

TANZİMAT DÖNEMİNDE KARAYOLU YAPIMI

Prof.Dr.Musa ÇADIRCI

Bilindiği gibi Tanzimat dediğimiz 1839-1876 dönemi, Osmanlı İmparatorluğunda her alanda çağı yakalamak için köklü girişimlerin yapıldığı bir devreyi kapsar. 1840 yılından başlayarak, ülke yönetiminde, eğitim-öğretimde, askerlik alanında, hukuk ve sosyal alanda önceki devirlere kıyasla çok kapsamlı ve köklü değişiklikler yapılmaya başlanmıştı. Tanzimat Fermanının ilanından bu yana geçen yüzelli yıllık sürede birbirini izleyen yenileşme girişimleri, Cumhuriyet Döneminde giderek yoğunlaşmış ve çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla neticelenmiştir.

Tanzimat öncesinde devletin ulaşım politikası, geleneksel anlayışa uygun olarak olanın korunmasından ibaretti. Her alanda başgösteren yıkıntı ve çöküntü, ulaşımı da etkisi altına almış, önceki devirlerden kalma önemli yolların çoğu ile köprülerin bir kısmı 19. yüzyılın başlarına gelindiğinde kullanılmaz duruma düşmüştü. Tanzimat'ın ilanı sonrasında da mevcut yolların ulaşımına elverişli olmadığını görmekteyiz. Yılın belirli dönemleri dışında birçok bölgenin birbiriyle ve hükümet merkezleriyle irtibatı kesilmekte idi. Bu durum, yönetim, ekonomi ve sosyal hayatı olumsuz yönde etkiliyordu. Halbuki Avrupa devletleri daha 18. yüzyılın başlarından beri kara yollarını yeniden onarıp genişlettikten başka demiryolu yapımına geçmişlerdi. Deniz ulaşımında ise gerçek bir devrim olmuştu. Buharalı gemiler ulaşımında büyük kolaylık sağlamaya başlamıştı.

Osmanlı yöneticileri 19. yüzyılın başında Avrupa'ya gönderdikleri elçilerden aldıkları raporlardan ulaşım alanındaki gelişmeleri öğrenmeye, olup bitene ilgi duymaya yönelmişlerdi. Avrupa'yı gezip gören kimi devlet ileri gelenlerinin yanısıra, Osmanlı aydınları da ulaşımın kolaylıkla sağlanmasının sayısız yararlarını kavramış görünüyordular. Nitekim II. Mahmut, devlet imkanlarıyla posta teşkilatını kurmaya girişirken, ilk iş olarak Üsküdar'dan İzmit'e kadar

yeni bir posta yolu yaptırmıştı. Edirne-İstanbul yolunun genişletilmesine ve düzenlenmesine de başlanmıştı. Çok sınırlı kalan bu girişimin ardından Tanzimat'la birlikte karayolu yapımı yeniden gündemin ilk sıralarına girdi. Abdülmecit, Tanzimat uygulamasından doğan sorunları öğrenmek, alınacak önlemleri belirlemek üzere eyalet temsilcilerini hükümet merkezine çağırarak onlarla Meclis-i Vâlâ-yı Ahkam-ı Adliye'de bölgelerinin sorunlarını görüşmüş, kararlar almıştı. Geçici imar meclislerini oluştururken ulaşım öncelik verilmesini şart koşmuş, bölgelerinde öncelikle yapılacak yolların belirlenmesini görev olarak bu meclislere vermişti. Kısa bir süre sonra 1848'de Karadenizi Orta Anadolu üzerinden Arabistan'a bağlamak için önemli bir adım atılmış, Trabzon-Bağdat arasında şose yapılması kararı alınmıştı. Bunun için Nafia Nazırı İsmail Paşa, beraberinde kalabalık bir uzmanlar heyeti ile Trabzon'a gönderilmişti. Paşa gerekli incelemeyi yaparak İstanbul'a dönmüştü. Ne var ki yapılması düşünülen bu önemli yolun çok harcama gerektirdiği, hazinenin bu yükün altından kalkamayacağı düşüncesiyle uygulama ertelenmişti. Bu büyük projenin ardından Gemlik'ten Bursa'ya giden yolun yapımına geçilerek ilk uygulama örneği verildi. Bu iş için bütçeden ayrılan para, işi üstlenen görevlilerce harcandığından bir süre sonra inşaat durdu. Hesapların incelenmesi ve soruşturma uzun sürdü. Sonuçsuz kaldı. Ancak yönetim ve Padişah yılgınlık göstermedi. Kırım Savaşı öncesinde konu yeniden gündeme alındı. Ancak savaşın araya girmesiyle önemli bir gelişme sağlanamadı.

Islahat Fermanı'nın ilanından sonra, ülke yönetiminde bu arada bayındırlık işlerinde yeniden düzenlemeler yapıldı. 14 Eylül 1858 tarihli bir nizamname ile "Meclis-i Meabir" in çalışma koşulları belirlendi. Yol, sokak, cadde, deniz ve nehir ulaşımı gibi bayındırlık konuları bu kurula havale edildi. Kurul Ticaret Bakanlığına bağlı olarak faaliyet gösterecek, teknik hizmetler için yeterli personele donatılacak ve yabancı dil bilen elemanla takviye edilecekti.

