

TANZİMATTA HABERLEŞME VE KARA TAŞIMACILIĞI*

Doç. DR. Nesimi YAZICI**.

GİRİŞ

Bu tebliğimizde biz, birbiriyle oldukça yakından ilişkili olan iki konuyu, Tanzimat dönemindeki haberleşme ve kara taşımacılığı konusunu ele alacağız. Bilindiği gibi Tanzimat döneminde haberleşme meselesi söz konusu edildiğinde, öncelikle Telgrafı da içeren Posta kurumunu hatırlamaktayız. Zaten her ikisi de ülkemize Tanzimatla girmiş bulunan posta ve telgraf hizmetleri yanında, dönemin basınının da haberleşmeye katkılarını belirtmek gerekir. Böylece haberleşme ile ilgili olarak; *Posta Nezareti*, *Telgraf Müdürlüğü* ve *Basın* 'dan oluşan üç önemli konuyu değerlendirmek durumundayız. Bu nedenle biz önce, posta ve telgrafın ülkemizdeki gelişimini ve her iki kurumun hizmetlerini, ayrıntıya girmeden, panoramik bir bakış açısıyla ortaya koymaya çalışacağız. Bunu müteakip ise, bu sempozyumun Tanzimat ekonomisini değerlendirmeyi amaç edindiği görüşünden hareketle, Posta ve Telgrafın dönemin Osmanlı ekonomisine ve bilhassa ülke ticaretine olan katkısını, her iki idarenin bu hedef doğrultusundaki çabalarını ortaya koymaya gayret edeceğiz. Bu arada basın-ticaret ilişkisine, dikkat çekmek açısından da olsa, kısaca değineceğiz.

Bir bakıma tebliğimizin, ikinci bölümünü oluşturacak olan kara taşımacılığıyla ilgili olarak ise, konuyu fazla dağıtmamak için, demiryollarını bir tarafa bırakarak, önce bu dönemdeki karayolları yapım mevzuâtına, uygulamaya ve son olarak da ülke genelinde kara taşımacılığının problemlerine temas edeceğiz. Tabiatıyla bütün bu konuları bir tebliğin sınırları içinde ele almamızın gerekleri do-

* Bu metin Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Mezunları Derneği'nce 5-6 Haziran 1989'da düzenlenmiş olan 150'nci Yıldönümünde Tanzimat Ekonomisi Sempozyumu'na tebliğ olarak sunulmuş, hiç bir yerde yayınlanmamıştır.

** A.Ü. İlahiyat Fakültesi.

layısıyla, meselelere yaklaşımımız, onlarla ilgili en önemli hususlara değinmek şeklinde olacaktır.

I-TANZIMATTA HABERLEŞME

Oldukça uzun bir gelişimin sonucu olarak ortaya çıkan Gülhane Hatt-ı Hümayûn'u ve onunla resmen başlayan Tanzimatın, ülkemize kazandırdığı yeni müesseselerin en devamlılarından biri, hiç şüphesiz yalnızca devlet haberleşmesini temin için çalışmış olan "ulak-menzilhane" teşkilâtının, Avrupa örneğine göre yeniden düzenlenmesiyle kurulan Posta İdaresi'dir. Bilindiği üzere Osmanlı Devleti, baştan itibaren devlet hizmetlerini yerine getirmek üzere düzenlenmiş bir haberleşme kurumuna sahipti. Bu kurumun tatar diye de anılan ulaklardan oluşan bir görevli grubu ve geniş ülke sınırları içinde, varlıklarını özellikle de Kanunî'nin Veziriâzamı Lutfi Paşa (1539-1541)'dan itibaren takip edebildiğimiz, önemli yollar üzerinde, belirli aralıklarla oluşturulmuş menzilhaneleri vardı¹. Sadarete ve diğer önemli görevlilere bağlı tatarlar, bu menzilhanelerden ve buralardaki görevli grubunun hizmetlerinden faydalanarak, devlet haberleşmesini temin etmeye çalışırlardı. Yalnızca devlet görevlileri ve devletin haberleşmesi için var olan bu teşkilâtın düzenli, süratli ve ucuz bir biçimde çalışmasını temin, Osmanlı idarecilerinin önemli hedeflerinden birini teşkil ediyordu. Arşivlerimizde gerek çeşitli defter grupları ve gerekse belge olarak büyük yekûnlara ulaşmış bulunan tarihi malzeme, devletin konuya atfettiği önemin bir göstergesini oluşturmaktadır.

Her müessese gibi Osmanlı haberleşme kurumu da, hizmetin gereği veya içinde bulunan durumun sonucu olarak, zamanla bazı değişikliklere uğramış, bir kısım düzenlemeler geçirmiştir. Nitekim bu yoldaki faaliyetlerin en önemlilerinden biri olarak, teşkilâtın iki aslı unsurundan birini teşkil eden menzilhanelerin, ülke halkına aşırı bir maddî yük getiren çalışma tarzından, hizmetten istifade edenin onun karşılığını bizzat ve hemen ödemesi şeklinde özetlenebilecek olan, kirahaneye çevrilmesini hatırlayabiliriz². Tatarlarla ilgili

1. Bkz. Nesimi Yazıcı, *Lutfi Paşa ve Osmanlı Haberleşme Sistemi ile İlgili Görüşleri, Yapıkları, İletişim*, S. 1982/4 (Ankara 1982), s. 217-242.

2. Menzilhanelerin kirahaneye çevrilmesi ile ilgili olarak bkz. Yücel Özkaya, *XVIII. Yüzyılda Menzilhane Sorunu*, DTCFD., S. 3-4 (Ankara 1977), s. 339-368; Musa Çadırcı, *Posta Teşkilâtı Kurulmadan Önce Osmanlı İmparatorluğunda "Menzilhane ve Kiracıbaşılık"*, VIII. T.T. Kongresine Sunulan Tebliğ, Ankara, 1981, c. II, s. 1359-1365.

en önemli düzenlemeyi ise, dağınık bir biçimde hizmet veren bu grubu, I. Abdülhamid'in 25 Safer 1200/28 Aralık 1785 tarihli bir fermanla, yeni bir birlik içinde *Tatarân Ocağı* halinde tekrar şekillendirmesi teşkil eder³. Osmanlı devlet haberleşme teşkilâtı demek olan ulak-menzilhane ikilisiyle ilgili düzenleme çalışmalarının, Posta Nezareti'nin kuruluşuna kadar, özellikle de II. Mahmud (1807-1839)'un saltanatının ikinci yarısından itibaren, artarak devam ettiğini görmekteyiz⁴. Bu sırada iki önemli girişim vardır ki, bu vesileyle onları hatırlamak gerekir.

Aynı zamanda ülkemizde modern anlamda posta idaresinin kurulmasına ilk teşebbüs diye değerlendirilen II. Mahmud'un 1832 tarihli "*beyaz üzerine hatt-ı hümayûn*" u, bizde, halkın haberleşme hizmetlerini de üstlenmeyi hedefleyen posta teşkilâtının ilk habercisidir⁵. Padişah, bu hatt-ı hümayûnunda, kurulmasını düşündüğü idare için, yeniden oluşturulan kurumlarda çoğu defa görüldüğü üzere, daha sonda alacağı "*posta*" ismini vermeden "*Dersaâdetimden taşraya gönderilen ve taşradan Dersaâdetime gelen mekâtib*" şeklinde bir cümlelik tarifile yetindiyse de, burada ortaya konan fikirler ve teşkilât şeması, onun, esasını, devletin yanında, ücretini ödeyen herkese hizmet veren modern postayı hedeflediğini açıkça göstermektedir⁶. Bu hedef doğrultusundaki ikinci önemli çaba ise, dönemin Seraskeri Hüsrev Mehmed Paşa'dan gelmiştir. Paşa, Sadarete sunduğu 1250/1834 (Ramazan öncesi) tarihli tezkeresinde menzillerin "*posta usûlüne*" çevrilmesini teklif ederken, öncelikle İstanbul-Edirne arasında yeni bir düzenlemeye ve buradan alınacak olumlu neticelerden sonra uygulamaya önce Rumeli'nin bir kolunda, sonra diğer kollarında ve nihayet Anadolu'da geçilmesini iste-

3. Cevdet, Dahiliye, 16641.

4. II. Mahmud döneminde kirahane uygulaması yanında, menzillerle ilgili bir çok düzenleme yapıldığı gibi, *ref-i menzil bedeli* adı altında, ülke geneline yaygın bir vergi ihdas edilmiştir. Bu konu tarafımızdan ayrı bir çalışmada ele alınmıştır. (Nesimi Yazıcı, *II. Mahmud Döneminde Menzilhaneler: "Ref-i, Menzil Bedeli"*, Sultan II. Mahmud ve Reformları Semineri Bildiriler, İstanbul, 1990, s. 157-192. Ayrıca tatarların gerektiği gibi çalışmaları sağlanmaya çalışılmıştır. Örnek: Cevdet, Nafia, 1695'te kayıtlı 14 Şevval 1239 tarihli takrir.

5. Hatt-ı Hümayun, 23995.

6. Ülkemizde modern anlamda Posta İdaresi'nin kurulması denildiğinde, herşeyden önce, halkın haberleşmesini temin eden bir organizasyonun anlaşılması gerekir. Biz bu görüşten hareketle, II. Mahmud döneminde, posta adını almış olsalar bile, bir kısım girişimleri bu çabanın dışında değerlendirmekteyiz. Konu daha önce bir makalemizde, genişliğine ele alınmıştı. Bkz. *Posta Nezareti'nin Kuruluşu*. İkinci Türk Bilim Tarihi Sempozyumu (İstanbul 3-5 Nisan 1989) "Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri" ne sunulan tebliğ. Baskıda.

mektedir⁷. Bu arada aynı hedefi gözetmeyen ve fakat devlet haberleşme kurumundaki aksaklıkları düzeltmeyi öngören bazı çalışmaların varlığına da işaret edelim⁸.

1- POSTA NEZARETİ

II. Mahmud dönemindeki, devlet haberleşme kurumunu, modern anlamda posta idaresi şeklinde düzenleme çabaları onun ölümlünden 15, bizzat Gülhane Hatt-ı Hümayûnu'nun ilanından 11 ay sonra meyvesini vermiş ve 26 Şaban 1256/23 Ekim 1840'da Posta Nezareti'nin kuruluşu gerçekleşmiştir⁹. Posta Nezareti, devlet evrakı ile birlikte, ülke ahalisinin, bir ayırım yapmadan, postaya konu teşkil eden mektup, emanet (para) ve numune (paket)'lerini bütün Osmanlı sınırları içinde taşımaya hedeflemiş ve bu hedefin gerçekleştirilmesi yönünde, başkent İstanbul'dan Rumeli yöresinde Edirne'ye 28 Ekim, Anadolu taraflarına ise 2 Kasım 1840'da ilk posta konvoylarını çıkarmıştır¹⁰. Kuruluştan bir ay geçmeden 16 Kasım 1840'da yeni teşkilâtın uyacağı esasları ve çalışma şartlarını düzenleyen ilk posta nizamnamesi (Birinci Posta Nizamnamesi), Fransız Posta Konununun, Osmanlı Devleti şartlarına uydurulması suretiyle yürürlüğe konulmuştur¹¹. Böylece Tanzimatın ülkemize kazandırdığı kurumlar içinde Posta, ilk sıralarda yerini almış, hizmetlerini hem bütün Tanzimat döneminde (1839-1876) ve hem de ondan sonra artırarak devam ettirmiştir. Aynı zamanda Posta İdaresinin, Osmanlı Devleti'nden yeni Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden köklü müesseselerden birini oluşturduğunu, özellikle de mevcut telgraf ağı ve fedakâr telgrafçıların daha Millî Mücadele sıralarından başlamak üzere, üzerlerine düşen görevi eksiksiz bir biçimde ifa etmiş olduklarını bu vesileyle belirtmek yerinde olacaktır.

Burada Tanzimat dönemindeki Posta Nezareti teşkilâtını ve onun başlıca etkinliklerini bile ortaya koymaya, bu tebliğin sınırla-

7. Hatt-ı Hümayun, 23630.

8. Örnek: Üsküdar-İzmit arasındaki yolları düzenleyip, menzilleri kaldırarak, devlete ait haberleşme evrakının naklini ve bu arada özel taşımacılığı, posta usulüne uygun hale getirme girişimi (Hatt-ı Hümayun, 23983). Konuyla ilgili diğer bibliyografik malumat "Tanzimat Devri Osmanlı Posta Teşkilâtı" adlı makalemizde verilmiş bulunmaktadır. (İletişim, S. 1981/2 (Ankara 1981), s.21). Devlet haberleşme örgütünün çalışmalarını belirleyen son yasal düzenleme, postanın kuruluşundan bir yıl önce 1255/1839'da yapılmıştır.

9. İrade, Dahiliye, 4823. "Postahane-i Âmire'nin bidâyet-i ihdas ve icrası olan elli altı senesi Şaban-ı şerifinin yirmi altıncı günü..."

10. Cevdet, Nafia, 877, 2462.

rının imkân vermeyeceği açıktır. Bu nedenle biz, bu dönem postasının ancak en önemli karakteristiklerini vurgulamakla yetineceğiz. Bu genel yaklaşımdan sonra ise, haberleşmenin ekonomi ile olan ayrılmaz birlikteliğinden hareketle, Tanzimat dönemi postasının ülke ekonomisi ile olan ilişkisini, özellikle de posta-ticaret alâkasını ele alacağız. Osmanlı idarecilerinin Posta Nezareti'ni kurmakla ülke halkına, devlet güvencesinde haberleşme imkânı verirken, yeni idareden ülke ticareti yönünden neler beklediklerini de ortaya koymaya çalışacağız.

Posta Nezareti önce başkentte örgütlenmiş, bunun yanında taşradaki en önemli merkezlere müdürler tayin edilmişti. Merkez teşkilâtı içerisinde hem Posta Nezareti görevlileri, hem de Postahane-i Âmire (İstanbul Postahanesi) memurlarıyla, posta tatarları yer almakta idi. Bir örnek vermek gerekirse; Posta Nezareti'nin Haziran 1845'teki kadrosu merkezde: Nazır, 17 asil memur, 71 tatar ve 3 maaşlı mulâzımdan, yani toplam 92 kişiden ibaretti. Bu sırada taşrada: 21'i Anadolu, 13'ü Rumeli'de olmak üzere 34 müdür bulunmaktaydı. Böylece Posta Nezareti'nden maaş alan merkez ve taşra görevlilerinin toplam sayısı 126 idi¹². Şüphesiz bu sayı, özellikle taşra açısından, o sırada hala geniş topraklara sahip olan bir devletin sınırları içinde, devletle birlikte halkın haberleşmesini temin edecek bir posta idaresi için, haklı olarak yetersiz görülebilir. Burada karşımıza "muntazam" ve "gayr-ı muntazam" postahane ve posta bölgeleri çıkmaktadır. Taşra için geçerli olan bu terimlere açıklık getirmeden Posta Nezareti'nin üstlendiği büyük görevi nasıl yerine getirebildiğini anlamak güçtür. Muntazam postahane, önceleri posta müdürü tayin edilen merkezlere denirken, daha sonra bu merkezler arasındaki postacılığa da "muntazam" denilmiştir. Gayr-ı muntazam postahaneler ise; kendilerine merkezden müdür tayin edilmeyen merkezlerdi ve bunlar arasındaki postacılığa da "gayr-ı muntazam" denirdi¹³. Burada posta ile ilgili işleri, mahallin en yüksek memuru, meclisi veya muhassılının gözetiminde menzilciler veya jurnal katipleri yaparlardı. Postacılık hizmetleri açısından da "muntazam", "gayr-ı muntazam" ayrımı vardı. Muntazam postahanelerde her türlü postacılık yapılır, posta maddelerinin ücretleri alınır ve bu arada postayı tatarlar taşırdı. Gayr-ı muntazam posta mer-

11. Buyruldu ve İlmühaber Defteri, Nr. 3, s.40-42.

12. Cevdet, Nafia, 2754.

13. Bununla ilgili olarak Birinci Posta Nizamnamesi'nde bazı hükümler bulunmaktadır. Ayr. İrade, Meclis-i Vâlâ, 19585. İkinci Posta Nizamnamesi'nde ise "muntazam", "gayr-ı muntazam" terimlerine daha açıklık da getirilmiştir. Bkz. Fasil 5, Md. 34.

kezleri arasında ise, yalnız adi mektup ve evrak postacılığı yapılır, mektup ücretleri alınmaz ve postayı sürücüler taşırdı. Posta Nezareti kurulmadan önce, ülke genelinde devlet haberleşmesini temin için görev yapan menzilhaneler ve menzilhane görevlileri, sürücüler ve diğer haberleşme görevlileri yeni dönemde de vazifelerini yapmaya aynen devam etmişlerdir. Posta Nezareti kadrosunun birkaç katından az olmayan bu grupların ücretleri mahallî imkânlarla karşılanmaktaydı ve Nezaretin kadrosu içerisinde de gösterilmemekte idiler. Posta Nezareti, ancak bunlar sayesinde ülkenin tamamında aynı hizmeti verememişse de, gerçekten az sayıdaki görevlisi ile ülke geneline asgarî postacılığı yayabilmiştir¹⁴. Bu durumu biraz daha müşahhaslaştırmak için bir örnek verelim: Kuruluşunun altıncı yılı sonunda 1847'de Posta Nezareti'nin 23'ü Anadolu'da olmak üzere 37 taşra posta müdürü vardı. Buna mukabil 15 büyük posta yolu açılmış, tatarlar bu caddeler üzerinde 2062 saatlik bir mesafeye postayı taşımış, yani bu arada muntazam postacılık yapılmıştır. Bu posta caddeleri ve saat olarak uzaklıkları şu şekilde idi:

Rumeli'de:

Dersaâdet'den Edirne yolu	44	saat
Edirne'den Kalas yolu	130	"
Edirne'den Vidin yolu	99	"
Edirne'den Manastır yolu	123	"
Dersaâdet'den Selanik ve Yanya yolu	186	"
Filibe'den Belgrad yolu	102	"
Kümanova'dan Bosna yolu	101	"
Manastır'dan İşkodra yolu	54	"

Anadolu'da:

Dersaâdet'den İzmir yolu	87	saat
Dersaâdet'den Alâiye yolu	58	"
Dersaâdet'den Şam yolu	319	"
Dersaâdet'den Kayseri yolu	186	"
Dersaâdet'den Diyarbakır yolu	270	"
Diyarbakır'dan Bağdad yolu	169	"
Trabzon'dan Erzurum yolu	54	"

Toplam 2062 saat¹⁵.

