

**TANZİMAT DÖNEMİNDE SİNOP LİMANINI HİTERLANDA  
BAĞLAYAN MODERN YOL AĞININ TESİSİ\*****İsmail YAŞAYANLAR\*\*****Özet**

Antik dönemden beri Karadeniz ticaretinde önemli bir yeri olan Sinop, gemiler için mahfuz bir liman özelliğine sahip olması sebebiyle daima uğrak bir şehir olmuştur. Gemiler yoluyla kente getirilen ticari ürünlerin Sinop üzerinden Anadolu'nun iç sahasına aktarılması, şehrin hinterland ile bağlantısını sağlayan yollar sayesinde gerçekleştiriliyordu. Fakat artan ticaret hacmi, modern bir yol ağına sahip olmayan Sinop limanının ticari açıdan düşüşüne sebep olmaktadır. Sinop'u hinterlandına bağlayan modern yol ağının inşaa sürecinin incelendiği bu çalışmada özellikle Tanzimat döneminde Anadolu'da gerçekleştirilen yeni şose ve yol yapım çalışmaları çerçevesinde Sinop'u Boyabat, Kastamonu, Samsun ve Sivas sahasına bağlayan yolların inşası ele alınmış, ayrıca Sinop-Sivas şimendüfer hattı inşaa teşebbüsüne de değinilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** *Tanzimat, Sinop, Yol, Hinterland, Liman*

**ESTABLISHMENT OF MODERN ROAD NETWORK CONNECTING THE  
SİNOP PORT TO HİTERLAND İN THE TANZİMAT ERA****Abstract**

Sinop, which has an important role in Black Sea trade since ancient times, has always been a city frequented due to have reserves as a port for ships. The commercial products which were brought into the city by ships, were to be transferred from Sinop through Anatolia's inner court by the roads which connect the port to hinterlands. But the increasing trade volume, led to the decline of the commercial aspects of the port of Sinop owing to the lack of a modern road network. This paper aims to examine the modern road network which connects the Sinop Port to its hinterland; also it seeks to examine new highway and road construction work achieved in Anatolia in the Tanzimat period and construction of roads which connects Sinop to Boyabat, Kastamonu, Samsun and Sivas within this context. Besides, attempts to construct Sinop-Sivas the railway line will also be addressed in this study.

**Keywords:** *Tanzimat, Sinop, Road, Hinterland, Port*

\* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

\*\* Dr., Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Tel: 0533 668 26 33, E-mail: [ismailyasayanlar@gmail.com](mailto:ismailyasayanlar@gmail.com), Adres: İcadiye Mh. Arıfbey Sk. Can Apt. No:6/1 Üsküdar/İstanbul

## Giriş

Coğrafi konum ve jeolojik yapı itibarıyla Karadeniz'in güney sahillerindeki en korunaklı tabii liman özelliği sergileyen Sinop, antik dönemden beri Kuzey Afrika, Mezopotamya ve Anadolu ile Karadeniz'in kuzey sahasını birbirine bağlayan önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Şap, bakır, sahtiyan ve kürk ticaretinin gerçekleştirildiği kuzey-güney güzergahında Anadolu içlerinden gelen yolların Karadeniz'e ulaştığı noktalardan biri olan Sinop, önemli bir ithalat-ihracat limanı olarak Kastamonu, Ankara, Amasya, Tokat ve Sivas hinterlandına bağlantıyı sağlıyordu. Böylece hem ithal edilen mallar hem de yerel ürünler için bir pazar niteliği taşıyan hinterland bölgesi şehirlerinin ticari faaliyetlerini de canlandırıyor. <sup>1</sup> Antik dönemde "Pontik Dağları" olarak adlandırılan Kuzey Anadolu Dağları'nı aşan yollarla güney limanlarından ve Anadolu'nun içlerinden ulaşımın sağlandığı Sinop sırasıyla Milet, Ceneviz, Venedik kolonisi olarak karşımıza çıkmakla birlikte özellikle Selçuklu ve Bizans hakimiyeti sırasında Kırım ile bağlantının sağlandığı vazgeçilmez bir liman kenti olmuştur. <sup>2</sup>

Selçuklu hakimiyeti esnasında Pervaneoğulları beyliğinin tesis edildiği Sinop, Osmanlı hakimiyetine ilk olarak Yıldırım Bayezid döneminde girdi, ancak Timur istilasından sonra bölgenin idaresi İsfendiyar Bey'e bırakıldı. Fatih'in Karadeniz sahillerini hakimiyeti altına almak üzere çıktığı sefer sırasında şehir ikinci defa Osmanlı idaresine geçti. <sup>3</sup> Böylece İsfendiyaroğulları (Candaroğulları) döneminden kalan Sinop tersanesi de Osmanlı'nın eline geçmiş oldu. <sup>4</sup> Galata ve Gelibolu tersanelerinden sonra üçüncü büyük tersane olan Sinop tersanesi gemi üretimi

---

<sup>1</sup> Şerafettin Turan, "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Haz. Mehmet Sağlam ve diğerleri, Samsun: Ondokuzmayıs Üniversitesi Yayını, 1988, s.148.

<sup>2</sup> Owen Doonan, "Exploring Community in the Hinterland of a Black Sea Port", *Surveying of Greek Chora: The Black Sea Region in a Comparative Perspective*, Ed. P. Guldager, V. Stolba, Aarhus: Danish National Research Foundation Centre for Black Sea Studies, 2006, s.47-48 ; Turan, a.g.m., s.150-151 ; Veli Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2001, s.99 ; Arkeolog Owen Doonan'ın Sinop'un antik dönemde hinterland ile bağlantısını sağlayan yollar üzerine yaptığı pek çok çalışması bulunmakla birlikte özellikle bu konuyu ele aldığı bir kitabı da bulunmaktadır. Detaylı bilgi için bkz. Owen Doonan, *Sinop Landscapes: Exploring Connection In a Black Sea Hinterland*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2004.

<sup>3</sup> Mehmet Öz, "Sinop", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 37, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2009, s.253.