Bu kurul çalışmalarını sonuçlandırmış, öncelikle yönetmelikler hazırlayarak, bina ve yol yapımını çağdaş kurallara bağlamış ve uygulamaya koymuştur. Karayolları ile ilgili olarak hazırlanan nizamname "**Memalik-i mahruse-i şahane yollarının tanzim ve tesviyesi hakkında nizamnamedir**" adı ile yayınlanmıştır. Altı bölüm ve 31 maddeden oluşan bu yönetmelik 14 Ağustos 1869 tarihine kadar yürürlükte kalmıştır. Bu tarihte çıkarılan ve üzerinde ayrıntılı duracağımız yönetmelik, ilkinin ufak tefek değişikliklerle yeniden

düzenlenmesinden ibarettir. Ayrıca buna ek olarak yollarda çalışacaklarla ilgili ikinci bir düzenleme daha yapılmıştır.

"Turuk ve meabir hakkında nizamname" 4 fasıl ve yirmisekiz maddeden oluşmaktadır. 6 Cemaziyelevvl 1286 (14 Ağustos 1869) tarihini taşımakta olup, Düstur 1. Tertip C.II, s.302-309 da da yayınlanmış bulunmaktadır.

İlk faslı "Yolların tarifiyle tertib-i sunufu beyanındadır" başlığını taşır ve altı maddeden ibarettir. İlk madde Osmanlı ülkesinde yolların dört sınıfa ayrıldığını, vilayet merkezlerinden Dersaadet'e ve iskelelere ve demiryollarına ulaşan yolların birinci sınıf yol olduğu; ikinci sınıf yolların vilayet merkezleriyle sancak merkezlerini birbirine bağlayanlar; üçüncü sınıf yolların ise kazadan kazaya ve kazalardan büyük caddelere, demiryollarına, iskelelere giden sancak yolları olduğu; dördüncü sınıf yolların da kazadan kazaya giden yolların aynısı olup, daimi suretle arabaların gelip geçmediği nahiyeye yolları oluşturmaktadır. İkinci madde her dört sınıf yolun genişliğini belirlemektedir. Yolların iki tarafına yapılacak hendeklerle kaldırımlar hariç, metre olarak genişlik şöyle olacaktır :

Birinci sınıf itibar olunan büyük caddelerin net genişliği 7 metre her iki kenarında birer metre düzeltilmiş alan olmak üzere toplam genişliği 9 metre olacaktır. İkinci sınıf yolların genişliği 5 metre 50 santim, kenarlar 1,5 metre toplam 7; üçüncü sınıf yolun genişliği ise 4,5 metre, kenarlar 1, ve toplam 5,5 metre, dördüncü sınıf yolun genişliği ise 3 metre olacaktır. Ancak, yükseklerden geçen yolun genişletilmesi zor olursa, bir alt derecedeki genişlikte tutulması yeterli olacaktır. Yokuşlar % 6yı geçmeyecek, gerekli görülürse Nafia Nezareti'nin talimatıyla değişiklik yapılabilecekti (3.madde).

Çakıldan veyahut kırma taştan olan şoselerin kalınlığı için 1.ve 2.sınıf yollarda 25 cm, 3. sınıfta ise 20 cm yeterli olacaktır.

Büyük taşlar alta dizilecek, üste konulacakların kalınlığı 6 cm'yi geçmeyecekti. Yollar balık sırtı yapılacak her metrede iki taraftan bir santimetre meyil verilecekti. (4.madde). Yolların iki tarafına hendek kazılacak, gerekli kesimlerde duvar veya dayanıklı parmaklık inşa edilerek, çay ve akar sulara tesadüf eden yerlerde ise köprü veya kemer yapılacaktır (5., 6. maddeler).

Nizamnamenin ikinci faslı 7-15. maddeleri kapsamaktadır. Bu kısımda yol yapmakla yükümlü tutulanlar, bunların uyacakları kurallar ayrıntılı olarak belirleniyordu. Yol yapımında belirli günlerde çalışacaklar veya bedel vereceklerdi. Şöyle ki her şehir kasaba ve

köyden 16 yaşından 60 yaşına kadar olan erkekler ve yük arabası hayvanları her beş yılda yirmi gün çalışacaklardı . "Vilayet meclisi-umumisi" gerek gördüğünde bu süreyi biraz uzatabileceklerdi. Uzatma süresi beş yılda on günü geçmeyecekti. (7-8. maddeler).

İmamlar, Papas, Haham, mektep ve ders hocaları kişisel olarak hizmetten muaf idiler. Ancak, hizmetkar ve hayvanları için muafiyet söz konusu değildi. Askerler, zaptiye neferleri ve sakatlar yol yapma yükümlülüğünden muaf idiler. Böylelerinin adları ihtiyar meclislerince liva ve kazaya bildirilecekti. Ticaret veya başka bir hizmet için yerlerinde bulunmayanlar ise adlarına adam görevlendirileceklerdi.

Yol yapım çalışmalarının zamanı, süresi, kaç kişinin o dönem çalıştırılacağı Liva İdare Meclislerince belirlenecek, ziraat ve sanatta sekte gelmemesi için özen gösterilecekti. Hizmetlerini ifa edenlere "İfa-i hizmet tezkeresi" verilecek, kimse gereğinden fazla veya az çalıştırılmayacaktı. Her beş yılda bir yapılan işin dökümü çıkarılacak, yükümlülüklerini tamamlamayanların bir sonraki dönemde eksikliklerini gidermeleri sağlanacak, fazla iş bitirenlerin ise bir sonraki dönemlerinden bu fazlalık tenzil edilecekti. (9-14. maddeler).

