



II. Meşrutiyet Dönemi'nde Antalya'da Karayollarının Durumu (1908-1918)

Status of Highways in Antalya During The Second Constitutional Period (1908-1918)

Ahmet KISA*, Mustafa MALHUT**

Öz

Bu çalışma, II. Meşrutiyet Dönemi'nde (1908-1918) Osmanlı Devleti'nin yolların inşası ile ilgili genel politikalarını tespit etmeyi, bu politikalar içerisinde Antalya'da karayollarının durumunu ortaya koymayı amaçlamaktadır. Osmanlı Devleti'nde yollar insan bedenindeki damarlar gibi görülmüş, nasıl demi hayat uruklar (damarlar) vasıtasıyla cereyan ederse, yollardan da servet-i memleket cereyan eder anlayışı ile yol yapımına imkânlar nisbetinde önem verilmiştir. Bu nedenle Osmanlı Devleti 19. yüzyıl ortalarından itibaren yol mevzuatı ile ilgili önemli yasal düzenlemeler yapmış, ardından II. Meşrutiyet Dönemi'nde de yolların inşa edilmesi konusunda büyük çaba içerisinde olmuştur. Bu maksatla 14 Aralık 1908 tarihinde kapsamlı bir Nafia Programı hazırlanarak 30.044 kilometre yolun inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. 1908 Nafia Programı'nda inşa edilmesi ön görülen yollar mali imkânların elverişsizliği, gerekli sermayenin tedarik edilememesi gibi sebepler dolayısıyla uygulanamamıştır. Bunun üzerine 1910 yılında içerisinde Teke (Antalya) Sancağı'nın da olduğu bazı vilayet yollarının dâhil edilmesi ile 10.000 kilometre yolun inşa edilmesi Fransız İnşaat Şirketi'ne ihale edilmiştir. Ancak II. Meşrutiyet Dönemi'nin olağanüstü siyasi koşulları inşaat şirketinin Antalya Sancağı'ndaki yollar üzerinde çalışma yapmasına imkân vermemiştir. Diğer taraftan II. Meşrutiyet ilan edildiğinde Konya Vilayeti'nin bir sancağı olan Antalya, 23 Temmuz 1914 tarihinde müstakil sancağa dönüştürülmüştür. Daha önceden Konya Vilayeti tarafından yolların yapılmasına nezaret edilirken, idari anlamda yapılan bu değişiklikte Antalya yetkilendirilmiş, bayındırlık işleri, beledi hizmetler ve sıhhi hizmetlerin yerine getirilmesi gibi işlerden doğrudan sorumlu tutulmuştur. Dolayısıyla bu çalışmamızda hem Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet yıllarında yolların inşası ile ilgili genel politikalarının nitelikleri hem de öncesinde Konya Vilayeti'ne bağlı sancak iken daha sonra müstakil hale getirilen Antalya'nın yol durumu ele alınmıştır.

Anahtar sözcükler: Osmanlı Devleti, Antalya, II. Meşrutiyet, karayolları

Abstract

This study aims to determine the general policies of the Ottoman State in the Second Constitutional Period (1908-1918) related to the construction of roads and to reveal the state of highways in Antalya within these policies. In the Ottoman Empire, the roads were seen as veins in the human body. Following this line of thought, the wealth of the country would pass through the roads just as blood moves through the veins. Thus, the construction of roads was prioritised as much as possible. For this reason, the Ottoman Empire, which had made important legal regulations on road legislation since the mid-19th century, made great efforts to build roads during the Second Constitutional Period and a decision to construct 30,044 kilometres of the road was made following the comprehensive Public Works Program prepared on December 14, 1908. The roads planned to be built in the Public Works Program of 1908 could not be implemented due to reasons such as the inadequacy of financial means and the inability to supply the required capital. Following these problems, some provincial roads, including the District of Teke (Antalya), were included in the plans and the construction of 10,000 kilometres of roads was contracted out to the French Construction Company in 1910. However, the extraordinary political conditions of the Second Constitutional Period did not allow the construction company to work on the roads in the District of Antalya. On the other hand, Antalya, which was a district of Konya Province when the Second Constitutional was

*Öğretim Görevlisi Doktor, Akdeniz Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, E-posta:ahmetkisa@akdeniz.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2080-3228

**Öğretim Görevlisi Doktor, Akdeniz Üniversite, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, E-posta:mustafamalhut@akdeniz.edu.tr, ORCID: 0000-0002-0421-3818

declared, was transformed into an independent district on 23 July 1914. While the construction of roads was previously supervised by Konya Province, with this administrative change, Antalya was authorised and was made directly responsible for the responsibilities such as public works, municipal services and sanitary services. Both the characteristics of the general policies of the Ottoman Empire regarding the construction of roads during the Second Constitutional years and the road situation of Antalya, which was made independent after being a district of Konya Province were addressed in the study.

Keywords: Ottoman State, Antalya, Second Constitutional Period, highways.

Giriş

Bayındırlık hizmetlerinin en temel yapı taşlarından olan yollar, devletlerin ekonomik ve sosyal gelişmişliklerinin önemli bir göstergesidir. Köylerini kasabalara, kasabalarını kentlere ve önemli ticari merkezlere bağlamayan devletlerin kalkınması, mevcudiyetlerini muhafaza etmesi mümkün olamaz. Yolların bu niteliklerinin farkında olan Osmanlı devlet adamları, yolları insan bedenindeki damarlara benzetmiş, *nasıl demi hayat uruklar (damarlar) vasıtasıyla cereyan ederse, yollardan da servet-i memleket cereyan eder* anlayışı ile yol yapımına imkânlar nisbetinde önem vermişlerdir. Bu nedenle yolların inşasına 19. yüzyıl ortalarından itibaren doğrudan merkezi idare tarafından nezaret edilmiş, yol yapımı, yolların hangi genişlikte inşa edileceği, yol ve köprü inşaatlarının idaresi gibi hususlarda yasal düzenlemeler yapılmıştır.

Devlet, ulaşım ağlarını geliştirmek için farklı dönemlerde bayındırlık programları hazırlamış; yollar, demiryolları, limanların inşa edilmesi gibi hususlara öncelik verilmiştir. Böylelikle iktisadi kalkınmanın en önemli unsurlarından olan ulaşımın iyileştirilmesi, bu sayede tebaanın refahının artırılması hedeflenmiştir. Tebaanın refahının artması demek, devlet varidatının da aynı nisbette artması demektir. Bu nedenle Osmanlı Devleti’nde ilk bayındırlık programı 1845 yılında İmar Meclisleri tarafından, ikincisi ise 1882 yılında Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanmıştır. Osmanlı Devleti’nin son ve en kapsamlı Nafia Programı ise meşrutiyetin yeniden ilan edilmesinden kısa bir müddet sonra 14 Aralık 1908 tarihinde “Umur-ı Nafiaya Dair Layiha”¹ adı ile hazırlanmıştır. Bu programda bayındırlık hizmetlerinin asli unsuru olan yollar, demiryolları, limanların inşası, iç sularda gemi nakliyatı ve bataklıkların kurutulması ziraî üretime açılması gibi konularda kapsamlı bir şekilde yapılması gerekenler ele alınmıştır.² Bu sayede tarımın geliştirilmesi ve ticarileşmesi maksadı güdülmüş, bu amacın elde edilmesini temin edecek alt yapı işlerinin tamamlanmasına öncelik verilmiştir.

II. Meşrutiyet Dönemi’nde Antalya’da Karayollarının Durumu ve Yollar Üzerinde Yapılan Çalışmalar

II. Meşrutiyet Dönemi’nde Konya Vilayeti’nin³ bir sancağı olan Antalya (Teke Sancağı), geniş sınırlara sahip Konya Vilayeti’nin güney tarafında vilayetin Akdeniz’e açılan kapısı durumundaydı. Teke Sancağı’nın o dönemde en önemli yol güzergâhı Antalya-Burdur yoluydu.⁴ Antalya-Burdur yolu bugün Kepez Kent Ormanı’nın bulunduğu mevkide Korkuteli yolundan ayrılıyor, Dağbeli-Bademağacı-Boğazköy-Uğurluköy-Karapınar ve Susuz’dan Burdur Sancağı hududuna bağlanıyordu.

Antalya Sancağı’nın Ege, Orta Anadolu ve demiryolu hatlarıyla bağlantısının sağlanması açısından büyük öneme sahip olan Antalya-Burdur yolu 20. yüzyıl başlarında büyük ölçüde bakıma muhtaç bir haldeydi.

¹ Buradan itibaren 14 Aralık 1908 tarihinde hazırlanan “Umur-ı Nafiaya Ait Layiha”dan metinde “1908 Nafia Programı” olarak bahsedilecektir.

² İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s. 154-155. 1908 Nafia Programı’nda karayolları ile ilgili daha detaylı bilgi için bkz. Ahmet Kısa, *Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1918); Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Antalya 2019, s. 202-209.

³ 1908 yılında Konya Vilayeti, Konya dışında Niğde, Burdur, Hamidabad (Isparta), Teke (Antalya) sancaklarından oluşuyordu. Vilayetin idari taksimatı ile ilgili bkz. Talayhan, 2001: 214.

⁴ Antalya’da en önemli yol güzergâhı Antalya-Burdur yoluydu. Bu yol Afyon’da İzmir ve İstanbul demiryolları ile birleşiyordu. Bkz. II. Meşrutiyet Dönemi’nde Antalya’nın Coğrafi ve İktisadi Vaziyeti, 2008: 52. Ayrıca Antalya’ya ulaşan eski yol güzergâhları hakkında bkz. Armağan, 2006: 99-100.

Bu nedenle Meşrutiyet'in yeniden ilan edildiği günlerde Antalya-Burdur yolunun inşa edilmesi Konya Vilayeti tarafından kararlaştırılmış, bu maksatla 26 Ağustos 1908 tarihinde ihaleye çıkmıştı. Yolun inşa edilmesi amacıyla yapılan ihaleye biri Konya, diğeri Burdur'dan olmak üzere iki talipli tarafından başvuru bulunmuştu. Açık-eksiltme usulü (münâkasa) ile yapılan ihaleye %15 tenzilat ile rağbet olmaması üzerine yolun inşası daha evvel başvuruda bulunan Burdur taliplileri (Müteahhit Hamdi ve Hüseyin Beylere) uhdelere verildi. Ancak 12 gün sonra tekrar tenzilat yapılarak yolun inşası bu sefer Konya taliplilerine ihale edildi. Bu durum Burdur'dan yolun yapımına talip olan Müteahhit Hamdi ve Hüseyin Beylerin itirazına sebep olmuş, durumu ifade eden dilekçe ile Sadarete müracaat etmişlerdi. Bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından yapılan açıklamada bu gibi ihalelerde mahalli idarenin belirlemiş olduğu başvuru müddeti sona ermiş olsa bile Nezaret tarafından kati sözleşme yapılmadığı müddetçe yapılan ihalenin kesinlik kazanmayacağı belirtilmişti.⁵

Dolayısıyla hattın inşası ile ilgili 1908 yılında yapılan teşebbüs sonuçsuz kaldı. Bunun üzerine yolun inşası 1909 yılında yeniden gündeme geldi. 25 Eylül 1909 tarihinde Konya Vilayeti'ne Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından gönderilen bir telgrafta Burdur-Antalya yolunun imalat-ı sanayisi ve şosesi ile yolun Bağlararası kısmının kararlaştırılmış bedelleri mukabilinde taliplilerine ihale edilmesi istendi. Aynı zamanda Ticaret ve Nafia Nezareti Konya-Alanya yolunun yol vergisinin kalan kısmı ile, yani bedenen ya da bedelen ıslah ve ikmalini Konya Vilayeti'nden talep ediyordu. Vilayetin bütçe haricinde talep ettiği inşaatlara ise bütçe kanununa aykırılık nedeniyle müsaade edilmiyordu.⁶ Bu nedenle Vilayet, Nafia Bütçesi mukabilinde iş yapmaya mecbur kalıyor, sınırları oldukça geniş olan Konya Vilayeti'nin bütün cihetlerinde sadece vilayetin yol vergisi gelirleriyle iş yapmak cüzi çalışmalarla iktifa etmeyi gerekli kılıyordu.