<sup>4</sup> Besim Darkot, "Sinop", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 10, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1967, s.686.

açısından oldukça önemliydi.<sup>5</sup> Zira yoğun ormanların bulunduğu bölgede, gemi yapımı için uygun kereste temin etmek oldukça kolaydı.<sup>6</sup>

### Tarih İçinde Anadolu Yol Sisteminde Sinop'a Ulaşan Güzergahlar

Tarih boyunca Anadolu'da oluşan yol ağları ya doğrudan ya da tali yollar vasıtasıyla Sinop limanına bağlanıyordu. Pers İmparatorluğu döneminde aktif olarak kullanılan Kral Yolu'nun Anadolu'da Efes ve Antakya'dan sonra uğradığı üçüncü önemli liman Sinop'tu. Herodot ve Strabon'un verdiği bilgilere göre Halys Irmağı (Kızılırmak) üzerinden bir köprüyle geçilerek Boyabat üzerinden Sinop'a ulaşıyordu.<sup>7</sup>

Anadolu Selçuklu hakimiyeti döneminde İpek Yolu'nun kuzey kolu Kars üzerinden Anadolu'ya giriyor ve Erzurum-Erzincan-Tokat-Amasya güzergahıyla Sinop'a bağlanıyordu. Bunun haricinde Cizre-Hasankeyf üzerinden gelen güney kolu ile Doğubayazıt'tan gelen orta koldan çıkan tali yollar Anadolu içinde dolaşarak çeşitli yol ağları oluşturuyordu. Konya'da buluşan bu yol ağları kuzey-güney güzergahında Sinop ve Alaiyye arasında bir rota belirlemiştir.<sup>8</sup> Sinop-Çankırı-Ankara-Konya-Alaiyye güzergahı haricinde Halep-Malatya-Sivas-Tokat-Amasya üzerinden Sinop'a ulaşan bir kuzey-güney yolu daha mevcuttu.<sup>9</sup> Bu yol aynı zamanda Samsun'a da ulaşımı sağlıyordu ve aslında antik dönemde de Akdeniz'i Karadeniz'e bağlama özelliğine sahipti.<sup>10</sup>

Osmanlı hakimiyeti döneminde Anadolu'da Bursa merkezli oluşturulan Kervan Yolu da Kastamonu üzerinden Sinop'a ulaşıyordu. İbn Battuta'nın Bursa

<sup>5</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını, 1992, s.17-18.

<sup>6</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu (SVK)*, Def'a 1, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1286, s.89.

<sup>7</sup> W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, Çev. Mihri Pektaş, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1960, s.27-28 ; Bekir Başoğlu, *Sinop İli Tarihi*, Ankara: Ayyıldız Kitabevi, 1978, s.145-146; Orhan Cezmi Tuncer, *Anadolu Kervan Yolları*, Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 2007, s.24.

<sup>8</sup> Ali Kılıcı, Gökçe Günel, *Anadolu'da İpek Yolu XI-XIV. Yüzyıllarda Yollar ve Kervansaraylar*, Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 2013, s.11-13 ; Sinop-Alaiyye Yolu güzergahındaki durak noktaları için bkz. M. Kemal Özergin, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 1959, s.109-117.

<sup>9</sup> Bahattin Keleş, "Anadolu'da Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 2002, s.25, 35.

<sup>10</sup> Mustafa Demir, "Türkiye Selçuklu İktisadi Gelişimi İçinde Karadeniz Ticaret Yolu", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 2002, s.17 ; Bekir Başoğlu, *Boyabat ve Çevresi Tarihi*, Ankara: Doğu Matbaası, 1972, s.71.

üzerinden Sinop'a giderken takip ettiği bu yol zaman zaman ordu yolu olarak da kullanılıyordu.<sup>11</sup> Taşköprü ve Boyabat üzerinden Sinop'a ulaşan Kervan Yolu'nun özellikle Gökırmak vadisinden geçtiği kısımlarda hanlar ve kervansaraylar bulunuyordu. Ayrıca Taşköprü'den ayrılan ikinci bir yol Elek Dağı üzerinden Boyabat'a oradan da Sinop yoluna bağlanıyordu.<sup>12</sup> Kervan Yolu'nun güney kolunu oluşturan bu hatta alternatif olarak sonraki dönemlerde Üsküdar başlangıçlı Bolu-Amasya ve Tokat üzerinden Erzurum'a giden ikinci bir güzergah daha oluşturulmuştu. 17. yüzyıldan itibaren kuzey güzergahı daha işler hale gelmiş, güney kolu ise atılmıştı.<sup>13</sup>

Haberleşmeyi seri bir şekilde gerçekleştirmek için tesis edilmiş olan menzil sistemi içerisinde yer alan ve Üsküdar'dan başlayan Anadolu yol sistemi, üç kol halinde sağdan Kahire'ye, ortadan Bağdat'a, soldan Tebriz'e uzanmaktaydı. Orta kol güzergahı Üsküdar-Bağdat arası seyrediyordu. İzmit'ten geçerek Hendek ve Bolu hattından Merzifon'a ulaşan orta kol, Tokat ve Sivas üzerinden Bağdat'a iniyordu. Sol kol Merzifon'a kadar sağ kol ile aynı güzergahı takip etse de Erzurum'a ulaşmaktaydı. Sol kolun Kastamonu-Taşköprü tali yolu Boyabat üzerinden Sinop'a ulaşıyordu. Aynı zamanda Boyabat'ta ikiye ayrılan bu yolun diğer kolu Vezirköprü-Havza-Ladik ve Kavak üzerinden Samsun'a ulaşıyordu.<sup>14</sup> Böylece sol kol ile Sinop hem Kastamonu vasıtasıyla İstanbul'a hem de Amasya vasıtasıyla Doğu Karadeniz kıyılarına bağlanıyordu.

