

TANZİMAT DÖNEMİNDE YOL YAPIM ÇALIŞMALARINA BİR ÖRNEK: İZMİR-BİRUNÂBÂD ŞOSESİ İNŞA VE İŞLETME İMTİYAZI

Emrah ÇETİN*

Öz

İzmir-Birunâbâd¹ yolu, XIX. yüzyılda büyük bir değişim göstererek önemli bir ticaret yolu haline gelen Gebze-Dil İskelesi-Gemlik-Mudanya-Uluabat-Çanakkale-Susıçırılığ-ı-Manisa-İzmir-Urla güzergahı üzerinde bulunuyordu. Bu yolun inşası bölge ticareti için oldukça önemli idi. Yolun inşasının tamamlanmasının ardından iç kesimlerden ve civar ilçelerden İzmir limanına getirilen mallar daha kolay taşınabilecek, İzmir ve ilçelerinin refahının artması da sağlanabilecekti. Bu yolun önemini artıran bir başka özellik ise, İzmir-Birunâbâd şosesi için verilen imtiyazın Tanzimat sonrası dönemde bu alandaki ilk örneklerden birisi olmasıydı. Yolun yapımı ve bunun karşılığında 25 yıllık işletme imtiyazını almak için hükümete başvuran kişi Mösyö Şarno idi. Osmanlı Devleti ile Şarno'nun kumpanyası arasında yapılan antlaşma ile yolun inşası ve işletme imtiyazı Mösyö Şarno'ya verilmişti. Bu çalışmada, İzmir-Birunâbâd şosesi inşası için hükümet ile kumpanya arasında hazırlanan mukavelenâmenin şartları, Mösyö Şarno'ya verilen inşası ve işletme imtiyazı ile yolun yapım serüveni açıklanmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *İzmir, Birunâbâd, Karayolu, Mösyö Şarno, Nafia Nezareti, Osmanlı İmparatorluğu, Şose, Tanzimat.*

Abstract

A Case Study of Road Building Work in Tanzimat Period: İzmir-Birunâbâd Macademized Road Building and Management Dispensation

İzmir-Birunabad road was on the route of Gebze-Dil İskelesi -Gemlik - Mudanya - Uluabat - Çanakkale - Susıçırılığ-ı - Mainsa - İzmir - Urla which became an important trade route with a big change in XIX century. Construction of this road had an high importance for the trade of the region. After the construction of the road, the goods traffic to İzmir port from interior and surrounding districts would be easier and there would be an increase on İzmir and its districts' prosperity. Another

* Okutman, Bartın Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Bölümü, emrahc@bartin.edu.tr

¹ Birunâbâd; İzmir-Bornova. Bilinen en eski adı Birun-u Âbâd olan ilçenin ismi, Osmanlı kayıtlarında Birunâbâd olarak geçmiştir.

point raising this road's iportance was that: the concession given for İzmir-Birunabad macadamized road was one of the first samples in this area after post tanzimat reform era. It was Monsieur Şarno who aplied to the government for the construction of the road and its concession of management for 25 years in return. Concession of construction and management of the road was given to Monsieur Şarno according to the agreement between Ottoman Empire and Monsieur Şarno's company. In this study, the conditions of the agreement made between government and company, concession of construction and management which was given to Monsieur Şarno and the story of the road's construction are tried to be explained.

Keywords: İzmir, Birunâbâd, Road, Monsieur Şarno, The Ministry of Public Works, Ottoman Empire, Macademized Road, The Tanzimat Periot.

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerinde bulunan yolların büyük bir bölümü Osmanlılara kendilerinden önce bu bölgelere hâkim olan devletlerden kalmıştı². Özellikle Romalıların Anadolu üzerinde inşa ettikleri yollar, Osmanlılara kalan yol mirasının büyük bölümünü oluşturmaktaydı (Ramsay, 1960: 54-86). Oldukça geniş bir coğrafyaya yayılmış olan Osmanlı İmparatorluğu'nda yol şebekesi, Rumeli ve Anadolu yol şebekesi olmak üzere iki ayrı bölümde incelenir (Müderrişoğlu, 1999: 376). Osmanlı döneminde başkent İstanbul'u Balkanlar'a, Batı Karadeniz'e ve Orta Avrupa'ya bağlayan üç ana yol mevcut idi. Bu yollar *Sağ Kol Güzergâhı*, *Orta Kol Güzergâhı* ve *Sol Kol Güzergâhı* olarak adlandırılan üç ayrı kola ayrılıyordu. Bunlardan *Sağ Kol Güzergâhı*, İstanbul'u, Batı Karadeniz ve Kırım'a ulaştıran kol idi. İstanbul'dan başlayan bu kol Çatalca, Vize,

² Klasik dönem Osmanlı yolları ve ulaşım teşkilatı üzerine yapılmış çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmaların büyük bir kısmı Derbend ve Menzil teşkilatları ile ilgilidir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1990; Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002; Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayınları, Ankara 1966; W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1960; Donald Edgar Pitcher, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1999; Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, C. I-II, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2010; Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", Çev. Hamit Sadı, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, C. 5, S. 1-2, Haziran-Kanun-ı Evvel 1926, Milli Matbaa-İstanbul, 1927, s. 96-108. Ayrıca bu konuda hazırlanmış önemli doktora ve doçentlik çalışmaları da bulunmaktadır. Bunlar için bkz. Ümit Ekin, XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara 2002; Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi*, Doçentlik Tezi, İstanbul 1983.

Kırkkilise, Prevadi, Karasu, Babadağ, Akkırman yolu ile Özi ve Kırım'a ulaşıyordu. *Orta Kol Güzergâhı*, İstanbul'dan Orta Avrupa içlerine kadar ulaşan kol idi. Bu yol, İstanbul, Büyükçekmece, Silivri, Çorlu, Lüleburgaz, Babaeski, Havsa, Edirne, Filibe, Sofya ve Niş üzerinden geçerek Belgrad'a kadar uzanıyordu. Yunanistan yolu olarak adlandırılan *Sol Kol Güzergâhı* ise; İstanbul, Silivri, Tekirdağ, Malkara, Ferecik, Dimetoka, Gümülcine, Pravişte, Lanzaka, Larissa (Yenişehir) yolu ile İstefe (Tebai)'ye oradan da Eğriboz üzerinden Gordüs'e ulaşıyordu. Bu üç ana yol içinde en işlek olanı *Orta Kol Güzergâhı* idi. Balkanlar üzerinde iktisadi, siyasi ve askeri egemenlik kurabilmek için bu yola hâkim olmak ve daima bunu açık tutmak gerekiyordu (Müderrişoğlu, 1999: 376-377; Halaçoğlu, 2002: 95-125).

Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul'u, Anadolu ve Anadolu üzerinden Kafkasya, İran, Irak, Suriye, Kutsal Topraklar ve Mısır'a bağlayan üç ana yol vardı. Bu yollarda yine *Sağ Kol Güzergâhı*, *Orta Kol Güzergâhı* ve *Sol Kol Güzergâhı* olarak adlandırılan üç ayrı kola ayrılıyordu. Osmanlılar döneminde *Anadolu Sağ Kol Güzergâhı*; İstanbul'dan başlayarak İzmit, İznik, Yenişehir, Bozöyük, Eskişehir, Seyitgazi, Hüsrev Paşa Hanı, Ilgın, Konya, Karapınar, Adana, Misis, Payas, Belen, Antakya, Şam üzerinden Mekke ve Medine'ye uzanmaktaydı. Anadolu Sağ Yolu, askeri ve ticari amaçlarla en sık kullanılan yol olup Anadolu'nun en işlek yol güzergâhı idi. Bu yol Balkanlar, İstanbul ve Anadolu'dan hac vazifesi için Kutsal Topraklara ulaşım yolu olarak da kullanıldığından bu yola "Hac Yolu" adı verilmişti.