Hükümet'in özel emri olmadıkça yapılacak yola on iki saat uzaklıktaki şehir, kasaba ve köyler halkından "amele-i mükellefe" istenmeyecekti. Yol yapımında çalıştırılacaklar en yakın yörelerden sağlanacaklar, iki vilayet hududunda valiler görüşerek işbirliği yapacaklardır.

Nizamnamenin ikinci bölümü yolların nasıl yapılacağına ayrılmış olup, 16-25. maddeleri kapsamaktadır. Yol yapımında çalışacakların çağrılıp toplanmaları ve hazineden sağlanacak para ile malzemenin tedariki, yol yapım ve onarımı valilere verilmiş bir görevdi. Yol yapımında harcanacak para hazineden tesviye olunacak, memur maaşı, barut, araç gereç masrafı doğrudan doğruya vilayet mal sandıklarından karşılanacaktı.

Valilerin hizmetlerinde yükümlüleri tahrir ve celbe rü'iyet edecek daimi bir "Tarik emini", bir katib, imalat esnasında her sancakta bir tarik emini ve bir çavuş ve her kazada yükümlüleri gönderecek bir sevk memuru bulunacaktı. Ayrıca her vilayetde teknik hizmetleri üstlenecek bir baş mühendis bulunacaktı. İşin gereğine göre de mühendisler ve kondoktörler ile bunların maiyetinde diğer memurlar çalıştırılabilecekti.

Mühendis ve kondoktörler "Turuk ve Meabir İdaresi"nin istemi üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti'nce atancaklardı. İşbaşları ile mutemedler başmühendisın talebiyle mutasarrıflar tarafından atancaklar, aylıkları görevlerine göre belirlenecekti.

"Her vilayetin tarik emini valinin inhası üzerine Bâb-ı Ali canibinden ve elviye tahrik emınleri mutasarrıfların inhasıyla valiler tarafından ta'yin ve çavuşlar elviye tahrik emınlerinin ifadesi üzerine mutasarrıflar canibinden nasb olunacak ve sevk memuru kaza meclislerinde me'murin-i mevcudeden intihab edilebilecektid. Bu me'murların cümleri müteselsilen vilayet tarik emınlerinin ve bunlar dahi valilerin taht-ı emrinde bulunacaklar"dı (20. madde).

Valiler her yıl yapılacak ve onarılacak yolların, bunun için gereken işçi ve parayı gösteren cetveller düzenleyecekler, "Vilayet Umum Meclisleri" nde görüşme konusu edeceklerdir. Her vilayetin "Meclis-i Umumi" bir yıl içinde ne kadar yol yapıp ne kadarının onarılacağını kararlaştıracak, gerekli harcamanın ne olacağını belirleyerek valinin yazısıyla birlikte hükümete sunacaklardı. Hükmüt konuyu Nafia Nezaretine havale edecek, Nazar, "Meclis"i Umuminin" görüşü doğrultusunda ya doğrudan doğruya gerekli önlemleri alacak ve ya Bab-i Ali'ye bildirerek oradan verilecek karara göre gereğinin yapılması valilere bildirilecekti (22. madde)

Bundan sonra "Tarik emini ve baş mühendis birleşerek bir sene zarfında tesviye olunacak yollar" için yükümlüler arasından gereği kadar kimseyi belirleyecek en çok altı hafta olmak üzere bunların, taş , kırma, taşıma, nakil, yol inşası gibi işlerde nasıl işbölümü yapacaklarını saptayan programını "Meclis-i İdare-i Vilayet"e sunacaklardı. Burada onayladıktan sonra vali tarafından mutasarrıflara ve mutasarrıflar tarafından kaymakamlara iş'ar kılınacaktı. (23. madde).

"Turuk ve Meabir İdaresi" vilayetlerin belirlenen iş programlarını gerçekleştirip gerçekleştirmediklerini, yaptıkları harcamaları ve gelecek yıl programlarını ile bütçesini kapsayan "bir layiha tanzim ve Nafia Nezaretine i'ta " edecek, Meclis-i Meabir gerekli incelemeyi yaptıktan sonra Bâb-ı Ali'ye irsal ederek onayını alacak , gereği için Nafia Nezareti'ne ordanda valilere uygulama için gönderilecekti (24. madde).

Yolların belirlenen program çerçevesinde yapıp yapılmadığını denetlemek, gecikme aksamaların nedenlerini belirlemek üzere gerektiğe Nafia Nezaretince Vilayetlere "müfettişler" gönderilecekti (25. madde).

Dördüncü bölüm, yolların korunmasına ve onarımına ayrılmıştır. 26-28. maddeleri kapsamaktadır. Ufak tefek bozukluklarla, büyük hasarların onarımını öngörmekte olup, "Yolların suret-i adiyeye'de tamir ve muhafazası için muvazzaf yol bekçileri tayin" edilmesini bunun için bir "talimat-ı mahsusa" çıkarılacağını belirlemektedir.