Sinop'u Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan yol ağlarının ortak kullandığı nokta Boyabat'tı. Çünkü Kabalı'dan itibaren geçit veren tek nokta Boyabat idi.<sup>15</sup> Doğu ve güneydoğudan gelen yollar Boyabat'tan önce genellikle Vezirköprü'ye, batı ve güneyden gelen yollar ise Taşköprü'ye uğruyordu. Çeşitli yollardan Sinop'a ulaşan ticari ürünler, liman vasıtası ile kuzey sahasına, kuzeyden gelenler ise hinterlanda aktarılıyordu. Sinop ve çevresindeki ürünlerin menşei, bu yol ağının nerelere ulaştığı

<sup>11</sup> Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayıncılık, 2010, s.228, 257.

<sup>12</sup> Başoğlu, *Sinop İli Tarihi*, s.144.

<sup>13</sup> Taeschner, a.g.e., s.231.

<sup>14</sup> Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayını, 2002, s.69-78, 93-94.

<sup>15</sup> Özergin, a.g.t., s.109.

hakkında fikir vermesi açısından oldukça önemliydi. 17. yüzyılın sonlarında Sinop'ta, Manisa, Bursa, Kütahya, Karahisar, Tokat, Amasya, Sivas, Diyarbakır, Halep, İran, Horasan, Yemen ve Mısır'dan gelen ticari ürünler satılıyor yahut ihraç ediliyordu.<sup>16</sup>

### Tanzimat Dönemi Anadolu Yol Ağını Modernleştirme Çabaları

19. yüzyıla gelindiğinde Anadolu yol ağı mevsimsel değişimlerden etkilenen ve artan ticaret hacmi ile ters orantılı olarak yük taşımacılığına uygun olmayan bir nitelik sergilemekteydi.<sup>17</sup> Tanzimat öncesi dönemde devletin ulaşım politikası geleneksel anlayış doğrultusunda olanın korunmasından ibaretti.<sup>18</sup> Fakat yaya olarak veya hayvan sırtında dolaşılan Osmanlı kentleri ve yolları araba ile dolaşılır hale gelmeye başladığından yaya yollarının yerini araba yolları almaya başlamıştı.<sup>19</sup> Mevcut yol ağının araba taşımacılığına uygun olmaması ise yeni arayışları beraberinde getirmişti. Bu bağlamda ilk olarak memlekette üretimi arttırmak, ticareti geliştirmek ve bayındırlık faaliyetlerini hızlandırmak için Meclis-i Umûr-ı Nafia kuruldu (1838). Bu meclisin üyeleri arasında işlerinin uzmanı yabancılar bulunuyordu. Zira meclisin çalışmaları çerçevesinde yabancıların kalkınma konusunda deneyim ve fikirlerinden yararlanılması hedeflenmişti. Bir yıl sonra yeni kurulan Ticaret Nezareti'ne nakledilen meclis aynı yıl ilga edilmişti.<sup>20</sup> 1848'de ise imar işlerini yürütmek üzere kurulan Nafia Nezareti'nin bünyesinde yeni bir meclis oluşturuldu.<sup>21</sup> Fakat bir yıl sonra ticaret ve nafia işlerinin birbirine yakın olması sebebiyle Ticaret ve Nafia nezaretleri birleştirildi. Böylece yol ve köprülerin tamiri-inşası, gerekli malzemelerin temini ve kadroların oluşturulması işi Ticaret Nezareti'nin sorumluluğuna girmiş oldu.<sup>22</sup>

<sup>16</sup> İbrahim Güler, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: Marmara Üniversitesi, 1992, s.194-197.

<sup>17</sup> Nesimi Yazıcı, "Tanzimat'ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM Dergisi*, S. 3, 1992, s.357.

<sup>18</sup> Musa Çadircı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, 1991, s.153.

<sup>19</sup> İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağın Yakalayan Osmanlı!, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayını, 1995, s.431 ; Yazıcı, a.g.m., s.368.

<sup>20</sup> Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*, İstanbul: Eren Yayınları, 1993, s.258-261.

<sup>21</sup> Aziz Tekdemir, "Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, 2011, s.127-128, 130 ; Akyıldız, a.g.e., s.262-263.

<sup>22</sup> Aziz Tekdemir, *Ticaret Nezareti (1839-1876)* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 2010, s.173-174 ; Bu iki nezaret 1872 yılına kadar zaman zaman birleştirilmiş ve birbirinden ayrılmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Tekdemir, a.g.m., s.135-141.

1845'te taşrada bayındırlık işlerini hızlandırmak, özellikle de yol yapım faaliyetlerine başlamak üzere Meclis-i Vâlâ'ya bağlı on ayrı geçici İmar Meclisi oluşturuldu.<sup>23</sup> İmar meclislerinin ilk faaliyeti özellikle limanları hinterlanda bağlayan alanlarda şoseler inşa etmektir. Bu doğrultuda Trabzon-Erzurum, Gemlik-Bursa ve Mudanya-Bursa şoselerinin inşasına başlanmış olsa yüksek maliyetler sebebiyle inşaatlar tamamlanamamıştı. Bu durum sonraki dönemde yol inşa edilen bölgelerdeki halka “yolda çalışma yükümlülüğü” getirilmesine sebep olacaktı.<sup>24</sup>