Orta Kol Güzergâhı, İstanbul, Gebze, İzmit, Bolu, Tosya, Merzifon, Tokat, Sivas, Malatya, Harput, Diyarbakır, Nusaybin, Musul, Kerkük güzergâhını takip ederek Bağdat ve Basra'ya ulaşan yoldu.

Sol Kol Güzergâhı, Merzifon'a kadar *Orta Kol Güzergâhı*'ni takip etmekte, oradan da Ladik, Niksar, Karahisar-ı Şarki, Kelkit, Aşkale, Erzurum, Kars yolu ile Tebriz'e kadar gitmekte idi. Anadolu'da Sağ-Orta ve Sol Kol Güzergâhı yolları dışında önemli bir yol daha vardı. Bu yol, Üsküdar'dan başlamakta olup Gebze-Dil İskelesi-Gemlik-Mudanya-Uluabad-Çanakkale-Susıgırlığı-Manisa-İzmir-Urla güzergâhını takip ederek Çeşme'ye kadar uzanıyordu (Miroğlu, 1997: 242). Bu yol XIX. yüzyılda büyük bir değişim göstermiş ve önemli bir ticaret yolu haline gelmişti (Taeschner, 2010: C. 2, s. 63). Bu çalışmada ele aldığımız İzmir-Birunâbâd yolu da XIX. yüzyılda gelişen bu ticaret yolunun bir parçası idi.

Geleneksel Osmanlı sisteminde imparatorluğun her tarafında tüm resmi inşaat ve tamirat işlerini yürüten kurum "Hassa Mimarları Ocağı" idi (Turan, 1963: 159). Bu ocakta görevli mimarlar yapı işlerinin yalnız teknik

yönünden sorumlu olup mali işleri “Şehremini” denilen memurlar yürütmekte idi (Ortaylı, 2008: 319). XIX. yüzyılın ikinci çeyreğine kadar imparatorluktaki yapı işleri Hassa Mimarları Ocağı marifetiyle yürütülmüştü. II. Mahmut’un Şehreminliği ile Mimarbaşılık vazifelerini birleştirmesiyle “Ebniye-i Hassa Müdürlüğü” oluşturulmuştu. Bunun hemen ardından ülkede bayındırlık faaliyetlerini yürütmek üzere 1836 yılında Meclis-i Umûr-ı Nâfia adından bir meclis kurulmuştu. Ancak 1839’da Umûr-ı Ticaret ve Nâfia Nezâreti kurulunca Meclis-i Umûr-ı Nâfia kaldırılarak ona ait işler bu nezarete bağlanmıştı (Turan, 1963: 178-179). Bu arada yeni nezaret de zaman içinde bazı değişimlere uğramıştı. 1848 yılında ülkedeki yol, köprü, kanal, bina vb. gibi yapıların inşası ve muhafaza hizmetlerini yürütmek üzere Nâfia Nezâreti kurulmuştu. Yeni kurulan nezaretin ilk nazırı İsmail Paşa idi (Seyitdanlıoğlu, 1992: 326). Böylelikle ülkedeki tüm bayındırlık işlerini tek merkezden yürütme imkânı sağlanmış oluyordu.

I. Tanzimat Döneminde İmar Faaliyetleri ve Yol Yapımı

Tanzimat’ın ilanı ile beraber yenileşme çabaları, yeni oluşturulan meclisler ve danışma kurulları vasıtasıyla yapılmaya çalışılmıştı. Hiç kuşkusuz bunların en önemlilerinden birisi de İmar Meclisleri idi (Akyıldız, 1993: 141). İmar Meclislerinin ele aldığı meseleler arasında ulaşımı ilgilendiren sorunlar ilk başlarda gelmekteydi. Nehirlerin inşası, köprülerin tamiri ve yenilerin yapımı, yeni yollar inşa edilmesi gibi imar faaliyetleri İmar Meclisleri tarafından yürütülüyordu (Seyitdanlıoğlu, 1992: 323-324). İmar meclisleri oluşturulurken ulaşım öncelik verilmesi şart koşulmuş, bu meclislere öncelikli görev olarak bölgelerinden yapılacak yolların tespit edilmesi vazifesi verilmişti (Çadırcı, 1991: 154).

Tanzimat’ın ardından İmparatorluğun karayolu serüveni İmar Meclisleri’nin çabalarıyla başlamıştı. İlk iş olarak 1848’de Karadeniz’i Orta Anadolu üzerinden Arabistan’a bağlamak için Trabzon-Bağdat arasında şose yolu yapılması kararlaştırılmıştı. Ancak bunun için hazinede yeterli kaynak bulunmadığı gerekçesiyle bu girişim ertelenmişti. Bu arada yine İmar Meclisleri’nin çabalarıyla Trabzon-Erzurum ve Bursa-Gemlik arasında yol yapım çalışmaları başlatılmıştı. Ancak bu amaçla yapılan çalışmalar yeterli kaynak bulunamaması ve gereken ilginin gösterilmemesi yüzünden yarım bırakılmıştı. Böylece yapılan harcamalar da boşa gitmiş oldu (Çadırcı, 1991: 154; Seyitdanlıoğlu, 1992: 330).

İmparatorluğun, Islahat Fermanı ile beraber bayındırlık konusuna yeni bir yaklaşım getirdiği görülüyordu. Fermarda imparatorluğun bayındırlık işleri için yeni kaynaklar oluşturulmaya çalışılmış, inşa edilecek yeni

yollardan yararlanacak eyalet ve sancaklara yeni vergiler ilave edilmesi düşünülmüştü³. Ayrıca Memalik-i Şahane’de üretilen mahsulâtın nakli için gerekli karayollarının yapılması, bunun için Batı’nın teknik bilgisinden ve Avrupa sermayesinden yararlanılması gerektiği belirtilmişti⁴. Devlet ulaşımına gerekli önemi vererek, kaynaklarını etkili bir şekilde kullanmayı, ticaret ve tarımla ilgili sorunlarını çözmeyi amaçlıyordu. Fakat Avrupalı büyük devletler karayolu inşasını pek kârlı görmedikleri için bu alanda çok fazla yatırım yapmamışlar, daha kârlı olan demiryolu inşaatı için imtiyaz almaya yönelmişlerdi. Karayolu yapımı işini ise devlet üstlenmişti.

Devletin yol yapım çalışmalarını ülkenin her tarafında yaygınlaştırabilmesi için yol yapımında belirli bir sistemin oluşturulması gerekiyordu. Bu doğrultuda XIX. yüzyılın ikinci yarısı boyunca birbiri ardına yeni nizamnâmeler çıkarılmıştı. Bunlardan ilki 1278 (1861) tarihli ve “Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne Yollarının Tanzîm ve Tesviyesi Hakkında Nizâm-nâme” adını taşıyan düzenlemedir⁵ (BOA, İ.MMS, 24/1021, 8 Ca 1278/11.11.1861; *Düstûr*, 1. Tertip, C.4, ss. 522-530). Karayolları ile ilgili hazırlanan bu nizamnâme 6 bölüm ve 31 maddeden oluşmakta olup, 26 Ağustos 1869 tarihli yeni düzenlemeye kadar yürürlükte kalmıştı. 1861 nizamnâmesine göre yollar dört sınıfa ayrılmış ve bunların hangi ölçülerde yapılacakları da belirtilmişti. Birinci sınıf yollar, eyalet merkezlerinden Dersaadet’e, iskelelere ve demir yollarına giden büyük caddeler, ikincisi; eyalet ve evliye merkezleri arasındaki yollar, üçüncüsü; kazadan kazaya olan

³ “Umûr-u nâfia için ta’yin ve tahsis olunacak mebâliğ-i münâsibeye berren ve bahren inşa ve ihdas olunacak turûk ve mesâlikten istifade edecek olan eyâlât ve sancaklarda vaz’ ve te’sis kılınacak vergi-i mahsûslar dahi ilave edilmesi...” *Düstûr*, 1. Tertip, C. 1, 21 C 1272 (28.02.1856), s. 13.