¹⁴ Gayr-ı Muntazam Postahaneye bir örnek olmak üzere kuruluş yıllarında Beyrut'u verebiliriz. Burada bir müdür, bir katip ve yedi sürücü bulunmakta idi ve bu görevliler maaşlarını Posta Nezareti'nden almadıkları için Nezaret'in taşra kadrosu içerisinde de gösterilmemekte idiler. Cevdet, Nafia, 141.

¹⁵ Devlet Salnamesi, Sene 1263, Posta Bölümü.

Eylül 1868'de Posta Nezareti yeni bir çalışma düzeni içerisine girdiğinde¹⁶, Rumeli'de tatar caddesi üzerinde 116 merkez bulunuyordu. Bunların 36'sında posta müdürü vardı. Anadolu'da ise tatar caddesi üzerindeki merkez sayısı 142 idi ve bunların 30'unda posta müdürü görev yapmaktaydı. Ülkenin bunlar haricindeki bölgesinde "gayr-ı muntazam" postahaneler bulunmaktaydı ve ancak adi mektup ve bazı evrak postacılığı yapılmakta idi. Aynı şekilde tatar postasının sağ ve solunda kalan merkezlerde de "gayr-ı muntazam" postacılık usulleri geçerliydi. Posta sürücülerce taşınır ve mahallî görevlilerce alınır, tevzî edilirdi.

Posta Nezareti'nin merkez ve taşra teşkilâtı zaman içerisinde bazı değişikliklere uğradıysa da, "muntazam", "gayr-ı muntazam" ayrımı bütün Tanzimat dönemi boyunca varlığını korumuştur¹⁷.

Tanzimat dönemi postası, kendisi için belirlenmiş mevzuât içerisinde görevini sürdürmüştür. Bu dönemde çıkarılan ve posta idaresi çalışmalarını bir bütün olarak düzenleyen ilk iki posta nizamnamesi (16 Kasım 1840 ve 15 Temmuz 1871), Avrupa'da geçerli olan posta kanunları incelenerek ve onlardan geniş çapta faydalanılarak hazırlanmıştır¹⁸. Bu arada 8 Mayıs 1869'da Posta Nezareti merkez ve taşra kadrolarını düzenleyen "*Posta İdaresi Nizamname-i Esasîsi*" başlığını taşıyan bir nizamname yürürlüğe konulmuştur¹⁹. Posta Nezareti, 1871'de Telgraf Müdürlüğü ile birleştirilerek

16. Bkz. Ruzname-i Ceride-i Havadis, nr. 978, 25 C. evvel 1278; Aynı gazete, nr. 1014-1015, 5-6 Recep 1285; Salname, Sene 1286.

17. Tanzimat dönemi postası ile belli başlı konular İletişim, S. 1981/2'deki makalemizde ele alındığı gibi, ayrıca; *Osmanlı Devletinde Posta teşkilâtı (Tanzimat Devri)* adlı doktora tezimizin de Birinci Bölüm'ünde yeterli bibliyografik bilgilerle birlikte değerlendirilmiş bulunmaktadır. (A.Ü. İlahiyat Fakültesi Kütüphanesi, Nr. 20940/1-2) Bu nedenle burada, tebliğimizin sınırları içinde ancak en önemli hususlara temas edebileceğiz.

18. Tanzimat döneminde kurulan Posta Nezareti, kendine bütünüyle Avrupa'yı örnek almıştır. Nitekim bu durumun mevzuat açısından bir kaç örneği: Posta Nezareti'nin kurulmasından önce, daha 1834'teki Hüsrev Mehmed Paşa'nın girişimi sırasında, Avrupa'da uygulanan posta kanunlarının incelenmek üzere, sefaretler vasıtasıyla getirilmesi söz konusu olmuştur. (Hatt-ı Hümayun, 23630) Ocak 1835'te Paris Büyükelçisi Mustafa Reşid Paşa, Fransız Posta Kanunu'nu göndermiştir. (Hatt-ı Hümayun, 46905.D) Postanın 1840'da kurulmasıyla sonuçlanan çalışmalar sırasında Mustafa Sami Efendi Posta Müdürü tayin edildiğinde ise, 55 maddelik bir lâyhanın hazırlandığından ve Mustafa Sami Efendi'nin tayini sebepleri arasında kendisinin Avrupa usullerine aşinalığından bahsedilmiştir. (İrade, Mesâil-i Mühimme, 15) Postanın kuruluşu gerçekleştirildikten sonra 16 Kasım 1840'da (Buyruldu ve İlmühaber Defteri, nr. 3, s. 40-42) çıkarılan birinci ve 15 Temmuz 1871'de yürürlüğe giren ikinci (İrade, Dahiliye, 44174) posta nizamnameleri de Avrupa'daki posta kanunlarının ülke şartlarına uyarlanmasıyla ortaya çıkmıştır.

19. İrade, Şura-yı Devlet, 643; Meclis-i Tanzimat Defteri, nr. 2, s.220.

Posta ve Telgraf Nezareti adını aldıktan beş sene sonra da birleşik teşkilâtın kadrolarını belirleyen bir kanuna kavuşmuştur²⁰. Bunlar haricinde teşkilât görevlilerinin emeklilikleri ile ilgili Mayıs 1876 tarihli kanun ve çok sayıda yönetmelik çıkarılarak, postanın merkez ve taşra görevlilerinin çalışmaları, şehir içi posta işletmeleri, tatarlar ve menzilhanelerle ilgili gerekli düzenlemeler yapılmıştır²¹.

Posta Nezareti, Tanzimat döneminde, sahip olduğu, oldukça da mütevażî imkânlarla rağmen, kendisine verilen görevi yerine getirmenin uğraşı içinde olmuştur. İstanbul'da Posta Nezareti ve İstanbul Postahanesi, Yenıcamı avlusunda, önceleri Cizyehane olarak kullanılmış Evkaf'a ait iki katlı bir binada idi. Taşra postahanelerinin de hizmetin gereğine göre düzenlenmiş olan birer odadan ibaret olduğunu düşünmek mümkündür²². Kuruluştaki yapılan postacılık ise, yalnızca evrak postacılığı idi. Birinci Posta Nizamnamesi'nde, postaların aslı kağıt olan posta maddelerini taşımaları öngörülmüştür. Mektuplar; "*adi, taahhütlü ve tahrirât-ı mühimme*" (resmî) olmak üzere üç çeşittir. Bunlara ilave olarak "*gazete, evrak ve takvim*" de postalarla taşınmaktadır. Kuruluştan üç ay geçmeden Ocak 1841'de bunlara ek olarak muntazam bölgeler arasında, "*emanet akça*" (bir çeşit havale) "*numunelik ticaret eşyası*" (koli, paket postası) uygulamasına başlandı. Çok sayıda değişik postacılık hizmetleri ise Tanzimat döneminden sonra II. Abdulhamid'in saltanatı sırasında görülür.

Tanzimat dönemi postasında, ilk sıralarda müvezzîlik hizmeti bulunmamakta idi. Alıcı mektubunu postahanedен bizzat alırdı. Eylül 1861'de çıkan bir yönetmelikte ise, sahibinin postahanedен almadığı mektubun, mektupçular tarafından adreslerine götürüleceği hükmü yer almıştır. Bununla birlikte bu uygulamanın İstanbul'da daha önce başlamış olduğunu kabul etmek gerekir. Burada bir müteahhit olan *mektupçu başı*, göreve açık arttırma ile gelir, buna karşılık mektup alıcılarından "ücret-i kademiye" denen müvezzîlik ücretini alırdı. 1864'te İstanbul'da bir mektubun ücret-i kademiyesi 20 para idi. Bununla birlikte aynı tarihlerde taşrada bu hizmetin karşılığında ne kadar ücret alındığını bilememekteyiz. Postalarda ücretsiz müvezzîlik hizmeti, ancak Haziran 1882 tarihli Üçüncü Posta Nizamnamesi ile getirilmiştir.

20. *Telgraf Mecmuası*, S. 12, Yıl 1876, s. 223-224.

21. *Düstur*, Tertip I, c. III, s. 554-561. Şehir Postaları: *Takvim-i Vekayi*, def'a 818-819, 28 C.evvel-6 C. âhir 1282; *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 258, 18 C. evvel 1282.

22. Bkz. Birinci Posta Nizamnamesi.

İncelediğimiz dönemde posta hizmetleri karşılığı olarak alınan ücret tarifelerinin değişmeyen özelliği, Avrupa postalarında da uzun dönemler uygulanan, mektup ve evrakların gidecekleri mesafe ve ağırlıklarının, alınacak ücretin tesbitinde mutlaka dikkate alınmış olmasıdır. Bu arada kara taşımacılığının güçlüğü, sahillerle iç bölgeler arasında, birincinin lehine farklı fiyatlar tesbiti sonucunu doğurmuştur. Bununla birlikte, sahillere daha ucuz posta taşınmasında bir diğer önemli etken de, özellikle buralarda üstlenmiş olan, yabancı postalarla rekabet edebilme isteğidir. Bu arada postanın çeşitli işlevleri yanında, hazine için bir gelir kaynağı olarak düşünülmüş olmasının ve bunun sonucunda da posta ücretlerinin yükseltilmesinin söz konusu olduğunu belirtelim. Burada yeri gelmişken 13 Ocak 1863'ten itibaren ülkemizde kullanılmaya başlanan posta puluna da kısaca değinelim. Önceleri postahaneye götürülen mektuplar tartılır, gideceği mesafe ve ağırlığına göre ücreti belirlenir, mektup sahibinden alınan ücret, zarf üzerine ve defterlere yazılırdı. Tabiatıyla bu bazı yolsuzluklara müsait olması yanında, oldukça vakit alıcı bir uygulamaydı. Avrupa'da ilk defa İngiltere, bu uygulamayı, bizde Posta Nezareti'nin kurulduğu 1840 yılında, posta pulu kullanımına başlamak ve ağırlıkla-mesafeye göre ücret alımından vazgeçerek terketmiştir. Bunu diğer devletler posta idareleri takip etmiştir. Bizde ise konu Agâh Bey (1861-1865)'in Nezareti'nde gündeme gelmiştir. Agâh Bey, Rowland Hill'in 1840'da İngiltere'de yaptığını aynen uygulamak istiyordu. Ona göre; mektup ücretleri düşürülmeli, mesafeye göre ücret alımından vazgeçilmeliydi. Bu sayede mektup trafiği artacaktı. Fakat sonuçta hazinenin gelir kaybına uğrayacağı endişesiyle, yalnız pul kullanılması kabul edildi.

Posta Nezareti'nin kuruluşu sırasında, İstanbul merkez olmak üzere, Anadolu ve Rumeli'ye haftada birer defa posta çıkarılırdı. Tabiatıyla her posta konvoyunda 100'dan fazla yük taşıyıcı hayvan bulunurdu²³. İlerleyen zamanla birlikte, posta maddeleri artmış, bunun sonucu olarak posta çıkarılan günlerin sayısı arttırıldığı, sürat temini için yeni güzergâhlar belirlendiği gibi taşralardaki bazı merkezlerden de ayrıca postalar çıkarılmaya başlanmıştır. Bu gelişmeyi kronojik bir biçimde posta rehberleri ve dönemin salnamelerinden takip etmek mümkündür. Biz bir örnek olmak üzere yukarıda da değindiğimiz 1847'de Rumeli bölgesinde postaları ele alalım: Bu sırada İstanbul'dan her pazartesi akşamı iki tatar çıkarıldı. Bunlardan birincisi sağ koldan Edirne'ye, diğeri sol koldan Selanik ve Yan-ya'ya giderdi. Her iki posta pazar günü İstanbul'a dönerdi.

23. M. Ali, *Yenicami Postahanesi*, PTM., S. 181, s. 47-48.

Edirne merkezinden de her çarşamba üç posta katarı çıkarılır, birincisi sağ koldan Kalas'a, ikincisi orta koldan Vidin'e, üçüncüsü ise sol koldan Filibe, Kumanova ve Manastır'a gider, buralardan postalar perşembe günü Edirne'ye dönerlerdi.

Daha uç noktalar için ise, bu merkezlerden ayrıca postalar çıkarılarak mektup ve numune taşınırdı. Bunlardan Filibe'den Belgrad'a, Kumanova'dan Bosna'ya, Manastır'dan İşkodra'ya belirli günlerde postalar çıkarılır ve sonra geri dönerlerdi. Bu çalışma düzeni ve posta ağı zaman içerisinde daha ziyade geliştirilmiştir.

Bu vesileyle üzerinde durulması gereken bir husus da, şehir içi posta işletmeleridir. İlk dönemde, yalnızca şehirler arasında postacılık gereksinimlerine cevap vermeyi hedeflemiş olup, mektupların tevziini bile çok sonra ele almış olan Posta Nezareti, kuruluşunun 25. yılında, ilk defa İstanbul'da olmak üzere şehir içinde posta işletmeciliğini ele aldı. 13 Aralık 1865'te çalışmaya başlayan *Birinci Şehir Postası* 'nın işletme hakkı, toplam 365.000 kuruşa *Yanyalı Lianos* 'a altı seneliğine "İltizam" şeklinde verilmiştir. Bir buçuk sene sonra, Mart 1867'de iptal edilen antlaşmaya rağmen, halkın bu işletmeye büyük rağbet göstermiş olması dolayısıyla şehir içi posta işletmeciliği daha sonra tekrar ele alındı. Nitekim İstanbul'da 13 Aralık 1869'da *İkinci*, 13 Eylül 1875'te *Üçüncü Şehir Postası* kuruldu. Tanzimat döneminde İstanbul haricinde diğer iki şehirde, Köstence ve Çirnova'da 1866-67'de benzer işletmelerin kuruluşunu görüyoruz.

Osmanlı Devleti'nin, Posta Nezareti'ni kurmakla gayesinin, tekel altında postacılık yapmak olduğu açıktır. Bununla birlikte Birinci Posta Nizamnamesi'nde bu yolda bir hükme yer verilmemişti. Bu arada, eski dönemde halkın ve tüccarın mektuplarını, düzensiz bir biçimde de olsa, taşımış olan sa'î, kiracı, katırcı ve emanetçilerle Posta Nezareti kadrosu içinde yer alamamış olan bir kısım eski tatarın da, yeni dönemde eski alışkanlıklarını devam ettirerek, ücreti mukabilinde mektup ve postaya konu teşkil eden diğer bazı maddeleri taşıdıkları görülüyordu. Bunlarla mücadele hemen Ocak 1841'de başlatıldı. Uzun sürdü ise de, Posta Nezareti'nin başarısı ile sonuçlandı²⁴. İncelediğimiz dönemde posta tekeli ile ilgili bir diğer konu da Posta İdaresi'nin iltizama verilmesidir. Osmanlı Postaları, 13 Haziran 1852 ile 13 Mart 1857 tarihleri arasında İsmail Paşa ta-

24. Buyruldu ve İlmühaber Defteri, nr. 3, s. 43-44. Maliye Nezareti'ne konuyla ilgili tebliğ hk. Cevdet, Nafia, 877.

rafından *İltizamla* idare edilmiştir. Fakat bu tarz idare Posta Nezareti için her bakımdan zararlı olmuştur²⁵. Bunun üzerine, Avrupa postalarının hemen hepsinde dönemler halinde görülen iltizam idaresine, bir daha dönmek üzere son verilmiştir.

Osmanlı Devleti'nde posta tekeli ele alındığında hatırlanması gereken bir konu da *yabancı postalar* dır. Egemen bir devletin sınırları içinde ve onun arzusu hilâfına varlıklarını sürdüren yabancı postaların durumlarını kavramak oldukça zordur. Bununla birlikte, önceleri ülkenin dışarı ile olan haberleşmesini temin açısından varlıklarına bir ölçüde anlam verilebilecek olan yabancı postaların, özellikle Tanzimat döneminde gelişerek ülke içinde geniş çapta teşkilâtlandıkları görülür. Osmanlı Devleti'nin kendi postalarıyla hak-sız rekabetleri yanında, ülke güvenliği açısından da çok sakıncalı olan yabancı postaların varlıklarına incelediğimiz dönem içerisinde son verilememiştir. Hatta zararlı yayınlar konusunda özellikle titiz olan II. Abdülhamid'in bütün çabalarına rağmen bu postalar varlıklarını devletin yıkılışına kadar korumuşlardır²⁶.

Posta Nezareti, Tanzimat dönemindeki 36 yıllık süre içinde belirli bir gelişim çizgisi takip etmiştir. Onun gelişmesi ve düzenli çalışmasının temininde bazı nazırların gayretleri bilhassa dikkatlerimizi çeker. Nitekim İltizam dönemi sonunda Posta Nazırı olan *Ahmed Nazif Bey* (1857-1858)'in çalışmaları, onu müteakip *Agâh Bey* (1861-1865)'in islahat teşebbüsleriyle, *Yaver Bey* (1868-1871 ve 1875-1877)'in iki dönem halindeki nezareti sırasında teşkilâtın, kendine verilen görevi daha iyi yerine getirebilmesi çabaları bu vesileyle hatırlanmalıdır. Bu arada postaların düzenlenmesi için bazı yabancı uzmanların da getirildiğini belirtmek gerekir. Bunların birincisi 1856 sonunda gelen İngiliz *Smith*'dir²⁷. İkinci uzman ise, yine bir İngiliz olan *Franc İbves Scudamore* 'dır. Bu sonuncusu Ağustos 1875'te göreve başlamış ve *İttihad Postaları* nı kurmuştur. 15 Eylül 1876'da çalışmaya başlayan İttihad Postaları ile Posta Nezareti, yurt dışı postacılığı da gerçekleştirmiş olmaktadır. Bu arada son olarak Osmanlı Devleti'nin 1874'te kurulan Dünya Posta Birliği'nin, baştan itibaren üyeleri arasında yer aldığını belirtelim.

25. İrade, Dahiliye, 15623, 24177.

26. Bkz. Nesimi Yazıcı, *Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Postalar ve Atatürk Türkiyesinde Postacılık*, İletişim, S. 1981/3 (Ankara 1981), s. 137-178.

27. İrade, Hariciye, 7760, 9278; Dahiliye, 24177.

2- TELGRAF MÜDÜRLÜĞÜ

Haberleşmenin düzenli ve emin bir biçimde temini kadar, süratli haber iletiminin gerçekleştirilmesinin önemi de açıktır. XIX. yüzyılın ikinci yarısında bu sahada yeni bir gelişme olarak (elektrikli) telgrafla karşılaşırız. Hemen belirtelim ki, Osmanlı Devleti, bu alanda Avrupa ve Amerika'dan pek geri kalmamıştır. 1839'daki sonuçsuz girişimden sonra, 1847'de Beylerbeyi Sarayında önce Abdülmecid (9 Ağustos 1847), ertesi gün de devlet ileri gelenlerinin huzurunda iki başarılı telgrafçılık denemesi yapılmıştır.

