

ERZURUM VALİSİ MEHMET EMİN (YURDAKUL) BEY'İN ERZURUM-TRABZON YOLLARIYLA İLGİLİ BİR RAPORU (1912)

*Ali Servet ÖNCÜ**

ÖZ

II. Meşrutiyetin ilanından sonra Erzurum'da görev yapan valilerden birisi de Mehmet Emin (Yurdakul) Bey'dir. Vali Mehmet Emin Bey 11 Mart 1912 tarihinde Dâhiliye Nezaretine yazdığı bir raporda Erzurum'un ulaşım problemlerini ele almıştır. Raporda valinin üzerinde durduğu en önemli nokta Erzurum-Rize yolunun bir an önce yapılma meselesidir. Mehmet Emin Bey bu sayede Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu ile Karadeniz bölgesinin ekonomik faaliyetlerinin gelişeceğini ileri sürmüştür.

Anahtar Sözcükler: Mehmet Emin (Yurdakul), transit yol, rapor.

ABSTRACT

One of the governors who served in Erzurum after the announcement of the Second Constitutional Period was Mehmet Emin (Yurdakul). The governor dealt with the transportation problem of Erzurum. In a report which he wrote to the Ministry of Interiors Mehmet Emin pointed that the building of highway between Erzurum and Rize was an important issue for the region. Mehmet Emin Bey claimed that the road would help the economic development of the eastern Anatolia as a whole.

Keywords: Mehmet Emin (Yurdakul), highway, report.

* Dr. aliservetocnu@hotmail.com

Giriş

II. Meşrutiyetin ilanından sonra, Ağustos 1911’de Erzurum Valiliğine atanan Mehmet Emin (Yurdakul) Bey,¹ son dönem Türk edebiyatının yetiştirdiği en önemli şahsiyetlerden birisidir. Mehmet Emin Bey’in bölgeye gelişi, bu şair ve edebiyatçının ismini çok daha önceden duymuş olan ve ondan çok şey bekleyen Erzurumlular tarafından heyecanla karşılanmıştır. Mehmet Emin Bey gerçekten de Erzurum için bir şeyler yapmaya çalışmış, örneğin şehrin gazetecilikten pek fakir tarafını görerek valiliği sırasında Bingöl-Necat ve *Fâr-k* gazetelerinin yayın hayatına atılmalarına yardımcı olmuştur.² Mehmet Emin Bey görevde kaldığı süre içinde³ Erzurum vilayetinin her sorunu ile yakından ilgilenmiştir. Valinin Erzurum’da çözmek istediği sıkıntıların başında ise, bölgedeki yol problemi gelmektedir.

Erzurum vilayetinin yol durumunu ayrıntılarıyla ele alan ve vilayetin ihtiyaçları belirleyen Vali Mehmet Emin Bey, 21 Rebiülevvel 1330/27 Şubat 1327 (11 Mart 1912) tarihli raporunu Dâhiliye Nezareti’ne yollamıştır.⁴ Bu raporda, sadece Erzurum’un değil, Erzurum’la bağlantılı olan bütün bölgenin II. Meşrutiyet dönemindeki yol durumu hakkında önemli bilgiler mevcuttur.

Raporun girişinde Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu sıkıntıları gündeme getiren Mehmet Emin Bey, gelişmiş ülkelerin ulaştığı medeniyet seviyesine kavuşabilmek ve ülke içindeki vatandaşları rahat ettirip dünyada söz sahibi olmak için mutlaka asrın yeniliklerine ayak uydurmak zorunluğunu ifade etmiştir. Mevcut medeniyet seviyesini yakalamanın kurtuluş için tek çare olduğunu ileri süren Mehmet Emin Bey, kalkınma ve ilerlemenin Osmanlı Devletinin tek gayesi olması gerektiğini belirtmiştir.

Bölgenin Ticaret ve Yol Durumuna Genel Bakış

Mehmet Emin Bey raporunun büyük bölümünü bölge yollarına ve özellikle Anadolu’nun kuzeyi ile doğusunu birbirine bağlayan yollara ayırmıştır. Raporun dikkat çekici yönlerinden birisi, bölgedeki önemli yol güzergâhları, bunların ticari durumunu farklı yönleriyle ele alıp, bir bütün olarak değerlendirmiş olmasıdır.

Erzurum Vilayetindeki turuk-> umumiye ve turuk-> hususiye (vilayet

¹Mehmet Emin (Yurdakul) Bey, 26 Ağustos 1327 (8 Eylül 1911) tarihinde Erzurum valiliğine atanmıştır (Enver Konukçu, *Selçuklulardan Günümüze Erzurum*, Ankara 1992, s. 360-361).

