacakları ifâ-yı hizmet tezkerelerini muhtarlar ve onlarda Ziraat Bankası şubelerine teslim edeceklerdi. Böylelikle Ağustos sonunda bedelen ya da bedenen yükümlülüklerini yerine getirip getirmeyenler tespit edilecekti. Bu süre zarfında yükümlülüklerini yerine getirmeyenler ile

³¹ BOA. DH.TMIK.M. 64/55, 29 Ş 316 (12.01.1899). Antakya kazasına bağlı Hızırbey ahalisinin ödeyemedikleri tarik bedellerinin affına dair istizanı.

³² *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 1 Ş 1310 (18.02.1893), s. 631-633.

³³ BOA. İ.MMS. 110/4706, 28 C 307 (19.02.1890). Ticaret ve Nafia Nezaret'i'nin tezkiresi üzerine Meclis-i Mahsus tarafından kaleme alınan mazbatanın Sadaret makamına arzı.

³⁴ *Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 1 B 1309 (31.01.1892), s. 389-390.

³⁵ BOA. İ.TNF. Kayıt No: 1, 5 R 315 (03.09.1897); *Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 15 R 1315 (13.09.1897), s. 122; BOA. İ.TNF. Kayıt No: 2, 18 L 311 (24.04.1894); *Düstür*. 1. Tertip, 6. Cilt, s. 1474, 18 L 1311 (24.04.1894).

³⁶ *Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 15 Ca 1310 (05.12.1892), s. 313-314; 15 Ra 1318 (13.07.1900), s. 857; 1 Ca 1317 (07.09.1899), s. 515.

nakdi bedel evrakı ve ifâ-yı hizmet tezkerelerini göstermeyenlere ceza olarak iki gün fazladan çalışma zorunluluğu getirilmiştir³⁷.

Konya vilayetine bağlı Karaağaç kazası ahalisinin 10 yıldır bedelen veya bedenen yükümlülüklerini yerine getirmediğinin tespit edilmesi üzerine bunlara 10 yılın karşılığı olarak 2’şer gün fazladan çalışma ya da ücretini ödeme cezası verilmişti. Ancak kaza halkı 1888 senesinden beri kazalarında hiç yol yapılmadığını ve amele de istenilmediğini belirterek cezanın iptali için başvurmuştu. Yapılan incelemede ahalinin iddialarında doğru olduğu tespit edildiğinden ceza iptal edilmişti. Ancak 1899 yılından itibaren vaktinde yükümlülüklerini yerine getirmeyenlere fazladan 2’şer günlük bedenî ve nakdî ceza verileceği belirtilmişti. Nakdi bedellerini vermeyenlerden ceza alınması gerekirken, Ankara vilayeti dâhilinde bulunan Yabanâbâd (Kızılcahamam) kazasında 1889 senesinde meydana gelen sel sebebiyle zor durumda kalan ahaliden Mayıs sonuna kadar ceza alınmaması kararlaştırılmıştı³⁸.