⁴ “Mahsulât-ı Memâlik-i Şâhânemin nakli için icab eden turûk ve cedâvilin küşâdıyla ve emri ziraat ve ticaretin tevessüüne hâil olan esbâbın men’iyle teshilât-ı sahîhanın icrâ olunması ve bunun için maarif ve ulûm ve sermaye-i Avrupa’dan istifadeye bakılması esbâbının bil-etrâf mütâlaasıyla peyderpey mevkî icrâya konulması maddelerinden ibâret olmağla...” *Düstûr*, 1. Tertip, C. 1, 21 C 1272 (28.02.1856), s. 13.

⁵ Musa Çadircı, Osmanlı yolları ile ilgili ilk çalışmanın 1864 yılında yapıldığını belirtir. Bkz. *Musa Çadircı, Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s. 300; Nesimi Yazıcı ise bu nizamnâmenin hazırlandığı tarihin *Düstûr*’un basılış tarihinden evvel olması gerektiğini belirterek Nisan 1866’dan önceye ait olması gerektiğini belirtmiştir. Bkz. Nesimi Yazıcı, “Tanzimat’ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, s. 362; İlhan Tekeli ve Selim İlkin, ilk yol nizamnâmesinin 1863 yılında çıkarıldığını kaydederler. Bkz. İlhan Tekeli ve Selim İlkin, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, s. 431; Meclis-i Meabir’in 11 Kasım 1861 tarihli iradesi ile bu nizamnâmenin yürürlüğe konulduğu görülmektedir. Öyleyse nizamnâmenin hazırlandığı yıl 1861 olmalıdır. Bu konudaki en doğru bilgi Selahattin Tozlu’ya aittir. Tozlu, bu nizamnâmenin tarihini 8 Ca 1278 (11 Kasım 1861) olarak verir. Bkz. Selahattin Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, s. 649.

yollar ile kazalardan büyük caddelere, demir yollarına ve iskelelere giden yollar, dördüncüsü; kazadan kazaya giden yollar ile aynı olup daimi suretle arabaların gelip geçmediği yollardı. Bu yolların hangi ölçülerde yapılacağı ise aşağıdaki tabloda belirtildiği şekildeydi:

Tablo 1: 1861 Nizamnâmesine Göre Yolların Sınıfları ve Ölçüleri

Yolun Sınıfı	Yolun İki Tarafında Kaldırımsız	Kaldırım	Toplam
I. Sınıf Yollar	9	6	15
II. Sınıf Yollar	7	5	12
III. Sınıf Yollar	5	4	9
IV. Sınıf Yollar	3	3	6

Osmanlı İmparatorluğu'nda önce pilot uygulama olarak başlatılan ve ardından tüm yurttan uygulanmaya çalışılan 1861 tarihli yol nizamnâmesinde görülen eksiklikler ve uygulamadan kaynaklanan yanlışlıklar yeni bir yol nizamnâmesinin hazırlanmasını zorunlu hale getirmişti⁷. İlk düzenleme yapılabildiği dört beş seneden fazla bir zaman geçmiş olmasına rağmen neredeyse hiçbir yerde dört beş saatlik bir şose yol yapılamamıştı⁸. Önceki düzenlemelerden kaynaklanan bu ve benzeri sıkıntıları gidermek için yeni bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştu. Yol yapım çalışmalarından edinilen tecrübelerden de yararlanılarak 1869 yılında yeni bir düzenleme yapılmıştı. “Turuk ve Meabir Hakkında Nizamnâmedir” başlığını taşıyan yeni düzenleme 5 Ca 1286/13.08.1869 tarihinde padişah emriyle kabul edilmişti

⁶ Bu düzenlemede kullanılan ölçü birimi “arşın” idi. Arşın yerine “zirâ” tabiri de kullanılırdı. Osmanlı Devleti'nde genel olarak iki tür arşın kullanılmaktaydı. Bunlar; mimar arşını ve çarşı arşını idi. Ele aldığımız dönemde genellikle mimar arşınının değeri 75,8 cm. olarak kabul edilmekteydi. Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, 1. Cilt, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983, s. 88; Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ 2005, s. 141-142.

⁷ “Tanzîm-i turuk ve me'abir hakkında bundan akdem vaz' ve te'sis edilmiş olan nizamnâmenin vilâyetlerce bir müddetten beri vukû' bulan tecrübe-i faaliye üzerine lüzûm-u ta'dil ve tashîhi sâbit olmuş ve bir aralık Tuna Vilayeti'nde yapılan yollar için ittihâz edilen usûl-i mahsûsenin geçen sene muvakkaten tamîm-i ahkâmı kararlaştırıldığı hâlde her tarafın icâbât-ı mevkiyesine tevafuk etmemesi nizâm-ı umûmiyenin ıslah ve ta'dilinde olan mecbûriyeti te'yid ve tezyid eylemiş olduğundan Memâlik-i Devlet-i Aliye'nin her cihetinde mümkünü'l-icrâ olacak ve tecârüb-ı vakta ile meşhûd olan bazı muamelât-ı tarik-i istikâmete tahvile delâlet eyleyecek kavâidin te'sisi zımnında...”, BOA. İ.MMS. 37/1549, 25 R.Ahîr 286 (04.08.1869).

⁸ “...Bu usûl vaz' olunalı dört sene ve belki daha ziyâde zaman olduğu halde hiçbir yerde dört beş saatlik şose yolun vücûda gelemeyişi mahallerince nizamât icraat-ı fiiliyesine itina olunmamasından veya bir sûretle su'-i isti'mâl edilmesinden midir yohsa hükm-ü nizâmın kâbil-i icrâ olmamasından mıdır?” BOA. İ.ŞD. 2/78, Selh-i Zilhicce 284 (23.04.1868), s. 2.

(BOA, İ.MMS. 37/1549, 25 R 286/04.08.1869 tarihli Meclis-i Mahsus mazbatası; Çadırcı, 1991: 153-167). Bu yeni talimatnâmenin Düstur'da yayımlanarak uygulamaya konulduğu tarih ise 18 Ca 1286/26.08.1869 idi. Yeni nizamnâmede de yollar dört sınıfa ayrılmıştı. Ayrıca yolların genişlikleri de artırılmıştı. Yeni yollar aşağıdaki tabloda belirtilen ölçülere göre inşa edilecekti (Düstûr, 1. Tertip, C. 2, 18 Ca 1286/26.08.1869, s. 302).

Tablo 2: 1869 Nizamnâmesine Göre Yolların Sınıfları ve Ölçüleri

Yolun Sınıfı	Şose		Tarik Satırları		Yekûn	
	Metre	Santim	Metre	Santim	Metre	Santim
I. Sınıf Yollar	7	-	2	-	9	-
II. Sınıf Yollar	5	50	1	50	7	-
III. Sınıf Yollar	4	50	1	-	5	50
IV. Sınıf Yollar	-	-	-	-	3	-

II. İzmir-Birunâbâd Şosesi İmtiyazının Verilmesi

Nafia Nezareti'nin kurulmasının ardından yol yapım çalışmaları tek elde toplanmış ve daha etkili bir şekilde yapılmaya başlanmıştı. Yol yapımı ile ilgili hazırlanan nizamnâmeler ile de yapım işlerinin altyapısı hazırlanmıştı. Bunların ardından imparatorluğun birçok bölgesinde yol yapım çalışmaları başlatılmıştı. Bu yolların büyük bölümü devlet tarafından inşa edilirken bir kısmı da ihale suretiyle yapılmıştı. Örneğin; İzmir ve havalisinin yol yapım ihalesi Mösyö Human'a verilmişti. Bu inşaat için dokuz maddelik bir şartnâme hazırlanmış ve taraflarca imzalanmıştı. Ancak yolun yapımında sorunlar ortaya çıkmıştı (BOA, İ.MMS. 42/1748, 13 L 1288/26.12.1871, s. 2-4). İzmir-Birunâbâd yolu da ihale suretiyle inşa edilen yollar arasında yer alıyordu.