²E. Konukçu, *Selçuklulardan Günümüze Erzurum*, s. 360-361.

³Mehmet Emin Bey’in Erzurum valiliği kısa sürmüş olup, tarafsızlık adına kurulduğu ileri sürülen ve “Büyük Kabine” diye adlandırılan Gazi Ahmet Muhtar Paşa hükümeti iktidara gelince görevden alınarak yerine 5 Eylül 1328 (18 Eylül 1912) tarihinde Ahmet Reşit Bey atanmıştır (E. Konukçu *Selçuklulardan Günümüze Erzurum*, s. 360-361).

⁴*Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dâhiliye Nezareti (DH), İdari Kısım (İD), Dosya No:25. Gömlek No:11. Belge No:44/1. Mehmet Emin (Yurdakul) Bey, hazırladığı bu raporu Vilayet Matbaasında bastırmıştır ki, belgede ekli olan rapor budur.*

içerisinde ve vilayet tarafından inşa bakım ve onarımı yapılan yollar) yollarının toplam 1.705 km olduğunu yazan Mehmet Emin Bey, bunun 839 kilometresinin turuk-> umumiye, 866 kilometresinin de turuk-> hususiye olduğunu ifade etmiştir.

Raporda turuk-> umumiye yolları ve mesafeleri şu şekilde verilmiştir.

Erzurum-Trabzon yolu	166 km.
H›n›s-Mamahatun-Erzincan yolu	158 km.
Erzurum-Kiğı-Harput yolu	183 km.
Erzincan-H›n›s-Muş yolu	150 km.
Erzincan-Refahiye-Karahisarışarkı yolu	88 km.
Erzincan-Dersim-Harput yolu	45 km.
Erzurum-H›n›s-Adilcevaz yolu	30 km.

Rapora göre, Turuk-ı Umumiye Şirketi tarafından mevcut bu yol güzergahlarından sadece Erzurum-Kiğı-Harput'a ait yolun Erzurum'dan 10 km'lik kısmında şose için 1.106 metreküp taş ve 10.937 metreküp ham taş hazırlandığını ve yine Erzurum-Trabzon arasındaki yolun Erzurum'dan itibaren 18.9 km'lik kısmı üzerinde şose için 3.675 metreküp taş kırıldığını ve 14.576 metreküp ham taş hazırlandığı anlaşılmaktadır.⁵ Bu iki yolun haz›r hale getirilmesinin Erzurum Vilayetinin ekonomisi için hayati bir önem taşıdığını yazan Vali, Harput ve Trabzon yollarının şehrin nefes boruları olduğunu önemle belirtmiş ve bunların acilen tamamlanmasını istemiştir. Mehmet Emin Bey'in bu iki yol dışında üzerinde önemle durduğu iki güzergâh ise, Erzurum-Rize ve Erzurum-Bayezit yollar›dır.

Önce Erzurum-Rize yolunu gündeme getiren Vali, her iki bölgenin de sefalet, yokluk ve perişanlık içerisinde olduğunu yazmıştır. Bu bölgelerin her türlü yenilikten uzak, yokluk içerisinde kıvrandığını anlatan Mehmet Emin Bey, yapılacak yol ile iki bölgenin de kalkınabileceğini ifade etmiştir.

Bir tarım bölgesi olan Erzurum'da yetişen ürünlerin dışarıya satılmamasının vilayetin ekonomisini oldukça frenlediğini ve yetişen ürünlerin bereketli mevsimlerde çürüdüğünü, kıtlık zamanlarında da kıymete binip pahalılaştığını anlatan Vali, düzenli bir yol şebekesi bulunmayan Erzurum Vilayetinin ithalat ve ihracat zorluğu nedeniyle potansiyelini kullanamadığını belirtmiştir. Vilayette yetişen ürünlerin ancak dışarıda kıtlık olduğu

⁵ Mehmet Emin Bey'den önce Erzurum Valiliği yapan Mehmet Celal Bey'in 1909 y›lındaki gözlemlerine göre; transit yolunun durumu hiç de iyi değildir. Bölgedeki en düzgün yol olan Trabzon-Erzurum şosesi büyük oranda bozuktur. Transit yolunun Erzurum'dan İran sınırına kadar devam eden kısmı ise, araba geçişine müsait olmadığı için yok hükmündedir. Bu raporun yayımına bk. Selahattin Tozlu, "Erzurum Valisi Mehmet Celal Bey'in Bayezit (Ağrı) Sancağına Dair Raporu (1909)", *Prof. Dr. Ramazan şeşen Armağanı*, ed. E. Uyumaz-S. Kızıltoprak, İSAR Vakfı Yay., İstanbul 2005, s. 275-285).