Meşrutiyetin ilanından sonra hükümetin özellikle Antalya Sancağı'nda Burdur-Antalya yolunun inşa edilmesine öncelik verdiği belgelerden anlaşılıyor. Nitekim bu yol hattı devlet yolları niteliğine sahipti ve Antalya'yı Batı ve Orta Anadolu bölgesinde mevcut demiryolu hatlarıyla bağlayacak olması nedeniyle de önem arz ediyordu. Antalya Sancağı'nın coğrafi olarak İç Anadolu'yu Akdeniz'e bağlayan bir mevkide bulunması hükümetin Sancağın bu vaziyetinden istifade etmesi gerekliliğini doğuruyordu. Bunun da en temel aracı yolları ve coğrafyanın sağladığı faydalardan istifade etmek yolların inşa edilmesine bağlıydı. Bu nedenle 1910 yılı başlarında Konya Vilayeti dâhilindeki yolların durumu hakkında tetkikat yapmak, yolların mevcut durumunu tespit, yollarla ilgili yapılacak çalışmaları tayin etmek maksadıyla Dâhiliye Nezareti'nden Konya Vilayeti'ne Mülkiye Müfettişi Ali Bey gönderildi. Ali Bey yollarla ilgili yapmış olduğu ilk tetkikatta yol güvenliğinin oldukça zayıf olduğunu tespit etti. Nitekim 28 Ocak 1910 tarihinde Antalya'dan Dâhiliye Nezareti'ne göndermiş olduğu raporunda, İzmir-Aydın demiryolu hattının sona erdiği Dinar ile Antalya arasında bulunan devlet yolunun 36 saatten fazla bir zamanda kat edildiğini belirtmekte; ancak hiçbir noktasında bir zabıta karakolu, hatta civar köylerde bile bir zabıta neferinin bulunmadığını ifade etmekteydi. Bu durum özellikle kış aylarında yolu kullananların büyük güçlüklerle karşılaşmalarına sebep oluyordu. Bu nedenle Ali Bey yol üzerinde içerisinde ikişer-üçer jandarmanın ikamet edebileceği birkaç karakol inşa edilmesini, hiç olmazsa şimdilik yol hattının ortasında bulunan Çeltikçi Çiftliği'nde bir-iki nefer bulundurulmasını Dâhiliye Nezareti'ne bildirdi.⁷

Mülkiye Müfettişi Ali Bey Antalya-Burdur yolunun daha güvenli bir seyahat için uygun hale getirilmesinin dışında yol üzerinde postaların daha hızlı taşınması konusunda da bir takım tavsiyelerde bulundu. Antalya'dan posta çantaları genellikle karayolu ile haftada iki defa tatarlar vasıtasıyla taşınıyordu. Bu iş için devletin yıllık sarfıyatı 20 bin kuruşu bulmaktaydı. Ali Bey postane adına 25-30 bin kuruş sarfiyatla bir otomobil alınması halinde hem hazinenin her yıl ödemek zorunda kaldığı posta masraflarından kurtulacağı, hem de postaların daha hızlı ve güvenli bir şekilde nakledileceğini düşünüyor, postane adına bir otomobil satın alınmasını tavsiye ediyordu. Bunun üzerine Dâhiliye, Maliye ve Nafia Nezaretleri arasında yapılan yazışmalar neticesinde Antalya ile Dinar arasında otomobil işleyebilecek bir şosenin bulunmadığı anlaşıldı. Çünkü Çeltikçi Çiftliği ve Çubuk Boğazı mevkilerinde muntazam şose olmadığı gibi tanzim edilmiş doğru dürüst bir

⁵ BOA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi), BEO (Babîali Evrak Odası Evrakı), 3634/272503, H. 27.05.1327/13 Eylül 1909.

⁶ BOA, DH. MUİ. (Dâhiliye Muhaberât-ı Umumiye İdaresi Evrakı), 10/24, H. 22.09.1327/7 Ekim 1909.

⁷ BOA, DH. MUİ, 65/6, H. 02.02.1328/13 Şubat 1910.

yol da bulunmuyordu. Mevcut şoseseler ise zamanla şoselikten çıkmış, bataklık halini almıştı ve otomobilin seyr-u sefer etmesine katiyen müsait değildi.⁸ Bu nedenle öncelikle hattın inşa ve tamir edilmesi gerekiyordu.

Bir taraftan Antalya’da yolların inşası ile ilgili mahalli idare bu tür çalışmalar yaparken diğer taraftan merkezi hükümet bütün ülke sahinde yolların inşa edilmesini temin etmek için çözüm arayışları içerisinde bulunuyordu. 1908 Nafia Programı’nda memleketin yapılmasına acilen ihtiyaç duyduğu 30.044 kilometre yol ağı tanzim edilmiş ve 8 yıl içerisinde söz konusu yolların bitirilmesi hedeflenmişti. Ancak mali koşullar dolayısıyla programın uygulanması mümkün olmamış, Nafia Nezareti’nin talep ettiği dış borç alımına Meclis-i Mebusan onay vermemişti.⁹

1908 Nafia Programı’nın uygulanamaması üzerine 1910 yılında Nafia Nazırı Bedros Hallacyan Efendi tarafından yeni bir program hazırlanmış, yollar devlet yolları (turuk-ı umumiye) ve vilayet yolları (turuk-ı vilayet) olarak ikiye ayrılmıştı. Devlet yolları merkezi bütçeden, vilayet yolları ise mahalli bütçeden ayrılan tahsisatla inşa ediliyordu. Yeni programda yapılmasının aciliyet kesbettiği bazı vilayet yolları da dâhil edilerek ülke genelinde 10 bin kilometre yolun inşa edilmesi amaçlanıyordu.¹⁰ Bu maksatla ihaleye çıkmış, en uygun teklifi Fransız İnşaat Şirketi vererek devlet yollarının inşası bu şirkete ihale edilmişti (Atam, 2015: 219; Kısa, 2019: 216-224). Fransız İnşaat Şirketi 1912 yılı sonuna kadar Osmanlı Devleti’nin Asya topraklarında 9.300 kilometre yolu 2.000.000 sterlin mukabilinde inşa edecekti. Devlet Selanik-Kosova vilayetleri içerisinde 1.000 kilometre yol yapım ihalesini ise Almanlara vermişti (Issawi, 1980: 150).

Bu kapsamda Antalya-Dinar yolunun Antalya-Burdur-Isparta-Eğirdir kısmı devlet yollarına dâhil edilerek Fransız İnşaat Şirketi tarafından yapımına başlanması kararlaştırılmıştı.¹¹ İzmir-Aydın demiryolunun Burdur ve Eğirdir’e kadar olan temdid hatlarının da inşasına başlanmıştı.¹² Bu hatlarda çalışmalar bitirildiği takdirde Antalya-Burdur yolu demiryolu hatları ile bir bütünlük sağlamış olacak, her türlü nakliye vasıtaları kolaylıkla yollardan istifade edecekti. Yeknesaklığın sağlanması için Isparta’dan Dinar’a kadar olan yol tamiratının mahallince ihale edildiği Konya Vilayeti’nden Ticaret ve Nafia Nezareti’ne bildiriliyordu.¹³

1910 yılında bazı vilayet yolları da dâhil edilerek başlatılan 10 bin kilometre devlet yolu inşa etme çabaları ortaya çıkan zorluklar dolayısıyla istenilen düzeyde gerçekleştirilemedi. Her şeyden evvel Fransız İnşaat Şirketi her yerde birden çalışmalara başlayamıyordu. Önce keşifler yapılıyor, keşifler yapıldıktan sonra Nafia Nezaretine sunuluyor, Nezaret’in onay verdiği hatlarda çalışmalar başlıyordu. Bu durum 1910 yılında ihale edilen devlet yollarının inşa sürecinin 1911 yılında ancak başlaması anlamına geliyordu. Diğer taraftan mali zorluklar mevcut bütçe miktarınca iş yaptırılmayı gerekli kılmaktaydı. Ülkenin içerisinde bulunduğu durum 1912 yılında Balkan Savaşları’nın başlaması, bu sırada Nafia Nezareti ile İnşaat Şirketi arasında ortaya çıkan ihtilaflar yol çalışmalarını durdurmuştu. 1914 yılı başlarında Nezaret ile Şirket arasında sorunlar çözülmüş, Çürüksulu Mahmut Paşa’nın Nafia Nazırı olması ile yol çalışmaları yeniden başlamıştı.¹⁴ Diğer taraftan mali zorluklar Fransızlara ihale edilen yolun 6.454 kilometreye düşürülmesine sebebiyet vermişti. İnşaat Şirketi ise 1914 yılına kadar 600 kilometre yolu tamamlamak üzereydi ve 300 kilometrede çalışmalar devam ediyordu (Issawi, 1980: 150). Ancak kısa bir müddet sonra I. Dünya Savaşı başladı, Fransa ile Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı’nda farklı cephelerde yer aldıkları için Şirketin iş akdine devlet tarafından son verildi (Atam, 2015: 221).

Yol yapımında ortaya çıkan zorluklar sadece devlet yolları için söz konusu değildi. Mevcut koşullar vilayet yollarının da inşa edilmesinde büyük güçlükler teşkil ediyordu. Örneğin, Konya-Antalya yolunun

⁸ BOA, DH. MUİ. 65/70, H. 17.08.1328/24 Ağustos 1910.

⁹ MMZC (Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi), 1. Dönem, 1. İctima, 5. Cilt, İ. 105, 20 Haziran 1325/3 Temmuz 1909, s. 147-157.

¹⁰ BOA, HR. SFR. 3. (Hariciye Nezareti Belgrat Sefareti), 624/5, 10 Mart 1910.