Morse'un icadıyla çok yakından ilgilenen Padişah, maliyetinin ne kadar olacağını öğrendikten sonra, ileride bütün ülkede kullanılması amacıyla İstanbul-Edirne arasında hemen bir telgraf hattı çekilmesini istemiştir. Fakat bu istek 8 sene süreyle gerçekleşmemiştir. Nedeni konusunda ise, maalesef kesin bir şey bilemiyoruz. Fakat bilinen bir husus varsa, o da, Abdülmecid'in, telgrafın daha Avrupa'da tereddütle karşılandığı bir sırada, ona gereken alakayı gösterdiği, mucidini, murassa bir nişan ve ihtirâ beratı vererek desteklediğidir. Nitekim bu konu, bizzat Morse'un teşekkür için gönderdiği mektubunda, Padişah için kullandığı; "*Adülmecid, bu nişanı ve tebrikiyle icadımın değerini anlayan Avrupalı ilk büyük insan olmuştur*"²⁸ cümlesinde görülmektedir.

Osmanlı sınırları içinde ilk telgraf hatları Kırım savaşı sırasında çekilmiştir. Anlaşıldığı kadarıyla bu sırada idareciler arasında, telgraf tesisleri kurma düşüncesi gündemde idi. Ayrıca telgraf vasıtasıyla ülke içinde olduğu kadar, ülkenin dışıyla, öncelikle de Avrupa ile hızlı haberleşme hedeflenmekte idi. Savaş sırasında Osmanlı müttefiki İngiltere ve Fransa'nın da, Osmanlı Devleti'ni bu yönde teşvik etmeleri, hatta telgraf hatlarının kendileri tarafından kurulmasını istemeleri söz konusudur. İşte bu ortamda, Kırım savaşının devam ettiği bir sırada Osmanlı sınırları içinde ilk sivil hatların bizzat Osmanlı Devleti tarafından, askerî hatların ise İngiliz ve Fransızlar tarafından kurulduğunu görüyoruz. Osmanlı idarecileri telgraf tesisleri kurmakla, merkezî idare için gerekli hızlı haberleşmeyi

28. İrade, Hariciye, 8587. Morse'un Robert Kolej Müdürü Hamlin'e gönderdiği mektupta ise; "*Zira icadımın değerinin takdiri mevzuunda bir Avrupa hükümetinden aldığım ilk şeref payesini, müteveffa âlicenap Sultan Abdülmecid Han'ın verdiği elmas nişanı iftar olduğunu...*" ifadeleri yer alır. Asaf Tanrıktut, *Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât ve Mevzuatı*, Aukara, 1970, PTT Ktp. Daktilo metin, s. 1049. Bu eser 1984 senesinde Ankara'da basıldı.

gerçekleştirmek, halkın ve tüccarın ülke içi ve dışıyla olan haberleşme ihtiyaçlarına cevap vermek istiyorlardı.

Osmanlı Devleti'nin izni ve savaş sonrasında Osmanlılara bırakılması kaydıyla İngilizler Sivastopol yakınındaki Balıklova'yı Varna'ya bağladılar. Fransızlar da Varna-Şumnu-Ruşçuk-Bükreş hattını gerçekleştirerek, Avusturya hatları vasıtasıyla, savaş alanındaki ordularının başkentleriyle haberleşmesini temin etmişlerdi. (Mayıs 1855) Bu sırada İngilizler Varna'yı denizden İstanbul'a bağladılarsa da (27 Eylül), İstanbul-Edirne-Şumnu arasındaki ilk Osmanlı hatları daha önce hizmete açılmış bulunuyordu. (resmî açılış 15 Eylül 1855)

Osmanlı Devleti'nin, içinde bulunulan durum ve en kısa yoldan Avrupa bağlantısını temin amacıyla, Rumeli bölgesinde yapımını planladığı ilk hatlar: İstanbul-Edirne-Şumnu ve Edirne-Filibesofya-Niş üzerinden Aleksinaç'a ve buradan da ikinci Avrupa bağlantısı için Belgrad'a ulaşıyordu. Hatların yapımı Fransız De La Rue ve Osmanlı tebaasından Blacque'e ihale edilmişti. (8.009 kese 458,5 kuruş: 728.143 frank. Ayrıca getirilecek 16 Fransız görevli için 114.143 frank). 15 Eylül 1855'te hatların ilk bölümü hizmete alındığında, Osmanlı Devleti, kalan kısmı bizzat kendisi yapmaya karar vererek, kontratı iptal etti²⁹. Çünkü halkın telgraf tesislerinin yapımına gösterdiği yakın alaka, Osmanlı idarecilerine büyük cesaret vermişti. Artık bundan sonra, yalnızca tesislerin ülke içinde bulunmayan malzemesinin ithaliyle, kalanı ise halkın katkılarıyla, geniş Osmanlı ülkesi genelinde telgraf tesislerini kurmak mümkün olabilecekti. Gerçekten de hem bu ilk tesislerde ve hem de onları müteâkip diğer hatların yapımında devlet, koodinatör rolü oynamış, planlamayı; tel, fincan, makina ithalatını gerçekleştirmiş; halk ise çoğu defa müslüman-gayr-ı müslim ayrımı olmadan dağlardan direkleri kesmiş, telgrafhane yapılmak üzere para toplamış, bina yaptırmıştır. Bu alanda tam bir devlet-millet birlikteliği görülmüştür.

Osmanlı Devleti, halkın yakın desteğiyle ve kendi planları çerçevesinde büyük bir hat çekme seferberliğini başlattı. Ülke içindeki merkezleri birbirine ve İstanbul'a bağlarken, komşularıyla da müteaddit bağlantılar tesis etti. Burada bunların teferruâtı üzerinde durmak mümkün değildir. Bununla birlikte Avusturya, İtalya, Yunanistan, Rusya, İran bağlantılarını hatırlamak mümkündür. Bunlar

29. İrade, Hariciye, 5446; Meclis-i Mahsus, 74.

yanında İngiltere'nin Hindistan bağlantısını temin eden Rumeli hatları ve Üsküdar-Bağdad-Basra (Fav) hattını ve Mısır bağlantısı için yaptırılan el-Ariş hattını belirtmek gerekir. Tanzimat dönemi biterken, Yemen hatları yapım aşamasındaydı ve ülkenin önemli ve orta büyüklükteki bütün merkezleri telgraf hatlarıyla birbirine bağlanmış bulunuyordu. Küçük merkezlerde yalnız Türkçe, büyük merkezlerde ise Türkçe ile birlikte yabancı dille telgraf alınıp-verilebilmekte idi³⁰.

Telgraf İdaresi, 21 Eylül 1871'de Posta Nezareti ile birleşinceye kadar bir Müdürlük olarak idare edildi. Önceleri Sadaret'e bağlı olan Telgraf Müdürlüğü, daha sonra Posta Nezareti ile birlikte Nafia Nezareti'ne bağlandı. Telgraf Müdürlüğü 21 Eylül 1871'de ise Posta Nezareti ile birleşerek Posta ve Telgraf Nezareti adını almış ve Dahiliye Nezareti'ne bağlanmıştır.

Telgraf İdaresi, Tanzimat dönemindeki çalışmalarını, kendisi için belirlenmiş mevzuât dahilinde yapmıştır. Bu alanda ilk yasa 17 Şubat 1857 tarihli İstanbul ve taşra telgrafhanelerinde telgrafçılığı öğreneceklerle ilgili düzenlemedir ki³¹, bu hükümler daha sonra Ekim 1859 tarihli Telgraf Nizamnâmesi'nin dokuzuncu bölümünde (md. 49-61) aynen yer almıştır³². Bunu müteâkip 3 Eylül 1857'den itibaren yürürlüğe giren *Hutût-ı Telgrafiyenin Kat'ı ve Tatiline İctisar Edenler Hakkında Tayin ve Tahdid Olunan Cezalar* başlıklı yasa çıkarılmıştır. Telgraf İdaresi'nin bütünü içeren, incelediğimiz dönemdeki tek kanun ise, yukarıda bahsi geçen Telgraf Kanunu'dur ki, 12 bölüm ve bir sonuçtan oluşan 79 madden ibarettir³³. Bundan sonra, yalnızca merkezdeki telgraf görevlilerini ilgilendiren 2 Ocak 1861 tarihli *Telgraf Memurlarının Vezâif-i Memuriyet ve Derecât-ı Hizmetlerine Dair Nizamnâme*³⁴ ile yine aynı tarihte *Funûn-ı Telgrafîye Mektebi Nizamnâmesi* çıkarılmıştır³⁵. Bu arada başka bazı yönetmeliklerin de hazırlanmış olduğunu işaret edelim.

30. İncelediğimiz dönemin bitiminden hemen önceye, 1874 senesine ait bir telgraf haritası vasıtasıyla o sıradaki bütün Osmanlı hatlarını, Türkçe, Fransızca konuşulan merkezleri eksiksiz olarak öğrenmekteyiz. Bkz. *Memâlik-i Osmaniye Telgraf Hututu Haritası*, İstanbul, 1874. 86x100 cm. ebadında. İstanbul Atatürk Kitaplığı (Eski Belediye Ktp), Harita Kataloğu. nr. 226.

31. İrade, Hariciye, 7337; Buyruldu ve İlmühaber Defteri, nr. 3, s. 156.

32. Telgraf Kanunu: *Düstur*, Tertip I, c. II, s. 348-362.

33. Hutut-ı Telgrafiyenin. . . Meclis-i Tanzimat Defteri, nr. 1, s.42; Telgraf Kanunu: İrade, Meclis-i Vâlâ, 18565.

34. İrade, Hariciye, 10062; *Düstur*, Tertip I, c. II, s. 363-365.

35. *Düstur*, Tertip I, c. II, s. 366-367.

Osmanlı ülkesinde telgrafın, postada olduğu gibi, bir geçmişi bulunmaması dolayısıyla, kurulan idare yepyeni bir organizasyondur ve yeni, telgrafçılığı bilen elemanlara ihtiyaç hasıl olmuştur. İlk sıralarda telgraf tesislerini Fransa'dan getirilen memurlar çalıştırdı. Tabiatıyla haberleşme dili de Fransızca idi. Osmanlı idarecileri bu durumu geçici bir uygulama olarak değerlendirmekte idiler. Nitekim telgrafçı *Mustafa Efendi* 'nin özel çaba ve katkılarıyla 3 Mayıs 1856'da Edirne'den İstanbul'a ilk Türkçe telgraf gönderildi. Bu tarihten sonra halkın telgraf haberleşmesinden daha geniş çapta faydalanması mümkün oldu³⁶. Ülkede telgrafçı yetiştirilmesi konusu da dikkatle düşünülmüştü. Önceleri pratik olarak telgrafçı yetiştirilmesine çalışıldı. Yapılan kontrat gereği, yabancı memurlar devletin belirleyeceği kişilere telgrafçılığı öğreteceklerdi. Ayrıca telgrafhanelerde usta-çırak ilişkisi içerisinde "*şakirdân* " bulunuyordu. Tabiatıyla hızla genişleyen telgraf tesislerinin gerektirdiği elemanları yalnızca bu şekilde yetiştirmek mümkün değildi. Nitekim biraz da bu ihtiyaç sonucu 20 Ocak 1861 tarihli nizamnâme ile *Funûn-ı Telgrafile mektebi* açıldı³⁷. Bunu *Mekteb-i Funûn-ı Makineciyân ve 1872'de Posta ve Telgraf Mektebi* takip etti. Bu arada *Daruşşafaka* 'da telgrafçı yetiştirilmesine çalışıldığı gibi, Telgraf İdaresi'nin üst düzey hizmetlilerini yetiştirmek için, bir plan dahilinde Avrupa'ya öğrenciler gönderildi. Bunlar dönüşlerinde İdare'ye önemli hizmetlerde bulundular.

Osmanlı Devleti, telgraf tesislerini kurduğu sırada, makina, araç ve gereç açısından hemen tamamıyla dışa bağımlıydı. Telgrafa ülke içinden yapılan katkı; direklerin dağlardan kesilmesi ve telgrafhane binalarının yapılmasıyla, insan gücüyle yapılabileceklerden ibaretti. Zaman içinde bu bağımlılığın azaltılması çalışmaları başlatıldı. Mayıs 1869'da ilk makina imalatının gerçekleştirildiğini görüyoruz. Bu sırada ülke dışından bazı yardımcı gereçleri ile birlikte 400 franga getirilen telgraf makinası, İstanbul'da kurulan bir atelyede 250 franga mal edildiği gibi, Avrupa'dan alınan emsallerinden daha sağlam ve kullanışlı olarak imal edilmişti. İlk partide 100 telgraf makinası yapılmıştır. Bu başlangıç ümit verici diğer gelişmeler takip etti ve *Telgraf Fabrikası*, zaman içinde gelişen ve genişleyen, bu suretle de ülkenin telgraf ve posta araç-gereçleriyle ilgili ihtiyaçlarına önemli ölçüde cevap veren bir kuruluş oldu³⁸.

36. Nesimi Yazıcı, *Osmanlı Telgrafında Dil Konusu*, AÜİFD., c. XXVI (Ankara 1983), s. 751-764.

37. İrade, Hariciye, 10062. Avrupa'ya öğrenci gönderilmesi: İr. Dahiliye; 82658.

38. Nesimi Yazıcı, *Osmanlı Telgraf Fabrikası*, Türk Dünyası Araştırmaları, S. 22 (İstanbul Şubat 1983), s. 69-81.

Tanzimat döneminde uygulanan telgraf tarifelerinin dikkati çeken özelliği, ücretlerin önceleri oldukça yüksek olması ve mesafeye göre değişmesidir³⁹. Bu ikinci özellik devam etmek üzere, zaman içinde fiyatların düşürüldüğü görülür. Bu arada ülkenin Rumeli ve Anadolu kesiminde, Mart 1864'ten itibaren ücretlerin, birincisinin lehine olarak %30-40 oranında indirildiği tesbit edilmektedir⁴⁰. Bu sırada İstanbul'dan Basra'ya 20 kelimelik bir telgraf 277 kuruşa gönderilirken, Rumeli bölgesinde aynı uzaklığa 110 kuruşa gönderiliyordu. Daha sonra Telgraf Müdürü Ağaton Efendi'nin girişimiyle bu eşitsizlik 13 Şubat 1867'den itibaren ortadan kaldırılmıştır⁴¹. 13 Mayıs 1869'dan sonra ise vilayetlerin birbirine komşu veya aralarındaki vilayetlerin sayısı dikkate alınarak bir tarife yapılmıştır⁴².

Burada son olarak, Osmanlı telgraf hatlarının ilk dönemden itibaren Avrupa ve diğer ülkeler hatlarıyla temasta olması dolayısıyla, Osmanlı Devleti'nin baştan itibaren *Milletlerarası Telgraf Birliği*'nin üyeleri arasında yer almış olduğunu belirtelim.

3- POSTA VE TELGRAFIN TİCARETE KATKILARI

Tanzimat ekonomisinin çeşitli yönleriyle değerlendirildiği bu sempozyumda, dönemin iki haberleşme kurumu, Posta Nezareti ile Telgraf Müdürlüğü'nün durumları, panoramik bir bakış açısıyla da olsa ele alındıktan sonra, kanaatimizce onların çalışmalarının ülke ekonomisi ile ilişkileri üzerinde durmak yararlı olacaktır. Bir ülkede ekonominin gelişmesinin öncelikle sanayileşme ve ziraatin geliştirilmesine bağlı olduğu bilinmektedir. Bunların geliştirilmesi ise, bir takım maddî ve manevî şartların oluşturulmasıyla mümkündür. Maddî şartlar arasında; ham ve ara malları, girdi ve çıktılarının kolay ve ucuz taşınmasını sağlayacak ulaşım şebekesi ile haberleşme imkânlarının yeterli düzeye çıkarılması önemli yer tutar. Bu iki şart özellikle de, ekonomik hayatın önemli bir unsuru olan ticarî hayat yönünden mutlaka gereklidir. Bu bakımdan biz, Tanzimat ekonomisini selahiyetle ve çok değişik yönleriyle değerlendirecek olan meslektaşlarımıza belki de mütevazî bir katkı olmak üzere, konuş-

39. İlk Telgraf Tarifesi için bkz. *Ceride-i Havadis*, nr. 767, 26 R. evvel 1272.

40. Ayniyat Defteri, nr. 1006, Sadaret'den Telgraf İdaresine yazılan 33 sayılı ve 27 C. evvel 1283 tarihli yazı; *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 78, 14 Şaban 1281.

41. İrade, Mevlis-i Vâlâ, 25195; *Ceride-i Havadis*, nr. 570, 3 Ramazan 1287.

42. *Takvim-i Vekayi*, def'a 1098, 24 Safer 1286; *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 1150, 3 Safer 1286.

mamızın bundan sonraki kısmında, Tanzimat dönemi haberleşme kurumlarının ticaretle ilişkisi ve bu kurumların oluşturulmasıyla çalışmalarını sırasında ülke ticaretine yapmak istedikleri ve yapabildikleri katkıyı ele alacağız. Müteâkiben de ulaştırma ve taşımacılık hizmetlerinin yalnızca bir bölümünü, kara ulaşımı ve taşımacılığını değerlendirmeye çalışacağız.

Günümüz ticaretini her gün gelişen modern haberleşme imkân ve vasıtalarından yoksun olarak düşünmek nasıl mümkün değilse, insanlık tarihinin eski dönemlerinde de ticaretle haberleşmenin inkarı mümkün olmayan birlikteliği çok iyi kavranmış bulunuyordu. Nitekim ilim aleminde *Kapadokya Metinleri* diye tanınan Asurlulara ait (M. Ö. 1950-1800) senelerinin tarihlerini taşıyan tabletler, günümüz Anadolu'sunun ilk yazılı belgelerini oluşturmaları yanında, bugün elde bulunan en eski mektup örnekleri olarak da büyük önem taşımaktadırlar. Aynı zamanda bu tabletler, ticarî mektuplaşmanın bu tarihlerde varlığının da kanıtlarını teşkil etmektedirler⁴³.

Osmanlı Devletine baktığımızda ise, devletin; Avrupa'daki benzerlerini örnek alarak, ülkenin gereksinimlerine göre şekillendirdiği Posta Nezareti'ni kurarken, öncelikle ülke halkının ve yabancıların Osmanlı sınırları içindeki posta ihtiyaçlarına cevap vermeyi amaçladığını görmekteyiz. Nezaret, posta tekeline sahipti ve böylece ülke düzeninin korunmasına katkıda bulunacaktı. Bu arada en önemli hedeflerden biri de, postanın ülke ticaretinin gelişmesine katkıda bulunmasıydı. Nitekim "muntazam" postacılığın gelişmesinde bu konu daima göz önünde bulundurulduğu gibi, Posta Nezareti de Ticaret Nezareti'ne bağlanmıştı⁴⁴.