veya asker tedarikine başlandığı zamanlarda sadece Rusya'ya sevk edilebileceğini anlatan Vali, buna mukabil Karadeniz sahilindeki Osmanlı vilayetlerinin gıda ihtiyaçlarını Avrupa veya Amerika'dan ithal ettikleri ürünlerle karşıladıklarını belirtmiştir. Bunun da yabancı çiftçilerin iktisadi esiri durumuna gelmek demek olduğunu yazan Mehmet Emin Bey, meselenin hallinin yol sorununu çözmeye bağlı olduğunu ifade etmiştir.

Trabzon tüccarların dükkânlarında sattıkları gıda ürünlerinin büyük kısmının yabancı mahsulâtı olduğunu ifade eden Mehmet Emin Bey, Karadeniz bölgesindeki işsiz gençlerin yabancı ülkelerde zor şartlar altında madenlerde ve sair yerlerde kazanıp memleketlerine gönderdikleri paranın ürün ithali yüzünden tekrar yurtdışına çıktığını ve bunun da oldukça acı bir durum olduğunu belirtmiştir. Bu duruma dikkat çekmek için bir örnek veren Vali, son üç yıl içerisinde Rize Sancağı'nın 1.886.200 kilo un (dakik) ve 6.489.481 kilo mısır (kukuroz) ithal ettiğini ve bunlara toplam 1.550.463 kuruş verildiğini yazmıştır.

Bir buçuk milyon nüfusu, gayet dar ve tarıma çok da elverişli olmayan araziyle Trabzon Vilayetinin tarım ürünlerine her zaman şiddetle ihtiyaç duyduğunu ifade eden Vali, bu bölge için Erzurum zahiresinin bir kurtuluş olduğunu ifade etmiştir. Erzurum Vilayeti için de Karadeniz sahillerinin yakın, güvenli ve eşsiz bir pazar olduğunu yazan Mehmet Emin Bey, bu potansiyelin iyi değerlendirilmesini istemiştir.

İki vilayet arasındaki bu ticarete engel olarak yol sorunuyla birlikte üretim ve pazarlama maliyetlerini de gösteren Vali, yol sorunu çözülsün bile mevcut pahalı fiyatıyla Erzurum zahiresinin Trabzon'da müşteri bulamayacağını ifade etmiştir.

Erzurum'da buğdayın bir kilesinin bereketli senelerde 30, arpanın ise 15 kuruşa satıldığını belirten Vali, bunların Trabzon'a sevki ve bunun nakliye araçlarıyla yapılması halinde; bir kantarı 120 kuruş itibarıyla kıyyesi 26 paradan, bir kileye 13 kuruş nakliye ücreti, 40 para telis (çuval) masrafı ve 20 para komisyoncu hakkı dâhil edilerek, buğdayın bir kilesinin 44,5 ve arpanın bir kilesinin 29,5 kuruşa satılmak durumunda olacağını tespit eder. Bu fiyatlarla ithal buğdayla rekabetin imkânsız olduğunu ve bunun için fiyatların düşürülmesi gerektiğini dile getirir.

Fiyatların yüksekliğinden Erzurum çiftçisi ve tüccarını sorumlu tutan Mehmet Emin Bey, çiftçinin elindeki ürünü tüccara önce çok ucuz fiyatla satıp ardından birkaç misli fiyatla almasını, tüccarın da stokçuluk yapmasını pahalılığın sebebi olarak gösterir.

Raporunun bu bölümünde Erzurum Vilayetinin ihracat ve ithalatına da değinen Vali, Erzurum'dan deri, bağırsak, yün, pastırma, zeyrek (yani keten tohumu), çiriş unu, balmumu, hasır, yumurta, kaşar peyniri ve iç yağı gibi

ürünlerin ihraç edildiğini ve bunların yekûnunun 1.000 denk⁶ olduğunu ifade etmiştir. Buna karşın Erzurum'un dışarıdan ithal ettiği ürünlerin 200.000 dengi bulunduğunu yazan Vali, ihraç ürünlerinin nakliye masrafının 12.000, ithal ürünlerin nakliye masrafının ise 180.000 lira olduğunu ifade etmiştir.