Anadolu'nun eski ticaret yollarının yanında XIX. yüzyılda önemli bir ticaret yolu daha ortaya çıkmıştı. Bu yol, Üsküdar'dan başlamakta olup Gebze-Dil İskelesi-Gemlik-Mudanya-Uluabad-Çanakkale-Susıgırlığı-Manisa-İzmir-Urla güzergâhını takip ederek Çeşme'ye kadar uzanıyordu (Miroğlu, 1997: 242; Taeschner, 2010: C. II, s. 63-64). İzmir-Birunâbâd yolu da bu yeni ticaret yolunun bir parçası idi. İzmir ve karyeleri oldukça verimli topraklara sahip olup buralarda birçok ürün yetiştiriliyordu. Ancak karyelerden şehir merkezine araba işleyecek geniş yollar bulunmadığından buralarda yetişen ürünleri şehir pazarına getirmek oldukça masraflı ve güç bir işti. Bu hususa dikkat çeken şehrin ileri gelenlerinin imzasıyla 1272 (1855) yılında Meclis-i Vala'ya gönderilen yazıda; İzmir'in merkezinden Birunâbâd, Buca, Hacılar gibi karyelere araba işleyecek geniş bir yol

bulunmadığından şikayet edilmişti. Eğer müsaade edilirse oluşturulacak bir şirket ve İzmir halkı tarafından merkezden karyelere gidecek yolların yapılabileceği belirtiliyordu (BOA, İ.MVL, 3597/15749, 5 M 72/17.09.1855, s. 2). Ancak İzmir merkezinden köylere gidecek geniş bir yol yapımı bu tarihlerde mümkün olmamıştı. Aradan geçen birkaç yılın ardından 1277 (1860) yılında İzmir-Birunâbâd yolu yapımı gündeme gelmişti. İzmir-Birunâbâd şosesi inşa ve işletme imtiyazı için başvuruda bulunan kişi Mösyö Şarno idi. Mösyö Şarno ve şirketi tarafından hazırlanan 26 maddelik mukavelenâme 8 Rebiulahir 1277 (24 Ekim 1860) tarihinde Meclis-i Tanzimat'a takdim edilmişti⁹ (BOA, İ.MVL, 439/19467, 8 R 1277/24.10.1860). Daha sonra ise Meclis-i Meabir tarafından incelenmesi için Ticaret Nezareti'ne gönderilmişti. 26 maddelik bu mukavelenâmeyi inceleyen Meclis-i Meabir tarafından kaleme alınan raporda; yolun inşasının oldukça önemli olduğu belirtilmekle beraber 25 senelik imtiyaz müddetinin ise uzun olduğu belirtilerek bu husustaki çekinceler dile getirilmişti (BOA, İ.MVL, 439/19467, 8 R 1277/02.10.1860, s. 11). Belirtilen çekincelerle birlikte mukavelenâme yeniden Meclis-i Tanzimat'a gönderilmiş, burada şartnâmenin uygun görülmesi üzerine Divan-ı Hümayun kaleminden ikişer nüshası yazdırılarak Ticaret Nezareti ile Şarno'nun şirketi arasında imzalanması kararlaştırılmış (BOA, İ.MVL, 439/19467, 16 Ra 1277/24.10.1860, s. 13), padişah iradesinin ardından resmi işlemler tamamlanmıştı (BOA, İ.MVL, 439/19467, 17 Ra 1277/25.10.1860, s. 13).

Osmanlı Hükümeti ile Mösyö Şarno arasında 8 Rebiulahir 1277 (24 Ekim 1860) tarihinde düzenlenen mukavelenâme 5 fasıl ve 26 maddeden oluşuyordu. Birinci fasıl (1-12. maddeler); "Tarik-i Mezkûrun Sûret-i Resm ve İnşası Beyanındadır" başlığını taşıyor ve şu şartları içeriyordu¹⁰ (BOA, İ.MVL, 439/19467, 8 R 1277/24.10.1860):

İzmir'den Birunâbâd'a kadar olan yolun inşa ve işletme imtiyazını alan şirket her türlü masraf ve zararı kendisine ait olmak üzere imtiyaz şartnâmesinin imzalandığı tarihten itibaren bir buçuk sene içerisinde araba işleyecek surette bitirilmesini taahhüt eder.

Yapımı düşünülen yol, İzmir'de Fransız Hastanesi civarında bulunan Tuzla Burnu mahallesinden başlayıp mümkün olduğunca sahilden geçerek Halka Pınar Çayı'na kadar gidip oradan kağıt fabrikası ile Birunâbâd karyesi arasında bulunan iki köprü'nün birisi yakınında eski yolla birleşecektir.

⁹ 26 maddelik bu mukavelenâme 4 varak üzerine yazılmış olup buna ekli bir de harita bulunmaktadır.

¹⁰ "İzmir'den Birunâbâd Karyesine Kadar Yapılacak Şose Araba Yolunun İmtiyaziyesine Mutazammın Mukavelenâmedir" başlıklı şartnâme 26 maddeden oluşmaktaydı.

Yolun genişliği en az sekiz zirâ¹¹ yani altı metre olacaktır¹². Yolun iki tarafında birer metre genişlikte yastıklamalar yapılacak olup onların aralığı dahi dört metre genişlikte şose olarak inşa olunacaktır. Fakat yolun iki yanların birer metre genişlikte yapılacak yastıklamaların yerine köprüler üzerinde yarımşar metre genişlikte yaya kaldırımı yapılacaktır.

Yapılacak yol en az bir zirâ' derinlikte olmalı ve derinliği yarım metre olan bir hendek çevrili olmalıdır. Yolun 2.25 metreden fazla yüksek olan kısımları en az yarım metre yükseklikte korkuluk ile çevrili olacaktır.

Yolun geçeceği mahaller miri araziden ise ücretsiz olarak kumpanyaya verilecek, şahıslara ait olan kısımlar ise kumpanya tarafından sahibinin rızası alınarak satın alınacaktır. Eğer arazinin sahibi malının değerinden fazlasını talep eder ve satmaya yanaşmazsa bunlar menafi-i umumiye için alınacak emlak hakkındaki kanuna göre emlak-ı komisyon tarafından uzlaşma sağlanacaktır. Arazinin üzerinde bina, ağaç vs. var ise onların değeri de hesaplanarak kumpanya tarafından sahibine ödenecektir.

Kumpanya alacağı arazinin bir kıta haritasını hazırlayarak hükümetten izin isteyecek ve kendisine on hafta zarfında cevap verilecek, eğer bu süre zarfında cevap verilmezse başvuru kabul olunmuş sayılacaktır.

Kumpanya tarafından takdim olunacak harita kabul olunduktan sonra yolun geçtiği araziden devlete ait yerlerinin ücretsiz olarak kumpanyaya teslim edilmesi için bir komiser tayin olunacaktır. Ayrıca bu komiser yolun inşası için gerekli olup da kumpanya tarafından henüz satın alınamamış olan araziye beşinci maddede belirtilen hükümlere uygun olarak kumpanyaya satın aldırtacaktır. Yolun inşasında kullanılacak her türlü alet, edevat ve malzeme en iyi cinsten seçilerek yol gayet sağlam yapılacaktır. İnşaat sebebiyle geçişi bozulan ya da değiştirilen arazi sınırının masraflarını kumpanya karşılayacaktır.