Bilindiği gibi Tanzimat dönemini başlatan Gülhane Hatt-ı Hümayûnu'nda ticaretin geliştirilmesi gibi bir konu doğrudan gündeme getirilmemişti. Fakat bu dönem, ekonomik konuların, yoğunluğu giderek artan bir biçimde ele alındığı bir devre olduğu gibi⁴⁵,

43. A. Müfit Mansel, *Eski Doğu ve Yunan Tarihinin Ana Hatları*, İstanbul, 1945, s. 77, 122; Emin Bilgiç, *Kapadokya Tabletlerine Göre Anadolu Kavimleri Üzerine Araştırmalar*, DTICFD., c. II, S. 1 (Ankara 1943), s. 33; Aynı yazar, *Anadolu'nun İlk Yazılı Kaynaklarındaki Yer Adları ve Yerlerin Tayini Üzerine İncelemeler*, Belleten, c. V, S. 39 (Ankara 1946), s. 481-483; Nezahat Baydur, *Kültepe ve Kayseri Tarihi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul, 1970, s. 40, 50, 139.

44. Posta Nezareti'nin kuruluş çalışmaları Ticaret Nezareti'ne bağlı olarak sürdürüldüğü gibi (İrade, Mesâil-i Mühimme, 15; *Takvim-i Vekayi*, def'a 205, 11 Recep 1256) bu bağımlılık, Telgraf Müdürlüğüyle birlikte Nafia Nezareti'ne bağlanmalarına kadar devam etmiştir.

45. Rifat Önsoy, *Tanzimat Döneminde İktisadî Düşüncenin Teşekkülü*, Mustafa Reşit Paşa ve Dönemi Seminerine sunulan tebliğ, Ankara, 1987, s. 91-96; Aynı yazar, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara, 1988.

Tanzimat'ın getirdiği dinî ve siyasî serbestînin, ticarete de teşmil edildiği bir zaman dilimi oldu⁴⁶. Osmanlı idarecileri devlet haberleşme teşkilâtı "ulak-menzilhane" ikilisini, Posta adı altında ve hizmetlerinden halkın da istifade edeceği bir kurum şeklinde düzenleme aşamasına geldiklerinde, onun ülke ticaretine yapacağı olumlu katkının bilincine sahip bulunuyorlardı. Nitekim II. Mahmud'un 1832 tarihli "*beyaz üzerine hatt-ı hümayun*" unda⁴⁷, muntemelen çalışmalar için bir başlangıç olması dolayısıyla, ticaret konusu açıkça belirtilmeden diğer devletlerde (Avrupa) olduğu gibi bütün ülke ahalisine hizmet vermek hedefi gösterildiyse de, hemen ardından gelen teşebbüslerde ticaret ve tüccarın durumunun açıkça ele alındığı görülür.

II. Mahmud'un sözü edilen direktifi verdiği yıl içinde Hassa Müşiri Ahmed Fevzi Paşa'ya Üsküdar-İzmit arasında şose yol yapma ve bu aradaki taşımacılığı "*menzil usulü*" yerine "*posta*" ya çevirme müsaadesinin verilmesi, devlet hizmetleri yanında, büyük ölçüde tüccara ve ticarî taşımacılığa yönelik bir uygulama idi⁴⁸. Aynı şekilde ülkemizde postanın kurulması için ikinci teşebbüs olarak değerlendirilen Serasker Hüsrev Mehmed Paşa'nın 1250/1834 tarihli tezkeresinde, İstanbul-Edirne arasında örnek bir posta örgütü kurulması teklif edildiğinde, posta-ticaret ilişkisi çok daha açık bir biçimde; "*Ticaret tahriratı vesaireden cânib-i mirîye menafi' hasıl olacağı*" tarzında gösterilmiştir. Posta müdürü olacak kişide ise; "*Her ne kadar gezecek değil ise de yazıp-okumasını ve usûl-i ticariyyeyi bilür...*" olması özelliği gerekli görülmüştür⁴⁹.

Posta Nezareti, İstanbul merkez teşkilâtını oluşturduktan sonra öncelikle Edirne'ye bir Posta Müdürü tayin etmiştir. Bunu müteâkip ülke genelinde teşkilâtlanmasını sürdürürken, sırasıyla Tanzimat'ın uygulandığı bölgelere posta müdürleri göndermiştir. Bununla birlikte ticaretin gelişmesi mümkün olan merkezlere, Tanzimat'a dahil olmasalar da müdürler görevlendirilerek "muntazam" postacılık çalışmalarına başlanmıştır. Müteaddit belge ve Nezaret'in o sırada yayınlanan devletin resmî gazetesi Takvim-i Vekayi ve bir bakıma yarı resmî Ceride-i Havadis'e verdiği ilanlarda posta-ticaret ilişkisi

46. Z. Fındıkoğlu, *Türkiye'de İktisat Tedrisatı Tarihçesi ve İktisat Fakültesi Teşkilâtı*, İstanbul, 1946, s. 19.

47. Hatt-ı Nümayun, 23995.

48. Bu konu ileride tekrar, yol yapımı ve taşımacılık açısından ele alınacaktır.

49. Hatt-ı Hümayun, 23630.

daima vurgulanmıştır. Bu konuya bir örnek vermek gerekirse; Şaban 1258/Eylül 1842'de Aydın, İzmir taraflarına gönderilen emirde: "...imdi işbu posta nizamının icrasından maksat umûr-ı ticarete vüs'at ve suhulet gelmek gazezine mebnî olarak..." denilmektedir⁵⁰.

Tanzimat döneminde Osmanlı idarecilerinin haberleşme ile ticaretin ilişkisini iyi kavramış oldukları ve postadan tüccarın yeterince faydalanmasını sağlamak yönünde çaba sarfettiklerinin bir kanıtı da bizzat postahane binalarının seçiminde görülür. Nitekim İstanbul'da Posta Nezareti ve İstanbul Postahanesi'ni içinde bulunduran *Postahane-i Âmire* binası, Eminönü'nde Yenicami avlusunda idi ve daha önce Cizyehane olarak kullanılmıştı. Bu binanın seçilme sebebi, şehrin ortasında bulunması, ticaret merkezlerine ve sahile yakın olması dolayısıyla idi. Üzerine celfî hatla Türkçe olarak Postahane-i Âmire yazıldığı gibi, yabancılar için ayrıca Fransızca olarak "poste" kelimesi yazılmıştı⁵¹. Taşrada açılacak postahanelerde de aranılacak özellikler nizamnâme ile tesbit edilmişti. Burada postahanelerin: "*vasat-ı şehirde bir münasip mahalde*" açılmalarının gerektiğinin belirtilmesi ve daha sonra açılacak her merkez için aynı ifadenin tekrarlanması⁵², halkın kolayca postahaneye gidebilmesi açısından olduğu kadar, tüccarın da şehirlerin-merkezlerindeki han ve bedestenlerde bulunmasıyla ilgili olmalıdır.

Postalarda uygulanan postacılık şekillerinin geliştirilmesi de bir ölçüde ticaretin geliştirilmesi, tüccarın ihtiyacına cevap verme endişesi dolayısıyla. Nitekim 16 Kasım 1840 tarihli Birinci Posta Nizamnamesi ile postahanelerin yalnız evrak postacılığı yapma-

50. Asaf Tanrikut, A.g.e., 88-89 (Mühimme Defteri, nr. 255, s.31-32). Bu konuya diğer örnekler olarak; Posta Nezareti'nin kuruluşundan üç ay sonra, Bursa, Maçin, Varna, Filibe'de muntazam postahaneler açılması, buraların ticaret merkezi olmalarındandır. (Cevdet, Nafia, 1915); Erzurum ve Trabzon'a posta vapuru çıkarılması buralarda ticaretin gelişmesi içindi. (Ceride-i Havadis, nr. 110, 24 Ramazan 1258); "*Posta usul-i ticarete vüs'at ve emr-i muharebeye suhulet için kuruldu*" (Ceride-i Havadis, nr. 122, 20 Z. hicce 1258); Muharrem 1259/Şubat 1843 başında Bağdad'a gönderilen fermanda: "*Mücerred umûr-ı ticaret ve muhaberâtın teshili için... hi'l-cümle tebaa tüccarımın memâlik-i şahânem derununda bir mahalden diğer bir mahalle irsal ve oradan celb ve istihsal edecekleri mekâtib ile emanet akça vesairenin kemâl-i emniyetle gidip gelmesi...*" denilmiştir. Bu fermanın metni M. Ali Bey'in PTM., S. 211, s.141-142'deki *Osmanlı Posta Tarihi* adlı makalesi içinde yer alır. Ayr. bkz. *Ceride-i Havadis*, nr. 126, 18 Muharrem 1259; Eğin'de ticaretin gelişmiş olması dolayısıyla Yusuf Efendinin Posta Müdürü tayini (Haziran 1844. Cevdet, Nafia, 145).

51. M. Ali, *Yenicami Postahanesi*, PTM., S. 181, s. 47-48.

52. Cevdet, Nafia, 145, 203, 220, 2182, 2748; İrade, Dahiliye, 10961; M. Ali, *Osmanlı Posta Tarihi*, PTM., S. 211, s. 141.

ları kararlaştırılmıştı. Yani mektup (adi, taahhütlü, tahrirât-ı mühimme) ve aslı kağıt olan posta maddelerini kabul edeceklerdi⁵³. Fakat nizamnamede de geçici diye belirtilen bu husus kısa zamanda değiştirildi. Ticaret açısından gerekli olan emanet akçe ve numunelik ticarî eşya postacılığına 24 Ocak 1841'de yalnızca "muntazam" merkezler için geçerli olmak üzere başlandı. Bilindiği gibi muntazam postacılık da önceleri Tanzimat'a dahil olan merkezlerle, ticaret açısından gerekli yerlerde yapılıyordu.

Posta Nezareti, muntazam bölgelerde evrak postacılığıyla birlikte, emanet ve numunelik eşya; gayr-ı muntazam bölgelerde yalnızca mektup ve aslı kağıt olan, yani evrak postacılığına 17 sene devam etmiştir. Bu süre içinde postalarla emânet ve numunelik eşya taşınmasına tüccarın ve halkın büyük ilgi gösterdiği tesbit edilmektedir. Fakat zamanla, çoğunluk menzilhaneler arasında, beygir sırtında yapılan posta taşımacılığı ile bu isteklere cevap verilemez olmuştur. Taşımacılığın çok masraflı olması, bir taraftan Posta Nezareti'nin devamlı zararına neden olurken, diğer taraftan postalar sık sık gecikmekte idi. Konu Meclis-i Vâlâ'da uzun uzun tartışılmış, sonuçta; postaların eşya taşınmasından şimdilik vazgeçilmekle birlikte, akçe taşınmasından vazgeçmenin, tüccarın aleyhine olacağı ve ülke ticaretinin bundan olumsuz yönde etkileneceği düşünülmesiyle, herşeye rağmen, akçe kabulü uygulamasının devamına karar verilmiştir. Mart 1858⁵⁴.

Postanın olduğu gibi, daha hızlı haberleşme imkânı sağlayan telgrafın da, ticaretin gelişmesine yapacağı olumlu katkı, Osmanlı idarecileri tarafından bilinmekte idi⁵⁵. Nitekim ilk tesislerden hemen sonra kurulan bütün telgraf hatlarında bu durum açıkça görülmektedir. Telgraf hatlarının çekilmesinde ve yeni merkezler açılmasında, ticaretin geliştiği veya gelişme imkânları olan yörelere daima öncelik verilmiştir. Şayet telgraf hattının gittiği yer Avrupa ile ticari ilişkileri bulunan bir merkezse, buraya Türkçenin yanında yabancı dil (Fransızca) telgraf alıp-verebilecek elemanlar görevlendirilmiştir. Nitekim ilk Telgraf Müdürü *Billurîzâde Mehmed Bey* 'in tayininden bahseden devletin resmî gazetesinde bu durumun, iyi kavranmış olduğu: "...Avrupa ile teshîl ve tesrî-i muhâberâtın dev-

53. Birinci Posta Nizamnamesi, Md. 7-8; *Takvim-i Vekayi* 'de yayınlanan İstanbul-Edirne arasında ilk postanın hareketiyle ilgili ilanda; "...işbu postanın vaz'ı yalnız mektup nakl ve i'zamından ibaret olup..." defa 210, 27 Şaban 1256.

54. İrade, Meclis-i Vâlâ, 17011.

55. Mehmed Ali, *Posta Mebahisi*, PTM., S. 164, s. 1919; A. Baha Gököglü, *Batı ve Doğuda Telgrafçılık Nasıl Doğdu*, İstanbul, 1935, s.62.

letçe ve gerek ticaretce menâfi-i azîmesi olduğundan muhassenât-ı asrıyeden olarak Memâlik-i Mahrûse'de dahi telgraf-ı elektrikî hatlarının inşası..."⁵⁶ ifadesiyle açıkça belirtilmiştir⁵⁷. Telgraftan tüccarın kolayca faydalanması için Galata'da Borsa'ya ayrı bir hat çekilmiş ve oradan Avrupa ile görüşme imkânı sağlanmıştır⁵⁸. Bu arada mevzuatta da ticaret-telgraf ilişkisi gözedilmiş, tüccar telgraflarıyla ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Nitekim Ekim 1859'da kabul edilen 79 maddelik Telgraf Kanunu'nun 5-9. maddelerden oluşan İkinci Fasl'ı "*Ticaret Muhâberâtı Beyanındadır*" başlığını taşımaktadır. Beşinci maddede ise; "*Herkes telgrafname irsâline mezun olup, fakat tahrirât-ı resmîyeden sonra tüccar muhaberati sair kimesnelerin muharrerâtına takdim kılınacaktır*" hükmü yer almaktadır⁵⁹.

İlk Osmanlı telgraf hatlarıyla ilgili kontratı devlet adına Maliye Nazırı Safvetî Paşa ile Ticaret Nazırı Namık Paşa'nın imzaladığını biliyoruz. Bu sırada Telgraf İdaresi'nin de Ticaret Nezareti'ne bağlanması düşünüldü ise de, Ticaret Nezareti'nin çalışmalarının çok yoğun olması dolayısıyla bundan vaz geçilmiştir⁶⁰.

Sonuç olarak denebilir ki; Tanzimat dönemine gelindiğinde, ülke ticaretinin artık daha düzenli, emin, ucuz ve hızlı bir haberleşme kurumuna ihtiyacı iyice belirginleşmişti. Tüccar, bu döneme kadar mektuplarını ancak çok yavaş giden kervanlar veya oldukça pahalı bir biçimde, sâ'ilerle gönderebiliyordu. Fiyatlardaki gelişmelerden ve her hangi bir mala ülke içinde nerede ihtiyaç olduğunu bilmediğinden, müşteriyi ayağına bekliyordu. Posta Nezareti'nin kuruluş çalışmalarının devam ettiği bir sırada, bu konuyu geniş bir makale halinde ele alan Ceride-i Havadis⁶¹, postaların çalışmaya başlamasından sonra bütün bu olumsuzlukların ortadan kalkacağına işaret

56. Takvim-i Vekayi, def'a 523, 26 Şaban 1271. Tayini 10 Receb 1271/29 Mart 1855. İrade, Dahiliye, 20487.

57. Bunun örneklerini artırmak mümkündür: Bkz. *Takvim-i Vekayi*, def'a 804, 21 Muharrem 1282; "...muhâberât-ı hükümet ve memleket ve teshîl-i muâmele-i ticaret maddelerince menâfîi müsellemler olan telgraf hatlarının..."; *Takvim-i Vekayi*, def'a 760, 5 R. evvel 1281: "*Ticaret ve menâf-i dahiliyenin tervici ve zabıta-i hükümetin istikrarı vesâlin-den biri dahi muhâberât-ı umumiyenin teshîli kazıyesi olup bu ise kâffe-i mîle-i mütemeddine nezâinde muhassenâtı mücerreb ve müsellemler olan telgraf hatlarının Memâlik-i Mülâkâne'de teksir ve tamimine menuttur*".

58. *Ceride-i Havadis*, nr. 774, 20 C. evvel 1272.

59. *Düstur*, Matbaa-i Amire, def'a-i saniye, 1282, s. 597. Bu madde daha sonra biraz değiştirilmiştir.

60. İrade, Meclis-i Mahsus, 77.

61. Nr. 3, 21 C. evvel 1256.

ederken, doğru bir tesbitte bulunmaktaydı. Gerçekten de ülke ticareti, 1840 Eylülünden itibaren posta ve 1855 Eylülünden itibaren de telgraftan, müsbet yönde ve önemli ölçüde faydalanmış olmalıdır.

4- BASIN-EKONOMİ İLİŞKİSİ

Kanaatimce burada, Tanzimat dönemi haberleşme kurumlarının genelde ekonomi, özelde ticaretle olan ilişkileri söz konusu edilirken, basının durumuna da değinmek gerekecektir. Bilindiği gibi 1840'larda başkentte Türkçe olarak devletin resmî gazetesi *Takvim-i Vekayi* ve yine devlet tarafından desteklenen ve yarı-resmî gazete olarak nitelenen *Cerîde-i Havadis* bulunmaktadır. Devlet, *Takvim-i Vekayi*'i çıkarırken, ondan bazı önemli beklentileri bulunmaktaydı. Öncelikle devletin politikası çevresinde bir kamuoyu oluşturulmasını sağlamak, ülkede gelişen olayları devlet açısından ele alarak yorumlamak, taşradaki idarecilere merkezin düşüncelerini iletmek istiyordu⁶². Bununla birlikte gazetenin hedefleri arasında;⁶³ "*funûn-ı bedîa ve sanayi-i hasene ve es'âr-ı erzak ve emtia ve emr-i ticarete dair mevâdd dahi neşr ve beyan*" etmek bulunuyordu. Bunun yapılması; "*cümle ibâd ve sükkân-ı bilâd haklarında vücûhla faidelü, mülk ve milletçe hayırlu bir keyfiyet*" idi. Gerçekten de *Takvim-i Vekayi*, bir resmî gazetenin ölçüleri içerisinde, ekonomi için gerekli haberleşmeyi temin etmeye çalışmış, dolayısıyla ticarete katkıda bulunmuştur. Nitekim onun her sayısında olmasa da, "*Ticaret ve Es'âr*" başlığı altında bölümlere yer verilirdi. Ayrıca ülkeye gelen gemiler, giren-çıkan ürün çeşitleri belirtilirdi⁶⁴. Bu nedenler dolayısıyla ki, *Takvim-i Vekayi* tüccar tarafından rağbet görmüştür. Bu durumu, onun ilk yıllarına ait abone kayıtlarından açıkça öğrenmekteyiz⁶⁵.

62. Bkz. Nesimi Yazıcı, *Takvim-i Vekayi ve Ceride-i Havadis'in Mukaddimelerinin Tahlil ve Karşılaştırılması*, GÜ. Basın-Yayın Yüksekokulu Dergisi, Yıl 1984, S. 6 (Ankara 1984), s. 69-78.