Sonuç

Tarih boyunca çeşitli devletler, birtakım kamu hizmetlerini, vatandaşları üzerine zorunlu çalışma yükümlülükleri yükleyerek yerine getirme yolunu tercih etmişlerdir. Bu uygulamanın örneklerini Osmanlı Devleti’nde de görmek mümkündür. Osmanlı Devleti’nde zorunlu çalışmaya genellikle tarımda, maden işletmeciliğinde, yapı işlerinde ve askerî endüstride rastlanılmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu’nun kuruluşundan Tanzimat’ın ilanına kadar umumî yollar devlet tarafından, hususî yollar ise tımar, zeamet veya hayır sahiplerinin yardımıyla inşa ve tamir olunmaktaydı. Tanzimat öncesinde devletin ulaşım politikası, mevcut yolların korunmasından ve çoğunlukla askerî amaçlarla yapılan tamirat işlerinden ibaretti. Yollar ulaşımına elverişli olmadığından, özellikle kış aylarında birçok bölgenin birbiriyle ve hükümet merkeziyle bağlantısı kesiliyordu. Bu durum yönetim, ekonomi ve sosyal hayatı olumsuz yönde etkiliyordu. Bu arada Osmanlı yöneticileri, 19. yüzyılın başlarında Avrupa’ya gönderdikleri elçilerden aldıkları raporlardan ulaşım alanındaki gelişmeleri öğrenmeye ve bu konuya ilgi duymaya başlamışlardı. İmparatorluğun, Islahat Fermanı ile beraber bayındırlık konusuna yeni bir yaklaşım getirdiği görülüyordu. Fermanda imparatorluğun bayındırlık işleri için yeni kaynak oluşturulmaya çalışılmış, inşa edilecek yeni yollardan yararlanacak eyalet ve sancaklara yeni vergiler ilave edilmesi düşünülmüştü. Ayrıca imparatorluğun dört bir tarafında yetiştirilen ürünlerin nakli için gerekli karayollarının yapılması, bunun için Batı’nın teknik bilgisinden ve Avrupa sermayesinden yararlanılması gerektiği belirtilmişti. Devlet ulaşımına gerekli önemi vererek, kaynaklarını etkili bir şekilde kullanmayı, ticaret ve tarımla ilgili sorunlarını çözmeyi amaçlıyordu. Ancak maddi yetersizlikler, bu işin önündeki en büyük engel olarak duruyordu. Bu sorunu aşmaya çalışan yöneticiler, Tanzimat’ın ardından Osmanlı İmparatorluğu’nda karayolu yapımına dair ilk yasal düzenleme olarak ele alabileceğimiz 1861 tarihli “*Memalik-i Mahrûsa-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizâmname*” başlığını taşıyan düzenlemeyi uygulamaya koymuşlardı. Buna göre; karayollarının yapımında halka çalışma yükümlülüğü konulmuş ve bu suretle maddi zorluklar aşılmaya çalışılmıştı. Söz konusu nizamnameye göre; bir bölge ahalisinden 18 yaşından 60 yaşına kadar olup, çalışmaya engel bir sakatlık ya da hastalığı bulunmayan tüm erkekler yük ve araba hayvanları da dâhil olmak üzere yol inşaatında çalışmaya mecbur tutulmuşlardı. 1869 tarihli Turuk ve Maâbir

³⁷ BOA. İMMS. 110/4706, 28 C 307 (19.02.1890). Ticaret ve Nafia Nezareti’nin tezkiresi üzerine Meclis-i Mahsus tarafından kaleme alınan mazbatanın Sadaret makamına arzı.

³⁸ *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 15 S 1317 (25.06.1899), s. 437; 15 Za 1309 (11.06.1892), s. 671-672.

Nizamnamesi'nin 7. maddesine göre ise 16-60 yaş arasındaki erkekler çalışmakla yükümlü sayılmıştı. Ancak 1890 yılında yapılan düzenlemede bu çalışma yükümlülüğünün 20 yaşından itibaren başlaması kararlaştırılmıştı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda 1861 tarihli düzenlemeye göre; şehirler ile büyük kazalar ahalisinden yol inşaatında çalışmaya vakti olmayanlar, yapacakları hizmetin karşılığı olmak üzere bir bedel vererek muaf olabilecekler ya da yerlerine işçi çalıştırabileceklerdi. 1 ve 2. sınıf yollarda çalışmakla yükümlü olanlar 5 senede 20 gün hizmet edecek olup, bu hizmeti bizzat çalışarak yahut bedelini ödeyerek yerine getirmek yollarından dilediklerini seçebileceklerdi. 3 ve 4. sınıf yollarda çalışacak her bir vatandaş; senelik olarak 3. sınıf yollarda iki ve 4. sınıf yollarda dört arşından az yol yapamazdı. Her şehir, kasaba ve köyün ahalisi belirlenen hizmetleri tamamladıklarında kendilerine ifâ-yı hizmet tezkeresi verilecekti.