Özetle verdiğimiz bu bilgilerden de açıkça anlaşıldığı gibi bu yönetmelik yol yapımı, bakım ve korunmasını ayrıntılarıyla saptamaktadır. İş bölümü, görevliler, yapacakları hizmet, ödenecek ücretler bir bir ele alınıp hükme bağlanmıştır. Dikkati çeken önemli bir husus, karmaşık ve uzun süre gerektirecek işlemlerin oluşudur. Vilayet Umum Meclisleri yılda bir defa toplandıklarında, vilayetlerinin diğer sorunlarıyla birlikte yol yapım ve onarımını da görüşerek yapılacakları öneri olarak hükümete bildireceklerdi. Bu önerilerden uygun görülenleri Nafia Nezaretine havale edilecek oradan da Meclis-i Meabire gönderilecek, karara bağlandıktan sonra işlem tekrarlanarak, yapım için valilere direktif verilecekti. Valiler, idare meclislerini toplayacaklar, orada konu yeniden ele alınarak uygulamaya yönelik kararlar alınacak, bu kararlar, mutasarrıflara onlar tarafından da kaymakamlara iletilecek, görevliler yükümlülüklerine duryacaklar, ve bundan sonra işbaşı yapılacaktı. Devrin ulaşım imkanları ve diğer zorlukları gözönünde tutulduğunda bu bürokratik engelleri kolayca aşmak mümkün olmuyordu. Ancak Kimi direktifli valiler kendi yetki ve imkanlarını kullanarak yol yapımında başarı göstermişler, hükümetin iyi niyet ve çabalarına karşın bu alanda beklenen büyük hamle gerçekleştirilememiştir.

Öte yandan da yönetmeliğin 28 maddesinde sözü edilen "Talimat-ı Umumiye" hemen hazırlanmış ve yayınlanmıştır. 18 Cemaziyevvel sene 1286 (26 Ağustos 1869) tarihiyle Düstür, I. Tertip, C.II. s.310-317'de yayınlanan bu talimat, üç ana başlık altında toplam 27 maddeden oluşmaktadır. İlk bölümü (1-4. maddeler) fen ve inşaat memurlarına ait hükümleri, ikinci bölümü, yol bekçilerinin görevlerini ve üçüncü bölümü ise yükümlülerin çalışmalarını düzenlemektedir. Öneme binaen metnini yeni harflerle aynen verdiğimiz için ayrıca özetleme gereğini duymuyoruz. (Bkz. Ek).

Yasal düzenlemeleri böylece belirledikten sonra uygulamaya dair bazı bilgiler vererek konumuzu kapatacağız. Bildiğiniz gibi, yasa ve yönetmelikleri uygulayacak olan bizleriz. Bu tarihin derinliklerinde de böyle olmuştur. Merkezi hükümet, otoritesini geçerli kılmak, kamu düzenini korumak ve benzeri gerçeklerle her dönemde yasal düzenlemelere başvurmuştur. Ancak, bu düzenlemelerin

sağlıklı yapılmasının yanı sıra sağlıklı uygulanması çok büyük önem taşır. Tanzimat dönemi Osmanlı yöneticileri, merkez hükümetince çıkarılan ve eski yazı ile 500'er sayfa civarında iki cilt tutan yasa ve yönetmelikleri uygulamada çok büyük zorluklarla karşılaşmışlardır. Eleman yokluğu, bilgi yetersizliği, malî imkansızlıklar bu zorlukların başlıca nedenlerini oluşturmaktadır. Buna karşın bazı yöneticiler, karmaşık ve ayrıntılı yönetmelik ve yasaları başarıyla uygulayarak, bölgelerinde derin izler bırakan önemli hizmetleri yerine getirebilmişlerdir.

Bu tür yöneticiler içinde Mithat Paşa başta gelmektedir. Gerek Tuna Vilayeti valiliğinde ve gerekse Bağdat, Aydın, Suriye valilikleri sırasında bölgelerin bayındırlığı için canla başla çalışmış, özellikle karayolu yapımında örnek olabilecek başarılar sağlamıştır. Üç yılı aşan Tuna valiliği sırasında 3000 Km. yol ve 1400 kadar köprü yaptırması, Tuna üzerinde işleyecek bir vapur şirketi kurması, Rusçuk Limanını ıslah etmesi gibi hizmetleri onun ulaşım işine ne kadar büyük önem verdiğini göstermektedir. Bağdat valiliği sırasında Kazmiye-Bağdat arasında atlı tramvay yolunu gerçekleştirmişti. Bu ulaşım aracının İstanbul'da kullanılmaya başlamasından ikibuçuk yıl kadar sonra Bağdat'da kullanılmaya başlanması önemli bir atılımdı. Ayrıca 6 kilometre olarak planlanan daha sonra bin kilometrelik yeni ekle uzatılan atlı tramvay yolunda günde birkaç bir yolcunun taşındığı bilinmektedir. Bilindiği gibi tramvay içi geniş iki katlı bir araba idi ve İngiltere'den ithal ediliyordu. Mithat Paşa, Bağdat'da sekiz arabalık bir park oluşturabilmişti.