63. Bu ifadeler 8 Ekim 1831'de çıkan *Takvim-i Vekayi*'in *Mukaddime* 'sinden alınmıştır. Benzer görüşler *Takvim-i Vekayi*'in çıkış hazırlıkları sırasında ileri sürülmüştü. Serasker Paşanın lâyihasından: "*Tüccar ve sarrafân ve esnaf taifesi havadis hususuna İslâm-dan ziyade meçhur olduklarından...*" Bkz. Nesimi Yazıcı, *Takvim-i Vekayi "Belgeler"*, Ankara, 1983, s. 28-29, 71, 75, 86, 100, 110.

64. 21 numaralı *Takvim-i Vekayi* 'den naklen, Orhan Koloğlu, *Takvim-i Vekayi*, Ankara, Tarihsiz, s. 147-153.

65. Maliyeden Müdevver Defter, 7080. İstanbul'daki esnaf ve tüccarın 150 gazeteyi İhtisap Nazırı vasıtasıyla aldıkları görülmüyor. (s. 14). Sarraflar 65, poliçeciler 20 adet alıyorlar. Aynı şekilde Bursa, İzmir, Karaman, Vidin, Halep gibi şehirlerde tüccar *Takvim-i Vekayi*'e geniş çapta abone olmuştu.

31 Temmuz 1840'da yayınlanmaya başlayan Ceride-i Havadis'in ve ondan 20 sene sonra, 21 Ekim 1860'da ilk sayısı çıkan *Tercüman-ı Ahvâl* 'in bu konuda daha ileri adımlar atmış olduklarını düşünmek gerekir. Nitekim Ceride-i Havadis, ilk sayısındaki Mukaddime'sinde, havâdisât-ı nâfia vesair hüner ve maârifle ilgili konular yanında, "*sanayi ve ticarete dair ihbarât ve ifadât-ı lâzimeyi havî olarak*" yayınlanacağını belirtirken, buna ek olarak; "*Satılık hane ve dükkan ve sair akârı olanlar ve hane ve dükkanını icara vermek isteyenlerin gelüb yerli yeriyle haber verdikleri halde, gazete-i mezkûre derc ve ilan olunacağı keyfiyeti*" ne işaret edilmiştir. Gerçekten de Takvim-i Vekayi'in ancak devlete ait basımevinde basılmış kitapların ilanını yaptığı bir dönemde, Ceride-i Havadis'in iç ve dış sahifelerinde geniş çapta ilanlara yer verilmiş ve 1852'de bu ticarî ilanlar gazetenin 1/3'ünü kaplayacak hale gelmiştir. Tercüman-ı Ahval'e gelince, onda ticarî ilanlar yanında, genel ekonomi konularında çeşitli haber ve makaleler bulunurdu⁶⁶. Bu arada Basın-Ekonomi ilişkisini devletin iyi anlamış olduğuna güzel bir örnek de, ilk sayısı 18 Ramazan 1282/3 Şubat 1866'da çıkan Takvim-i Ticaret adlı gazetedir. Yapılan mukavele uyarınca, devletin kesin kontrolünde bulunan ve yarısı Türkçe, yarısı Fransızca bu gazete, yerli ve yabancı tüccarı, kendilerini ilgilendiren her türlü gelişmeden haberdar edecekti⁶⁷. Biz bu konuda bu kadarlık bir hatırlatma ile yetinmek istiyoruz. Kanaatimizce gerek bu gazetelerin ve gerekse Tanzimat döneminin diğer süreli yayın organlarının, Ekonomi-Basın ilişkisi açısından ele alınıp değerlendirilmesi, enteresan sonuçlar ortaya çıkartacaktır.

66. R. Önsoy, *Tanzimat Döneminde İktisadî Düşüncenin Teşekkülü*, s. 93; Burada söz konusu ettiğimiz her üç gazetenin ekonomi ağırlıklı yazıları için bkz. R. Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii*, muhtelif sahifeler. Mekteb-i Mülkiye'de Ekonomi Politik okutan Mehmed Şerif Efendi'nin burada posta, ziraat, sanayi, bankalar konusunda makaleleri bulunmakta. M. Nihad (Özön), *Yüz Senelik Gazeteciliğimiz*, Ayın Tarihi, c. XXV, S. 86 (Ankara Mayıs 1931) s. 7449.

67. Selim Nüzhet, *Türk Gazeteciliği*, İstanbul, 1931, s. 39-40'da bu gazete 1865 senesinde çıkmış gibi gösteriliyorsa da bu doğru değildir. Gazetenin eksik bir koleksiyonu Millî Kütüphane'de bulunmaktadır. Bu gazetenin birinci sayısında yayınlanan şartnamesinin birinci maddesinde; "*İşbu gazetenin ihdası Memâlik-i Mahruse-i Şahâne ahalisi bey-ninde umûr-ı ticariye ve bahriye ve sanaiyeye dair mevaddi neşr ve tamim...*" denilmektedir. Bu gazete tarafımızdan bir tebliğ çerçevesinde değerlendirilmiş bulunmaktadır; N. Yazıcı, *Tanzimat Döneminde Ekonomi Basını: "Takvim-i Ticâret"*, ODTÜ İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi'nce düzenlenen, Tanzimatın. 150. Yıldönümü Sempozyumu (6-7 Kasım 1989 Ankara), Baskıda.

II- TANZİMATTA KARA TAŞIMACILIĞI

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde, Tanzimat dönemindeki kara taşımacılığının durumunu değerlendirebilmek için, öncelikle yolların durumunun ele alınması gerekir. Ülke genelinde yollar ve yol yapım çalışmaları göz önüne alınmadan, taşımacılığın gerçek vaziyeti, bunun neden ve niçinlerini bilmek oldukça güçtür. Bu bakımdan biz tebliğimizin bu bölümünde, kısa da olsa, bu konuyu ele almak istiyoruz.

Bilindiği gibi Osmanlı Devleti, yollarının tarihi uzun geçmişlere dayanan bir bölgede kurulmuştur. Devlet var olduğu sürede, kendisine intikal eden bu yolları, amaçları doğrultusunda korumuş, geliştirmiş, bazan da çeşitli nedenlerle eski değerini yitiren yollar bozulmuş, terkedilmiştir.

Osmanlı yol tarihi, genel bir yaklaşımla ele alındığında;⁶⁸ sulh zamanlarında ülke çapında çok geniş çaplı bir yol yapım faaliyetine tesadüf edilmediği, bununla birlikte, çeşitli harpler dolayısıyla orduların muharebe sahasına kolaylıkla ulaşımının sağlanması amacıyla devlet tarafından yol inşa ve eski yolların tamiri çalışmalarına devam edildiği görülür. Bu arada çoğu askerî yollar üzerinde olmak üzere, her türlü durumda geçişe imkân verecek çok sayıda köprü yapılmıştır. Zaten Türk Tarihinin köprü inşası yönünden, özellikle de verimli olduğu iki dönemden biri Anadolu Selçuklular devri, diğeri ise Osmanlıların ihtişam devresidir.⁶⁹

Osmanlı Devleti'nin yollarla ilgili olarak üzerinde dikkatle durduğu hususlardan biri de, buralarda emniyetin sağlanması meselesidir. Gerek hazine taşıyan devlet görevlilerinin ve gerekse yolcu, tüccar gibi kişilerin emin bir biçimde seyahatlerinin teminiyle devlet yakından ilgilenmiştir. Bu sahada devlet, ülkenin değişen bölge

68. Osmanlı yolları ve yol sistemi için bkz. F. Taeschner, *Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münâkalânna Nazaran Vaziyeti*, Çev: H. Sadi Selen, DFEFM., c. V, S. 1-2, s. 96-108; Hüseyin G. Yurdaydın, *Nasuhî's-Silahî'nin Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i İrakeyn* adlı eserine yazdığı giriş, s. 54-57; F. Taeschner, *Die Entwicklung des Wegesetzes und des Verkehrs im Türkischen Anatolien*, Anadolu Araştırmaları, c. I, S. 2 (İstanbul 1959), s. 277 v.d.; Lutfi Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul, 1964, s. 28-36; Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilâtı ve Yol Sistemi*, İstanbul, 1982, Basılmamış doçentlik tezi. Burada konu ile ilgili tamamlayıcı bibliyografik bilgi bulunabilir.

69. Freidrich Kanl Kinitz, *Eski Türk Köprüleri*, Çev: Avni Baydar, Ankara, 1965, s.5.

ve zamanlarında martolos, pandor, beldar, geçit bekçisi gibi adlarla da anılan, derbenciler ve derbend teşkilâtından geniş ölçüde yararlanmışlardır⁷⁰. Bu arada daha önceleri Anadolu Selçukluları döneminde görülen, yollar boyunca kervansaraylar inşası ananesinin, biraz değişmekle birlikte varlığını devam ettirdiğini, böylece hem yolcuların istirahatini temin edilirken, hem de yol emniyetinin sağlandığı bilinmektedir⁷¹. Devletin yol emniyeti için yer yer askerî güç de kullanması yanında,⁷² sürgünler,⁷³ bu arada belirli oranda teşvik ettiği zaviyeleri; boş, تنها bölgelerle tehlikeli geçitlere yerleştirmek suretiyle buralarda yol emniyetinin teminini hedeflediği görülmektedir⁷⁴.

XVIII. yüzyıl sonu ve XIX. yüzyılda Avrupa'daki gelişmelerin aksine, Osmanlı yollarının oldukça geri bir durumda olduğu bilinmektedir. Bu dönemde devletin içinde bulunduğu sıkıntılı vaziyet dolayısıyla yollara yeterince önem verilmemiştir. Tabiatıyla sonuçta yollar üzerindeki ulaşım da bundan olumsuz yönde etkilenmiştir. Ülkenin bir çok bölgesinde taşımacılık mevsim değişmelerinden büyük çapta etkilenir olmuştur. Zaten daha önce ve bu sarada kara taşımacılığı, hemen tamamıyla kervanlarla, yani hayvanlarla sağlanmak durumundadır.

Tanzimatla birlikte çeşitli alanlarda yeniden düzenleme çalışmaları başladığında, yolların durumunun ve kara taşımacılığının da yeni bir görüşle ele alınması gerekmiştir. Bununla birlikte biz, Tanzimat döneminden önce, onun hemen arefesinde denebilecek bir sıradaya ortaya çıkan ve yollar yapımı ile bunlar üzerindeki taşımacılığı da içeren bir gelişmeye değinmek istiyoruz. Bu olumlu gelişme;

70. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilâtı*, İstanbul, 1967, s. 19, 61, 78, 94.

71. Osman Turan, *Selçuklu Kervansarayları*, Belleten, c. X, S. 39 (Ankara 1946), s. 492; C. Orhonlu, A.g.e., 26-29; Metin Sözen başkanlığında bir komisyon, *Türk Mimarisinin Gelişimi ve Mimar Sinan*, İstanbul, 1975, s. 231-232; 275-276.

72. Güneyde mısır ve bugünkü Suriye'de bulunan Caber Kalesinde asker bulunmakta idi. C. Orhonlu, A.g.e., 58; Nuh Naci Kum, *İslâm ve Osmanlı Türkleri Devrinde Mısır Anıtları Kitabeler*, Anadolu Araştırmaları, c. I, S. 1 (Ankara 1955), s. 99-100.

73. Ö. Lutfi Barkan, *Osmanlı İmparatorluğunda Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Sürgünler*, İFM., c. XII, S. 1-4 (İstanbul 1951-52), s. 57-58.

74. Ö. Lutfi Barkan, *Osmanlı İmparatorluğunda Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Vakıflar ve Temlikler I İstila Devirlerinin Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zaviyeleri*, VD., c. II (Ankara 1942), s. 285-294; Semavi Eyice, *Kırşehir Karakuru (Kalender Baba) İlcası*, İÜFTED., S. 2 (İstanbul 1971), s. 229; C. Orhonlu, A.g.e., s. 96 (Tapu Defteri, nr. 69, s. 463).

Üsküdar-İzmit arasında yeniden tamir ve tesviye edilerek 18 saatlik bir şose yol yapımı ve bu arada arabalarla taşımacılığın gerçekleştirilmesidir.

Hassa Müşiri Ahmed Fevzi Paşa, 1248/1832'de Sadaret'e bir taktirle müracaat etmiştir. Paşa, bu müracaatında "*turuk ve meâbirin muntazam ve rabitalı olmasının*" önemini dile getirmekte ve bütün Avrupa devletlerinin bu konuya gereken itinayı gösterdiklerini belirtmektedir. Paşa, yol yapımı ve taşımacılıkla ilgili olarak "*bazı erbâb-ı vukûf ile müzakere ve mütalaada*" bulunmuştur. Bir örnek olmak üzere Üsküdar-İzmit arasında yollar düzenlenecek ve "*menzil usulü*" yerine, taşımacılık arabalarla ve "*posta usulünce*" gerçekleştirilecektir. Yolun yapımı için gerekli masraf; Üsküdar kirahanesine çevre kazalardan toplanan para ve menzil kiralardan karşılanacaktır. Yol yapımında kimseye yük olunmamak için çevre kazalardan gelecek "*rençberân makûlesine, mesela yevmiye 40'ar para ücret ve nân-ı aziz ve zeytun ve soğan gibi yiyecek verilecek*" tir. Yollar, etraflarına hendekler kazılarak, gerektiği gibi tesviye edilecektir. On sekiz saatlik yol boyunca; Üsküdar, Kartal, Gebze, Hereke ve İzmit'te beş istasyon olacaktır. Bununla birlikte şimdilik, her istasyonda 30'ar beygir bulunacak ve menzil usulü uygulanacaktır. Yollar düzenlendiğinde ise, her istasyonda 10'ar araba bulundurulacaktır. Paşaya göre, yol çalışmalarında günde 100 kişi görev yapsa, hendekleriyle beraber bir saatlik yol yapılabilirdi. Bunlara yiyecekleriyle birlikte toplam 150 kuruş gündelik verilir, böylece yol 18-20 günde tamamlanabilirdi⁷⁵.

Yolun yapımı, bilemediğimiz nedenler dolayısıyla iki sene gecikme ile mümkün oluyor. R. evvel 1250/Temmuz 1834'te başlayan çalışmalar, dört ay sonra C. âhir 1250/Ekim 1834'te bitiriliyor. Ekim 1834'te II. Mahmud fayton, devlet ileri gelenleri posta arabalarına binerek yolu kontrol için Kartal'a kadar gitmişler ve yapılan işi takdir etmişlerdir⁷⁶. Bundan sonra, posta yolunu diğer devlet görevlilerinin de görmelerine imkân sağlanmıştır⁷⁷.

75. Hatt-ı Hümayun, 23983; Bu belge daha önce M. Ali Bey (Posta ve Telgraf Mecmuası, S. 206, s. 60) tarafından yayınlanmıştır.

76. *Takvim-i Vekayi*, def'a 91, 24 C. âhir 1250; Ayr. bkz. Ahmed Lutfi, *Tarih-i Lutfi*, İstanbul, 1300-1328, c. IV, s. 1900; Yolun haritası için bkz. Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, E. 9477. Bu harita Ek'te verilecektir.

77. Hatt-ı Hümayun, 35772; *Takvim-i Vekayi*, def'a 91, 24 C. âhir 1250.

Takvim-i Vekayî'in verdiği bilgilere göre; yol, mühendis ve yol yapımında tecrübeli kişiler tayiniyle gerçekleştirilmiştir. Yolda çalışan amele ve ahaliye "*Saltanat-ı Seniyyeden ücret-i mutedile itasından başka nân ve soğan ve zeytin misillû tayinat dahi verilerek kimseye siklet vukûu tecviz buyurulmamıştır.*" Yolun genişliği 16 zira' (12-14.40 m)'dir. Yol boyunca dörder, beşer saatlik mesafeye postahaneler inşa edilmiş ve postahaneye olan uzaklık yol üzerine konan plakalarla gösterilmiştir. İlk günde Mabeyn-i Hümayun Kapuçukadarı, Üsküdar-Kartal arasındaki 4 saatlik mesafeyi posta arabasıyla 55 dakikada kat etmiştir⁷⁸.

Üsküdar-İzmit arasındaki bu çalışma bir kaç yönden önem taşır:

1- Yolların Avrupa'dakiler gibi düzenlenmesi gereğinin kesin olarak anlaşılması,

2- Modern anlamda (çevresi hendekli, geniş, köprüleri düzenlenmiş, mesafe işaret plakaları olan) yol yapımı tekniklerine uyulması,

3- Finansman konusunun menzilhane mürettebatı ve menzil ücretinden kolaylıkla karşılanmış olması,

4- Yol yapımında halka maddî ve manevî külfet yüklenilmesmesi,

5- Yol ile birlikte, taşımacılığın düzenlenmesi ve o sırada karayollarında en geçerli vasıtanın, arabanın taşımacılıkta kullanılması.

Üsküdar-İzmit arasındaki bu yük ve yolcu taşımacılığında halk ve tüccar ücreti mukabilinde faydalandı. Gerçekten alt ve üst yapısıyla örnek bir işletme kurulmuştu. Fakat aradan beş sene geçtiğinde, gerekli tamir ve bakım yapılamadığından, yol artık arabaların geçişine imkân vermeyecek kadar bozulmuş bulunuyordu. Bunun üzerine 7 Safer 1256/10 Nisan 1840 tarihli irade ile Üsküdar-İzmit arasındaki taşımacılık, daha önce olduğu gibi, posta usulünden tekrar menzil usulüne ve arabalardan beygire döndürüldü⁷⁹.

Üsküdar-İzmit arasındaki, yol yapımı ve taşımacılıkta elde edilen başarının, dönemin Osmanlı idarecileri üzerinde çok müsbet et-

78. *Takvim-i Vekayî*, def'a 91, 24 C. âhir 1250.

79. İrade, Meclis-i Valâ, 15.

kileri olmuştur. Nitekim bunun ardından, ülke çapında bir yol yapımı faaliyeti başlatılmak üzere çalışmalar yapılmıştır. Çünkü; "*bu tesviye-i turuk maddesi teshîl-i ticaret ve seyahati müstelzim umûr-ı hayriyeden gayet menfaatli ve mülkçe elzem bir nizam* " dır. Bu nedenle "*Memâlik-i Mahrûse-i Şahânenin refte refte her bir mahallinde icra olunmak emniyesiyle evvel emirde menbağ-ı ticaret olan İzmir tarikinin* " İstanbul'a kadar yapılması kararlaştırılmıştır. Bu arada İzmit yolu Bolu sancağı sonuna kadar uzatılacak, Rumeli Caddesi de Belgrad'a kadar yapılmak üzere, şimdilik İstanbul-Edirne arasında düzenlenecektir⁸⁰. Bununla birlikte bu yollardan bu sırada yalnızca İstanbul-Edirne yolunun başlatıldığını görüyoruz.