Kumpanyanın inşa edeceği köprüler, gemilerin geçişine ve sel sularının akışına engel olmayacak şekilde yapılacaktır. Bu işin yapımı için bir layiha hazırlanarak hükümete takdim edilecek ve üç ay zarfında karar verilecektir. Kumpanya inşaatı kendi seçeceği memurlar marifetiyle yaptıracaktır. İnşaat

¹¹ Zirâ': Dirsekten orta parmak ucuna kadar olan bir uzunluk ölçüsüdür. Buna "arşın" da denir. 75-90 cm. arasında değişen şekilleri vardır. İncelediğimiz dönemde çoğunlukla 78 cm. olarak kabul edilmiştir. Bakınız: Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, 3. Cilt, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983, s. 663; Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 2005, s. 141-144.

¹² Henüz 1861 yol düzenlemesi hazırlanmadan evvel yapımına başlanan bu yolun 6 metre genişlikte yapılması bu yolun, 1861 düzenlemesinde belirtilen II. sınıf yolların üstünde ancak I. sınıf yolların ölçülerinin biraz altında kaldığını gösteriyor.

işî hükümetin nezareti altında olup kumpanyanın bu mukavelenâmede belirlenen şartlara muhalif bir şey yapmasına izin verilmeyecekti.

Yolun yapımı için belirlenen müddetin sonunda işin mukavelenâmede belirtilen şartlara uygun olarak yapılıp yapılmadığının kontrolü ve işin tasdiki için bir komiser gönderilecekti. İnşaat kontrol edilip tasdik olduğuna dair takdim olunacak mazbatadan sonra hükümet yolun işlettilmek üzere açılmasına ruhsat ve belirlenen tarifeye uygun olarak geçiş ve nakliye resmi alınması için kumpanyaya icazet verecekti.

Şartnâmenin ikinci faslı (13. madde); "Sûret-i İdaresiyle Ahz-ı Rûsûmâta Dairdir" başlığını taşımakta olup şöyle idi:

Yol daima düzgün ve emniyet içinde geliş-gidişe açık bulundurulacak, idaresi ve tamirat masrafları kumpanyaya ait olacaktı.

Mukavelenin üçüncü faslı (14-20. maddeler); " İmtiyazın Müddeti ve Mübâyaat ve Temin Akçesiyle İnkızâ-yı Müddet Beyanındadır" başlığı altında şu hükümlerden oluşuyordu:

Yolun imtiyaz müddeti yirmi beş sene olacak ve bu müddet imtiyaz tarihinden itibaren başlayacaktı. İmtiyaz müddeti sona erdiğinde yol devlete teslim edilecek ve hükümet istediği şekilde idare ve kullanma hakkına sahip olacaktı.

Kumpanya tarikin idaresini ve yolda bulunan her türlü bina ve eseri hüsn-ü hale koymaya mecbur olacaktı. Şayet kumpanya bu taahhüdünü yerine getirmezse, imtiyaz müddetinin son iki senesinde yolun hasılatına el konularak tarikin hüsn-ü hale konulmasında kullanılacaktı.

İmtiyaz tarihinden itibaren altı ay zarfında kumpanya işe başlamadığı veya birinci maddede belirlenen müddette inşaatı bitirmediği takdirde bu imtiyaz düşecek ve bu takdirde temin akçesi olarak alınan meblağ devletin malı olacaktı. Yol inşaatının bazı zorlayıcı sebepler nedeniyle terk veya tehiri halinde belirlenen maddelerin hükümleri geçerli olmayacaktı. Kumpanya imtiyaz fermanını aldığı zaman temin akçesi olarak devlete iki yüz elli aded mecidiye altını verecekti. Bu teminat akçesi yolun tamamlanmasından sonra kumpanyaya iade edilecekti.

Antlaşmanın dördüncü faslı (21. madde); "Alınacak Resm-i Mürûr Tarifesi Beyanındadır" başlığı altında tek maddeden oluşuyordu. Buna göre;

Kumpanya hazırlanan şartnâmeye uygun bir biçimde noksansız olarak inşaatı tamamlamasının karşılığında imtiyaz müddetince yoldan geçenlerden geçiş resmi almak imtiyazına sahip olacaktı. Bu resim Kemer Çayı ve Halka Pınar nehri köprülerinden birisinde alınacaktı. Bu geçiş resminin miktarı ise aşağıdaki tabloda belirtilen şekilde olacaktı:

	Guruş	Para
Yaya bir adamdan	00	10
Bir adam bir hayvana binmiş olduğu halde	01	00
Boş hayvandan	00	30
Bir adam bir katır veya eşeğe binmiş olduğu halde	00	30
Boş katır veya eşekten	00	20
Öküz, inek ve mandanın her birinden	00	20
Koyun ve keçinin her birinden	00	10
Yüklü hamaldan	01	00
<u>Yolcu Arabaları</u>		
Bir beygiri yolcu arabalarından	02	00
İki beygirden	03	00
Üç beygirden	04	00
Dört beygirden	05	00
Beş beygirden	07	00
Altı beygirden	08	00
Boş yolcu arabalarından bu fiyatların yarısı alınacaktır		
Her çeşit hayvan koşulur yük arabasından	02	00
Boşundan yarısı alınacaktır		
Yüklü deveden	02	00
Boş deveden	01	00
Yüklü beygirden	00	60
Yüklü eşek ve katırdan	01	00

Yapılan bu tarifnâmeden istisna tutulanlar da bulunmaktaydı. Şöyle ki; yolcu ve yük hayvanlarını kullanan arabacılar, ebeveyni veya akrabasıyla beraber bulunan çocuklar, üzerinde geçiş resmi alınacak köprüyü geçmeyerek yolun diğer kısımlarını kullanan kişilerden ve arabalardan hiçbir ücret alınmayacaktı.

Antlaşmanın son faslı (22-26. maddeler); "Şerâit-i Mütenevviaya Şâmilidir" başlığı altında şu hükümlerden oluşuyordu:

Askerler, zaptiye neferleri ve devlet postası geçiş resmi vermeksizin bu yoldan gelip gidebileceklerdi. Ayrıca orduya top, mühimmat, zahire vs. taşıyan arabalar da geçiş resminden muaf olacaklardı. Yolun sermayesi veya buradan elde edilecek gelirler üzerine imtiyaz müddetince herhangi bir vergi konulamayacaktı. Kumpanyanın imtiyazına ve teşkiline dair olan senetler için ödenecek her türlü damga ve vergilerden kumpanya muaf olacaktı. Yapılacak yolun müdür ve memurlarının seçiminde kumpanya serbest olacaktı. Bu kimseler devletin koyduğu kanunları tabi olacak fakat yabancı olarak kumpanyanın hizmetinde bulunan kimseler yürürlükte olan antlaşmalara uygun olarak kendi devletlerinin himayelerinde kalacaklardı.

Devlet tarafından tayin olunacak memurlar marifetiyle icra olunacak teslim, devir işlemleri, inşaatın muayenesi ve kabulü maddelerinden dolayı gerekli olacak masraflar iki yüz elli mecredi lirasına kadar kumpanya tarafından karşılanacak ve bu masraflar hükümetçe teminat akçesine dahil edilecektir. Bu şartnâmede yer alan maddelerden birisinin uygulanması veya açıklanması hakkında hükümet ile kumpanya arasında vukuu bulabilecek karışıklıkta taraflarca oluşturulacak karışık bir komisyon marifetiyle sorun çözülmeye çalışılacaktı.