Aydın valisi iken de İzmir'in sosyal, ekonomik ve kültürel bütünlüğünü belli bir yol sistemi içinde ele alıp değerlendirmesi bu konularda çalışmaları başlatması, daha sonraları İzmir yol şebekesinin onun tasarladığı plan çerçevesinde yapılması, üzerinde önemli durulacak hususlardandır. Ayrıca Urla'dan İskele'ye kadar uzanan bir şose yaptırmış, Eski Foça'dan Menemen'e kadar uzayacak şose inşaatını ve köprü yapımını da başlatmıştı. Onun bu girişimi sonuç vermiş 1876'ya gelindiğinde Bergama-Dikili arasındaki şose tamamlanmış bulunuyordu.

I. Meşrutiyet'in ilanından sonra da yol yapım işlerine önem verilmiş özellikle, Halil Rıfat Paşa'nın çabalarıyla Samsun-Trabzon sahil yolu, Samsun-Sivas-Malatya, Tokat-Niksar-Ünye, Amasya-Merzifon-Çorum-Ankara Hududu, Yozgat-Alaca-Mesudiye-Ordu, Zara-Suşehri-Refahiye-Erzincan yollarının yapımı O'nun Sivas valiliği döneminde ele alınarak yapımına başlanmıştı.

1879'da bütün İmparatorluğun bayındırlık işleri için yeni bir tasarı hazırlanmış, Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi'nin bu projesiyle karayolları, demir yolları, limanlar ve yapı tasarıları ayrıntılarıyla ortaya konmuştu. Bu tasarıda yol sorunları teknik yöntemle ele alınmış, çeşitli yapım şartnameleri hazırlanmıştır. Kullanılacak malzemenin niteliği de ayrıntılarıyla saptanmıştır. Yollar, Turuk-ı Umumiye (Devlet yolları) ve Turuk-ı Hususiye (Vilayet yolları) diye iki sınıfa ayrılmış, devlet yollarına numara verilmiştir. Yapılan programda Asya-i Osmaniyye'de 26 yol 1609 km, Avrupa-i Osmaniyye'de 21 yol 2967 km olarak planlanmıştı.

Devlet yollarının dışında vilayet yolları ise 27500 km olarak belirlenmişti. Bundan sonraki çalışmalarla yol bütçesi yapılmış yeni bir "Turuk ve Meabir Talimat-ı Umumiyisi" hazırlanarak yürürlüğe konulmuştur. 98 maddeden oluşan bu talimat, hem bir kuruluşu, hem fenni şartnameyi, hem de çalışma yöntemini kapsıyordu. (Üzerinde ayrıca durulması gereken bu ayrıntılı düzenlemeler başka bir çalışma konusu yapılacaktır).

Memalik-i Mahruse-i Şahanede turuk ve meâbirin suret-i i'malı ve idaresine dair talimât-ı umumiyedir

FASL-İ EVVEL

Me'murin-i fen'iye ve inşâiyyeye dairdir.

Birinci madde: Yolların fen me'murları olan kaffe-i i'malatın güzergâhlarını tayin ve haritalarının tanzim ve tersimiyle bunların icraatına nezaret ve dikkat eylemeğe memur olan mühendislerden ve saniyen i'malat mesahen ve müteferriatının güzergahın ta'yin eylemeğe ve ameleyle levâzımın istimalını göstermeğe ve işlerin ameleyle suret-i münesibede tevzi ' ve iraesine me'mur olan kondoktörlerden ve sâlisen kondoktörlere muavenetle amelenin mevaki-i ameliyatda bulunup bulunmadığını yoklamağa ve mühendis ve kondoktörlerin vuku' bulacak tenbihâtı mucibince i'malatın cereyanına nezâret ve dikkat eylemeğe me'mur olan işbaşı ve mu'temedlerden ve râ'bien her biri tarikin tayin olunacak bir mikdar mesafesinin muhafazasına memur olmak üzere yol bekçilerinden ibaret bulunacaktır.

İkinci madde : Her vilâyetde daimi suretle akalli bir baş mühendisle bir kondoktör ve bir iş başı bulunacaktır. Vali-i vilâyetin inhâsı üzerine iş bu daimi me'murların mikdarı sair mühendis ve kondoktör ve iş başları tayiniyle tezyid edilebilecek ve keşfiyat veyahut i'malât esnasında işbu daimi me'murlara muvakkaten kondoktör ve iş başları dahi ilave kılınabilecektir. Yollarda yapılmış olan bi'l - cümle kıtalarında daimi suretle yol bekçileri bulunacaktır. Fakat işbu tadad olunan memurların mikdârı ber -vech-i âti tayin olunan haddini beher kıt'ası için nihâyet bir kondoktör ve iki buçuk kilometre tulunda olan beher kıt'ası için nihâyet bir işbaşı ve akalli iki kilometrodan nihâyet sekiz kilometroya kadar bir tarik kıtasının muhafazası için bir yol bekçisi tayin kılacaktır.