Üsküdar-İzmit arasındaki yolların yapımı ve taşımacılığın düzenlenmesini nasıl bir asker üstlenmişse, İstanbul-Edirne arasıyla da yine bir asker, Serasker Hüsrev Mehmed Paşa ilgilenmiştir. Bununla birlikte buradaki durum iki kademelidir. Buna göre Hüsrev Mehmed Paşa, muhtemelen Üsküdar-İzmit yolunun açılışından bir kaç ay sonra 1250/1834 (son ayları) Sadaret'e müracaat ederek; İstanbul-Edirne arasında "menzillerin posta usul ve nizamına" tahvilini istemiştir. Bunun için yol boyunca dörder, beşer saatlik aralarla beygir ve sürücüler konacaktır. Ücreti mukabilinde buralardan her isteyen faydalanabilecek, yani hem taşımacılık, hem de mektup nakli gerçekleştirilecekti. Bu sayede menzil masrafları önemli ölçüde düşecek, hatta hazineye gelir temin edilecekti. Uygulama başarılı olunca bütün ülkeye yaygınlaştırılacaktı⁸¹.

Burada gerçekleştirilmek istenen taşımacılığın, Ahmed Fevzi Paşa'nınkinden farkı; yolların düzenlenmesi söz konusu edilmeden, mevcut yollarda beygirlerle, fakat posta usulü taşımacılığın gerçekleştirilmesini öngörmesidir. Halbuki Ahmed Fevzi Paşa, ancak yollar düzenleninceye kadar, beygirlerle, dörder, beşer saatlik duraklar arasında, menzil usulünce taşımacılığı teklif etmekte idi. Onun esas hedefi ise, yolların düzenlenmesi ve arabalarla taşımacılıktı. Tanzimat döneminde kara taşımacılığında ulaşılmak istenen hedef de bundan ibarettir.

Serasker Paşa'nın teklifinin daha sonra nasıl bir yol takip ettiğini bilemiyoruz. Fakat işte bu noktada karşımıza İstanbul-Edirne yo-

80. *Takvim-i Vekayi*, 94, 15 Ramazan 1250; Ahmed Lutfi, *Tarih-i Lutfi*, c. IV, s. 165; A. Rasim, A.g.e., c. IV, s. 1900.

81. Hatt-ı Hümayun, 23610.

lunun Serasker Paşa'nın gözetiminde bir posta yolu şeklinde düzenlenmesi konusu çıkıyor.

İstanbul-Edirne arasındaki 44 saatlik posta caddesinin yaptırılması konusu üzerinde burada durmak istemiyoruz. Onu belki bir başka çalışmamızda, bir bütün olarak değerlendirebiliriz. Fakat şu kadarını ifade etmekte yarar görmekteyiz: Devlet, Tanzimat öncesinin büyük çaplı bu son yol yapım girişimine büyük bir gayretle başlamış, yapım giderlerinin karşılanması, malzeme temini, işçilerin düzenli bir biçimde çalışma bölgelerine sevkiyle yakından ilgilenmiştir. Yol inşaatı 1835 baharında başlamıştır. Çevre kazalardan çocuklar hariç nüfusun 1/25'i oranında işçi defterleri düzenlenmiştir. Toplam 1200 işçi, 120 araba ve arabacı, ayrıca hırvat amelesinin çalışması planlanmıştır. İşçilere birer kuruş katık-baha ve yarımşar kıyye nan (1,5 kuruş), hırvat amelesine 5'er arabacılara araba dahil 3'er kuruş verilecektir. Yolun ilk etabında postahaneler Yenibahçe, Küçükçekmece, Büyükçekmece, Kumburgaz ve Silivri'de yapılacaktır. Üçer saatlik bu bölümler 75'er gün (en çok 90 gün)'de bitirilecektir. (İstanbul-Silivri tahminen 2606 kese) Yol çalışmaları başlıyor. Fakat Serasker'in tezkeresinden öğrendiğimize göre (Temmuz 1835); bir çok sıkıntılarla karşılaşmıştır. Yeteri kadar işçi ve araba bulunamamıştır. Gelenlerin bazıları da firar etmiştir. Çalışmalar sırasında arabalarda koşulu olan öküzler zayıflamış, 15-20 gün daha çalışsalar büsbütün işe yaramayacak hale geleceklerdir. Güçlük, ziraatiyle meşgul ahaliyi, iş mevsiminde çiftinden çubuğundan ayırmaktadır. Bu arada çeşitli tedbirler düşünülüyor. Ücretler yükseltiliyor... Arşivde bundan sonrası için pek belge bulunamıyor⁸². Her ne kadar bazı yazarlar, bu yolun tamamlandığını ifade ediyorlarsa da,⁸³ kanaatimizce iyi niyet ve istek burada imkânsızlıklara mağlup olmuş olmalıdır.

1- KARAYOLLARI

Tanzimat'ın ilanı sırasında, Osmanlı idarecileri, ülkede yol meselesine önem verilmesi gerektiğine, kesin olarak inanmış bulunuyorlardı. Bununla birlikte Gülhane Hatt-ı Hümayûnunda bu konu

82. Koyunla ilgili Arşiv vesikaları: Hatt-ı Hümayun, 32631, 33608, 33725, A, B, C, 35627; Cevdet, Nafia, 307, 312, 315, 1512, 1609, 2252; Cevdet, Dahiliye, 7513. Büyükçekmeceye kadar Posta Yolunun tamir edildiği (1253/1837) Kepeci, 6097. Edirne-Silivri arası köprülerin tamiri (1258/1842) Cevdet, Nafia, 1973. Bu yolda tamir (1261/1845) Cevdet, Nafia, 1647.

83. B. Lewis, *Modern Türkiyenin Doğuşu*, Çev: Metin Kıratlı, Ankara, 1984, s. 96.

yer almadığı gibi, ilk yıllar fazla bir çalışma da tesbit edilmemektedir. 26 Şubat 1856'daki Islahat Fermanı'nda ise, ülkede yollar inşası hakkında; "umûr-ı nâfia için tayin ve tahsis olunacak mebalîğ-i münasibeye berren ve bahren ve ihdas olunacak turuk u mesalikten istifade edecek olan eyalât ve sancaklarda va'z ve tesis kılınacak vergi-yi mahsuslar...", "...ve mahsulât-ı Memâlik-i Şahânemin nakli için icap eden turuk ve cedâvilin küşadıyla ve emr-i ziraat ve ticaretin tevessüüne hail olan esbabın men'iyile teshilât-ı sahihanın icra olunması..." ifadelerine yer verilmiştir.

Tanzimat döneminde, Islahat Fermanından sonra ülke yönetiminde ve bu arada bayındırlık işlerinde bazı yeni düzenlemeler yapılmıştır. 14 Eylül 1858 tarihli bir nizamnâme ile *Meclis-i Meâbir*'in çalışma esasları belirlendi. Yol, sokak ve caddelerle, deniz ve nehirlerdeki ulaşım konuları bu kurula havale edildi. Ticaret Nezareti'ne bağlı olan kurul, yeterli ve yetmiş personel ile donatılacaktı.

Meclis-i Meâbir'in çalışmaları sonunda, yol yapımı belirli kurallara bağlanmış, yasal düzenlemeler yapılmıştır. Ülkemizde karayolları konusundaki ilk nizamnâme de bu arada, *Memâlik-i Mahrûse-i Şahhane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamnâme (dir)* adıyla hazırlanmıştır⁸⁴. Altı Bâb ve 31 maddeden oluşan nizamnâme ile ülke genelinde yollar, ilk üçünde araba işlemek üzere dörde ayrılmaktaydı. İlk bölümde yapılacak yolların teknik özellikleri gösterilmiştir. İkinci bölümde mevcut yolların tamir ve düzenlenmesi esaslarına yer verilmektedir. Burada yol yapımında görev yapacak kalifiye personel arasında mühendis, yardımcı mühendis ve üç sınıf amele reisi sayılmaktadır. Nizamnâme ile Meclis-i Meâbirin içinde bir müdürün yönetiminde, yeterli sayıda mühendis, müfettişler ve hizmetin gerektirdiği kadar memurdan oluşacak yeni bir birim, *Turuk ve Meâbir İdare-i Mahsusa* 'sı kurulmaktadır. Bu idare de Ticaret Nezareti'ne bağlı olarak yol konusuyula ilgilenecek ve ayrıca bir köprü ve kaldırımlar okulu açılacaktır.

Nizamnamenin Üçüncü Bölümüyle, yol yapım ve tamirinde halka ücretsiz, mecburî çalışma yükümlülüğü getirilmektedir. Buna göre; 18-60 yaş arasındaki sağlıklı erkekler, beş senede 20 gün olmak üzere ücretsiz yol çalışmalarına katılmak mecburiyetindedirler. Bununla birlikte isteyen yol mükellefiyetini bedel vererek öde-

84. *Düstur*, def'a-i saniye, Matbaa-i Âmire, 1282, s. 247-256. Bu nizamnamenin tarihini tam olarak belirlemek şimdilik mümkün olmamıştır. Bununla birlikte bu düsturun basılış tarihinden önceye, yani Nisan 1866'dan önceye ait olduğu kesindir.

yebilir. Arabalara ve yük hayvanlarına da ayrıca mükellefiyet vardır. Devlet memurları, imam, öğretmen ve diğer dinlerin görevlileri çalışma mecburiyetinin dışındadır. Birinci ve İkinci sınıf yollar devlet-vatandaş işbirliğiyle, yani ücretsiz çalışacaklarla, ücreti verilerek mühendis ve amele reislerinin yönetiminde çalışacaklar tarafından birlikte yapılacaktır. Bunların malzemesi, bedel olarak verilen paradan karşılanacaktır. Üçüncü ve Dördüncü sınıf yolların inşasında, her bir kaza için senelik muayyen bir miktar belirlenerek, bu, oranın ahali tarafından malzeme ve emek sarfıyla gerçekleştirilecektir.

Bu nizamnâme 26 Ağustos 1869'a kadar yürürlükte kaldı. Bu tarihte; *Turuk ve Meâbir Hakkında Nizamnâme (dir)* başlığını taşıyan yeni bir nizamname çıkarılmıştır⁸⁵. Bu nizamname dört fasıl ve 28 maddeden ibarettir. Fasıl başlıkları; *Yolların Tarifleriyle Tertib-i Sınıfı Beyanındadır* (Md. 1-6), *Amele-i Mükellefeye Dairdir* (Md. 7-15), *Yolların İmalatının Suret-i İcrasına Dairdir* (Md. 16-25), *Yolların Muhafaza-i Hüsn-i Hali ve Tamiri Hakkındadır* (Md.25-28)'den ibarettir.

Ağustos 1869 tarihli nizamnâme, kendisinden öncekinde yer alan bir çok hükmü aynen tekrarmıştır. Bununla birlikte, muhtemelen edinilen tecrübeler sonucu, yeni bazı düzenlemeler yapılmış, görevli kadroları, onların vazifeleri ayrı ayrı belirtilmiştir. Dikkat çeken hususlar; mecburî yol çalışması yaşının 18'den 16'ya indirilmesi ve Vilâyet Meclislerinin kararı üzerine, beş senede 20 günlük çalışma süresinin 10 günü geçmemek üzere arttırılabilmesidir⁸⁶. Bu çalışma sırasında halkın kendi ziraat ve sanatının aksatılmamasına özen gösterilecektir.

Valilerin yanında *Tarik Eminleri* bulunacaktır. Valiler her sene detaylı bir yol programı hazırlayacaklar ve bu program vilayetin Meclis-i Umumi'sinde görüşülecektir. Sonuçlar Nafia Nezareti'ne iletilecektir. Ayrıca *Turuk ve Meâbir İdaresi* tarafından her vilayette yollarla ilgili, yapılmış ve yapılması gereken işler, gelir-giderin

85. Meclis-i Tanzimat Defteri, c. I, s. 247-251; *Düstur*, Tertip I, c. II, İstanbul, 1289, s. 302-309. Bu kanun Musa Çadircı tarafından bir tebliğde değerlendirilmiştir. "*Tanzimat Döneminde Karayolu Ulaşımı*", II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumuna Sunulan Tebliğ. Baskıda. Bu çalışmamızı hazırladığımız sırada tebliğinden daha basılmadan faydalanmamıza imkân veren Musa Çadircı ile birlikte aynı durumdaki İlhan Tekeli-Selim İlkin ve Bünyamin Duran'a bu vesileyle teşekkür ederiz.

86. Yol inşaatında mecburi çalışma 1875'te kaldırıldıysa da Sait Paşa'nın sadaretinde 1879'da tekrar konulmuştur. Enver Z. Karal, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, 1983, c. VIII, s. 462.

miktarı, gelecek seneki bütçeyi gösteren bir rapor düzenlenerek, Nafia Nezareti'ne gönderilecektir. Burada Meclis-i Meâbir'de gerekli görüşmeler yapıp, durum Bâb-ı Âli'ye intikal ettirilecektir. Bâb-ı Âli de sunucu vilayetlere bildirecektir. Nafia Nezareti'nin müfettişleri yollarla ilgili çalışmaların, programa göre yapıp-yapılmadığını kontrol edebileceklerdir. Son olarak da yol inşaatı kadrolarıyla, yapılmış yolların normal bakım ve muhafazası için devamlı yol bekçilerinin tayiniyle ilgili hükümler getirilmiş, ayrıca yeni yapılacak yollarda görev yapacak kişiler için özel talimat çıkarılacağı ifade edilmiştir⁸⁷.

Öte taraftan nizamnamede bahsi geçen talimat; *Memâlik-i Mahrûse-i Şahâne'de Turuk ve Meâbirin Sûret-i İmal ve İdaresine Dair Talimât-ı Umumiye (dir)* adıyla 18 C. evvel 1286/26 Ağustos 1869 tarihinde yürürlüğe konmuştur. Üç Fasil ve 27 maddeden oluşan bu yönetmelik; *Memurîn-i Fenniyye ve İnşâiyyeye Dairdir* (Md. 1-4), *Yol bekçilerinin Vezâifine Dairdir* (MD. 5-13), *Amele-i Mükellefe Nizamnamesinin Vilayetlerde Suret-i İcrasına Dairdir* (Md. 14-27) başlıklarını taşımaktadır⁸⁸.

Tanzimat döneminde, şehirler haricinde yol yapımı, koruma ve bakımı ile ilgili yasal düzenlemeler bunlardan ibarettir. Bunun yanında diğer bazı kanunlarda ise, dolayısıyla yollarda ilgili hükümlere yer verilmiştir⁸⁹. İncelediğimiz dönemden sonra, özellikle İkinci Meşrutiyet döneminde yol yapımıyla ilgili yeni nizamnâmeler çıkarılmış bulunmaktadır⁹⁰.

Bilindiği gibi yasal düzenlemeler, topluma ve onun idarecilerine yol gösterir, onlara vazifeler yükler. Fakat kanun ve yönetmelik

87. Bu nizamnamenin bir maddesinin 12 R. evvel 1292'de değiştirildiği hk. bkz. *Düstur*, Tertip I, c. III, s. 498. Bu nizamnamede Fransız etkisi vardır. Orry'nin 1737'de yürürlüğe koyduğu kanunda da angarya hükümleri vardı. İlhan Tekeli-Selim İlkin, *Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımında Gelişmeler*, II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumuna Sunulan Tebliği, s. 70.

88. *Düstur*, Tertip I, c. II, s. 310-317.

89. Bkz. 29 Şevval 1287/ Ocak 1871 tarihli *İdare-i Vilayet Nizamnamesi*, kısım-ı salis, 11. madde valilerin mevadd-ı nâfia konusundaki görevlerini düzenliyor; fasl-ı samîn, 27-28. madde Tarik Eminlerinin görevlerini belirtiyor. (*Düstur*, tertip I, c. I, s. 628, 632); *Nâfia Nezareti'nin Suret-i Teşkil ve Vezâifine Dair Kanunname*, *Düstur*, Tertip I. c. IV, İstanbul, 1299, s. 480-483) Tarihi: gurre-i Z. kâde 1286/2 Şubat 1870.

90. Bkz. 98 maddelik *Turuk ve Meâbir Talimât-ı Umumiyesi*. Nazım Berksan, *Yol Davamız*, Ankara, 1951, s. 33-56. Yazar bu nizamnamenin 1316/1898'de çıktığını belirtmektedir. Burada diğer bazı yasal düzenlemeler hk. kayıtlar bulunmaktadır. A.g.e., 56 v.d.

hükümlerinin yerine getirilmesi, gösterilen hedeflere ulaşmak büyük ölçüde uygulayıcılara ve onların içinde buldukları şartlara bağlıdır. Bu açıdan bakıldığında Tanzimat döneminde karayolu yapım çalışmalarının arzettiği durum şu şekildedir.

1839 Kasımında Gülhane'de ilan edilen Hatt-ı Hümayûnla Osmanlı Devleti tarihinde yeni bir dönemin başladığını biliyoruz. Bu yeniden yapılaşma devresinde, Tanzimat'ın gerekleri ülke çapında uygulanmaya çalışıldı. Bununla birlikte yapılmak istenenler her seferinde kolaylıkla gerçekleştirilemiyordu. Arzulanan hedeflere ulaşmak üzere, çeşitli tedbirler alındı. Bu arada bölgelerin ihtiyaçlarını bizzat içinde yaşayanlardan öğrenmek üzere, 1845'de her eyaletten ikişer temsilci İstanbul'a çağırıldı. Temsilcilerle Meclis-i Vâlâ'da görüşmeler yapıldı. Ayrıca yazılı olarak raporlar vermeleri istendi. Bu sırada temsilcilerin üzerinde durduğu en önemli konulardan biri, bölgelerinde yol ve köprü yokluğu ve buna bağlı olarak ulaşımın taşımacılıkta karşılaşılan güçlüğüydü. Bunun üzerine İmparatorluk on bölgeye ayrılarak, her bölge için bir *Geçici İmar Meclisi* oluşturuldu. Meclis üyeleri görev bölgelerinde 7-8 ay gezdiler, kontrol ve tesbitlerde bulundular. Verdikleri raporlar, Meclis-i Vâlâ'da görüşüldü. Bunlarda diğer bazı konular yanında, özellikle de yol, köprü, içme suyu, su yolları gibi bayındırlıkla ilgili istekler, teklifler vardı. Sonuçta bir program yapıldı. Adana, Niş, Üsküp, Bursa, Konya, Ankara ve Çankırı sancaklarında elliden fazla köprü onarımı ve benzeri bayındırlık hizmetlerinin ayrı ayrı hesapları yapıldı. Uygulamaya İstanbul'a yakın yerlerden başlandı. Bursa-Gemlik yolunun yapımı ele alındı. Trabzon-Erzurum yolu genişletilmeye çalışıldı. Bu yolun daha sonra Bağdad'a kadar ulaştırılması planlandı. Fakat yapılmak istenenler, Meclis-i Vâlâ başkanı Süleyman Paşa'nın görevden alınması ve yeterli maddî imkân bulunmaması dolayısıyla özlenen sonuca ulaştırılmadı⁹¹.