¹¹ Antalya Sancağı’nda devlet yolları kapsamında olan tek yol hattı Antalya-Burdur yoluuydu. Fransız İnşaat Şirketi’nin Antalya sınırları dâhilinde fiili çalışma yaptığını gösteren bir belgeye ulaşamadık. Ancak Konya-Beyşehir-Antalya yolunun inşası ile ilgili keşif raporlarının Fransızca olarak tanzim edildiği görülmüştür. Fransız İnşaat Şirketi bu hat üzerinde bazı yol güzergâhlarının keşiflerini yapmış, ancak Antalya Sancağı dâhilinde herhangi bir çalışmada bulunamamıştır. Konya-Beyşehir-Antalya yolu planı ve bazı hesaplamalarla ilgili bkz. BOA, PLK.p (Plan-Proje), 2931, 11 Temmuz 1912.

¹² İzmir’le bağlantı sağlayan demiryolu hattı 1912 yılında Eğirdir’e ulaşmıştır (Babacan, 2015: 587).

¹³ BOA, DH. MUİ. 65/70, H. 17.08.1328/24 Ağustos 1910.

¹⁴ MMZC, 3. Dönem, 1. Fevkalade İctima, 2. Cilt, İ. 38, 6 Temmuz 1914, s. 436.

Bağırsakderesi-Yunuslar kısmı müteahhidi Agop Karançıyan ile Nafia Nezareti arasında hak edilmişlerin tahsili konusunda ihtilaf çıkmıştı. Yolun ihalesi Mart 1910'da yapılmış olmasına rağmen kati sözleşme 5 ay sonra imzalanmış, geçen zaman içerisinde mevsim değişiklikleri, amele günlüklerinin artması gibi sebepler yapım işini üstlenen müteahhidin masraflarını arttırmıştı. Buna rağmen Vilayet Nafia Sermühendisliği fazla masrafların kabul edilmeyeceğini müteahhide bildirmişti. Bunun üzerine konu Şûrâ-yı Devlet'e intikal ettirildi. Şûrâ-yı Devlet 25 Haziran 1914 tarihli toplantısında, askerlerin silah altına alınması, bölgede demiryolu inşaatı dolayısıyla amelenin bir kısmının burada istihdam edilmesi, bu sebepler dolayısıyla ücretlerin arttığını gerekçe göstermiş, mevcut koşulların müteahhidin elinde olmayan sebeplere dayanması nedeniyle hak edilmişlerin ödenmesine karar vermişti. Söz konusu yol vilayet yolları kapsamında olduğu için müteahhidin 154.471 kuruş olan alacağının vilayet nafia bütçesinden karşılanması gerektiği Dâhiliye Nezareti'ne bildirildi.¹⁵

Diğer taraftan 1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile gerek ülke genelinde gerekse Antalya Sancağı'nda önemli gelişmeler yaşandı. Kent için en önemli gelişme 23 Temmuz 1914 tarihinde Antalya'nın Konya Vilayeti'nden ayrılarak müstakil sancak haline getirilmesi oldu (Çelik, 2011: 346). Bu yılda yaşanan bir diğer önemli gelişme ise Sabur Bey'in Antalya'ya mutasarrıf olarak tayin edilmiş olmasıdır.¹⁶ Sabur Bey, Hapishaneler İdare Mümeyyizi idi ve İstanbul Vilayeti Tahrirat Müdürü Bedi Nuri Bey'in 20 Eylül 1911 tarihinde istifası üzerine İstanbul Tahrirat Müdürlüğü'ne tayin olmuş, 1914 yılına kadar bu görevde kalmıştı. 27 Haziran 1914'te Teke Mutasarrıfı olarak tayin edilen Sabur Bey 24 Ağustos 1914 tarihinde kente gelmiş, görevinden ve memuriyetinden istifa ettiği Şubat 1918 tarihine kadar Antalya Mutasarrıfı olarak görev yapmıştı.¹⁷ Sabur Bey görevde kaldığı süreler zarfında çok önemli çalışmalarda bulunmuş, yaptığı işleri çok sık aralıklarla İstanbul'a gönderdiği raporlarında izah etmiştir. Raporlarında, yaptığı çalışmaları dışında Antalya ve çevresinin durumuyla ilgili önemli bilgiler vermiş, böylelikle hem merkezi hükümeti mevcut durumdan haber etmiş, hem de onların yardımlarını temin etmeye çalışmıştır.

Sabur Bey 24 Ağustos 1914 tarihinde Antalya'ya geldiğinde Antalya bir ay önce müstakil mutasarrıflığa dönüştürülmüştü. Kente geldiğinde idari yapılanma henüz teşekkülünü tamamlayamamıştı. Bu durumun yaratmış olduğu zorluklar Sabur Bey'in Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği raporlarına da yansımıştı. Kente geldiğinde idari yapılanmanın oluşmadığını raporlarında belirten Sabur Bey, "Meclis-i Umûmî-i Livanın içtimâ'ına kadar Konya Meclis-i Umûmîsi'nce yapılan bütçe mücibince hareket edildiğini", göreve başladığında hem hizmet-i hususiyenin şekil ve mahiyetinin anlaşılmasını, hem de idare-i hususiyeye muntazam şekil verilemediğini ifade etmişti. Meclis-i Umumi Finike, Korkuteli, Manavgat kazalarında teşkilat anlamında görülen eksiklik nedeniyle toplanamamış, idari yapılanmada görülen eksiklik buna mani olmuştu. Bu sıralarda araya bir de seferberlik girmiş, bu durumda ne mahalli idare olarak yapılması gerekenler yapılabilmiş, ne de eski düzen tam manası ile sürdürülebilmişti.

Sabur Bey ayrıca Mart 1914'ten beri ilkokul öğretmenlerinin maaş alamadığını belirtmiş, muhasebe-i hususiyenin başında bütçeden anlamayan bir müdür bulunması dolayısıyla bu durumun yetersiz olan bütçenin tamamen alt-üst olmasına sebebiyet verdiğini ifade etmişti.

Livanın bayındırlık işlerinin pek acınacak ve ağlanacak bir halde bulunduğunu belirten Sabur Bey, Antalya'nın bayındırlık işleri hakkında da önemli bilgiler vermekteydi. Antalya'nın doğuda Alanya, batıda Kaş kazaları arasında 450 kilometre; kuzey ve güney sınırları arasında 50-60 kilometre mesafeye ve 24.000 kilometre yüzölçümüne sahip olduğunu ifade ediyor, Avrupa'da bazı devletlerin toprakları büyüklüğünde alana sahip olan livada araba geçecek 35-40 kilometreden fazla yolun bulunmadığını esfle belirtiyordu. "Merkez livadan kazalara ve kazalardan yekdiğerine muvaredat (gelip-gitme) ancak deve ve bazı mahallerde dahi münhasıran eşeklerle temin olunuyor," diyordu. Dünyanın en güzel ve en verimli cihetinde vaziyetin bu halde olmasını pek elim bulan Sabur Bey, öncelikle yapılması gerekli olan şeyin yolların inşası olduğunu,

¹⁵ BOA, DH. İD (Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı), 178/29, H. 01.08.1332/25 Haziran 1914.

¹⁶ Sabur Sami Draz, 1883 yılında Kayseri'de doğmuştur. Çeşitli devlet görevlerinde bulunmuş, 1918 yılında memuriyetten istifa etmiştir. 6 Eylül 1958'de İstanbul'da vefat etmiş, Karacaahmet Mezarlığı'na defnedilmiştir. Hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Sönmez, 2012: 87-93.

¹⁷ Mesut Demir, Sabur Bey'in 17 Nisan 1916 tarihinde Antalya Mutasarrıflığı'ndan azledildiğini yazmaktadır. Ancak Sabur Bey 1918 yılı Şubat'ına kadar bu görevinde kalmıştır. Konu hakkında bkz. Demir, 2018: 198-199.

bunun da hususi bütçenin himmetine bırakılırsa kıyamete kadar yapılamayacağını Nezaret'e arz ediyordu. Yollardan en önemlisinin Antalya-Burdur yolu olduğunu belirten Sabur Bey, bu yolun Isparta livasını dolaşarak Konya ile irtibat sağlayacağını, yolun inşa edilmesi halinde büyük faydaların temin edileceğini ifade ediyordu. "Bu yolun inşası bütün ve sathî Anadolu ihrâcâtını Antalya'ya celb ile ticâreti canlandıracağı gibi güzergâhındaki mahaller mahsûlâtını da İzmir ve İstanbul tarikinden hem kısa bir zamanda hem az masrafla denize ulaştırarak, Avrupa'ya daha yakın olan Antalya yolunu ticârette ön plana çıkaracaktı."

Antalya-Burdur yolu sadece iktisadi açıdan değil, askeri açıdan da önemliydi. Akdeniz sahillerinde bazı Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti'nin topraklarına yönelik tasavvurlarının söz konusu olduğunu ifade eden Sabur Bey, "şâyet ileride hükûmetce buralara 'asker tahsîsi îcâb ider ve bahren sevkine imkân bulunamazsa çekilecek müşkilâtın tasvîri bile şimdi tüylerimi ürpertiyor" diyordu. Refakatinde izciler ve muavinler olduğu halde livanın bazı yollarında sağ-salim geçebildiğine hayret ettiğini belirten Sabur Bey, hükûmetin buraya asker yığma lüzumu hissetmesinde Trablusgarp'ta yaşanan sıkıntıların benzerinin yaşanacağını, hele Alanya taraflarında "kuş uçmaz kervan geçmez" kabilinden yollar bulunduğunu, bazı yollarda hayvan ile geçmenin bile zor olduğunu yazıyordu.

Livanın her şeyden önce yola ihtiyaç duyduğu Sabur Bey'in raporunda yazılmıştı. Bu durum dikkate alınarak Antalya-Burdur yolu vaktiyle devlet yolları kapsamına alınmışken, daha sonra tecil edilen yollar programına dâhil edilmişti. Antalya-Burdur yolunun uzunluğu 130 kilometreydi, yolun 70 kilometresi Antalya, 60 kilometresi Burdur sınırlarına tekabül ediyordu. 130.000 lira masrafla hattın inşa edilebileceğini yazan Sabur Bey, yolun mümkün olduğu kadar çabuk bir zamanda devlet yollarının acilen yapılması gereken kısmına nakledilmesini ve İnşaat Kumpanyası'na inşa ettirilmesini talep ediyordu.