Bütün Osmanlı vilayetlerinin olduğu gibi Erzurum'un da dışarıdan ithal ettiği malların büyük bir meblağa eriştiğini üzüntüyle ifade eden Vali, sarıktan fese, kundaktan ketene kadar her şeyin Avrupa'dan ithal edilmekte olduğundan dert yanmış ve Osmanlı insanının gecesini gündüzüne katarak çalışıp elde ettiği parasını dışarıya vermek zorunda kaldığını belirtmiştir. Ülke ekonomisinin ve halkın ithalata dayanan bu düzene daha fazla dayanamayıp iflas etme tehlikesiyle karşı karşıya olduğunu ifade eden Erzurum Valisi, iktisadi alanda varlık gösteremeyen bir devletin siyasi alanda da mahkûmiyetinin kaçınılmaz olduğunu belirtmiştir.

Transit Yolu ve Ticareti Hakkındaki Düşünceler

Erzurum üzerinden geçen İran transit yolunun geleceği ile ilgili kaygıların ortaya koyan Mehmet Emin Bey, bu transit yolun Rusya'nın yaptığı çalışmalar sonucunda Osmanlı Devletinin elinden çıkmak üzere olduğunu yazmıştır. Kısa bir zaman öncesine kadar Bayezit sınırındaki Kızıldize'den Erzurum yoluyla Avrupa ve Amerika'ya sevk edilen İran mallarının şimdi Rusya üzerinden geçmesinin Erzurum ve Trabzon vilayetlerinin ekonomisini alt üst edecek derecede tehlikeli olduğunu ifade eden Vali, bunun için önlemler alınmasını istemiştir.

Rusya hükümetinin kendi memleketindeki fabrikaların ve üretim tesislerinin mamullerine yeni pazarlar bulmak ve piyasada yer açmak için Avrupa'dan İran'a Poti-Bakü yoluyla sevk edilen eşyadan gayet ağır ithalat resmi almasına rağmen, İran'dan transit suretiyle Avrupa ile Amerika'ya sevk olunacak mamullerden çok az vergi alma yoluna gittiğini yazan Mehmet Emin Bey, böylece hem Rus ekonomisinin hem de transit yolun geçtiği şehir ve kasabaların bundan faydalandığını ifade etmiştir.

Fransız konsoloslarından birisinin Osmanlı Asyası ve Erzurum Vilayetinin iktisadi durumu hakkında ülkesine gönderdiği bir raporda, Rusya hükümetinin Erzurum yolundan daha kısa, güvenli ve kârlı iki yol açıp İran transit mallarını kendi toprağından geçirmeye çalıştığını ve bu yollardan birisinin Hazar Denizi üzerinde Bakü ile Reşt arasında işleyen vapur yolu, diğerinin ise Tiflis'ten Culfa'ya giden şimendifer yolu olduğunu yazdığını ifade eden Vali, konsolosun bu iki yolun Bayezit-Erzurum-Trabzon transit yolunu mahvedecek derecede önemli olduğunu ifade ettiğini belirtmiştir.

Mehmet Emin Bey bu yolun önemini Bâb-ali'ye daha iyi kavratmak

⁶Yük hayvanlarının sağ ve soluna konulan iki yük parçasından her birine "denk" denilmektedir.

çin Bayezit-Erzurum-Trabzon transit yolunu kullanarak Karadeniz’e ulaşan İran mallarının on beş senelik miktarını vermişti. Buna göre bu yolu kullanıp geçen İran kervanlarının taşıdığı mallar ve miktarları şöyledir.

	Tömbeği	Yapağı	Cilt Bakır	Kına	Hırdavat	Hal-Şal	Üzüm	Yekün
1313	1138	52	95	30	38	5299	6478	13130
1314	2634	125	401	40	1018	3967	8176	16361
1315	-	381	525	53	653	4885	10028	16525
1316	-	323	878	23	311	6033	13712	21280
1317	1	20	624	57	218	4858	14105	19983
1318	1	40	186	31	325	6208	14682	21473
1319	-	12	88	49	189	5614	3531	9483
1320	-	-	5	50	41	1550	1289	7435
1321	-	30	391	64	225	13903	1364	15977
1322	-	-	94	64	464	11114	9812	21547
1323	-	-	38	72	82	1865	1397	3448
1324	-	-	-	31	101	663	4	799
1325	-	-	-	27	70	487	98	682
1326	-	-	86	75	31	3787	2228	6207
1327	-	-	142	63	12	863	183	1273
Yek.	3774	983	3553	719	4377	71069	87087	175603