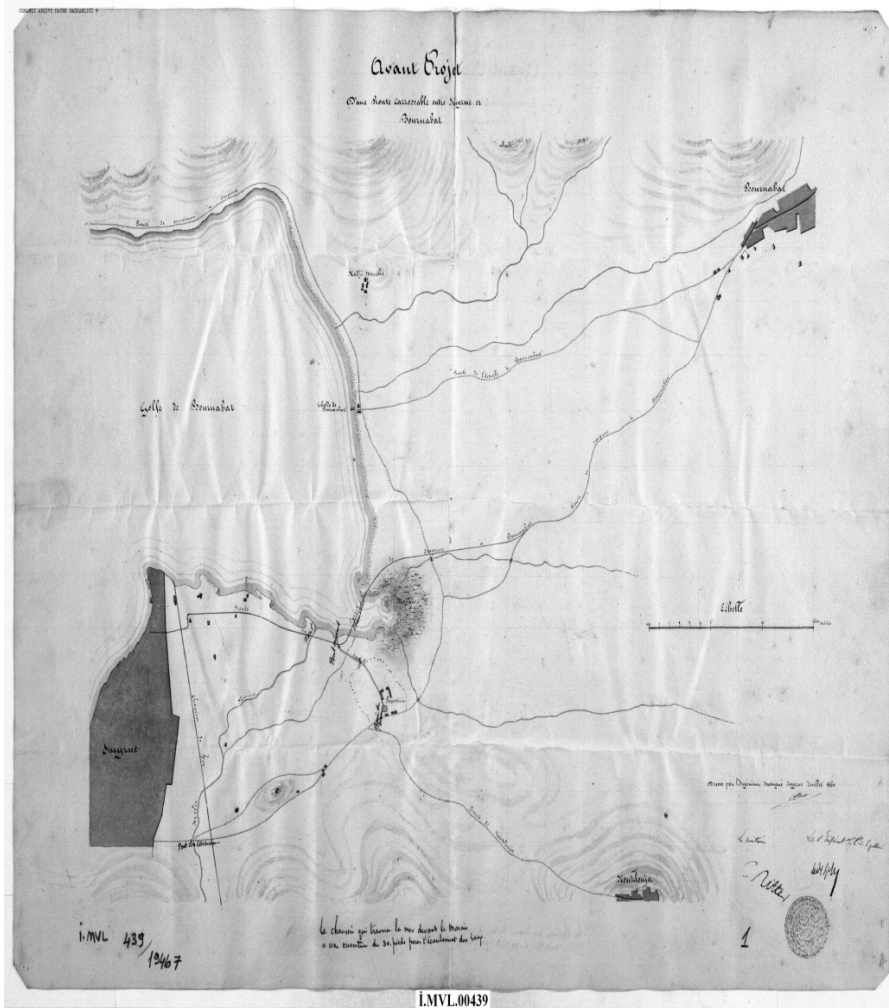
İzmir-Birunâbâd yolunun yapımı için gerekli tüm işlemler ve hazırlıkların tamamlanmasının ardından yolun yapımına derhal başlanmıştır. Mösyö Şarno ve şirketi tarafından tüm işler titizlikle mukavelenâmede belirlenen şartlara uygun olarak yürütülmeye çalışılmıştı. Bu yoldaki çalışmalarını yürüten en önemli kişi ise, Mösyö Şarno'nun şirketinin müteahhitliğini yürüten Mösyö Fişer idi. Mösyö Şarno ile yapılan mukavelenâmeye göre İzmir-Birunâbâd yolunun bir buçuk sene içerisinde tamamlanması gerekiyordu. Kumpanyanın yürüttüğü hızlı çalışmalarla yol mukavelede belirlenen süreden de önce yaklaşık bir yıl içerisinde tamamlanmıştır. Yol yapım çalışmalarının kontrol edilmesi için Meclis-i Meabir tarafından görevlendirilen Reşad Bey, 9 Eylül 1861 tarihli raporunda; 1861 yılı Eylül ayı itibariyle yolun şartnâmede taahhüt olunan şekilde tamamlandığını ayrıca, kumpanyanın mukavelede taahhüt ettiklerinin haricinde yolun iki tarafına ağaçlar dahi diktirdiğini bildirmişti. İzmir'de bulunan mühendisler Mösyö Gordon ile Mösyö Riter İzmir'de buldukları sırada İzmir-Birunâbâd yolunu kontrol etmişler ve yolun eksiksiz olarak yapıldığını belirterek kabul işlemlerinin yapılabileceğini bildirmişlerdi. Meclis-i Meabir tarafından hazırlanan raporda; yolun mukavelenâmeye uygun bir biçimde tamamlandığı belirtilerek kabul işlemlerinin yapılabileceği, ayrıca şartnâmenin 21 ve 22. maddelerinde belirtilen kefalet akçesinin kumpanyaya geri iade edilmesi ve mukavelenâmede belirlenmiş geçiş resminin alınması için kumpanyaya gerekli imtiyazın verilmesi gerektiği bildirilmişti (BOA. İ.MVL. , 467/21139, s. 2). Müteahhit Mösyö Fişer şartnâmede belirlenen esaslara göre yolu tamamladığından kumpanyaya işletme imtiyazının verilmesi için İzmir valiliğine ve komiser Reşad Bey'e yetki verilmişti. Ayrıca hazinede bulunan kefalet akçesinin kumpanyaya iade edilmesi için de Maliye Nezareti'ne yazı gönderilmesi kararlaştırılmıştı (BOA, İ.MVL, 467/21139, 27 Ca 278/30.11.1861, s. 6). Padişahın onayının ardından da resmi işlemler tamamlanmış kumpanyaya işletme imtiyazı verilmişti (BOA, İ.MVL, 467/21139, 28 Ca 278/01.12.1861, s. 6).

Böylelikle İzmir-Birunâbâd yolu tamamlanmış ve kumpanya tarafından işletilmeye başlanmıştır. Tabi ki yolun her mevsimde ulaşımına açık tutulması