Tanzimat'ın ilk on yılında karayollarında bazı çalışmalar görülmekte ise de, bu yeterli değildi. Bununla birlikte, konunun önemi anlaşılmiş ve bazı çabalar içine girilmiş olduğu görülür. 1847'de Mühendishâne-i Berrî-i Hümayûn'a yol ve köprü dersleri konarak, yetişkin elemanların sayısı çoğaltılmaya çalışıldı⁹².

91. Musa Çadırcı, *Tanzimattan Cumhuriyete Ülke Yönetimi*, Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul, Tarihsiz, c. I, s. 219-220; Aynı yazar, *Tanzimat Döneminde Türkiye'de Yönetim*, Belleten, c. LII, S. 203 (Ankara 1988), s. 621-626; Ayr. bkz. Enver Z. Karal, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, 1976, c. VI, s. 261.

92. İlhan Tekeli-Selim İlkin, A.g. tebliğ, 66. Yetişkin eleman problemi daha sonra da gündeme getirilmiş, Fransa'daki Ecole des Ponts et Chaussées benzeri bir okulun açıl-

1850'lerde ve müteâkiben yapılmış olan başlıca yollar arasında; 314 km.lik Trabzon-Erzurum (Bağdad'a ve İran hududuna bağlanması düşünülmüyor) yolu önemlidir. Trabzon Müşiri Abdullah Paşa'nın çabalarıyla daha 1844'de Bayburt'tan Kale ve Gümüşhane'ye uğrayarak Trabzon'a ulaşan yolun araba geçecek şekilde tesviyesinin gerçekleştirilmiş olduğunu bilmekteyiz. Bu yolun o sırada Erzurum'a kadar yapılıp-yapılmadığını ise bilememekteyiz⁹³. Aradan altı sene geçtiğinde bu yol tekrar ele alındı. Bu defa bizzat Ticaret Nazırı İsmail Paşa, kalabalık bir uzmanlar grubu ve yeterli malzeme ile Trabzon'a gitti. Dönemin basınından takip edildiği kadarıyla, Ağustos 1850'de, Vali Rüstem Paşa'nın organizasyonu ile etraf kazalardan kısa zamanda gelen 5000'den fazla amele yol çalışmalarına katılmaktaydı. İnşaat hızla ilerliyordu⁹⁴. Fakat 40-50 günlük bir çalışmadan sonra şiddetli soğuklar dolayısıyla, baharda tekrar başlanmak üzere, çalışmalara ara verildi⁹⁵. Yolun bitirilebilmesi için ise, daha sonra yıllarca beklemek gerekti⁹⁶.

Deve, katır ve beygirlerle yapılan taşımacılığı, arabalarla gerçekleştirilebilir hale getirmek üzere, bu sırada yapımı kararlaştırılan bir diğer yol da, Bursa yoludur. Devletin resmî gazetesi Takvim-i Vekayi'de bu vesileyle yayınlanan makalede, 1850'lerde Osmanlı idarecilerinin yolun önemini ne denli kavramış oldukları açıkça görülmüyordu: "*Teshîl-i ticaret ve teksîr-i menâfi-i sunuf-ı tebaa-i saltanat-ı seniyye zımnında lazım gelen mahaller turuk ve meâbirinin sırasıyla tesviye ve tanzimi tasmimât-ı âliye icabından olduğun*" dan ve Bursa'nın ekonomik önemi dolayısıyla Gemlik'ten Bursa'ya bir şose yol yapılmasına karar verilmişti⁹⁷. Yolun 9 ayda

ması öngörülmüştü. Süleyman Barde, *Münakalat Ekonomisi*, İstanbul, 1964, s. 293; Ayrıca bkz. yukarıda geçen tebliğ, 70-71. Kalifiye personel yetiştirilmesi 2 Şubat 1270 tarihli Nâfia Nezareti'nin kuruluş kanununun 15. maddesinde genişçe ele alınmıştır. *Düstur*, Tertip I, c. IV, s. 483.

93. *Ceride-i Havadis*, nr. 211, 3 Muharrem 1261.

94. *Ceride-i Havadis*, nr. 500, 15 Z. kâde 1266; *Takvim-i Vekayi*, 434, 18 Z. hicce 1266; *Takvim-i Vekayi*, def'a 439, 21 Safer 1267.

95. *Ceride-i Havadis*, nr. 524, 21 C. evvel 1267.

96. İlhan Tekeli-Selim İlkin, A.g. tebliğde bu yolun 1872'de bittiği belirtilmektedir.

97. *Takvim-i Vekayi*, def'a 439, 21 Safer 1267. Benzer görüşlerin sık sık tekrarlanmakta olduğunu görüyoruz: Yol "*nakl-i mahsulât ve teshil-i ticaret için*" elzem olup "*yol olmadıkça mahsulât-ı memleket mecra hulamayacak*" tır (*Takvim-i Vekayi*, def'a 434, 18 Z. hicce 1266); "*İstikmâl-i eshâb-ı mamuriyet ve tebaa-i cenab-ı hilâfet- penahinin tevsi ve teshili ve vesâil-i ziraat ve ticaret turuk ve meabirin tesviyesine mutavakkif olduğundan*" (*Takvim-i Vekayi*, def'a 466, 9 C. âhir 1268); Ayvalık-Bergama yolu dolayısıyla; "*Fevaid-i umumiye ve muhassenât-ı adîde-i asriye-i cenab-ı mülk-darîye bir şube ve te-*

sür'atle bitirilmesi için, biri Gemlik, diğeri Bursa ve Rızapaşaderbendi'nden olmak üzere üç yerden birden başlaması planlanmıştı⁹⁸. Kışın gelmesiyle ara verilen çalışmalar⁹⁹ ertesi sene 12 Şaban 1268/1 Haziran 1852'de Hüdavendigâr Valisinin katıldığı bir törenle tekrar başlatıldı¹⁰⁰. Fakat bütün istek ve çabalara rağmen bu yol da çok sonra tamamlandığı gibi, Bursa-Mudanya arasında ayrı bir şose de yapıldı¹⁰¹.

Burada Tanzimat döneminde yapılan yolların hepsini belirtmeye bu tebliğin sınırları imkân vermeyecektir. Bu vesileyle 1839-1876 devresinde, Osmanlı yol yapımının, bugüne kadar ciddi bir biçimde ve bir bütünlük içerisinde ele alınmamış olduğunu da vurgulamak isteriz. Kanaatimizce bu konu, araştırmacıların ilgisini beklemektedir. Bunun için de, öncelikle Arşiv kaynaklarına, sonra da dönemin basınına müracaat etmek gerekmektedir¹⁰². Tabiatıyla salnameler ve diğer tarih verilerinin de ihmal edilmemesinin lüzumu açıktır.

Biz yol yapımı konusunda bu kısa malumat arzından sonra, 1864 Vilayet Nizamnâmesiyle oluşturulan yeni idarî düzenin ve daha sonra 26 Ağustos 1869'da çıkarılan *Turuk ve Meâbir Hakkındaki Nizamnâme* 'nin bu sahada yeterli olmasa da, önemli katkılar sağlamış bulunduğunu belirtmek isteriz. Nitekim Mithat Paşa, üç yılı aşan Tuna valiliği sırasında bu konuya önem vermiş ve 3000 km yol, 1400 köprü yaptırmıştır. Mithat Paşa, bu yoldaki faaliyetine

rekkiyât-ı servete vesile olmak üzere " yola karar verildi. (*Ruznâme-i Ceride-i Havadis*, nr. 720, 21 R. âhir 1284); "*Memâlik-i Mahrûse-i Şahânemin her tarafından ahalinin mürür ve ubûruna badf-i suhûlet ve hâis-i terakkf-i ziraat ve ticaret ve sebeb-i servet-i mülk ü millet olmak üzere müteaddit yollar inşa olunmakta...*" (*Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 747, 2 C. âhir 1284).

98. *Ceride-i Havadis*, nr. 526, 4 C. âhir 1267.

99. *Ceride-i Havadis*, nr. 557, 11 Safer 1268.

100. *Ceride-i Havadis*, nr. 583, 29 Şaban 1268.

101. İlhan Tekeli-Selim İlkin, A.g. Tebliğ, s. 66-67.

102. Dönemin basınında yol yapımı ile ilgili bazı haberler: Trabzon-Bayezid yolu (*Ceride-i Havadis*, nr. 1182, 21 Ramazan 1280); Yol inşaatı için bir şirketin kurulduğu (*Ceride-i Havadis*, nr. 1184, 5 Şevval 1280); Selanik'ten Rumeli Eyaleti hududuna kadar yol (*Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 608, 30 Şevval 1279); Ayvalık-Bergama yolu (*Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 720, 21 R. âhir 1284); Halep'ten Birecik'e kadar yapılan yol (*Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 742, 24 C. evvel 1284); Trablusgarb'da geniş çaplı yol yapımı (*Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 775, 11 Receb 1284); Filibe-Edirne yolu (*Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 883, 25 Z. hicce 1284); 1873 senesinde tuna Vilayetinde tamir veya tamamen yeni olmak üzere 125.352 m. şose, 179.283 m. kaldırım, 270 köprü yapıldığı hakkında (*Ruzname-i Ceride-i Havadis*, nr. 2403, 10 Muharrem 1291). 1280 senesinde yapılan ve programlanan yollarla ilgili çizelge için bkz. Ek 2.

Bağdad, Aydın ve Suriye valiliği sırasında da devam etmiştir¹⁰³. Bundan sonra da yol yapımı, bu alana özel ilgi gösteren bir kısım nazır ve valilerin çabalarıyla ileri götürülebilmıştır¹⁰⁴.

2-TAŞIMACILIK

Tanzimat döneminde karayollarının durumunu genel hatlarıyla gördükten sonra, şimdi de bu yolların birbirine bağlandığı şehirler ve kasabalar arasındaki, kısacası bu devirde Osmanlı ülkesindeki karayolu taşımacılığını ele alabiliriz.

Tanzimat döneminde kara taşımacılığındaki hedef, doğrudan hayvanlarla gerçekleştirilen taşımacılıktan, arabalarla yapılan taşımacılığa geçmektir. Yolların şose halinde düzenlenmesinden amaç da budur. Bu durumun bir örneği 1834-40 arası Üsküdar-İzmit arasındaki 18 saatlik yol üzerinde verilmiştir. Fakat 1839-1876 arasında bu hedefe çok fazla ulaşılamamıştır.

Tanzimat döneminde yolların önemi iyice kavranmış olduğu halde, yol yapımında yeterince başarılı olunamadığı için, ülke genelinde büyük çapta araba taşımacılığına geçilememiştir. Bu sırada taşımacılık yer yer deve kervanları, katırlar ve beygirlerle yapılmıştır. Şüphesiz bu tarz taşımacılık, çok zahmetli ve pahalı idi. Orduya ait 100 develik bir deve kolunda; subay, küçük zabıt ve nefer olarak 63 kişinin görev yapması gerekiyordu. Ayrıca 4 beygir ile 8 merkep bulunuyordu¹⁰⁵. Kuruluş yıllarında İstanbul'dan Rumeli'ye giden bir posta konvoyunda 100-120, Anadolu postası konvoyunda ise 150 beygir bulunurdu. Postayı taşıyan bu konvoyu yine beygirlerle, idareci olarak bir veya iki posta tatarı, yolda rehberlik yapmak ve hayvanların yükledilip-indirilmesi için 25-30 kadar sürücü ve konvoyu korumak üzere 40 jandarma refakat ederdi. Böylece 70

103. Musa Çadırıcı, A.g. tebliğ; Tuna için bkz. Enver Z. Karal, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, 1977, c. VII, s. 275. Ayr. bkz. Nejat Göyünç, *Mithat Paşa'nın Niş Valiliği Hakkında Notlar ve Belgeler*, Tarih Enstitüsü Dergisi, s. 12 (İstanbul 1982), s. 279-290, 309-316.

104. Tanzimat döneminden sonra 1880'ler ve İkinci Meşrutiyet dönemi yol yapımında hamle dönemleri olarak değerlendirilir. 1880'de Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın ülke genelinde yollarla birlikte demiryolları, limanlar, göl ve nehirlerin düzenlenmesi hakkındaki geniş ve çok önemli lâyihası için bkz. Celal Dinçer, *Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha*, Belgeler, c. V-VIII, S. 9-12 (Ankara 1968-1971), s. 153-233; 1326-1328 dönemi bütçelerine yol için konulan ödenek ve büyük yol programı, *Düstur*, Tertip II, c. II, s. 623-627 (İstanbul, 1330); Bünyamin Duran, *Osmanlı Devletinin Son Döneminde Karayolu Ulaşımındaki Gelişmeler*, II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumuna sunulan tebliğ.

105. *Nakliye Müfettiş-i Umumîliği, Develi Nakliyat Kolları Hakkında Talimatnâme*, İstanbul, 1332, s.21.

civarında kişi ve 170-200 beygirden oluşan bir konvoyla posta taşı-
nırdı. Her beygire iki veya dört torba yükleniyordu. Beygirler, sağ
ve sollarında bulunan beygirlerle dörder dörder bağlanırdı. Bu şe-
kilde dörder beygirden oluşan sıralar arka arkaya dizilir ve bir dü-
zen içinde yol alırlardı. Her dört beygirlik diziyle bir sürücü ilgile-
nirdi. Silahlı askerler en önde ve yanlarda bulunurdu¹⁰⁶. Tabiatıyla
tali yollarda yerine göre posta bir kaç beygirle taşınabilmekteydi.

Burada verilen askerî deve kolu ile posta konvoyunun, yaptık-
ları işin önemi ve bir düzen içinde bulunmalarının gereği dolayısıyla
bu kadar çok sayıda kişiyle yola çıktıkları düşünülebilir. Bu doğ-
rudur. Bununla birlikte, bir tüccar kervanındaki görevli sayısının da
bunların yarısı kadar olduğunu düşünmek, sanırım yanlış olmayaca-
ktır¹⁰⁷. İşte bu nedenle bazı defa Avrupa ülkelerinden birinden bir
Osmanlı liman şehrine denizden yapılan taşımacılık, o limana kom-
şu bir şehirden karadan yapılan taşımacılıktan daha ucuza malola-
bilmekte idi. Bu durumun ülke bütünlüğü, sosyal, kültürel açıdan
ortaya çıkaracağı problemleri, burada tartışacak değiliz. Bununla
birlikte hayvanlar sırtında yapılan taşımacılığın zahmetli, masraflı
ve çok yavaş cereyan ettiğini vurgulamak gerekir.

Kara taşımacılığının yeterince geliştirilmemiş olması, haklı
olarak denizlerden yapılacak nakliyatın önemini arttırmıştır. Daha
hızlı ve ucuza gerçekleşen bu tarzın, önemli ölçüde geliştiğini gör-
mekteyiz. Tanzimatın ilanından itibaren bir kısım yerli ve özellikle
de yabancı şirket vapurlarının, Osmanlı limanlarını birbirine veya
Avrupa'ya bağlamakta olduklarını biliyoruz. Nitekim Posta Nezareti
de postaları, gönderebileceği en uzak noktaya kadar, deniz yoluyla
gönderiyordu. Bir örnek olarak Bağdad postasının önceleri tama-

	Zabit	Küçük Zabit	Nefer	Bargir	Hecin	Yük Devesi	Merkep	Çadır
Kumandan	1		1	1				1
Muâvin	1		1	1				
Çavuş		2		2				7
Onbaşı		4					4	
Deveci			50					
Deve Bakıcısı		1						
Semerci	7		2					
Deve						100	4	
Toplam	2	7	54	4		100	8	

106. M. Ali, *Posta Mebahisi*, PTM., S. 160, s. 1841; S. 181, s. 47; Şekip Eskin, *Türk Posta Tarihi*, Ankara, 1942, s. 27.

107. Kervan için bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1971-72, c. II, s. 243-245.

men karadan gönderilirken, daha sonra hem ucuz ve hem de altı günlük bir zaman kazancı dolayısıyla Samsun'a kadar denizden gönderilmesini hatırlayabiliriz. Posta Samsun'dan sonra Tokat üzerinden Bağdad'a ulaşıyordu¹⁰⁸. Posta Nezareti bu sahada daha ileri bir adım olmak üzere Temmuz 1863'de ayrı bir şube Sahil Postalarını kurdu¹⁰⁹. Demir yollarının yapılması ise, geçtiği yerler için taşımacılık ve nakliyatı büyük kolaylık sağlamakta idi ve bilindiği gibi ilk Osmanlı demiryolları bu dönemde servise alınmıştı. Bununla birlikte liman ve istasyonlardan iç kısımlara doğru olan yollar ve bunlar üzerindeki taşımacılık, 1876'ya kadar düzenli bir biçimde geliştirilemediği için, kara taşımacılığının zorluğu, pahalılığı ve yavaşlığı geniş çapta varlığını korumuştur.

Kara taşımacılığındaki olumsuz durum, haliyle ülke ekonomisine yansımaktaydı. İşte bu sebeple de halk her yerde yol istiyor, yol yapımına arzuyla katkıda bulunuyordu. Burada bir kaç örnek verelim: 1268/1852'de Takvim-i Vekayi'de Karahisar-ı Sahib'in İzmir caddesinde olmasına rağmen, yollarında araba işlemediği belirtiliyordu. Bu nedenle ahali, mahsulünü harice gönderemiyordu. Aynı şekilde kıtlık senelerinde zahire getirilmesi çok zor oluyordu. Yolun Uşak'a kadar olan bölümünü bölge ahalişi şose olarak yapmak istiyordu. Meclislerinde düzenledikleri bir mahzarla, Anadolu Umûr-ı Teftişiyesi Memuru İsmet Paşa'ya müracaat etmişlerdi. Daha sonra Padişaha kadar ulaşan istek, memnuniyetle karşılanmıştı¹¹⁰. Bundan 7 sene öncesine ait (1261/1845) Trabzon sancağıyla ilgili bir haber ise oldukça enteresan ve düşündürücüdür. Trabzon sancağı dağlık, yolları dar ve taşlıdır. Gümüşhane yolu ise özellikle kötü vaziyettedir. Dağlardan geçen tek yoldan, kışın değil araba, yüklü hayvanın bile geçmesi mümkün değildir. Fakat Trabzon Müşiri Abdullah Paşa'nın çalışmaları sonucunda yol tesviye edilmiştir. Geçende, içinde bulunulan kış mevsimine rağmen (Aralık-Ocak) Gümüşhane'den 6 saat daha ötedeki Kale'den 8 zahire arabası, yerlerdeki 2-3 karış kara rağmen zahmetsizce Trabzon'a gelebilmişlerdir. Bunun üzerine Abdullah Paşa, bu arabaların taşıdıkları zahireyi satın alarak fakir fukaraya dağıtmıştır. Halk ve tüccar, bu yol ve bu

108. *Ceride-i Havadis*, nr. 130, 16 Safer 1259.