Sabur Bey'in merkezi hükûmete yazdığı raporlar, bu raporlarda Antalya'nın ihtiyaçlarını açık bir şekilde dile getirmesi, nezaretler arasında kentle ilgili işlerin takibini sağladı. Nitekim Dâhiliye Nezareti'ne yazılan rapor sonrası Nafia Nezareti 19 Eylül 1914 tarihinde Antalya'dan gönderilen tahrirata cevap verdi. Nezaret cevabında Antalya-Burdur yolunun devlet yolları kapsamında çıkarılmadığını, tahsisat azlığından dolayı inşasının tamamen bitirilmesinin şimdilik mümkün görülmediğini belirtmişti. 1913 yılında Antalya-Burdur yolunun 10 kilometresi Konya Vilayeti tarafından 321.000 kuruş mukabilinde ihale edilmiş, geçen yıl zarfında icra edilen ameliyat için 26 Şubat 1914 tarihinde 120.900 kuruş ödenmişti. 1914 yılında yapılacak çalışmalar için 200.000 kuruş gerekiyken mevcut şartlar dolayısıyla 100.000 kuruşun havalesi Konya Vilayeti'ne 30 Mart 1914 tarihinde yapılmış, bu miktar mucibince yol çalışmalarının yapılması istenmişti.¹⁸

Antalya Sancağı'nın vaziyeti Dâhiliye Nezareti tarafından da sıkı bir şekilde takip edilmiştir. Nezaret livanın genel durumunun her ay mutasarrıf tarafından merkeze bildirilmesini talep etmiştir. Bu maksatla Sabur Bey tarafından Nisan 1915'te Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen ve 1914 yılı sonlarından 1915 yılı Şubat ayı nihayetine kadar yapılan bayındırlık çalışmalarını gösteren bir rapor tanzim edilmiştir. Bu raporda Sabur Bey mühendislerin tamamen livaya gelmeleri dolayısıyla Şubat ayında bayındırlık işleri ile ilgili önemli çalışmaların yapıldığını belirtmiştir. Öncelikle Amele Taburları'nın inşa etmekte oldukları Antalya-Burdur yolunun inşasına yeni gelen mühendislerden biri memur edilmiş, inşaatın seri surette ikmalî temin edilerek

¹⁸ Sabur Bey'in Dâhiliye Nezareti'ne yazdığı raporlar Antalya'nın sadece bayındırlık işleri ile ilgili değildir. Raporlarda eğitim, sağlık, idari işler gibi hususlara da yer verilmiştir. 12 Eylül 1914 tarihli raporda bayındırlık işleri dışında eğitim ve sağlık hizmetleri ile ilgili konularda da bilgiler verilmiştir. Sabur Bey, Antalya müstakil sancağa dönüştürüldükten sonra Maarif Nezareti'nden iyi bir maaşla -2.500 kuruş- tayin kılınan müfettişin mesleğine karşı muhabbeti ve bağlılığı olmaması nedeniyle gelip işine başlandıktan on gün sonra terk-i vazife ederek İzmir'e gittiğini ifade etmektedir. Bunun üzerine Mutasarrıf Bey, Maarif Nezareti'nden işine sadık, çalışkan ve iş bilir bir müfettiş tayin etmesini rica etmiştir. Sağlıkla ilgili kentin çevresinde olanlar hakkında henüz malumat sahibi olmadığını belirten Sabur Bey, merkez livada sıhhi vaziyetle ilgili bazı açıklamalarda bulunmuştur. Merkez livanın sağlık açısından oldukça himmete muhtaç olduğunu yazan Sabur Bey, 30 bin nüfusa sahip merkezin dar sokakları, havanın iç mahallere girmesini engelleyen surları dolayısıyla ahalde verem ve kansızlık gibi hastalıkların sözkonusu olduğunu belirtmekte, polis idaresince hayatları malum ve her türlü muayeneden azade 200'e yakın alüfte (hayat kadımı) kadınların frengi gibi hastalıkların yayılmasına sebep olduklarını belirtmektedir. İçme suyunun da önemli sağlık sorunlarına sebebiyet verdiği raporunda yer almaktadır (BOA, DH. İD. 178/47, H. 02.11.1332/22 Eylül 1914). Sabur Bey'in Antalya'da 24 Ağustos-26 Kasım 1914 tarihleri arasında yapmış olduğu çalışmalarla ilgili ayrıca bkz. Demir, 2018: 197-207.

yapılması planlanan ve Antalya'dan 35 kilometre uzaklıkta bulunan Kırkgöz Köprüsü'ne¹⁹ kadar olan kısma ulaşmaya az bir mesafe kalmıştı. Kalan kısmın Mart ayı sonuna kadar bitirileceği düşünülmektedir.

Merkez livada ise kasaba açısından oldukça mühim olan iki esaslı yol Sabur Bey tarafından inşa ettirilmişti. Bu yollardan biri 3.040m uzunluğundaydı ve kasabayı baştan aşağı kat etmekteydi. Diğeri ise deniz kenarından kasabayı umumi yollara bağlamakta ve yine 3 kilometre uzunluğunda bulunmaktaydı. Bu yollardan ilki bitirilmiş, diğerin ise tesviyesi bitirilerek taş dökme işlemi devam etmekteydi.

Diğer taraftan Antalya-Manavgat yolunda keşifler yapılmış, Manavgat tarafından yolun inşasına başlanmıştı. Yine bir diğer hatta, Antalya-Korkuteli yolunda Korkuteli cihetinden inşaata başlanmış, 300-400 amele ile çalışılarak bir hayli iş vücuda getirilmişti. Antalya-Kemer (Ağva) sahil yolunun ise Ağva tarafından inşasına başlanmıştı. Finike-Antalya yolunda da çalışmalar yapılmıyordu. Yolun Finike tarafından başlangıcı bir bataklığa tesadüf ettiği için bataklığın kurutulmasına çalışılmıştı. 6.000 m² olan bataklığın 3.000 m²'si kurutulmuş, diğer kısmında çalışmalar devam ediyordu.

Sabur Bey, kazalardaki yolların biran evvel inşası için ahaliyi dört gün bedenlen yollarda çalışmaya yükümlü tutmuştu. Böylelikle mükellef ahali bedenlen emeğini ortaya koyuyor, inşaat için gerekli alet-edevat ise merkezden tedarik edilerek yol çalışmalarının yapıldığı mahallere gönderiliyordu.

Vilayette yol yapımında karşılaşılan önemli sorunların başında alet-edevat eksiliği gelmekteydi. Çünkü yol yapımında kullanılan alet-edevatın çoğu yetersizdi. Demiri İzmir'den getirilerek bazı malzemeler Antalya'da imal edilmekteyse de kürek, kazma, balyoz, küskü, silindir gibi yol inşasında en çok kullanılan araç-gereçleri mahallinden tedarik etme imkânı bulunmuyordu. Bunlar kısmen İstanbul, kısmen de İzmir'den tedarik ediliyordu. Bu maksatla İzmir fabrikalarına imal ettirilen üç tonluk iki demir silindir Antalya'ya gönderilmiş, kasabaya ulaşmak üzereydi.

Diğer taraftan I. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine Osmanlı Devleti daha çok gayrimüslim tebaadan askerlerin katılımıyla amele taburları oluşturmuş; yolların inşası, zirai çalışmalar, demiryolları, ağaçların kesilmesi, madencilik faaliyetleri gibi geri hizmetlerde amele taburları kullanılmıştı.²⁰ Amele taburları savaş yıllarında Sabur Bey'in raporundan da anlaşılacağı gibi Antalya Sancağı'nda da görev aldılar; yol, okul, cami inşası, meydanların düzenlenmesi gibi işlerde çalıştırıldılar. Antalya'da, Antalya-Burdur yolunda çalıştırılan Amele taburunun yol yapımında kullanması için hususi bütçeden birkaç yüz lira mukabilinde alet-edevat, araba satın alınmıştı. Ancak Amele taburunun daha sonra Soma'ya gönderilmesi kararlaştırılmış, tabur yol yapımında kullandığı livaya ait araç-gereçleri de beraberinde götürmüştü. Zaten yol yapımında mevcut olan alet-edevat eksikliği bu nedenle daha da artmış, bu durum yol inşasını olumsuz yönde etkilemişti. Bu olumsuzluk hem yollarda çalıştırılan insan sayısında bir azalma, hem de kullanılan araç-gereçlerin eksilmesi şeklinde tezahür etmişti. Ancak liva dâhilinde çalışan Amele Taburu'nun hepsi Soma'ya gönderilmemiş, kolordu kumandanlığının emir ve tensibiyle istihdam edilmekte olan 300 nefer hükümet dairesinin önündeki meydanı tesviye etmeye devam etmişti.²¹

Sabur Bey 1915 yılı başlarında umur-ı nafia ile ilgili Dâhiliye Nezareti'ne yazmış olduğu rapor dışında 6 Nisan 1915 tarihinde bu sefer hem kendisinden önce Antalya Mutasarrıfı olan Kemal Bey'in 1913 yılından 23 Ağustos 1914 tarihine kadar yapmış olduğu bayındırlık çalışmalarını, hem de kendisinin göreve başladığı tarihten 1915 yılı Şubat nihayetine kadar yapmış olduğu çalışmaları iki kıta cetvel halinde Dâhiliye Nezareti'ne göndermiştir.

¹⁹ Antalya-Burdur yolu Kırkgöz-Köybeli üzerinde bulunan Kırkgöz Köprüsü 1901 yılında 28.410 kuruş masrafla inşa edilmiştir (Sönmez, 2012: 19).

²⁰ I. Dünya Savaşı'nda Amele Taburları'nın oluşturulması, yaptıkları faaliyetlerle ilgili bkz. Mutlu, 2007: 44-65.

²¹ Soma'ya gönderilen Amele Taburu'nun Antalya'ya ait olan ve işlerinde kullanılan araç-gereçleri işi bittikten sonra livaya iade edeceği Harbiye Nezareti'nden bildirilmiştir. Hem Harbiye Nezareti'nin bu cevabi yazısı, hem de Sabur Bey'in 1915 yılı Şubat ayı nihayetine kadar yapmış olduğu çalışmalarını ifade eden raporu için bkz. BOA, DH. UMVM. (Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı), 74/2, H. 25.05.1333/10 Nisan 1915.

Tablo 1. Antalya’da Yollar Üzerinde Yapılan Çalışmalar (1913-23 Ağustos 1914)

Yolların İsimleri	Mesafe Km+M	İnşa Edilmiş Kısım	
		Şose Km+M	Tesviye-i Türabiye Km/m
1.Antalya-Burdur Devlet Yolu ²²	67+500	15+700	8+045
2.Antalya-Manavgat Yolu	70+000	-	-
3.Akseki-Beyşehir Yolu ²³	60+000	1+800	700m
4.Alanya-Akseki Yolu ²⁴	90+000	-	-
5.Gülcek?-Bozova Yolu ²⁵	6+700	-	3+050
6.Finike-Elmalı Yolu ²⁶	70+000	275m	275m

Tablo 2. Antalya’da Yollar Üzerinde Yapılan Çalışmalar (23 Ağustos 1914-Mart 1915)

Yolların İsimleri	Mesafe Km+M	İnşa Edilmiş Kısım	
		Şose Km+M	Tesviye-i Türabiye Km/m
1.Antalya-Burdur Devlet Yolu ²⁷	76+000	5+701	14+269
2.Antalya-Manavgat Yolu ²⁸	70+000	3+470	5+670
3.Akseki-Beyşehir Yolu ²⁹	60+000	5+000	6+000
4.Antalya-Korkuteli Yolu ³⁰	55+000	-	450m
5.Alanya-Akseki Yolu ³¹	90+000	-	-

²² Antalya-Burdur yolu üzerinde belirtilen tarihler arasında 1 menfez inşa edilmiş, 3 köprü onarılmış, 57 metre uzunluğunda kuru perde duvar yapılmıştır. Bu yol üzerinde şehir içinde yontma taş ile 300 metre uzunluğunda 5/6 metre genişliğinde kaldırım inşa edilmiştir.