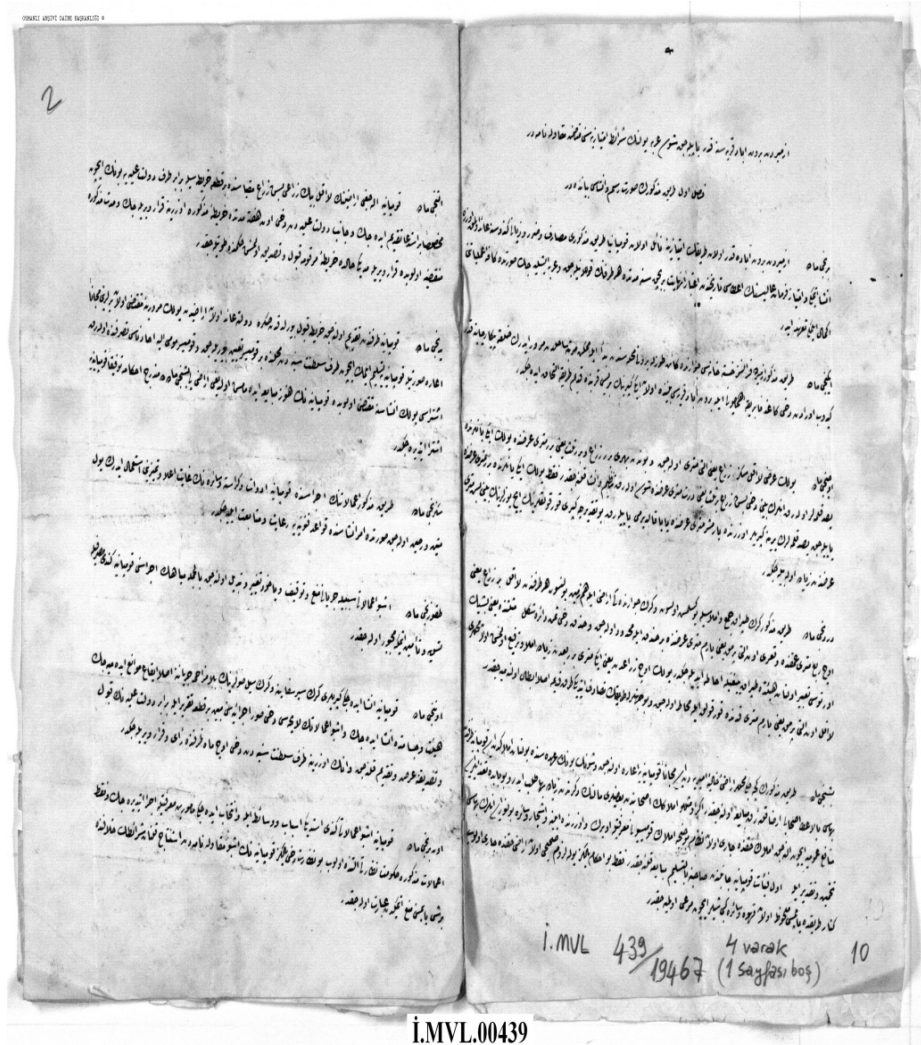
gerekiyor ve kumpanya da bu hususa dikkat ediyordu. Ancak yolun yapımının üzerinden birkaç yıl geçmişti ki, 1281 (1865) yılı kışı başlangıcından beri yağın şiddetli yağmur sebebiyle nehir suları taşmış, İzmir-Birunâbâd arasındaki şosenin Halka Pınar çayı üzerinde bulunan köprüsü sel nedeniyle yıkılmış ve burada ulaşım birkaç gün durmuştu. Ancak bu köprü kumpanya tarafından kısa sürede tamir edilmiş ve yol tekrar ulaşım açılmıştı (*Tasvir-i Efkar*, nr. 270, 5 N 1281/01.02.1865). Sonraki dönemde de İzmir-Birunâbâd yolunda ve burayı çevresindeki yerleşim yerlerine bağlayan yollarda inşa ve tamirat işlerine devam edildiği görülmektedir. H. 1308 (1891) yılı Aydın vilayet salnâmesinde verilen bilgilere göre; İzmir'den Birunâbâd, Hacılar, Nif ve Kasba'ya kadar 25.805 metre ve Birunâbâd'dan Manisa'ya kadar 7660 metre şose yol inşa edilmişti (Sâlnâme-i Vilâyet-i Aydın, H. 1308, s. 526). Birunâbâd ve çevresinde devam eden yol yapım ve onarım çalışmaları kapsamında İzmir'den Karşıyaka Bayraklı'dan, Birunâbâd ve Değirmen Dağı'na kadar 14.320 metre şose yol inşaatı (Sâlnâme-i Vilâyet-i Aydın, H. 1313, s. 544) ve Hacılar-Birunâbâd-Bayraklı güzergâhında da 7.900 metre şose yol yapılmıştı (Sâlnâme-i Vilâyet-i Aydın, H. 1326, s. 766).

Sonuç

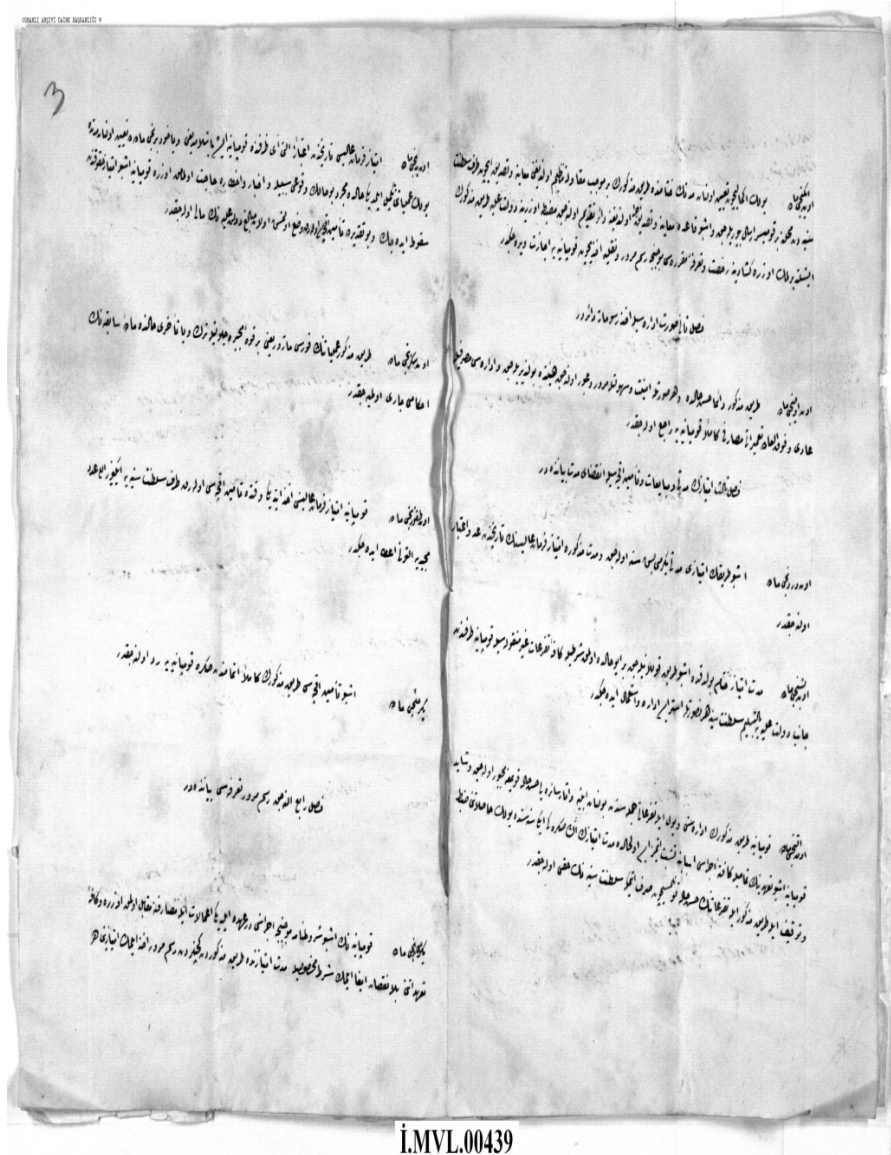
Osmanlı İmparatorluğu'nda, Tanzimat'ın ardından karayolu yapımı konusunda yeni bir döneme girilmiş ve bu konuda birçok önemli adım atılmıştı. Bu konuda atılmış en önemli adım Nafia Nezareti'nin kurulması idi. Böylelikle ülkedeki tüm imar işleri tek bir elden ve daha hızlı yönetilebilecekti. Ayrıca Meabir Meclisi'nin kurulmasıyla imar faaliyetlerini yürütecek uzmanlaşmış bir yapı oluşturulmuştu. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren de birbiri ardına çıkarılan yönetmeliklerle yol yapım faaliyetlerinde batı standartları yakalanmaya çalışılmıştı. Bu hususta 1861, 1869 ve 1898 düzenlemeleri oldukça önemlidir. Ancak devlet idarecilerin tüm iyi niyetli çalışmalarına rağmen bu dönemde Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali sıkıntılar ve teknik eleman eksikliği çalışmaların istenilen şekilde yürütülmesine mani olmuştu. Mali sıkıntıların aşılabilmesi için bazı yolların ihale suretiyle yaptırılmasına karar verilmişti. İhale ile yaptırılan yolların ilk örneklerinden birisi de İzmir-Birunâbâd şosesi idi. Bu yolun yapımı için imtiyaz alan Mösyö Şarno tüm işleri titizlikle yönetmiş ve yolu yaklaşık bir yıl gibi kısa bir zaman sonra tamamlamıştı. Böylelikle iç kesimlerden ve civar karyelerden İzmir limanına getirilen mallar daha kolay taşınabilmiş, İzmir ve karyelerinde refahın artmasında önemli bir katkı sağlanmıştı.