Islahat Fermanı sonrası özellikle yol ve köprü yapım işlerine hız verebilmek adına Nafia Meclisi'nin bir şubesi olmak üzere 1857'de Meclis-i Maabir kuruldu ve üyeliğine Avrupalı mühendisler ile ülke içinde imar konularına vakıf kişiler getirildi.<sup>25</sup> Bu meclisin tesisi Osmanlı yol ağları üzerinde bir dönüm noktası olmuştu. Çünkü 1857'den sonra hazırlanan her türlü imar nizamnamesi bu meclisin ürünüydü.<sup>26</sup> Meclisin 1869'da yayınladığı “Turûk ve Maabir Hakkında Nizamnâme” ile yol ve köprü inşasına ilişkin yeni uygulamalar yürürlüğe girmişti. Toplam 4 fasıl ve 28 maddeden oluşan bu nizamnamede yollar sınıflandırılarak genişlikleri standardize ediyor, inşa usulleri ve yol yükümlülükleri açıklanıyor, ayrıca taşrada kurulacak Turûk ve Maabir İdareleri'nin işleyiş ve teşkilatlanmaları konu ediliyordu.<sup>27</sup> Bu nizamnameye göre vilayet idarelerinde valinin yanında tarik eminleri bulunacak, valiler her sene detaylı bir yol programı hazırlayacak, program Nafia Nezareti'ne iletilecekti. Meclis-i Maabir'e iletilen bu planlar, Bâb-ı Âlî'ye sunulacak ve o senenin bütçesi çerçevesinde projeler hayata geçirilecekti.<sup>28</sup> Yine bu nizamname ile her vilayetin bir Tarik Komisyonu bulunacaktı. Bu komisyonda komiser, sandık emini, katip, komisyon muavini gibi memurlar görevliydi. Ayrıca bu komisyona bağlı çalışan ve sancakların yol inşaatından sorumlu olan tarik mühendisleri, tarik eminleri ve kondoktörler de vardı. Yolun tüm sorumluluğu mühendise aitti. Vilayet merkezinde bulunan başmühendis, tüm mühendislerin amiri konumundaydı. Kısmi yol işleri ve

<sup>23</sup> İmar meclisleri hakkında detaylı bilgi için bkz. Mehmet Seyitdanlıoğlu, “Tanzimat Dönemi İmar Meclisleri”, *OTAM Dergisi*, S. 3, 1992, ss.323-332.

<sup>24</sup> Tekeli, İlkin, a.g.m., s.433-434.

<sup>25</sup> Akyıldız, a.g.e., s.264.

<sup>26</sup> Selahattin Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, *Osmanlı*, Cilt 3, Ed. Güler Eren, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s.646.

<sup>27</sup> Çadırcı, a.g.m., s.155-157.

<sup>28</sup> Yazıcı, a.g.e., s.363.

amelelerin idaresinden kondoktörler sorumluydu. Tarik eminleri mühendisin istediği malzemeleri temin etmek ve amelelerin defterini tutmakla yükümlüydü. Ayrıca hem yolların inşası sürecinde hem de sonrasında kolluk kuvveti olarak bekçiler görevlendirilmişti. Bekçiler devriye usulü ile çalışarak yolları kontrol ediyor ve basit bozuklukları tamir edebiliyordu.<sup>29</sup>

### **Sinop'u Hinterlanda Bağlayan Modern Yol Ağının Tesisi**

Tanzimat sonrası Kastamonu Vilayeti'ne bağlı bir sancak merkezi statüsünde olan Sinop; merkez, Boyabat ve Ayancık ile beraber üç kazadan müteşekkildi. Şüphesiz sancak merkezi olarak kazaları ile yol bağlantısının işler bir şekilde olması gerekliydi. Ayrıca sancağı vilayet merkezi olan Kastamonu'ya bağlayan yolların da durumu oldukça önemliydi. Her türlü geminin yanaşmasına uygun olan bir limana sahip olan şehir, Anadolu'yu kuzey Karadeniz iskelelerine bağlama özelliğini 19. yüzyıl sürecinde koruyamamıştı.<sup>30</sup> Zira artan ticaret hacmi güney Karadeniz'de hinterlandı ile daha kolay bağlantı sağlayan Trabzon ve Samsun limanlarının yükselmesine sebep olmuştu. Buna rağmen özellikle Karadeniz'in güney kıyılarındaki en mühim karantina merkezi olan Sinop bir liman olarak önemini tamamen yitirmemişti.

Sinop'u hinterlanda bağlayan yol ağının geliştirilmesin yönelik ilk adım 1864'te atılmıştı. Hem Kastamonu-Sinop yolunun hem de Sinop'u Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan diğer yolların düzenlenmesi için Turûk ve Maabir Müfettişliği'nce iki mühendis ve bir muavin tayin edilmesine karar verilmişti.<sup>31</sup> Bu kararın ardından kısa bir süre sonra 3.000 kuruş maaş ve 500 kuruş harcırahla baş mühendisliğe Mösyö Muşe, 1.800 kuruş maaş ve 400 kuruş harcırahla ikinci mühendisliğe Mösyö Surpilan, muavin olarak da 1.000 kuruş maaş ve 300 kuruş harcırahla Mehmed Efendi tayin edilmişti.<sup>32</sup>

<sup>29</sup> Tozlu, a.g.m., s.652.

<sup>30</sup> SVK., Def'a 1, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1286, s.89 ; SVK., Def'a 4, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1289, s.162 ; SVK., Def'a 15, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1306, s.474.

<sup>31</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), *Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.)*, 677/5, 21 Mayıs 1280, Leff 1.

<sup>32</sup> Aynı belge, 21 Rabiülahir 1281, Leff 2.

1868 senesinde Sinop Sancağı birinci tarik mühendisi Bogos Ladiski, ikinci mühendisi ise Abdi Efendi idi. Ancak Bogos Ladiski'nin vefatı üzerine yerine ikinci mühendis olan Abdi Efendi getirilmişti.<sup>33</sup> Abdi Efendi 1869-70 senelerinde Sinop Sancağı tarik mühendisliği vazifesine devam etmişti.<sup>34</sup> Aynı yıllarda Sinop yolları kondöktörü Mösyö Yağmık idi.<sup>35</sup> 1874 senesinde sancak tarik memurları tamamen değişmişti. Mühendisliğe Bahri Efendi, tarik emniğine Hafız Hasan Efendi, kondöktörlüğe ise Mehmed ve Bedri efendiler tayin edilmişti.<sup>36</sup>