²³ Hat üzerinde 2.000 metre kuru duvar inşa edilmiştir. Bütün çalışmalar ahali mükellefiyeti ile yapılmıştır.

²⁴ Bu yol üzerinde bulunan köprü emaneten tamir edilmiştir.

²⁵ Bu yol üzerinde yapılan çalışmalar yol civarındaki köy ahali tarafından tarik-i mükellefe haricinde yapılmıştır.

²⁶ Bu yol üzerinde çok az çalışma yapılmış, yapılan çalışmalar emaneten yaptırılmıştır.

²⁷ Bu yol üzerinde 9 menfez inşa olunmuş, 4 köprü, 2 menfez tamir edilmiş, 50 metre harçlı istinat duvarı, 50 metre harçlı, 213 metre kuru perde duvar yapılmıştır. Tabloya şehir içinde mükemmelen yapılan 610 metre uzunluğunda şose kısım dâhilse de şehrin İskele Caddesi ile Sebzeçiler Caddesi’nde toplam 216 metre uzunluğunda taş ile yapılan kaldırım kısmı dâhil değildir.

²⁸ Bu yol üzerinde 32 menfez inşa edilmiş, 8 menfez ise tamir edilmiştir. 170 metre harçlı istinat duvarı, 498 metre kuru perde duvarı yapılmıştır. Yolun 52. kilometresinden Manavgat’a kadar 22 kilometrelik kısmında ormana denk gelen 10 kilometrelik kısım bulunmaktadır. Yolun ormandan geçen bu kısmında ağaçlar 20 metre genişliğinde kesilmiş, bu iş için 800 amele yevmiyesi harcanmıştır.

²⁹ Bu yol üzerinde 2 menfez inşa edilmiş, 5.000 metre kuru istinat duvarı yapılmıştır. Bütün çalışmalar mükellef ahali tarafından icra edilmiştir.

³⁰ Bu yol üzerinde bazı hendekler temizlenmiş, 14 metre kuru perde duvar inşa edilmiştir. Bütün çalışmalar daimi tamirci ameleler tarafından icra edilmiştir.

³¹ Yol üzerinde 15 metre açıklığında bir gözlü kargir köprü müteahhit tarafından tamir edilmiştir.

Bu tablolar incelendiğinde Antalya Sancağı'nda yapılan yol çalışmalarının oldukça yetersiz olduğu görülür. Ancak Sabur Bey göreve başladıktan sonra birçok konuda olduğu gibi yolların yapılması hususunda da önemli bir çaba içerisinde olmuştur. Mutasarrıf Bey'in yaptığı bu çalışmalar Dâhiliye Nezareti tarafından takdirle karşılanmış, memleketin yollara büyük ihtiyaç duyduğu bir zamanda inşaatına başlanan yolların biran evvel bitirilmesine gayret edilmesi tavsiye edilmiştir.³²

Bu yıllarda Antalya'yı Konya'ya bağlayan ulaşım yollarının inşa edilmesi Konya Vilayeti tarafından da isteniyordu. Konya Valisi 7 Mart 1915 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği bir yazıda, vilayetin ortasından geçerek Konya'ya iktisaden hayat veren Bağdat demiryolu hattının mühim istasyonları ile Akdeniz'e bağlanmasının ticari ve iktisadi açıdan büyük faydalar sağlayacağını belirtiyordu. Vali Bey yapmış olduğu incelemeler neticesinde Akşehir, Konya, Karaman istasyonlarını sahile bağlamanın zaruri olduğunu; ancak her üçünün birden inşasına bütçenin müsait olmaması nedeniyle bunlardan yalnız birisinin tercih edileceğini belirtiyor, Dâhiliye ve Harbiye Nezareti'nden kendileri için hangi yol hattının yapılması uygunsa bildirmelerini istihham ediyordu.

Vali Bey, Akşehir, Konya, Karaman demiryolu istasyonlarını ne şekilde Akdeniz'e ulaştırılabilecekleri hakkında da malumat veriyordu. Öncelikli olarak Akşehir'i Antalya'ya bağlamak için 305 kilometre uzunluğunda bir yola ihtiyaç vardı. Bu yol iki kısma ayrılmaktaydı. Birincisi vilayet yolu kapsamında ve 115 kilometre uzunluğunda olan Akşehir-Eğirdir yoluydu. Bu yolun Akşehir'den Örkenez'e kadar olan kısmında şose mevcut ise de tamire muhtaçtı. Örkenez'den Eğirdir'e kadar yol mevcut olmadığı gibi henüz güzergâhı da tayin edilmemişti. İkincisi devlet yolu kapsamında olan Eğirdir-Isparta-Burdur-Antalya yoluydu. Bu yolun Eğirdir-Antalya kısmında iki şose vardı. Birincisi Eğirdir-Isparta-Burdur ile Antalya'ya ulaşmaktaydı. Bu yol üzerinde Isparta-Burdur arası gayet arızalı, meyilli araziden ibaret olduğundan inşası oldukça zordu. Bunun üzerine bu yol güzergahında bulunan ve geçişe mani olan kısımdan kurtulmak için Isparta-Dereboğazı yolunun inşa edilmesi söz konusu olmuşsa da bu güzergahta 50 kilometrelik arızalı bir arazide yol güzergahının değiştirilmesine ihtiyaç vardı. Ancak bütçenin mevcut durumu ile yol güzergahını değiştirmek mümkün görünmüyordu. Bu şartlarda en uygun ve ucuz bir şekilde yol inşa etmek Baladız İstasyonu'ndan başlayarak Burdur-Antalya yolunu ıslah etmekle mümkündü. Halihazırda Eğirdir'den Baladız İstasyonuna kadar zaten demiryolu hattı mevcuttu. Bu durumda Akşehir-Antalya yolunun vilayet yolu kapsamında olan Akşehir-Eğirdir kısmının 1915 yılı hususi bütçesinden, devlet yolu kapsamında olan Baladız-Antalya yolunun da devlet bütçesinden inşası gerekliydi. Vali Bey yolların yapılabilmesi için lüzumu kadar fen memurunun gönderilmesine şiddetle ihtiyaç duyulduğunu arz ediyordu.

Bunun dışında Konya'yı Akdeniz sahiline bağlayacak ikisi de vilayet yolu kapsamında olan iki güzergâh daha vardı. Bunlardan biri Antalya Liva hududuna kadar 115 kilometre uzunluğunda Konya-Beyşehir-Antalya; diğeri 130 kilometre uzunluğundaki Konya-Bozkır-Hadım-Alanya yollarıydı. Konya-Alanya yolu diğere göre daha kısa olmakla birlikte askerî açıdan diğeri güzergaha nisbetle ne derece önemli olduğu bilinmiyordu.

Konya'yı Akdeniz'e bağlayacak üçüncü bir güzergâh ise Karaman ile Silifke arasında yol yapmakla mümkündü. Karaman'ı Silifke livası hududuna bağlamak için 115 kilometre yol inşa etmek gerekiyordu.

Konya Valisi bu üç yoldan hangisinin ekonomik, ticarî, askerî açıdan tercih edileceğinin Harbiye Nezareti ile görüşülerek kararlaştırılmasını istiyor, 1915 yılında hususi bütçeye konulan 75.000 liranın bu maksatla kullanılacağını Dâhiliye Nezareti'ne bildiriyordu.

Harbiye Nezareti ile yapılan görüşmeler sonucunda Nezaret 22 Mart 1915 tarihinde üç yol hattından Akşehir-Eğirdir-Burdur-Antalya yolunun askerî açıdan diğelerine göre daha mühim olduğunu, yolunun biran evvel inşa edilmesinin arzu edildiğini Dâhiliye Nezareti'ne bildirdi.

Nezaretler arasında yapılan görüşmeler sonucunda söz konusu edilen yolun Amele taburları vasıtasıyla inşa edilmekte olduğu Nafia Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne bildirilmişti. Ancak Konya Vilayeti'nde şimdiye kadar Amele Taburları ile yol inşasında beklenen fayda kesinlikle temin edilememiş, istenilen miktarda ve vasıflarda yol yapılamamıştı. Üstelik mevcut durum Nafia Nezareti'nin ifade ettiği gibi değildi. Eğirdir-Antalya yolu üzerinde çalışan Amele Taburları Harbiye Nezareti'nin emriyle Karasi ve İzmit taraflarına gönderilmişlerdi. Konya Valisi devlet yolları kapsamında olan Burdur-Antalya yolu inşa

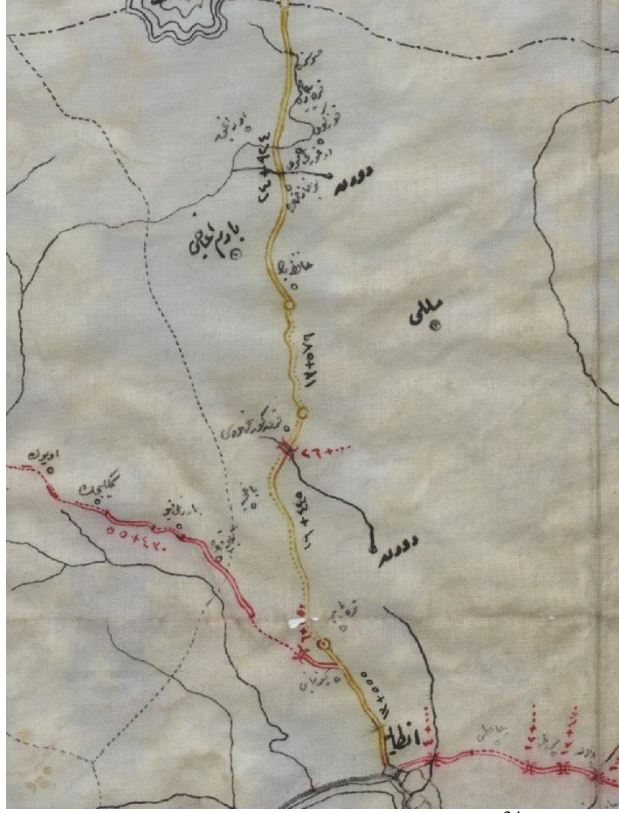
³² BOA, DH. UMVM 72/7, H. 04.06.1333/9 Nisan 1915.

edilmediği takdirde, kendi yetkileri dâhilinde kalan ve vilayet yolları kapsamında bulunan kısımlar üzerinde yapılan çalışmaların heba olacağını, ayırmış oldukları tahsisatın da boş yere harcanacağını belirtiyor, bu şartlar altında ya Eğirdir-Antalya yolunun inşası için tahsisat ve fen memurlarının biran evvel gönderilmesini ya da Beyşehir-Akseki yolunun inşasına müsaade edilerek bu yol vasıtasıyla Akdeniz ile bağlantının kurulmasını istihham ediyordu.