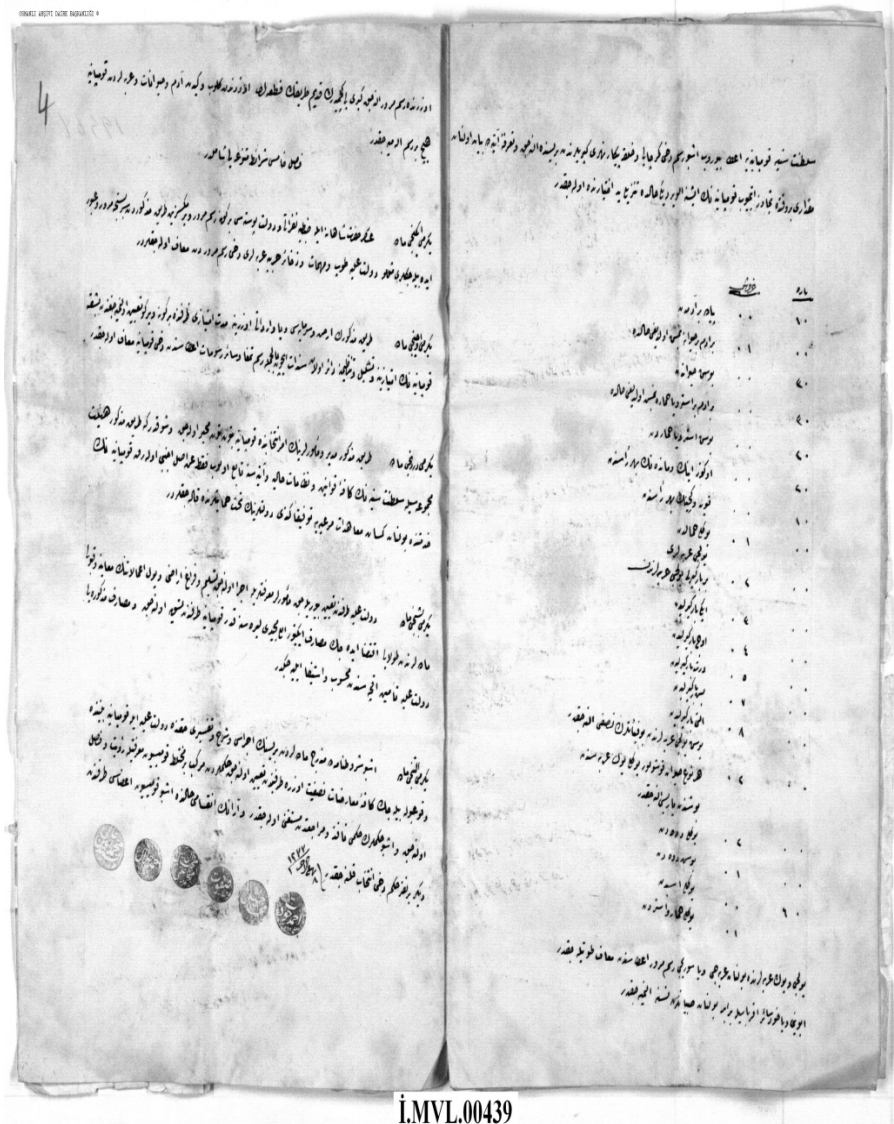
EK-1: İzmir-Birunâbâd Şosesi Krokisi**BOA. İ.MVL. 439/19467.**

EK-2: İzmir'den Birunâbâd Karyesine Kadar Yapılacak Şose Araba Yolunun Şerait-i İmtiyaziyesini Mutazammın Mukavelenâmedir



İ.MVL.00439





İ.MVL.00439

BOA. İ.MVL. 439/19467.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Belgeleri

- BOA, İ.MMS, 24/1021, 8 CA 1278 (11.11.1861).
 BOA. İ.MMS. 42/1748, 13 L 1288 (26.12.1871).
 BOA. İ.MMS. 37/1549, 25 R.Ahir 286 (04.08.1869).
 BOA. İ.ŞD. 2/78, Selh-i Zilhicce 284 (23.04.1868).
 BOA. İ.MVL. , 3597/15749, 5 M 72 (17.09.1855).
 BOA. İ.MVL. , 439/19467, 8 R 1277 (24.10.1860).
 BOA. İ.MVL. , 439/19467, 8 R 1277 (02.10.1860).
 BOA. İ.MVL. , 439/19467, 17 Ra 1277 (25.10.1860).
 BOA. İ.MVL. , 467/21139, 27 Ca 278 (30.11.1861).

II. Resmi Yayınlar ve Gazeteler

- Düstûr, 1. Tertip, 1. Cilt, Matbaa-i Âmire, 1289.
 Düstûr, 1. Tertip, 2. Cilt, Matbaa-i Âmire, 1289.
 Düstûr, 1. Tertip, 4. Cilt, Mahmud Bey Matbaası, İstanbul, 1299.
 Sâlnâme-i Vilâyet-i Aydın, H. 1308, H. 1313, H. 1326.
 Tasvir-i Efkâr, nr. 270, 5 N 1281/01.02.1865.

III. Araştırma ve İncelemeler

- AKYILDIZ, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993.
 BOZKURT, Rıza, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, Genelkurmay Başkanlığı Harb Tarihi Dairesi Yayınları, Ankara 1966.
 ÇADIRCI, Musa, "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu Yapımı", Ankara Üniversitesi DTCF, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, Ankara 1991, s. 153-167.
 _____, *Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK Yayınları, Ankara, 1997.
 ÇETİN, Cemal, *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2009.
 EKİN, Ümit, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara 2002.
 HALAÇOĞLU, Yusuf, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi*, Doçentlik Tezi, İstanbul 1983.
 _____, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002.

- KILIÇ, Rüya, “Osmanlı Devleti’nde Hac ve Hac Yolları”, *Tarih Çevresi*, S. 18, Eylül-Ekim 1995, s. 34-48.
- MİROĞLU, İsmet, “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, *Tarih Enstitüsü Dergisi (Prof. Dr. Münir Aktepe’ye Armağan)*, 15. Sayıdan Ayrıbasım, İstanbul 1997, s. 241-252.
- MÜDERRİSOĞLU, Fatih, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Yolları ve Menzil Külliyesi”, *Osmanlı Ansiklopedisi*, C. 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 920-934.
- ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbend Teşkilâtı*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1990.
- ORTAYLI, İlber, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat, Ankara 2008.
- ÖZERGİN, M. Kemal, “XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul-Şam Yolu”, *Karayolları Bülteni*, S. 242, Mayıs 1970, s. 34-38.
- PAKALIN, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1983.
- PITCHER, Donald Edgar, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Tarihsel Coğrafyası*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1999.
- RAMSAY, W. M. , *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1960.
- SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, “Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri”, Ankara Üniversitesi DTCF, *OTAM Dergisi*, S. 3, s. 323-332.
- TAESCHNER, Franz, “Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti”, Çev. Hamit Sadi, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, C. 5, S. 1-2, Haziran-Kanun-ı Evvel 1926, Milli Matbaa-İstanbul, 1927, s. 96-108.
- _____, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, C. I-II, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2010.
- TEKELİ, İlhan-İLKİN, Selim, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, *Çağım Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yay. Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 395-440.
- TOZLU, Selahattin, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, *Osmanlı*, C. 3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 644-662.
- TURAN, Şerafettin, “ Osmanlı Teşkilâtında Hassa Mimarları”, Ankara Üniversitesi DTCF, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 1, S. 1, Ankara 1963, s. 159-202.
- YAZICI, Nesimi, “Tanzimat’ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, Ankara Üniversitesi DTCF, *OTAM Dergisi*, S. 3, Ankara 1992, s. 333-377.