Üçüncü madde : Baş mühendis imalatın intizam-i cereyanı ve yapılacak aksam-ı tarikin tayini hakkında gerek vali-i vilâyet vasıtasıyla tarik ve meabir idaresinin ve gerek ahval-i mevkiyeye vukuf ve malûmat erdabından ve tecrübe-i fiiliyeden istifâde ile vali-i vilâyetin re'sen ve tahriren vereceği talimat ve evâmirde tebliğ olacak ve fakat güzergâhının teferruatı ve i'malatın suret-i icraiyesi gibi sırf fen vâfına müteallik olan hususatda mesuliyeti kendisine aid olmak üzere fence tatbik-i hareket edecektir. Şayed kendisinin ta-

savvur ve reyî hilâfında ihtiyacat-ı mahalliye üzerine vali-i vilâyet tarafından bir şey yapılması teklif olunur ise tahrîren verilecek emre imtisal eyleyecektir. Mühendis ve kondoktör ve işbaşı ve mu'temed ve yol bekçileri yekdiğerinin ve kâffeten başmühendisîn taht-ı emrinde bulunacaklar ve her türlü evâmîr kendilerine baş mühendis tarafından i'ta ve tebliğ kılınacaktır.

Dördüncü madde : İdare me'murları tarik eminleriyle ketebe ve çavuşlardan ve amele-i mükellefe için esnâ-i i'malatda kullanılacak sevk me'murlarından ibâretdir. Tarik eminleri amele-i mükellefeye dair kaffe-i defâtîr ve evrakı tanzim ile amele-i mükellefeyi vakt ve zamaniyle celb ve cem ve mühendislerin keşfiyât veyahud i'malata müteallik olan vesait ve levazımatı tedârik ve mühendisler tarafından tasdik olunan mesârîfi tediye etdirecekler ve ketebe muamelât-ı kaydiyyeye ve umur-i tahrirîyeyi rü'yet ve çavuşlar tarik işlerine dair evâmîr ve muharreratı mahallelerine tebliğ eyleyeceklerdir.

FASL-İ SANİ

Yol bekçilerinin vezâfine dairdir.

Beşinci madde : İkinci maddede tarif olunduğu üzere yol bekçileri derece-i müşkülâtına nisbeten akallî iki kilometrodan nihâyet sekiz kilometroya kadar bir tarik kıtasını muhafazaya me'murdur. Ve nihayet her otuz kilometro tulunda bir kıt'aya ta'yin kılınmış olan yol bekçileri bir bölük i'tibâr olunarak bir baş bekçinin kumandası altında bulunacaktır.

Altıncı madde : Yol bekçileri ve bekçi başları sinleri elliden yukarıda bulunmamak ve tarik ameliyatında işlenmiş olmak ve hüsn-i halleri hükümet-i mahalliyece mütebeyyin bulunmak şartıyla mühendisîn talebi üzerine hükümet-i mahalliye tarafından nasb olunacak ve bekçi başlarının okuyub yazmaları dahi olmak lâzım gelecektir. Bekçilerin ve bekçi başlarının intihâbında silk-i askeriyeden mahreç olanlar tercih kılınacaktır.

Yedinci madde : Yol bekçileri ta'yin kılınacak istirahat ve teneffüs vakitleri müstesnâ olarak her gün tulu'-i şem'den bir saat sonra gurub-i şemse bir saaat kalıncaya kadar yola çalışıp fakat din ve mezheblerine göre cuma veyahut pazar günleri yalnız kendi kıtalarını bir kere devr iderek bozulmuş mahal gördükleri anda derhal tamir edeceklerdir.

Sekizinci madde : Yol bekçisi i'malat için kendisine lâzım olan alât ve edevâtı tarik emminden ahz edib her halde muhafaza edecek ve zâiyatından mesul tutulacaktır. İşbu yol bekçilerin alâmet-i fabrika-i mahsusaları olacağı misillü gerek târik ve meabirin ve gerek kendi nefslerinin muhafaza-i emn ve selâmetleri için silâh taşımağa dahi me'zuniyetleri olacaktır.

Dokuzuncu madde : Yol bekçisi tarik kenarında olarak hükümet canibinden inşa kılınacak bir kulubede familyasıyla beraber sakin olacak ve kulube etrafında arazi-i hâliye bulunduğu halde ziraat edebilecektir.

Önuncu madde : Bekçi başı me'mur olduğu kısm-ı tarihin mümkün mertebe vasatına vaki' bir mahalde ikâmed edecek ve yol bekçilerinin ne suretle ifâ-i hizmet eylediklerini bilmek ve bir de mühendisler tarafından fen-i vaziyetçe verilecek talimat ve tenbihât kendilerine beyan ve tebliğ etmek üzere sık sık devre çıkacaktır. Bekçi başı mühendis ve kondoktörların emri altında bulunarak tarihin muhafazasına muktezi olan hususâtı onlara bildireceği misüllü tarik i'malatına irâs-ı hasar eden kimseleri dahi hükümet - i mahalli-yeye beyân ve ifade eyleyecektir.

Önbirinci madde : Tarikin bir mahallinin fevkalade suretle tamiri lâzım geldikçe bekçi başı bölüğü dahilinde bulunan yol bekçilerinden bir mikdarını celb ederek orasını serian tamir etdirecek ve icab-ı takdirinde tarike en yakın olan karyeler muhtarlarından bila vasıta kifâyet edecek mikdar amele-i mükelefe isteyebilecektir. Fakat yapılması nakit akçeye mevkuflar olan veyahud bir güne uygunsuzluk ve mazarrat olmaksızın te'hiri mümkün görülen tamirat yolların inşası hakkında beyân olunan usule tevfikeyen icrâ kılınacaktır. Bu makule tamirat için celb olunacak ameleye bekçi başı iş başlık ve kaza sevk memuriyetlerini dahi ifa eyleyecektir.