Bu şartlarda Eğirdir-Antalya yolunun Konya Vilayeti'ne ait cihetinde yukarıda arz edilen durum yaşanırken, Antalya hudutları içerisinde kalan kısmında ise şu gelişmeler yaşanmıştı. Mutasarrıf Sabur Bey, göreve başladığında Antalya-Burdur yolunun kentin ticari ve iktisadi hayatı üzerinde çok önemli bir yere sahip olduğunu görmüş, ancak mevcut şartlar, genel ve hususi bütçenin yetersiz olması nedeniyle Amele Taburları vasıtasıyla yolun inşa edilmesine çalışılmıştı. Harbiye Nezareti 4. Kolordu Kumandanlığı ile yapılan görüşmeler neticesinde Antalya'ya Amele taburu gönderilmiş ve yolların inşasında, meydan yapımında çalıştırılmıştı. Antalya-Burdur yolunun Korkuteli ayrımına kadar olan 11 kilometrelik kısmı Mutasarrıf Bey tarafından inşa ettirilmiş, Amele taburu 11. kilometreden itibaren inşaata başlatılmıştı. Ancak kısa bir müddet sonra Amele taburunun Soma'ya hareket etmesi emredilmiş, tabur idare-i hususiye tarafından alınmış alet-edevatı da beraberinde götürmüştü. Dolayısıyla Antalya-Burdur yolunun bir kısmı inşa edilmiş şekilde yarım kalmıştı. Bunun üzerine tekrar Harbiye Nezareti'ne müracaat edilmiş, Isparta Amele Taburu'nun yarım kalan yol inşaatının tamamlanması için gönderilmesi temin edilmişse de bu sefer Mutasarrıf Bey Soma'da bulunan Umum Amele Tabur Kumandanı'nın iş yaptırmamaya yönelik tutumu ile karşılaşmıştı. Amele Tabur Kumandanı, Mutasarrıf Bey'in askerlerin amiri olmadığı, onun emirlerinin dinlenilmemesi, kendi tayin etmiş olduğu mevkiden itibaren inşaata başlanılması gibi emirleri kayda değer hiçbir çalışmanın icra edilememesine neden oldu. Bunun üzerine Dinar'daki Fırka Kumandanı Antalya'ya gelmiş, yaptığı inceleme neticesinde Mutasarrıf Sabur Bey'in haklı olduğu anlaşılmıştı. Harbiye Nezareti Amele Taburu'nu doğrudan livanın emri altına vermişti. Sabur Bey, Amele Taburu'nun idaresini ele aldıktan sonra bir mühendis görevlendirmiş, bölüklere birer kondüktör tahsis ederek Bucak tarafına sevk etmişti. Yönetimi ele aldıktan sonra bir haftada bile büyük ilerleme söz konusu olmuştu. Bunun üzerine Harbiye Nezareti iki Amele taburunun daha Mutasarrıf Bey'in emri altına verileceğini bildirdi. Daha sonra Baladız taburu bu maksatla görevlendirilmiş, Sabur Bey 3 Haziran 1915 tarihinde bu taburu Çeltikçi tarafından işe başlatmak üzere sermühendisi Burdur'a göndermişti.

Çeltikçi mevkii Burdur Livası sınırları içinde bulunuyordu. Konya Valisi ile yapılan görüşmeler sonucu Burdur dâhilinde de Amele taburları Kızılkaya'dan Antalya'ya doğru yol inşasına başlatılmıştı. Çubuk Boğazı güzergahı terk olunarak Döşemealtı'ndan yeni bir güzergahla Kırkgöz'e bağlantının sağlanmasına çalışılacaktı. Antalya Mutasarrıfı Sabur Bey, eğer bu taburlar kendilerinden alınmazsa inşaatın bitirileceğine kani olduğunu Dâhiliye Nezareti'ne bildiriyordu.³³ Bu gelişmeler sonrasında Antalya-Burdur yolu üzerinde bazı çalışmalar yapılmış olsa da yolun tamamen bitirilmesi mümkün olmamıştır.

³³ BOA, DH. UMVM 72/10, H. 22.07.1333/5 Haziran 1915.



Şekil 1. Antalya-Burdur Yolu (1916)³⁴

Bütün bu çabalar sonucunda Antalya-Burdur yolunun Antalya sınırları içerisinde kalan kısmının mevcut hali haritada (Şekil 1) gösterildiği gibiydi. Antalya'dan Döşemealtı Karabayır'a kadar yolun iyi halde şose, buradan itibaren Dağbeli'ne (Hafızbey) kadar –çok az kısmında iyi halde şose olmakla birlikte büyük çoğunluğunun- harap halde şose olduğu görülüyor. Dağbeli'nden liva hududuna kadar yine yolun iyi halde şose olduğu anlaşılıyor.³⁵

5. Yıllık Nafia Programı Dâhilinde Yapılması Planlanan Yollar

Antalya livasının en önemli yol güzergâhı ve tek devlet yolu kapsamında bulunan Antalya-Burdur yolunun bütün çabalara rağmen bitirilememiş olması 1916 yılında Liva Meclis-i Umumi'sinin esaslı surette yol inşasına eğilmesi gerekliliğini doğurdu. Bu kapsamda 5 yıllık bayındırlık programı hazırlanarak hangi yolların inşa edileceği belirlendi. Buna göre Antalya-Manavgat (75 km), Manavgat-Akseki (70 km), Akseki-Beyşehir Hududu (60 km), İbradı-Gümüş (damla) (20 km), İbradı-Ormana (5 km), Manavgat-Alanya (80 km), Antalya-Korkuteli (55 km), Korkuteli-Elmalı (45 km), Elmalı-Finike (65 km), Elmalı-Kaş (100 km), Korkuteli-Salamut Boğazı (30 km), Gülcek³⁶-Bozova (7 km), Antalya-Konyaaltı (5 km) olmak üzere toplam 647 kilometre yol inşa edilmesi planlanmıştı.³⁷

³⁴ Harita üzerinde sarı renkli olarak gösterilmiş olan güzergâh devlet yolu kapsamında olan Antalya-Burdur yoludur. Daimi çizgiler iyi halde şoseyi, kesik çizgiler harap şoseyi göstermektedir. Harita üzerinde kırmızı çizgili yol güzergahları ise vilayet yollarını göstermektedir.

³⁵ BOA, HRT. h... (Haritalar), 2234, H. 24.05.1334/29 Mart 1916.

³⁶

³⁷ BOA, HRT. h... 2234, H. 24.05.1334/29 Mart 1916.

Şekil 2. 1916 Yılında Antalya'da Yollar³⁸

Hazırlanan 5 yıllık bayındırlık programı Nafia Nezareti'nin onayına sunuldu. Nafia Nezareti yetkililerinin yaptığı incelemede Antalya-Konya yolunun Kesikbeli istikametiyle İbradı'dan geçerek Beyşehir'e ulaşması gerekirken hazırlanan programda yolun Manavgat-Seydibeli istikametiyle Akseki'den geçerek Beyşehir'e ulaştığı görülmüş, yol güzergâhında bazı tadilatlar yapıldığı anlaşılmıştı. Nafia Nezareti Akseki mıntukasının gayet arızalı olması nedeniyle yolun inşasında büyük sorunlarla karşılaşacağını belirterek eski güzergâhın değiştirilmemesini talep ediyor, İbradı ile Akseki arasında bir şube hattı tesis edilerek yoldan Akseki'nin de bu sayede istifade etmesini öneriyordu. Ayrıca inşasına daha önce başlanılan Alanya-Bozkır yolunun bitirilmesi halinde Alanya'nın iktisadi öneminin bir kat daha artacağı ifade ediliyordu. Nafia Nezareti programda yapılacak yollar ve bu yolların uzunluklarının gösterildiğini; ancak hangi bütçeyle programın icra edileceğinin belirtilmediğini Dâhiliye Nezareti'ne bildiriyor, bu noktalara açıklık getirilmesini istiyordu.

Nafia Nezareti'nin programla ilgili öne sürdüğü çekincelere Teke Mutasarrıflığı tarafından açıklık getirildi. Mutasarrıf Sabur Bey, Konya-Antalya yol güzergâhında yapılan değişikliğin Mühendis Suat Bey'in bölgeyle ilgili yapmış olduğu tetkikat sonunda Meclis-i Umumi toplantısında uzun müzakereler neticesinde alındığını ifade ediyor, yeni güzergâhla yolun inşa edilmesi halinde Akseki-Manavgat kazalarının bu yoldan istifade edeceğini, Antalya-Alanya yolunun da kısmen inşa edilmiş olacağını belirtiyordu. Mevcut ekonomik şartlar dolayısıyla Alanya-Bozkır yolunun ikinci programda nazar-ı dikkate alınmasının Meclis-i Umumi tarafından kararlaştırıldığı, gelecek yıl liva gelirinin ne kadar olacağını bilinmemesi dolayısıyla program bütçesinin tanzim edilemediği Nezaret'e bildiriliyordu.

Antalya Meclis-i Umumisi tarafından hazırlanan 5 yıllık bayındırlık programında Antalya-Konya yolunun eski güzergâhla mı yoksa vilayetin tayin ettiği yeni güzergâhla mı inşa edileceği uzun yazışmalara sebep olmuş, her iki taraf kendi açılarından haklı olduklarını ortaya koymaya çalışmışlardı. Mutasarrıflığın yapmış olduğu açıklama üzerine Nafia Nezareti 28 Mayıs 1916 tarihinde yol güzergâhının neden

³⁸ Harita üzerinde kırmızı çizgiler vilayet yollarını göstermektedir. 1916 yılında Antalya'nın gerek doğu, gerekse batı cihetlerinde yolların inşa edilmediği görülüyor. Sarı renkli olan ve devlet yolu kapsamında bulunan Antalya-Burdur yolu ile vilayet yolu kapsamında bulunan Antalya-Korkuteli yolları dışında -ki bu yol güzergâhlarında da inşa ve onarım bekleyen kısımlar söz konusudur- doğuda Manavgat-Alanya-Akseki yolları, batıda Kaş, Finike, Elmalı yollarının inşa edilmeye muhtaç olduğu görülüyor.

değiştirilmemesi gerektiği ile ilgili yeni gerekçeler öne sürdü. Buna göre Nezaret yol hattının ciddi bir tetkikat yapılmadan hazırlandığını, hem rakımı daha yüksek ve arızalı bir mevkiden yolun inşa edilmeye çalışıldığını hem de 40 kilometre daha fazla yol yapmak gerektiğini iddia ediyordu. Üstelik eski güzergâhın 72 kilometrelik kısmının inşa edilmiş olması hasebiyle yol güzergahında yapılacak değişikliğin bu çabaların da boşa gitmesi anlamına geldiği belirtiliyordu.