109. Tanzimat dönemi Osmanlı postasının taşımacılık sorunları *Osmanlı Devletinde Posta Teşkilâtı "Tanzimat Devri"* adlı doktora tezinde ayrı bir bölüm halinde ele alındı. (Daktilo metin s. 199-212)

110. *Takvim-i Vekayi*, def'a 466, 9 C. âhir 1268. Kastamonu-Çankırı yolunun süratle bitirilmesi için halkın ve memurların bağışları: *Takvim-i Vekayi*, def'a 779, 21 Receb 1281.

sayede limanın daha fazla çalışacak olmasından büyük memnuniyet duymakta ve Padişaha dua etmektedirler¹¹¹. Öte yandan 1874'de Ankara, Kırşehir, Yozgat ve Sivas'da olan kıtlıkta, çok sayıda kişi ölürken İstanbul'da iane olarak toplanan 1700 çuvaldan ancak 680'i, 20 gün sonra Ankara'ya ulaşabilmişti. Bunlar da ancak özel olarak temin edilen, orduya ait katırlarla taşınabilmişti¹¹².

Tanzimat döneminde arabalarla taşımacılık ancak yolların gelişmesiyle doğru orantılı olarak arttırılabildiği görülmüştür. Hayvanlar bu defa da arabayı çekmekte kullanılıyorlardı. Fakat bu yeni durumda, taşınan yük önemli ölçüde artıyor, hız kazanılıyor, masraflar azalıyor¹¹³. Biz burada sadece büyük boyutlu araba işletmelerine kısaca temas edeceğiz. Şüphesiz yerel bazı girişimciler araba işletmeciliği yapmışlardı. Yolların düzelmesiyle halk arasında da arabacılık yayılmış olmalıdır.

Tanzimat döneminde ilk büyük araba işletmeciliği İstanbul-Edirne arasında gerçekleştirilmiş, kısa süreli bir denemedir. Konuyla ilgili olarak dönemin iki gazetesinde oldukça geniş bilgi bulmaktayız. Buna göre; Osmanlı tebaasından Tıngıroğlu Hoca Bedros, Aznavuroğlu Hoca Mikail ve Bileziçioğlu Mıgırdıç, İstanbul-Edirne arasında belirli şartlar dahilinde ve 10 sene süreyle posta arabaları işletme imtiyazı için müracaat etmişlerdir. Konu önce Meclis-i Ziraat'ta, sonra da Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'de ve Meclis-i Umumî'de görüşülmüştür. Müracaat sahipleri, muteber ve namuslu kişilerdir. Tabiatıyla böyle bir işletmenin kurulması, bu güzergâhta seyahat edecekleri, şirketin arabalarıyla gitmeye mecbur etmeyecektir. Saat başına alınacak ücret de uygundur. Sonuçta yapılmak istenen posta arabacılığı uygun bulunmuştur. Bunun üzerine Padişahın iradesi alınmış, gerekli yerlere duyurular yapılmıştır. (Ocak 1947)¹¹⁴. İşletmeden ikinci yıldan itibaren ayda 750 kuruş vergi alınacaktır¹¹⁵. Kısa zaman içerisinde hazırlıklar tamamlanmış,

111. *Ceride-i Havadis*, nr. 211, 3 Muharrem 1261.

112. İlhan Tekeli, *Osmanlı İmparatorluğunda Mekan Organizasyonundaki Değişmeler ve T.C. nin Bölgesel Politikası*, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, c. VIII, S. 46 (İstanbul 1971), s. 5.

113. Selim İlkin-İlhan Tekeli, A. g. Tebliğ: 1856'da İzmir-Aydın karayolunun projesi yapılırken bir kgr. tahılın, Aydın'dan İzmir'e deve ile 14, araba ile 2 paraya taşınabileceği hesaplanmıştı. Tren ile bu fiatın çok daha altında taşınacağı açıktır. B. Duran, A. g. tebliğ (Charles Issavvi, *The Economic History of Turkey*, Chicago, 1980, s.177).

114. *Takvim-i Vekayi* def'a 319, 13 Safer 1263.

115. A. MKT, 73, 8; 78, 10.

posta arabaları Fransa'da yaptırılarak getirilmiştir. Çalışmalar yakın bir gelecekte başlayacaktır (Temmuz 1847)¹¹⁶. Nihayet Eylül 1847'nin ilk haftası içerisinde deneme seferlerine başlanmıştır. Bu sırada şirketin 4 arabası vardır. Her arabayı 6 at çekmektedir. Bir arabaya 12'si içinde, 4'ü üstünde olmak üzere 16 yolcu alınmaktadır. Bir yolcudan 130 kuruş ücret alınacaktır ve bu ücrete yolcu beraberindeki 10 kıyye (12.820 Kg) ağırlığındaki eşya dahildir. Tabiatıyla yük arttığında ayrıca ücret alınacaktır. Şirket Edirne'ye kadar her 4 saatte bir, atları değiştirmek üzere hanlar inşa ettirmiştir¹¹⁷. Bu sırada aynı arabaların benzerlerinin İzmir'e getirilerek orada da posta arabacılığına başlanması kararlaştırılmıştır¹¹⁸. Fakat kışın gelmesi üzerine arabaların çalışması imkânsızlaşmıştır. Şirket verdiği ilanda, Fransız yapısı arabaların ancak çok iyi düzenlenmiş yollarda işleyebileceğini düşünerek, bu defa bizim şartlarımıza daha iyi uyabilecek Rus yapısı arabalar getirtmiştir. Şirketin İstanbul'daki menzihanesi Karagümrük'te, Edirne'de Lüleçiler Hanı'ndadır. Fiyat aynı olmak üzere ve İstanbul'dan öğleyin hareket edip Silivri, Çorlu, Babaeski'ye uğrayarak Edirne'ye ulaşmak üzere seferler, 1 Muharrem 1264/9 Aralık 1847'den itibaren tekrar başlayacaktır. Bu arada küçük paket, emanet akça da taşınacaktır¹¹⁹. Bunun üzerine 28 Aralık 1847 tarihli Takvim-i Vekayi'de, şirkete verilen müsaadenin, yalnız yolcu ve yük taşımaya imkân tanıdığı, postaya konu teşkil eden mektup, emanet, küçük paket taşımacılığını şirketin yapamayacağı ilan edilmiştir. Durum şirkete de ayrıca bildirilmiştir¹²⁰. İstanbul-Edirne arasında yolcu ve yük taşımacılığını üstlenen şirket ile ilgili olarak, dönemin basınındaki son kayıt ise Mart 1848 tarihlidir. Buna göre şirket, işletmecilikte 2000 kese zarar etmiştir. 6 Mart 1848 pazartesi gününden itibaren çalışmalarını tatil edecek, araba ve beygirleri satacaktır. Bununla birlikte mevsim bahara yaklaştığından, az bir masrafla yeni bir kumpanyanın kurulması mümkündür¹²¹. Böylece Tanzimat döneminin ilk araba işletmeciliği, Edirne-İstanbul arasında çalışmak üzere kurulup, bir kaç ay sonra başarısızlığa uğramış olmaktadır.

116. *Ceride-i Havadis*, nr. 344, 20 Şaban 1263.

117. *Ceride-i Havadis*, nr. 350, Selh-i Ramazan 1263.

118. *Ceride-i Havadis*, nr. 355, 7 Z. kâde 1263.

119. *Ceride-i Havadis*, nr. 362, 28 Z. hicce 1263.

120. *Ceride-i Havadis*, def'a 362, 20 Muharrem 1264; Aynı konu için bkz. *Ceride-i Havadis*, nr. 366, 25 Muharrem 1264.

121. *Ceride-i Havadis*, nr. 375, 29 R. evvel 1264. Bu işletme için ayrıca bkz. S. İlkin-İ. Tekeli, A.g. tebliğ, 57-58.

Tanzimat döneminde, daha sonra 1865'lerde Mithat Paşa'nın Niş'te kurduğu araba şirketini görmekteyiz. Mithat Paşa'nın burada meydana getirdiği geniş yol ağına daha önce temas etmiştik. Paşa, bu yol ağından yeterince faydalanabilmek için bir araba şirketi kurdu. Şirketin sermayesi, herbiri 20 liralık hisse senetleriyle oluşturuldu. Arabalar Rusçuk'ta yapıldı. Şirketin 300'den fazla arabası, 600 kadar beygiri vardı. Rusçuk-Tınova arasında yol üzerinde bir çok durak ve dinlenme yerleri bulunmaktaydı. Yine 1860'lı yıllarda Fransızlar tarafından Beyrut-Şam arasında çalıştırılmak üzere bir Araba İşletme Şirketi kurulmuştu. 1890'da 16 kişi taşıyan ve birinci-ikinci sınıfı bulunan arabalarla Beyrut-Şam arasındaki 112 km lik yolu 12-13 saatte alan şirket, 1892'de tasfiye edildi. Bu şirketin aynı güzergâh üzerine bir de 5 kişilik posta arabaları bulunmaktaydı¹²².

SONUÇ

Ulaşım ve haberleşme imkânlarının geliştirilmesi ve ülke genelinde yaygınlaştırılması, ekonomide ciddi yapı değişikliklerine ortam hazırlayacaktır. Söz konusu hizmetlerin yaygınlaştırılması, özellikle tarım kesiminde kapalı veya geçimlik üretimden, pazar için yapılan ticarî üretime geçişi hızlandıracaktır. "Her hangi memlekette olursa olsun, ziraatın gelişmesi ile karayolu münakalesinin birbirine olan bağlılığı hadisesi, iktisadî refah ve "istihsal-istihlâk" dengesinin temel şartı olarak görülmektedir"¹²³ Tanzimat dönemine gelindiğinde Osmanlı idarecileri, ülke için haberleşme ve taşımacılığın önemini kavramış bulunuyorlardı.

1840 Eylülünde Posta Nezareti, 1855 Eylülünde de Telgraf Müdürlüğü kuruldu. Posta hizmetlerinin çeşitlenmesi 1876'dah sonra ise de; mektup, emanet (havale), numune(paket) postacılığı gibi esas postacılık faaliyetleri, bu sırada özellikle de büyük merkezler için gerçekleştirildi. Telgrafçılık çalışmalarında da başarı sağlandı. İncelediğimiz dönemin sonunda telgraf hatlarının en önemlileri tamamlanmış bulunuyordu. Bu sahada yurt dışındaki gelişmeler de yakından takip ediliyordu. Şüphesiz Posta ve Telgrafın ülke ekonomisine olumlu katkıları olmuş olmalıdır. Biz bu tebliğimizde, bu konuyu devlet açısından ele alarak değerlendirmeye çalıştık. Katkı-

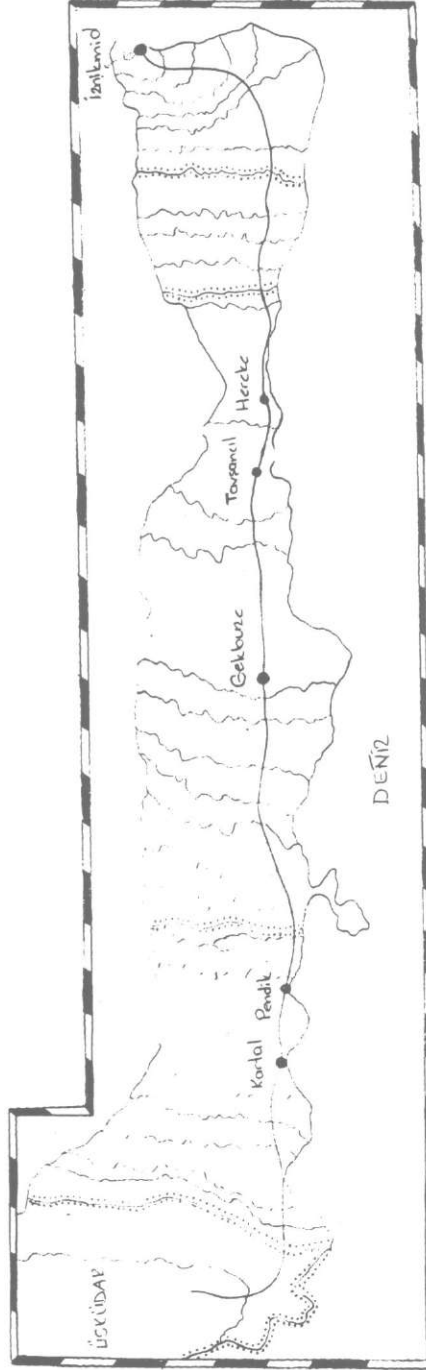
122. A.g. tebliğ, s. 57.

123. Süleyman Barda, A.g.e., s. 259.

ların ne ölçüde olduğu meselesi ise, konuya özellikle de tüccar açısından yaklaşmayı gerektirir ki, bu ayrı bir incelemeye mevzu teşkil etmelidir.

Kara taşımacılığının lüzumu da, hem idareciler ve hem de ülke de yaşayan halk tarafından anlaşılmış bulunuyordu. Bu sahada hedef, öncelikle yolların her mevsimde araba geçişine imkân sağlayacak hale getirilmesiydi. Bu ise büyük emek ve sermayeye bağlıydı. İşte bu noktada, yetişkin eleman ve maddî imkân temininde sıkıntıyla karşılaşıldı. Bunlar için okul açmak, mecburî çalışma yükümlülüğü getirmek gibi çarelere müracaat edildi. Fakat yeterince başarılı olunamadı. Nitekim büyük çapta araba işletmeciliği, geniş ülkede bir elin parmaklarını geçemedi. Tanzimat sonrasında yol yapımında 1880'ler ve 1910'lardan itibaren iki atılım yapılmaya çalışıldıysa da, içinde bulunulan gerçekten sıkıntılı ortam, bu sırada tam başarıya imkân vermedi. Kara taşımacılığı, demir yolları hariçinde, hayvanlar sırtında devam etti¹²⁴. Bununla birlikte bir tebliğin belirli sınırları içinde değerlendirmeye çalıştığımız Tanzimat dönemi Osmanlı karayolları ve bunlar üzerindeki taşımacılığın, daha geniş kapsamlı ve ciddi araştırmalara konu teşkil etmesinin lüzumunu bir kere daha ifade etmek gerekir.

124. Deve kervanlarıyla yapılan iş yalnız taşımacılık değildi. Deveci aynı zamanda üreticinin malını emaneten alır ve onun adına satardı. Yani üretici deveciye taşıma işlevi dışında da bağlıydı. Bu nedenlerle demiryollarına rağmen yer yer varlığını koruyabilmekteydi. S. İlkin-İ. Tekeli, A.g. tebliğ, s. 58-59.



EK: 1: Üsküdar - İzmit posta yolunun haritasıdır. 13 Rebiu'l-Evvel 1251. Çizen: İhsan ŞENER

EK : 2

1280 (1864/65) Senesi İçinde Memâlik-i Mahrûse-i Şahânenin Bazı Eyalet ve Elviyesinde Yapılan ve Der-dest-i Tanzim Olan Yolların Cetvelidir (Ceride-i Havadis, nr. 1206, 11 R. evvel 1281)

Eyalet ve Elviye İsmi	Turuk ve Meâbir	Mesafe Saat	Mülâhazalar
Niş Eyaleti	Sofya-Pazarcık ve Berkofça, Köstendil ve Usküp ve Somako ve Priştine Caddeleri	150	Hemen tamamı yapıldı. Bir kısmı ise bitmek üzere geçen sene bu eyalette yapılan yolların bazısında bir kumpanya teşkil edilerek, arabalarla posta, yolcu ve eşya taşınmaya başladı.
Bosna Eyaleti	Bihke ve İzvornik ve Timova ve Mostar ve Zâvelya Caddeleri	92	Bu eyalette geçen sene 91 saatlik yol yapıldı. Posta tanzim edilen yerlerden yalnızca 6 saatlik yol tamamlanamadı.
Prizrin Sancağı	Selanik ve Bosna Caddeleri	10	Bu 10 saatlik yol Selanik caddesinde. Bunun devamı ve Bosna Caddesinin başlanacağı bildirildi.
İşkodra Sancağı	Bar Caddesi	9	Asker ve ahalinin yardımıyla yapılacak.
Selanik Eyaleti	Siroz ve Drama Caddeleri	11	Yarısı bitirildi. Bu arada çekirge istilası dolayısıyla yarısı tehir edildi.
Vidin Eyaleti	Belgradcık ve Lom ve Niğbolu ve Lofça ve Timova Caddeleri	62	Bu yolun 28 saatlik Belgradcık ve Lom caddeleri bitmek üzere. Diğer kısımlar devam ediyor.
Filibe Sancağı	Yeniköy Caddesi	10	Çok taşlık olduğundan yarısı geçen sene yapıldı, yarısı bu sene yapılacak.
Tolcı Sancağı	Babadağı ve Mecidiye Caddeleri	-	Bu caddeler Tuna ile ilgili ve iç ticaret açısından önemli. Sancak ahalişi iane verdi. Buradan bir mühendis gitti. Bitecek.

Rumeli Eyaleti	Ohri ve İşkodra Caddeleri	9	Yarısı bitti, diğer yarısı bitecek.
Canik Sancağı	Çarşamba ve Bafra kazaları	588.000 zira'	Bu kazalar Canik sancağının en mamur ve münbit yerlerinden. Yolların etrafına hendekler kazılarak şose olarak yapılacak. İki köprü ve Amasya-Samsun yolunun yapımına karar verildi.
Harput eyaleti			Bu eyalette geçen sene Dersim tarikiyle Harput'a yol yapıldı. Bu sene Bağdad caddesinin yapımı kararlaştırıldı.
Ankara Eyaleti			Bu eyalette yeni yola başlanmadı. Ankara caddesi olan Nallıhan'dan Çayıran'a kadar bozuk yolların araba geçecek kadar tamirine karar verildi.
Bağdad Eyaleti			Bu eyalette arazinin müsait olması dolayısıyla yeni yol yapılmayıp, fakat yolların üzerindeki nehirlere köprü ve sedler yapılacak. Bir sene içinde Dicle kenarında müteaddit setler, Bağdad, Hille, Divaniye, Deli Abbas'da çok sayıda köprü tamir edildi, yeniden yapıldı.
Sayda Eyaleti	Trablusřam ve Nehritemur Caddesi	1	Trablus caddesi şose, diđerleri tamir olacak.