1865 yılında Boyabat-Sinop yolunun düzenlenmesi gündeme gelmişti. Yol düzenlenmesi tamamlandıktan sonra Boyabat'dan Hacıhamza (Çorum)'ya kadar uzatılması planlanıyordu. Bunun için gerekli bilgileri ve yol haritasını içeren bir defterin hazırlanması Sinop Kaymakamlığı'ndan talep edilmişti.<sup>37</sup> Yolun Hacıhamza'ya kadar uzatılmak istenmesindeki temel sebep Osmancık üzerinden Merzifon-Havza ve Samsun yoluna bağlantı yapmaktı. Zira Hacıhamza Anadolu yol sisteminde orta ve sol kolların kesiştiği bir derbent noktası idi.<sup>38</sup> Fakat yol inşaatının başlatılması kaymakamlık tarafından geciktiriliyordu. Bu durumda merkezden Sinop Kaymakamlığı'na uyarılar gönderiliyor, ancak mevsim bahane edilerek yol inşaatı başlatılmıyordu.<sup>39</sup> 1868 senesinde gelindiğinde hala Boyabat-Hacıhamza yolunun inşa edilemediği görülmekle birlikte, farklı yolların yapılması gündeme gelmişti.<sup>40</sup>

1868 senesinde Sinop'u vilayet merkezine ve diğer kazalara bağlayan yolların inşası hususunda bir yoğunluk yaşanmıştı. İlk olarak Boyabat ve Taşköprü üzerinden Kastamonu'ya ulaşan yolun düzenlenmesi ve inşa edilmesi konusu gündeme alınmıştı. Bu bağlamda 10.448 metre yol inşa edilmişti ve bu yolun inşa masrafı 295.605 kuruş

<sup>33</sup> BOA., *MVL.*, 1055/18, 2 Şubat 1283 ; BOA., *Şûrâ-yı Devlet Evrakı (ŞD.)*, 1638/4, , 15 Rabiülevvel 1285, Leff 2 ; BOA., *Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM.)*, 419/11, 15 Cumadelahir 1285.

<sup>34</sup> SVK., Def'a 1, s.112. ; SVK., Def'a 2, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1287, s.54.

<sup>35</sup> BOA., *A.MKT.MHM.*, 438/47, 29 Safer 1285.

<sup>36</sup> SVK., Def'a 6, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1291, s.79.

<sup>37</sup> BOA., *MVL.*, 715/93, 21 Teşrin-i Sani 1281, Leff 1 ; Aynı belge, 13 Kanun-i Sani 1281, Leff 2.

<sup>38</sup> İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *Tarih Enstitüsü Dergisi – Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan*, S. 15, 1997, s.241-241 ; Emin Ekmekçi, "Osmanlılar Döneminde Hacıhamza", *Osmanlı Döneminde Çorum Sempozyum Bildiri Kitabı*, Yay. Haz. Ahmet Sezikli ve diğerleri, Çorum: Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Matbaacılık, 2006, s.677-678.

<sup>39</sup> BOA., *MVL.*, 1055/5, 14 Mart 1282, Leff 3 ; Aynı belge, 13 Mayıs 1284, Leff 4.

<sup>40</sup> BOA., *ŞD.*, 1638/4, 19 Safer 1285, Leff 1.



8 para tutmuştu. 1869 senesinde ise bu yola 9.434 metre daha ilave edilmiş ve bu ilavenin masrafı da 35.600 kuruşu bulmuştu.<sup>41</sup>

1870 senesinde Sinop'u Boyabat'a bağlayan diğer yollardan ayrı olarak Sinop-Kabalı-Boyabat hattında yeni bir yol inşa edilmeye başlanmıştı. Toplam 22.700 metre uzunluğunda olan bu yolun masrafı 53.570 kuruştur. Yol inşaat masrafının içinde patika inşa eden amelelerin ve lağımcıların yevmiyesi, emin başı, amele katibi ve mukayyid maaşları, demir kürek, araba ve demir aksamlar için gerekli kereste, demir ve barut pahalaları bulunmaktaydı.<sup>42</sup> Aynı yıl Sinop-Çankırı arası yolun yer yer düzenlenmesi ya da yeniden inşa edilmesi için bir çalışma da başlatılmıştı. Buna göre Çankırı'ya bağlantı sağlayacak olan yolun masrafı 53.570 kuruştur.<sup>43</sup> Bu yol muhtemelen Boyabat ve Hacıhamza üzerinden Çankırı'ya bağlanacaktı. Zira Boyabat-Taşköprü-Kastamonu üzerinden Çankırı'ya ulaşan güzergahtan söz edilmiyordu.

1870 senesinde Sinop yolu haricinde Kastamonu'yu Bolu, İnebolu ve Çankırı'ya bağlayan yollar da inşa ediliyordu.<sup>44</sup> Sinop yolu ile birlikte dört yolun amele, işçi başı, mutemet, katip, ambar emini, bekçi ve marangoz maaşları da dahil olmak üzere masrafı 595.952 kuruş 5 para idi. Ayrıca her yol için birer tarik emini de tayin edilmişti.<sup>45</sup> Vilayet merkezini sancaklara ve kazalara bağlayan yol ağı haricinde İstanbul'a bağlayan yolun da tamiri gündemdeydi.<sup>46</sup> Vilayeti İstanbul'a bağlayacak yolun yer yer tamir ve yeniden inşa masrafı 750.000 kuruş olarak tahmin edilmişti. Ancak Dahiliye Nezareti bu miktarın 550.000 kuruşunu ödeyebildiğinden, yolun eldeki parayla mümkün olan kısımlarının inşa edilmesine karar verilmişti.<sup>47</sup>

<sup>41</sup> SVK., Def'a 2, s.129 ; Bu yolun yük ve araba taşımaya uygun hale getirilmesi için yapılan düzenlemelerde ihtiyaç duyulan öküzlerin ahalinin üzerine zimmetlenmesi koşuluyla bölgeye gönderilmesi durumu gündeme gelmiştir. Buna göre inşaat mevsiminde öküzler yol inşaatında kullanılacak, hariç zamanlarda ise ahali öküzleri köylerine götürerek ziraatte ve yük taşımacılığında kullanılabilecekti. Bkz. BOA., ŞD., 1640/31, 23 Teşrin-i Sani 1287, Leff 8.

<sup>42</sup> BOA., ŞD., 1638/42, 29 Şevval 1286, Leff 1.

<sup>43</sup> Aynı belge, tarihsiz, Leff 8.