Nafia Nezareti'nin bu iddiaları karşısında Teke Mutasarrıflığı 24 Ağustos 1916 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne konu hakkında uzun bir izahatta bulundu. Buna göre Antalya-Konya yolunun Manavgat-Akseki üzerinden Beyşehir kaza hududuna ulaşmasının gerekçeleri şu şekilde açıklanıyordu: Öncelikle yol güzergahında yapılan değişiklik uzun süren çalışmalara dayanıyordu ve yol yapımının zor olduğu Kesikbeli güzergahı terk edilerek Manavgat-Akseki gibi önemli yerleşim birimlerinin istifade edeceği güzergâh tercih ediliyor, kısmen Alanya yolunun bir bölümü de inşa edilmiş oluyordu. Nezaretin istediği şekilde yolun yapılması Konya'yı Antalya'ya bağlamış olacak; ancak yol yerleşim merkezleri ve civarından geçmediği için livanın herhangi bir istifadesi söz konusu olamayacaktı. Bu durumda bir de kaza yollarını birbirine bağlamak için yol inşa etmek gerekecekti. 35.000 lirayı geçmeyen liva bütçesi ile hem kaza yollarını hem de Konya yolunu inşa etmek mümkün değildi. Ancak yol güzergâhının değiştirilmesi ile Manavgat kazası Alanya hududuna kadar ihya edilmiş olacak, Akseki ormanlarından istifade ile devlet yıllık 50-60 bin lira kazanç elde edecekti. Ayrıca bu yol vasıtasıyla livanın Alanya-Manavgat-Akseki kazaları merkez livaya bir şose ile bağlanacaktı. Her sene uzak kazalardan resmi işlerini halletmek için Antalya'ya gelmek mecburiyetinde bulunanlar arasında yol yokluğu nedeniyle "çamura batan, derelerde boğulanlar" oluyordu. Özellikle kış mevsiminde yolların geçişe mani olması nedeniyle deniz cihetinden kayıklarla gelmek zorunda kalan ahali, zaman zaman kayıklarının alabora olması nedeniyle denize düşüyor, bu nedenle her yıl 5-10 kişi hayatını kaybediyordu.³⁹ Bunlar dışında Antalya Mutasarrıflığı yolun kendilerinin tayin etmiş olduğu güzergahla Konya'ya bağlanmasının faydalarını şu şekilde sıralıyordu. Öncelikle livanın ziraat, ticaret ve sanayisi ile iştigal eden ahali yeni yol güzergahı etrafında bulunuyordu. Diğer taraftan yolun Manavgat'tan geçmesi halinde Antik Side Limanı da canlanacak, burası Manavgat, Akseki kazaları ile Konya Merkez Sancağı'nın Akdeniz'e en yakın noktası olacaktı. Teke Mutasarrıflığı yeni yol güzergahının eski güzergaha nisbetle daha kısa olduğunu da yazısında belirtiyordu. Eski yol güzergahının 72 kilometrelik kısmının inşa edilmiş olduğu açıklamasının gerçeği yansıtmadığını ifade eden Teke Mutasarrıflığı, söz konusu yolun 1915 yılında tamir edilen 17 kilometrelik Antalya-Aksu kısmının dışında kalan bölümünde önceden yapılmış ve zaman içerisinde tamamen harap olmuş tesviye-i türabiyeden başka yol namına bir şey bulunmuyordu. Tesviye edilmiş kısmın da tamamen bozulduğu ve yeni açılacak bir yoldan farkının kalmadığı ifade edilerek 72 kilometrelik kısımda yapılmış çalışmaların heba olacağı hezeyanın doğru olmadığını belirtiyordu. Üstelik yeni yol güzergâhı bahsedilen 72 kilometrelik eski yol güzergahının 50. kilometresinden ayrılıyor, böylelikle büyük kısım yine kullanılmış oluyordu.⁴⁰

Teke Mutasarrıflığı'nın bütün ısrarlarına, gerekçeleri açık bir şekilde ortaya koymuş olmasına rağmen Nafia Nezareti Antalya-Konya yolunun eski güzergâhla inşa edilmesinde ısrar ediyordu. 23 Nisan 1917 tarihinde Teke Sancağı'ndaki yollarla ilgili Nafia Nezareti'nin Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği yazıda konu hakkında şu açıklamalarda bulunuldu. Nafia Nezareti vilayetler arası bağlantı sağlayacak yollarda bir taraftan ameliyata başlanan bir yolun diğer taraftan da ikmalinin temin edilecek bir surette inşasına dikkat edilmesi gerektiğini bildiriyordu. Bu nedenle Konya'yı Antalya'ya bağlayacak yolun Konya Vilayeti sınırları içerisinde kalan Konya'dan Beyşehir'e kadar olan kısmı Konya tarafından 1918 yılı sonuna kadar tamir edilecek, Beyşehir'den Antalya hududuna kadar olan kısmı ise 1919, 1920 yıllarında yeniden inşa edilecekti. Nafia Nezareti, Antalya Sancağı'nın kazalarını birbirine bağlayacak yolların yapımına öncelik verme hakkının bulunduğunu, dolayısıyla kaza yollarının 1920 yılı sonuna kadar inşa edilmesini, Antalya-

³⁹ Karayollarının inşa edilmemiş olması Antalya-Alanya arasında ulaşımda tehlikeli olmasına rağmen deniz yolunun tercih edilmesine neden olmuştur. Alanya'dan Antalya'ya karadan ulaşım o dönemde büyük güçlüklerle 6 günde ancak sağlanabilirken, denizden en fazla 15 saatte merkez livaya varılıyordu. Özellikle kış günlerinde havanın güzel olmasına aldanan ahali kayıklarla yola çıkıyor, ancak ani hava değişimleri yolcuların hayatlarına mal olan kötü neticelerin ortaya çıkmasına sebebiyet veriyordu. Örneğin 8 Ocak 1915 tarihinde Alanya'dan Antalya'ya gelmek amacıyla yola çıkan üç kayık, denizde ani fırtınaya yakalanmış, kayıkların batması sonucu 14 kişi boğularak hayatlarını kaybetmişlerdi (Gönüllü, 2008: 80).

⁴⁰ BOA, DH. UMVM 82/29, H. 02.06.1335/ 26 Mart 1917.

Kesikbeli-İbradı-Beyşehir yolunun ise ikinci 5 yıllık bayındırlık programına alınmasını kararlaştırmış, bu yolda icraatta bulunulmasını talep etmişti. Bu yolun devlet yolları kapsamında inşasının mali koşullar dolayısıyla mümkün olmadığı belirtilmişti. Bu şartlarda Antalya'da 5 yıllık bayındırlık programı aşağıda tablolarda gösterildiği gibi tanzim edilmişti.⁴¹

Tablo 3. 5 Yıllık Nafia Programına Göre Teke Sancağı'nda İnşa Edilecek Yollar

Yolun İsmi	Yolun Uzunluğu Km+M(etre)	İnşa Edilmiş Kısım		İnşa Edilecek Kısım Km+M
		Şose Km+M	Tesviye-i Türaziye Km+M	
Antalya-Konya (Antalya-Köprüyazırı Köprüyazırı- Kesikbel İbradı İbradı-Beyşehir)	40+500 65+200 55+300	31+657	24+170	129+343
Antalya-Korkuteli	55+430	41+272	---	14+158
Korkuteli- Elmalı	50+000	---	5+000	50+000
Elmalı-Finike	70+000	25+600	8+124	35+876
Elmalı-Kaş	100+000	---	---	100+000
Naldöken-Şube Hattı	6+700	---	2+700	4+000
Antalya-Konyaaltı	6+000	2+000	---	4+000
İbradı-Ormaniye	5+000	---	---	5+000
İbradı-Akseki	30+000	---	---	30+000

Tablo 4. 1916-1920 Yılları Arasında Antalya'da Yollar Üzerinde Yapılması Planlanan Çalışmalar

Yolun İsmi	1332 (1916)		1333 (1917)		1334 (1918)		1335 (1919)		1336 (1920)		Toplam	
	Km	Köprü	Km	Köprü	Km	Köprü	Km	Köprü	Km	Köprü	Km	Köprü
Antalya-Konya (Antalya-Köprüyazırı Köprüyazırı- Kesikbel İbradı İbradı-Beyşehir)			5	20	9	14	5+170	15	5	15	24+170	64
Antalya-Korkuteli	5		10								15	
Korkuteli- Elmalı	5		5		15		10		15	1	50	1
Elmalı-Finike	7		5		6		8		6	3	32	3
Elmalı-Kaş	4		4		5		5		6		24	
Naldöken-Şube Hattı	4				3						7	
Antalya-Konyaaltı	4	1									4	1
İbradı-Ormaniye	3		2								5	
İbradı-Akseki					3		3		6		12	

1916 yılında hazırlanan 5 yıllık bayındırlık programı bütün çabalara rağmen uygulanamadı. Yollar üzerinde yapılan çalışmalar önceki ataletini söz konusu yıllarda da korudu. Yolların inşası hususunda özel bir çaba gösteren Mutasarrıf Sabur Bey'in Şubat 1918 yılında istifa etmesi programın uygulanamaması

⁴¹ BOA, DH. UMVM. 82/30, H. 01.08.1335/23 Mart 1917.

olmasında etkili olmuş olmalıdır. Sabur Bey'in ardından mutasarrıflık görevine getirilen Hüseyin Fatin Bey, fiilen görevine hiçbir zaman başlayamamış, Şubat 1918-28 Haziran 1918 tarihleri arasında Ali Vefa Bey Mutasarrıf Vekili olarak bu görevi ifa etmiştir.⁴² Bu sıralarda I. Dünya Savaşı Osmanlı Devleti tarafından kaybedildiği için işgal süreci başlamış, görevde bulunan mutasarrıflar da fevkalade siyasi olaylarla uğraşmak zorunda kalmışlar, yolların inşası gibi işlere hem zaman hem de kaynak ayırlamamıştır. 1919 yılında Antalya'da yolların durumu haritada gösterildiği gibi genel itibariyle 1916 yılındaki vaziyetini korumuştur.⁴³



Şekil 3. 1919 Yılında Antalya'da Yolların Durumu⁴⁴

Haritaya bakıldığında Antalya'da en mamur yolun Antalya-Burdur yolu olduğu görülüyor. Korkuteli-Antalya yolunun bazı kısımları dışında harap şose olduğu, Antalya'nın gerek doğu, gerekse batı cihetinde inşa edilmesi planlanan yolların inşa edilemediği anlaşılıyor.

Daha sonra 29 Ekim 1921-22 Ağustos 1923 yıllarında Mutasarrıf Mustafa Hilmi Bey'in gayretleri ile Serik'te bulunan menfezler inşa ve tamir edilerek Aksu-Serik yolunun işlemesi sağlandı.⁴⁵ İşgal yıllarında İtalyanlar Antalya ve çevresinde karayollarının tamir ve onarımını yaptılar, bu çalışmalar neticesinde Antalya-Burdur, Antalya-Korkuteli yollarına kendi arabaları ile yolcu taşımacılığı yapılabilecek bir nitelik

⁴² Sönmez, 2012: 97-101.

⁴³ BOA, HRT. h... 2545, 1337 C 8/9 Mayıs 1919.

⁴⁴ Harita üzerinde Nafia Nezareti'nin inşa edilmesini istediği Antalya'yı Konya'ya bağlayacak eski yol güzergahı da gösterilmiştir. Eski yol güzergahı Manavgat yakınlarında Çakış'tan ayrılmakta, İbradi üzerinden Konya hududuna ulaşmaktadır. Bu yol güzergahı üzerinde yerleşim yerlerinin bulunmaması Antalya açısından yoldan istifadeyi sınırlandırmaktaydı. Bu nedenle Antalya-Konya bağlantısının Akseki üzerinden yapılması isteniyordu.