Önikinci madde : Yol bekçileri maaşlarını bekçi başı vasıtasıyla alacaklardır. Bekçi başı maiyetinde bulunan bölüğün maaşları için baş mühendis tarafından kendisine verilmiş olan tediye pusulları mucebince yekün maaşatı irae ile mal sandığından makbuz senedi vererek ahz eyleyecek ve nihâyet sekiz gün zarfında aldığı akçeyi bekçilere ita ile tediye pusullarını anlara temhir etdirerek sandığa gönderib kendisinin makbuz senedini geriye alacaktır.

Onüçüncü madde : Yol bekçileri derece-i gayret ve kabileyetlerine göre üç sınıfa taksim olunub her sınıfın birer alamet-i fârikası olacak ve her sancakda altı bekçiden nihayet biri birinci sınıftan ve ikisi ikinci ve maadası üçüncü sınıftan bulunarak bunların sınıflara taksimi mühendisin ifâdesi üzerine mutasarrıf tarafından icrâ olunacaktır. Hizmetlerinde fevkalade eser-i gayret gösteren bekçilere nihayet bir maaşa muadil sene nihayetinde atıye verilerek haklarında icra-i mükâfat olunacaktır. Bilakis içlerinden rehavet edenler ve itaatsızlık gibi uygunsuz hareketlerde bulunanların birinci derecede maaşlarının rub'u ve ikinci defa da sülüsü ve üçüncüde nısfı ve dördüncüde üç rub'u ve beşinci defada tamamı kesilecek ve işbu cezaya bekçi başının ifadesi üzerine baş mühendis tarafından hükm olunacaktır. Ve bir sene içinde beş defa bu vechle mazhar-ı mücazat olan bekçiler tard edilecektir.

FASL-İ SALİS

Amele-i mükellefe nizâmatının vilayetlerde suret-i icrâsına da irdir.

Öndördüncü madde: Baş mühendis imalata mübaşeret olmak için tayin olunan vakitte tarikin güzergâhı mahallinde tayin ve tesbit eyledikten sonra her kazanın kaimekam ve sevk memuruna o kazaya ve kazanın imalatda çalışacak olan kariyelirinin herbirine maktuan tahsis olunan yol ve imalatın hududunu gösterecek ve kaza sevk memuru dahi imalaât-ı maktuanın hududunu mübeyyin rekz olunacak kazıkların muhafazasına dikkat ve mühendisler ile kondoktörlerin fennen vukubulacak evamirine göre çalışacak olan kaza amale-i mükellefesine nezaret edecekdir.

Onbeşinci madde : Bir şehir kasaba ve kariyenin amele-i mükellefesi o şehir ve kasaba ve karyeye mahsus olan imalat-ı muayyenenin ifasından müteselsilen mesul bulunacaklar ve hidemât-ı muayenelerini müddet-i mahdudesi içinde eda etmek şartıyla kendilerince münâsib olan günlerde çalışmakta veyahud hidemat-ı muayenelerini kendilerinden amel tutarak icrâ ettirmekte muhtar olacaklardır.

Onaltıncı madde : Her şehir ve kasaba ve kariye kendisine mahsus olan i'malatı itmâm ettiği gibi kondoktör i'mâlatının mikab hesabıyla mikdarını ve isâl olunacağı mevakiin buud mesafesini müşir bir layihâ tanzim ve baş mühendis dahi evvelce Nafia Neza-

retinden irae olunacak esasa tevfikân o şehir ve kasaba ve kariyenin mikdar-ı imâlatı-ı muayenesine muadil olan yevmiyelerin mikdarını bu layihaya göre tayin eyleyecek ve yine baş mühendis işbu yevmiyelerin mikdâr mecmunı natık olarak ifa-i hizmet-i mükellefe etmiş olan şehir ve kasaba ve kariye nümune olmak üzere koçanlı ifa-i hizmet tezkereleri tertibiyle tarik eminine i'ta ve teslim ederek emini daha tasdik ve defter-i mahsusasına kayd ettikten sonra kaza kaymakamlarına tevzi ' etdirecektir.

Onyedinci madde : Şehir ve kaza ve kariyelere hidemât-ı muayyene tevzi' olunmayıp da yevmiye hesabıyla amele işlediği halde her şehir ve kasaba ve kariyenin amele-i mükellefesi kezalik mütel-silen mesul olacaklardır. Ve bu halde amele-i mükellefenin mevcut-larını her gün bir iş başı yoklama defterine işâret edecek ve baş mühendis dahi kondoktör tarafından musaddak iş bu yoklama defterini görüb hidemât-ı muayyene hakkında ta'limat-ı umumiyenin tarif eylediği suretde tevfikken koçan verecektir.

Onsekizinci madde : Tarik emini baş mühendis tarafından verilmiş olan ifa-i hizmet tezkeresine ilâveten şehir ve kasaba ve kariyelerin mahal-i imalata olan buud mesafesi için yüzde beş hesabıyla zammı lazım gelen yevmiye mikdarını mübeyyin koçanlı bir cetvel tanzim ve ikisini birden kaza kaimekamına irsâl ve teslim edecektir.