<sup>44</sup> Bu yol hattı Sinop ile İnebolu'yu birbirine bağlaması açısından oldukça önemliydi. Bkz. BOA., Dahiliye Nezareti Şifre Kalemi Evrakı (DH.ŞFR.), 101/18, 6 Temmuz 1335.

<sup>45</sup> BOA., İrade Şûrâ-yı Devlet (İ.ŞD.), 19/783, 15 Nisan 1286, Leff 2.

<sup>46</sup> Bu yol aynı zamanda Adapazarı üzerinden Bağdat'a giden yolu da Sinop'a bağlıyordu. Bkz. BOA., Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (DH.MKT.), 2785/41, 19 Mayıs 1325.

<sup>47</sup> BOA., ŞD., 1640/12, 6 Safer 1288, Leff 1 ; Aynı belge, 9 Rabiülevvel 1288, Leff 3.

1871-1872 senelerinde Sinop Sancağı'nda toplam 69.450 metre yol ve 200 metre şose inşa edilmiş, ayrıca 18.202 metre patika düzenlenmişti. Aynı yıllarda Karasu köprüsü tamir edilmiş ve 19 köprü daha inşa edilmişti.<sup>48</sup> Ertesi sene 400 metre şose, 600 metre hendek yol, 5403 metre yol, 13 köprü inşa edilmişti.<sup>49</sup> 1874 senesinde ise sancak dahilinde genişliği 8, uzunluğu 298 metrelik şose, 246 metre lağım, 240 metre kaldırım ve 3 köprü yapılmıştı.<sup>50</sup> 1875-76 senelerinde ise sancağın yol hattına 3600 metre şose, 2100 metre kaldırım, 2260 metre yol eklenmişti.<sup>51</sup>

Sinop'u Samsun ve Sivas'a bağlayan yolların düzenlenmesi ve inşası, sancağı vilayete bağlayan yolların inşasından çok sonra ele alınmıştı. 1906 yılına gelindiğinde Boyabat üzerinden Bafra'ya giden yolun şose olarak düzenlenmesi konusu gündeme gelmişti.<sup>52</sup> Boyabat'dan Tosya yolu doğrultusunda devam eden güzergah Kızılırmak sahilinden ilerliyordu. Bu yolun Bafra'ya yönelebilmesi için Kızılırmak üzerinden geçmesi gerekiyordu ve bunun için sağlam bir köprünün inşa edilmesi mecburi idi. Boyabat'ın güneyinde kalan Elek Dağı güzergahından da Bafra yönüne gitmek mümkündü, ancak bu yol kış aylarında yoğun kar yağışı sebebiyle işlemez hale geliyordu, ayrıca söz konusu güzergah ahalinin ziraat yaptığı oldukça verimli bir arazide uzanıyordu. Bu sebeple Kızılırmak kıyılarını takip eden yolun şose olarak düzenlenmesine karar verilmişti.<sup>53</sup>

### **Sinop-Sivas Şimendüfer Hattı Proje Teşebbüsü**

Sinop limanının 19. yüzyılın başlarından itibaren eski önemini kaybetmesindeki temel sebep, limanı hinterlanda bağlayan yolların yük taşımacılığına elverişli olmayışı idi. Her ne kadar var olan yollar düzenlenmiş, yeni yollar ve şoseler

<sup>48</sup> SVK., Def'a 3, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1288, s.139, 156.

<sup>49</sup> Ayrıca bu inşaat için 1800 m<sup>3</sup> taş barutla patlatılarak çakıl taşı üretilmişti. Bkz. SVK., Def'a 4, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1289, s.160.

<sup>50</sup> SVK., Def'a 5, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1290, s.152

<sup>51</sup> SVK., Def'a 7, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1292, s.192 ; SVK., Def'a 8, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1293, s.166.

<sup>52</sup> Bafra ile Sinop arasında önceki dönemlerde kara ulaşımı olduğu bilinmektedir. 1800'lerin başında Anadolu'yu ziyaret eden seyyah M. Amedee Jaubert, Samsun üzerinden Sinop'a kara yoluyla geçmek istediklerini, ancak Bafra'da iç karışıklık söz konusu olduğundan ve köprü yıkıldığından bu yolu kullanamadıklarını aktarmaktadır. Bkz. Süreyya Eroğlu, A. Alev Direr Akhan, "Seyahatnameler'de Sinop" *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 17, C. 1, 2013, s.266.

<sup>53</sup> BOA., *Bâb-ı Âli Evrak Odası Evrakı (BEO.)*, 2952/221386, 18 Teşrin-i Sani 1322 ; BOA., *BEO.*, 2970/222690, 13 Kanun-i Evvel 1322, Leff 1 ; Aynı belge, 11 Kanun-i Evvel 1322, Leff 2.

inşa edilmiş olsa dahi Sinop'un, hinterlandı ile daha kolay bağlantı sağlayan Samsun ve Trabzon'un gerisinde kalmasına engel olamamıştı.<sup>54</sup> Şehri Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan en önemli güzergah Sinop-Boyabat arasındaki şose idi ve bu şoseden başka alternatif bir güzergah bulunmuyordu. Boyabat art alanda kalan önemli bir pazar noktasıydı ve ayrıca limanı doğu, batı ve güney güzergahlarına bağlayan merkezdi.