⁴⁵ Yolun 17 kilometrelik Antalya-Aksu kısmı 1915 yılında tamir edilmiştir (BOA, DH. UMVM, 82/29, H. 02.06.1335/26 Mart 1917). Yolun Aksu-Serik kısmında menfezler Mutasarrıf Mustafa Hilmi Bey tarafından inşa ettirilmiştir (Muhammet Güçlü, "Bodrumlu Mustafa Hilmi (Uran) Bey'in Teke (Antalya) Müstakil Mutasarrıflığı (29 Ekim 1921-22 Temmuz 1923), *Belgi*, Sayı: 18 (Yaz 2019/11), s. 1362-1363).

kazandırdılar.⁴⁶ Milli Mücadele yıllarında İtalyanlar her ne kadar Anadolu'nun bazı cihetlerini işgal etmiş olsalar da İnönü Savaşları'nın kazanılmasından sonra askerlerini hem Anadolu'dan çekmeye hem de milli orduları desteklemeye başladılar. İtalyanlardan alınan askeri teçhizat Antalya Limanı'ndan cephe hattına mekkâre alayları ile Antalya-Burdur-Baladız yolu ile taşındı.⁴⁷

Sonuç

II. Meşrutiyet Dönemi'nde Osmanlı Devleti'nin önemli sorunlarının başında karayollarının istenilen düzeyde olmaması geliyordu. 19. yüzyıl ortalarından itibaren yolların inşa edilmesine merkezi idare tarafından nezaret edilmiş, yolların inşası ile ilgili yasal düzenlemeler yapılmışsa da Meşrutiyet'in yeniden ilanına kadar istenilen sonuç elde edilememişti. Devletin sınırları içerisinde binlerce kilometre yeniden inşa edilecek yollar ile halihazırda onarım görmeye muhtaç yollar söz konusuydu. Bu nedenle 14 Aralık 1908 tarihinde hazırlanan Nafia Programı'nda 30.044 kilometre yolun inşa edilmesi planlanmıştı; ancak bu program mali imkanların yetersiz olması dolayısıyla uygulanamadı. Bunun üzerine 1910 yılında bazı vilayet yolları da dâhil edilerek 10.000 kilometre devlet yolunun inşası Fransız İnşaat Şirketi'ne ihale edildi. Fransız İnşaat Şirketi 10.000 kilometre devlet yolunun çok az kısmında; sadece 1.000 kilometrelik bölümünde çalışma yapabildi. Üstelik 1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Şirketin sözleşmesine son verildi.

Osmanlı Devleti'nde devlet yolları ile ilgili durum bu şekilde iken vilayet yollarının inşa ve onarımı daha çok yerel yöneticilerin yetkisindeydi. Dirayetli yöneticilerin elinde taşrada yol vergileri ile bazı çalışmalar yapılabiliyor, ahali ya bedenen ya da nakdi olarak yükümlülüklerini yerine getiriyordu. Antalya 23 Temmuz 1914'te Konya Vilayeti'nden ayrılarak müstakil mutasarrıflığa dönüştürüldükten sonra böyle bir idareciye sahip olmak şansını elde etmiş, Sabur Bey 24 Ağustos 1914 tarihinde kente gelerek göreve başlamıştı. Sabur Bey'in öncelikle inşa etmek istediği yol hattı Antalya-Burdur yoluydu. Çünkü bu yol inşa edildiği takdirde bir taraftan Dinar ile diğer taraftan Isparta-Eğirdir-Beyşehir üzerinden Konya ile irtibat sağlamış olacak, İç Ege ve Orta Anadolu'nun Akdeniz ile olan bağlantısını temin edilecekti. Bu hem askeri hem de ticari açıdan oldukça önemliydi. Bu maksatla I. Dünya Savaşı yılları boyunca geri hizmette yer alan askerlerden müteşekkil Amele Taburları ile Antalya-Burdur yolu üzerinde çalışmalar yapıldı. Ancak savaş koşullarının getirmiş olduğu zorluk, Amele Taburlarının sık sık yer değiştirmeleri, mali imkansızlıklar yollar üzerinde istenilen düzeyde çalışma yapılmasını engellemişti.

Antalya'da yollar üzerinde istenilen düzeyde çalışma yapılamaması üzerine 1916 yılında 5 yıllık bayındırlık programı hazırlandı. 5 yıl içerisinde 647 kilometre yolun inşa edilmesi planlanıyordu. Bu programda Antalya-Konya yolu güzergâhı konusunda Nafia Nezareti ile Antalya Mutasarrıflığı arasında uzun yazışmalar yapıldı. Bunun nedeni Nafia Nezareti'nin yolu, eski güzergâh olan Köprüyazırı-Kesikbel-İbradı üzerinden Konya'ya bağlamak istemesinden kaynaklanıyordu. Ancak yol bu şekilde inşa edilirse Antalya'nın önemli kazaları Manavgat, Akseki ile kısmen Alanya bu yoldan istenilen düzeyde istifade edemiyordu. Nezaret ile Mutasarrıflık arasında uzun süren yazışmaların sonunda Nafia Nezareti önce kaza yollarının, daha sonra söz konusu Konya yolunun eski güzergâhı ile inşa edilmesini kabul etmiş, ancak bu sırada 1917 yılı ortalarına gelinmişti. Ardından I. Dünya Savaşı Osmanlı Devleti tarafından kaybedilmiş bu şartlarda yolların inşasına istenilen düzeyde ilgi gösterilemediği gibi 5 yıllık bayındırlık programı da uygulanamamıştı.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde Antalya ve çevresinde yolların inşa edilememiş olması kentin gelişimini olumsuz yönde etkiledi. Çünkü, geleneksel usullerle taşımacılığın yapıldığı dönemde Orta Anadolu'nun Akdeniz'e en yakın noktası olan Antalya nisbeten ticari önemini koruyordu. Antalya'nın ticari anlamda geri planda kalması demiryollarının Batı ve Orta Anadolu'da yaygınlık kazanması ile oldu. Daha önce Antalya'nın hinterlandı konumunda olan ve ticareti Antalya ve Mersin gibi limanlar üzerinden yapan vilayetler demiryollarının inşası sonrasında, daha uzak olmasına rağmen sağlamış oldukları ucuz taşımacılık ve güvenli seyahat nedeniyle demiryolunu tercih ettiler, İzmir ve İstanbul limanlarına yöneldiler. Antalya'nın 16. ve 17.

⁴⁶ Mevlüt Çelebi, *Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri*, Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara 1999, s. 144.

⁴⁷ Orhan Çeltikçi, *İtalyan İşgalinde Antalya (1919-1921)*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Antalya 2014, s. 169.

yüzyıldan itibaren başlayan ve 20. yüzyıl başlarında etkisini daha çok hissettiği ticaret yollarında yaşanan değişimi tekrar kendi lehine çevirmesinin iki temel unsuru vardı. Bunlardan biri yollardı. Eğer liva hududu dâhilinde bulunan yollar iyi bir şekilde inşa edilir, demiryolu hatlarına bağlanabilirse Antalya'nın hinterlandında yaşanan ticari anlamda İzmir ve İstanbul'a yönelik engellenebilirdi. Antalya'nın ticari merkez olmasını sağlayacak bir diğer önemli tamamlayıcı unsur, ihtiyaca cevap verecek iyi bir limanın inşa edilmesi idi. 20. yüzyıl başlarında her ikisi de Antalya'da yapılamadı. Bu durum tarımsal üretimden ticarete, ekonomiden sosyal yaşama birçok açıdan Antalya'nın gelişimini olumsuz yönde etkiledi.

Kaynakça

- Armağan, A. L. (2006). "XVI. Yüzyıl'da Antalya", Haz. N. Ekinci, H. Akın, *Son Bin Yılda Antalya Sempozyumu 18-19 Aralık 2003*, Akdeniz Üniversitesi Basımevi, Antalya, s. 99-100.
- Atam, Ş. (2015). *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, Niğde.
- Babacan, H. (2015). "Osmanlı'dan Cumhuriyete Eğirdir Gölü'nde Taşımacılık", haz. Ş. Batman, Ö. Tok, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, Ekspres Baskı, Kayseri 2015.
- BOA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi), BEO (Babiâli Evrak Odası), 3634/272503
- BOA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi), DH. İD (Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı), 178/29, 178/47
- BOA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi), DH. MUİ. (Dâhiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı), 10/24, 65/6, 65/70
- BOA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi), DH. UMVM. (Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı), 74/2, 72/7, 72/10, 82/29, 82/30
- BOA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi), HR. SFR, 3. (Hariciye Nezareti Belgrat Sefareti), 624/5
- BOA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi), HRT. h. (Haritalar), 2545, 2234
- BOA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi), PLK.p... (Plan-Proje), 2931
- Çelebi, M. (1999). *Milli Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri*, Dışişleri Bakanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara.
- Çelik, Ş. (2011). "Teke-ili", *TDV İslam Ansiklopedisi*, 40. Cilt, Ankara, ss. 344-347.
- Çeltikçi, O. (2014). *İtalyan İşgalinde Antalya (1919-1921)*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, Antalya.
- Demir, M. (2018). "I. Dünya Savaşı'nın Başladığı Günlerde Teke Mutasarrıfı Sabur Bey'in 1330 (1914) Teşrinievvel Raporu Işığında Antalya Şehri'nin Vaziyeti", *Antalya Kitabı Selçukludan Cumhuriyet'e Sosyal Bilimlerde Antalya 1*, Ed. Bedia Koçakoğlu v.d., Palet Yayınları, Konya 2018, ss.197-209.
- Gönüllü, A. R. (2008). *Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Alanya (1908-1938)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.
- Güçlü, M. (2019). "Bodrumlu Mustafa Hilmi (Uran) Bey'in Teke (Antalya) Müstakil Mutasarrıflığı (29 Ekim 1921-22 Temmuz 1923)", *Belgi*, Sayı: 18 (Yaz 2019/11), ss. 1359-1378.
- II. Meşrutiyet Dönemi'nde Antalya'nın Coğrafi ve İktisadi Vaziyeti, (2008). Haz: Muhammet Güçlü, İkinci Matbaa, Antalya.
- Issawi, C. (1980). *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago and London.
- Kısa, A. (2019). *Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1918); Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, Antalya.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 1. Dönem, 1. İçtima, 5. Cilt, İ. 105, 20 Haziran 1325/3 Temmuz 1909.
- Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 3. Dönem, 1. Fevkalade İçtima, 2. Cilt, İ. 38, 6 Temmuz 1914.
- Mutlu, C. (2007). *Birinci Dünya Savaşı'nda Amele Taburları*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.
- Sönmez, C. C. (2012) *Antalya Mutasarrıfları, Valileri (Ocak 1899-14 Temmuz 1950)*, Mimarlık Vakfı İktisadi İşletmesi, İstanbul.
- Talayhan, M. A. (2001). *Osmanlı Devlet Salnamelerine Göre Adana ve Konya Vilayetlerinin İdari Taksimatı 1851-1910*, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Niğde.
- Tekeli, İ.- İlkin, S. (2010). *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.