Ondokuzuncu madde : Ameliyat-ı sınıaiyye için hin-i hacette ücretle istihdâm olunmasına lüzum görünecek olanlar doğrudan doğruya baş mühendis ve hükümet-i mahlliyeye ve tarik emini taraflarından tahrir ve tertib edilecektir.

Yirminci madde :- Levazımat ve edevatın mübâyaası ve amele-i mükellefeye irae olunmayacak inşaatın icrası için pazarlık etmek ve kontarto akd etmek iktizâ ettiği takdirde nihâyet beşyüz kuruşluk bir şeye mahsus ve münhasır olmak üzere tarik eminiyle baş mühendis marifetiyle icrâ olunacak ve beşyüz kuruşu müteca-viz olan mukâvelât hakkında tanzim olunacak kontarto senedleri yine tarik emini ve baş mühendis ma'rifetiyle icrâ olunacak ve 500 kuruşu mütecaviz olan mukavelât hakkında tanzim olunacak kontarto senetler yine tarik emini ve başmühendis marifetiyle teati olunmak üzere liva idare meclisleri tarafından tasdik edilecek ve münasib görüldüğü halde tarik emini ve baş mühendis hazır oldukları halde meclisce o misillü mukâveleye rabt olunacak mübayaatın

münakaşası icra edilecektir. Şu kadar ki tâliblerinin deruhde edecekleri levâzimat esmanının akalli onda birine kefil alınmadıkça veya o mikdar te'miat akçesi ahz etdirilmedikçe ve üzerlerine alacakları i'malatı icrâye muktedir olduklarına dair baş mühendis tarafından verilen vesika yedlerinde bulunmadıkça peyleri tutulmayacaktır.

Yirmi birinci madde : Baş mühendis inşaatına müteallik levazımattan gayrı i'malât için ayda nihayet üçyüz kuruşa kadar akçe sarf edebilecektir ve meblâğ-ı mezbur tarik eminiyle birlikte olarak vukubulacak inhâları üzerine mal sandıklarından tesviye etdirilecektir.

Yirmi ikinci madde : Gerek yevmiye ile ve gerek maktu' veya bi'l-münakaza kontarto suretiyle icrâ edilecek i'malatın nezâreti bir işbaşıya ihale kılınacaktır. İşbaşı yevmiye ile işleyen amelenin mahal-i i'malatdan gayubet etmemelerine ve maktuen icrâ olunan i'malatın kontartoya ve baş mühendisin fence ta'limatına mutabık olarak tesviye edilmesine dikkat ve yoklama defterlerini kondoktöra irsâl edecek ve kondoktör dahi tanzim edeceği hülasa pusulasını baş mühendise gönderecektir.

Yirmi üçüncü madde : Memurin-i fenniye maaşat ve harcırâhı ve i'malât-ı sanayede kullanılacak olanların yevmiyesiyle mübayaat esmâni tediye senedleriyle ifa kılınacak ve bu senedleri baş mühendis tanzim ederek içinde akçeyi alanın ismini ve i'malat ve mübayaatın nevi' ve mikdariyle meblağın kemiyetini derc edecektir. İşbu tediye senedleri çift koçanlı defterden çıkarılarak biri baş mühendisin nezdinde hıfz olunub diğeri tarik eminine gönderilecek ve tarik emini kendi mührüyle mühür etdikten sonra akçeyi alacak adama teslim ederek o dahi bi't-temhir mutasarrıf veya kaymakama işaret etdirip sandık eminden akçeyi aldıktan sonra makbuz mukabilinde sandığa teslim edecektir.

Yirmi dördüncü madde : Mühendislerden gayrı idare memurlarının maaşlarıyla tarik eminin vali tarafından sarfına me'zun olduğu mebalîğ hakkında baş mühendis ile tarik emininin muamele-i müşterekeleri madde-i sabıkda gösterilen surette cereyân edecektir.

Yirmi beşinci madde : Tarik emini her ayın nihâyetinde sandık eminden yollar için verilmiş olan mebalîğın bir kıt'a müfredât defterini alacaktır.

Yirmi altıncı madde : Tarik emini madde-i sabıkta beyân olunan defteri valiye i'ta edib buna ilâveten tanzim edeceği cetvelde baş mühendisin şehadetnamesi mucibince her şehir ve kasaba ve karye ahalisinin itâ eylediği hidematı ve mahall-i imâlata gelib gitmek için mahsub olunan evkâtı ve hidemât bakayasını ve mal sandığına aid olup henüz tediye olunmamış olan mesarifi gösterecek ve i'malatın hüsn-i cereyanı hakkında mütalaatını bildirecektir.

Yirmi yedinci madde : Baş mühendis dahi nafia nezaretinden gönderilecek nümuneye tâtbiken i'malât-ı mütenevviyenin derece-i terakkisini mübeyyin bir cetvel tanzim ve valiye takdim eyleyeceği misillü bir suretini dahi Nafia Nezaretinden istenilmesi melhuz olan sair evrâk ile beraber turuk ve meabir idaresine irsâl edecektir.

İşbu nizâmname ile ta'limatın icra-i ahkâmına irade - i senniyeye-i hazret-i padişahi müteallik ve şeref-sudur buyrulmuş olmağla divân-ı hümayunum kalemine kayd etdirilerek inde'l-icâb iktizası icra olunmak

Fi 16 Cemaziyelevel sene 286.