19. yüzyılın sonlarında Sinop'un Boyabat dışındaki hinterlandıyla bağlantısını kolaylaştıracak önemli bir gelişme yaşanmıştı. Ekim 1885'de bir Alman kumpanyasının temsilcisi olarak gelen iki kişi mürur tezkereleri ile Sinop Mutasarrıflığı'na gelerek Vezirköprü-Boyabat-Sinop yolu üzerinde inceleme yapmak için izin istemişlerdi. Yolu incelemek istemelerinin sebebi ise Sinop-Boyabat-Vezirköprü-Merzifon-Amasya ve Tokat üzerinden Sivas'a uzanan bir demiryolu inşa etmek üzere imtiyaz talebinde bulunmaktı. Ancak merkezden gelecek izin olmaksızın yollar üzerinde inceleme yapamayacakları mutasarrıflık tarafından kendilerine bildirilmişti. Buna rağmen Alman müteşebbisler Sinop'u terk etmemişler ve Rus viskonsülünün tercümanı vasıtasıyla uzun süre mutasarrıflıktan izin talebinde bulunmuşlardı.<sup>55</sup> İlk denemeleri başarısız olan Alman kumpanyası temsilcileri birkaç yıl sonra aynı hatta demiryolu inşa etmek üzere ikinci bir imtiyaz talebinde bulunmuşlardı. Fakat Kasım 1888'de yaptıkları ikinci talep de sonuçsuz kalmıştı.<sup>56</sup>

## Sonuç

Tarih boyunca Karadeniz'in kuzeyi ile Anadolu'yu birbirine bağlayan en önemli limanlardan biri olma özelliği gösteren Sinop kenti, 18. yüzyıl sonrası hinterlandı ile ulaşımın sağladığı yolların yetersizliği ve bu yolların kullanımının mevsimsel şartlara bağlı olması sebebiyle eskisine nazaran daha az tercih edilir bir hale gelmişti. Doğu Karadeniz'de Trabzon ve Samsun gibi iki önemli liman kentinin yükselişi de Sinop'un daha az tercih edilir olmasında etkili bir sebepti. Fakat buna rağmen hem insan hem de yük taşımacılığını geliştirmek üzere Tanzimat döneminde Sinop'u hinterlanda ve vilayet merkezine bağlayan yolların modernleştirilmesi

<sup>54</sup> Darkot, a.g.m., s.687 ; Öz, a.g.m., s.255.

<sup>55</sup> BOA., *Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Jurnal (Y.PRK.AZJ.)*, 10/96, 29 Zilhicce 1302.

<sup>56</sup> BOA., *Yıldız Perakende Evrakı Umumi (Y.PRK.UM.)*, 13/58, 25 Teşrin-i Evvel 1304.

gündeme getirilmişti. Özellikle Boyabat-Sinop yolunun şose haline getirilmesine yönelik çalışmalara ağırlık verilmişti. Boyabat'dan güneye, güneybatıya ve batıya dağılan yol ağlarının modernleştirilmesi hususunda da çeşitli dönemlerde inşa faaliyetleri gerçekleştirilmişti. Bunun haricinde Boyabat-Sinop yoluna alternatif güzergahlar oluşturulmaya çalışılmış ve Samsun ile kara yolu bağlantısı kurulmuştu.

Tüm bu gelişmelere rağmen yol inşa programı çerçevesinde yapılan şoseler artan ticaret hacmi ile doğru orantılı olarak Sinop'un yeniden yükselişe geçmesini sağlayamamıştı. Zira kenti hinterlanda bağlayacak yol ağı tam olarak tamamlanamamış ve ulaşım istenilen seviyede kolaylaştırılamamıştı. Bu doğrultuda gündeme gelen Sivas-Sinop şimendüfer hattı projesi de bir teşebbüsten ileri gidememişti. Neticede liman ve hinterlandı birbirine bağlayan yol ağının kullanılabilirliğini arttırmaya yönelik faaliyetler gerçekleştirilmiş olmasına rağmen kentin ticari faaliyetlerde gerilemesi engellenememiş, bu durum tabii bir liman olma özelliği taşıyan Sinop'un önemli bir karantina merkezi olarak ön plana çıkmasına sebep olmuştur.

## **Bibliografya**

### **1. Arşiv Belgeleri (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)**

*Bâb-ı Âlî Evrak Odası Evrakı (BEO.)*

*Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (DH.MKT.)*

*Dahiliye Nezareti Şifre Kalemi Evrakı (DH.ŞFR.)*

*İrade Şûrâ-yı Devlet (İ.ŞD)*

*Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.)*

*Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM.)*

*Şûrâ-yı Devlet Evrakı (ŞD.)*

*Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Jurnal (Y.PRK.AZJ.)*

*Yıldız Perakende Evrakı Umumi (Y.PRK.UM.)*

### **2. Sâlnâmeler**

*Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 1, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1286.*

*Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 2, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1287.*

- Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu*, Def'a 3, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1288.  
*Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu*, Def'a 4, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1289.  
*Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu*, Def'a 5, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1290.  
*Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu*, Def'a 6, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1291.  
*Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu*, Def'a 7, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1292.  
*Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu*, Def'a 8, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1293.  
*Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu*, Def'a 15, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1306.

### 3. Tetkik Eserler

- AKYILDIZ, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*, İstanbul: Eren Yayınları, 1993.
- BAŞOĞLU, Bekir, *Boyabat ve Çevresi Tarihi*, Ankara: Doğu Matbaası, 1972.
- ....., *Sinop İli Tarihi*, Ankara: Ayyıldız Kitabevi, 1978.
- BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını, 1992.
- ÇADIRCI, Musa, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, 1991, ss. 153-167.
- DARKOT, Besim, "Sinop", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 10, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1967, ss. 683-689.
- DEMİR, Mustafa, "Türkiye Selçuklu İktisadi Gelişimi İçinde Karadeniz Ticaret Yolu", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler* Semineri, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 2002.
- DOONAN, Owen, "Exploring Community in the Hinterland of a Black Sea Port", *Surveying of Greek Chora: The Black Sea Region in a Comparative Perspective*, Ed. P. Guldager, V. Stolba, Aarhus: Danish National Reserch Foundation Centre for Black Sea Studies, 2006, ss. 178-179