Yolların yükümlü amele ile inşaatı usulü uzun süre uygulanmış ancak 1890 yılında bu usulden vazgeçilerek nakdi bedel yöntemine geçilmişti. Yeni düzenleme ile beraber vatandaşlara farklı seçenekler sunuluyordu. Ahali senede 4 gün bizzat veya yerine adam tutarak yol çalışmasına katılmak ya da üçer kuruş hesabıyla 4 günlük mükellefiyetin karşılığında 12 kuruş bedel ödemek seçeneklerinden dilediğini seçmek hususunda serbest bırakılıyordu. Bir bölge ahalisinden 18-60 yaş arası olup, çalışmaya engel bir durumu bulunmayan tüm erkekler yol inşaatında çalışmakla yükümlü sayılırken, bazı kimseler bu mükellefiyetten muaf tutulmuşlardı. Bunlar; devlet memurları, imamlar, mektep hocaları, papaz ve hahamlar ile yollarda çalışan işçilerin defterlerini düzenleyen memurlar idi. Bunlara ek olarak nizamiye ve zaptiye askerleri de yol hizmetinden muaf tutulacaktı. Ticaret veya başka bir iş için yerlerinde bulunmayanlar ise yerlerine adam çalıştıracaklardı. Nizamnamelerde belirtilen çalışma muafiyetlerinden başka çeşitli zamanlarda muafiyetlik için başvuruların yapıldığı, bu doğrultuda bazen şahısların bazen de bir bölge ahalisinin tamamının çalışma yükümlülüğünün kaldırıldığı görülmektedir. Bu özel izinler genellikle deprem, sel, salgın hastalıklar veya kıtlık olayları gibi olağanüstü durumlarda tanınmaktaydı.

Görüldüğü üzere Osmanlı idarecilerinin Tanzimat'ın ardından karayolu yapımı meselesi üzerinde önemle durmaya çalıştıkları söylenebilir. Bu doğrultuda çeşitli nizamnameler hazırlatılıp konunun yasal altyapısı oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu arada karayolu yapımının önündeki en büyük engel olarak görülen maddi yetersizlikler yeni düzenlemelerle aşılma çalışılmıştır. Halka karayolu yapımında çalışma yükümlülüğü getirilmiş, ancak uygulamadaki sorunlar nedeniyle bu bedeni hizmet daha sonra nakdi yükümlülüğe dönüştürülmüştür. Bu noktada Türk mali tarihine yol vergisi olarak geçecek yeni bir vergi türü oluşmuştur. Bu verginin Osmanlı'nın yıkılışının ardından Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında da uygulamaya konulduğu görülmektedir.

KAYNAKLAR

I. Arşiv Belgeleri

BOA. DH.TMIK.M. 64/55

BOA. İ.DH. 1080/84763

BOA. İ.MMS. 110/4706

BOA. İ.TNF. Kayıt No: 1

BOA. İ.TNF. Kayıt No: 2

BOA. T.193, 13/1310

BOA. T.NFM. 721/48

II. Resmi Yayınlar ve Gazeteler

Düstûr, 1. Tertip, 1. Cilt, Matbaa-i Âmire,1289.

Düstûr, 1. Tertip, 2. Cilt, Matbaa-i Âmire,1289.

Düstûr, 1. Tertip, 4. Cilt, Mahmud Bey Matbaası, İstanbul, 1299.

Düstûr, 1. Tertip, 6. Cilt, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara, 1939.

Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası.

"*Nafia ve Ticaret Nezareti Tarafından Sadarete Verilen Mufassal Lâyıha*", 1 Kanun-ı Evvel Sene 324 (14.12.1908), TTK Kütüphanesi, 276-B/187.

III. Araştırma ve İncelemeler

AKYILDIZ, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.

ÇADIRCI, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1997.

_____, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", Ankara Üniversitesi DTCF, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, Sayı: 26, Ankara, 1991, s. 153-167.

ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.

GÜLMEZ, Mesut, *Türkiye'de Çalışma İlişkileri (1936 Öncesi)*, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1991.

KAYNAR, Reşat, *Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010.

KENANOĞLU, M. Macit, "Vergi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, C. 43, İstanbul, 2013, s. 52-58.

KOÇ, Yıldırım, *Türkiye İşçi Sınıfı ve Sendikacılık Hareketi Tarihi*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2003.

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

SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, "Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri", Ankara Üniversitesi DTCF, *OTAM Dergisi*, Sayı: 3, s. 323-332.