- DOONAN, Owen, *Sinop Landscapes: Exploring Connection In a Black Sea Hinterland*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2004.
- EKMEKÇİ, Emin, “Osmanlılar Döneminde Hacıhamza”, *Osmanlı Döneminde Çorum Sempozyum Bildiri Kitabı*, Yay. Haz. Ahmet Sezikli ve diğerleri, Çorum: Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Matbaacılık, 2006, ss.676-704.
- EROĞLU, Süreyya, DİRER AKHAN, A. Alev, “Seyahatnameler’de Sinop” *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 17, C. 1, 2013, ss. 257-272.
- GÜLER, İbrahim, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: Marmara Üniversitesi, 1992.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayını, 2002.
- KELEŞ, Bahattin, *Anadolu’da Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri*, *Anadolu’da Tarihi Yollar ve Şehirler* Semineri, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 2002.
- KILCI, Ali, GÜNEL, Gökçe, *Anadolu’da İpek Yolu XI-XIV. Yüzyıllarda Yollar ve Kervansaraylar*, Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 2013.
- MİROĞLU, İsmet, “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, *Tarih Enstitüsü Dergisi – Prof. Dr. Münir Aktepe’ye Armağan*, S. 15, 1997, ss. 241-252.
- ÖZ, Mehmet, “Sinop”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 37, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2009, ss. 252-256.
- ÖZERGİN, M. Kemal, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 1959.
- RAMSAY, W. M., *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, Çev. Mihri Pektaş, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1960.
- SEVİN, Veli, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası I*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2001.

SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, “Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri”, *OTAM Dergisi*, S. 3, 1992, ss.323-332.

TAESCHNER, Franz, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayıncılık, 2010.

TEKDEMİR, Aziz, “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, 2011, ss.121-144.

....., *Ticaret Nezareti (1839-1876)* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 2010.

TEKELİ, İlhan, İLKİN, Selim, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, *Çağın Yakalayan Osmanlı!*, *Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayını, 1995, ss. 395-440.

TOZLU, Selahattin, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, *Osmanlı*, Cilt 3, Ed. Güler Eren, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999, ss. 644-662.

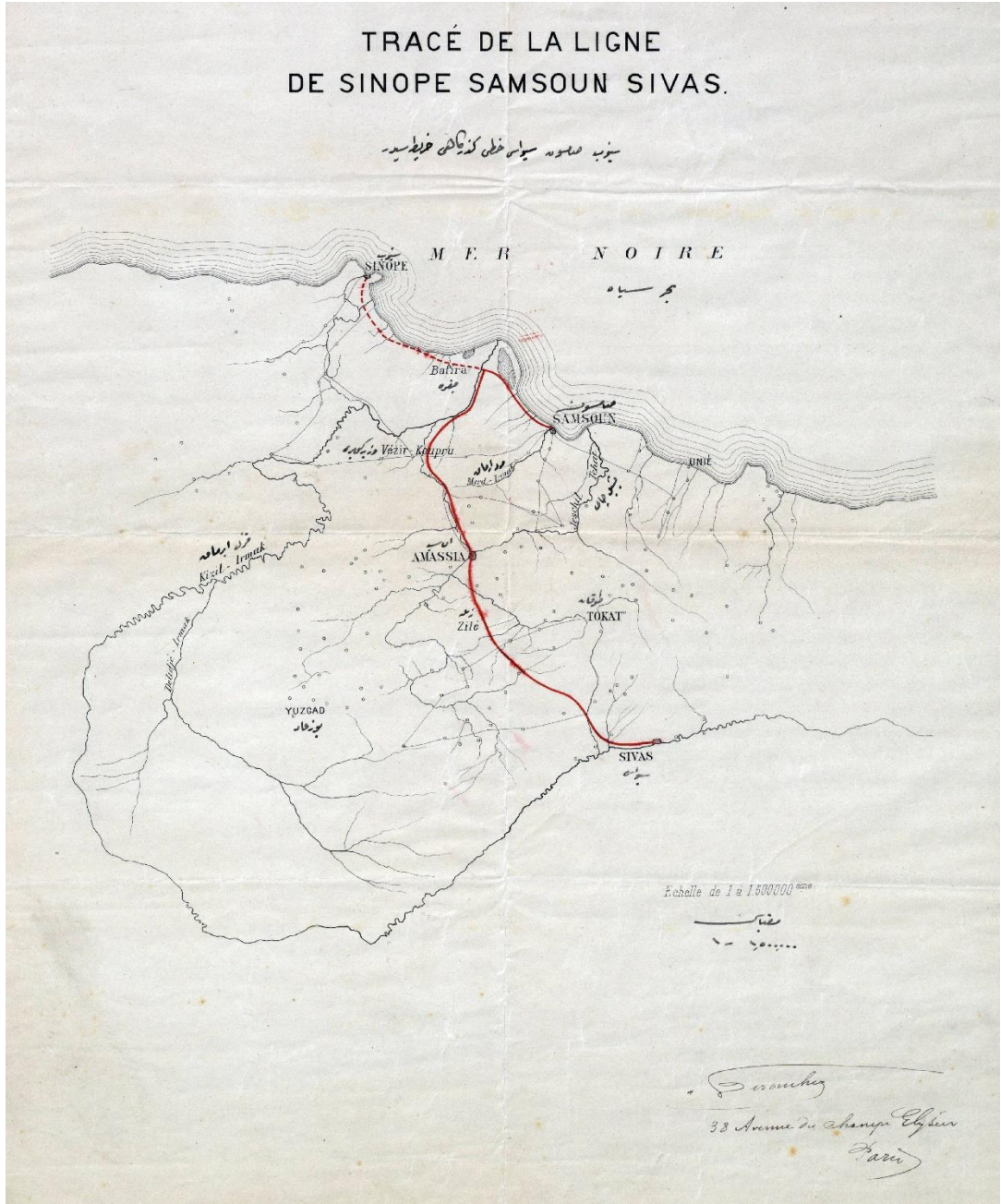
TUNCER, Orhan Cezmi, *Anadolu Kervan Yolları*, Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 2007.

TURAN, Şerafettin, “Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Haz. Mehmet Sağlam ve diğerleri, Samsun: Ondokuzmayıs Üniversitesi Yayını, 1988, ss. 159-202.

YAZICI, Nesimi, “Tanzimat’ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *OTAM Dergisi*, S. 3, 1992, ss. 333-374.







**Ek-2: Sinop-Samsun-Sivas Yol Hattının İnşasına İlişkin Hazırlanmış Plan  
(BOA., HRT.h., 400, [tarihsiz])**