Bu yolu kullanan İran deveçilerinden doğrulattığına göre; “her deveye günde arpa unundan yapılan ve “pancak” denilen hamurdan, batmanı 5 kuruş hesabıyla verilecek 3,5 k›yye “pancak” için 115 para ve yoncan›n k›yyesi 20 para hesabıyla yedirilecek 10 k›yye yonca için 5 kuruş ki, 7 deveden ibaret bir katar için 55 kuruş demektir”, diye yazan Vali, buna her katarı idare eden bir devecinin günde 5 kuruş masrafı da ilave edilecek olursa her katar devenin vilayete günde 60 kuruş faydası olduğunu ifade etmiştir. Deve kervanlarının Kızıldize’den Erzurum’a on iki günde gelmekte olduğunu ve Erzurum gümrüğünde transit muameleleri yaptırmak için dört gün kaldıktan sonra Gümüşhane dâhilindeki Murathanoğlu menziline kadar yedi günde gitmekte oldukları›n› belirten Vali, kervanların toplam yirmi üç gün Erzurum’da kaldıklarını ve vilayet ekonomisine büyük fayda sağladıklarını ifade etmiştir. Sadece bir katar devenin Erzurum’dan Trabzon’a ve Trabzon’dan Erzurum’a gidip gelirken bırakacağı miktarın 2.760 kuruş ettiğini belirten Mehmet Emin Bey, bu fırsatın Rusya’ya verilmemesi için gereken yol düzenlemelerinin yapılmasını istemiştir. İran transit eşyasının

1322 (1906-1907) senesinde Erzurum'dan geçen 21.487 denginin buraya bıraktığı miktarın 42.486 lira olduğunu belirten Mehmet Emin Bey, 1327 (1911-1912) yılında ise bu yoldan geçen 1.273 denk malın bıraktığı paranın 2.484 lira olduğunu yazmış ve geçen mal miktarının ve kazanılan gelirin nasıl düştüğünü gözler önüne sermiştir.

Aradaki farkın neredeyse 40.000 lira olduğunu yazan Vali, bundan mahrum kaldığı gibi, transit yolun güzergâh değiştirmesinden ötürü birçok hanın kapalı kaldığını, transit ticaretten geçinen yol boyu köylerinin perişan olduğunu ifade etmiştir. Bu durumun devamı halinde iktisadi vaziyeti zaten pek bozuk olan Erzurum Vilayetinin ekonomik yönden feci durumlarla karşı karşıya kalacağını söyleyen Mehmet Emin Bey, bu yönde Erzurum tüccarının da çok dertli olduğuna işaret etmiştir. Bu sıkıntıyla ilgili olarak Erzurum Ticaret Odasından da bir şikâyet dilekçesi aldığını yazan Vali, Erzurum tüccarın yolların bozuk olmas ve kiraların artmasından dolayı hem başka vilayetlere hem de ülkelere ihracat yapamadıklarından yakındıklarını ifade etmiş ve Trabzon'a gelen ithal mallarıyla rekabet edemediklerinden dolayı son derece zor durumda kaldıklarını yazdıklarını ifade etmiştir. Rapora göre; Erzurum'un Kötek sınır kapısından girip Trabzon'a giden demir, gazyağı, bakır, şeker vs. ürünlerin de miktarı azalmış; Erzurum tüccarlarının bununla ilgili olarak vilayet makamına ulaşan şikâyetlerinde artış görülmüştür.

Erzurum-Rize Yolunun Önemi

Vali Mehmet Emin Bey'in üzerinde durduğu en önemli konu, Erzurum-Rize yoludur. Raporda belirtilen sıkıntıların giderilmesi konusunda Vali tarafından ortaya atılan çare, Erzurum-Rize yolunun bir an önce yapılmasıdır.

Bu yolun açılması halinde Lazistan Sancağı ile Erzurum, Van, Bitlis, Harput vilayetlerinde yaşayan birkaç milyon kişinin hayatının değişebileceğini ifade eden Erzurum Valisi, bu işten herkesin kârlı çıkacağını, ekonominin inanılmaz derecede canlanacağını yazmıştır. Bu yolun diğer vilayetlere göre en çok Erzurum ile Lazistan Sancağının menfaatine olduğunu belirten Mehmet Emin Bey, iki bölgenin de kurtuluşunun bu yol olduğunun altını çizmiştir.⁷

Bugün İspir dağlarının kuzeyinde, Karadeniz sahillerinde binlerce aç kişinin ekmeğe bile bulamadıkları için ithalata mecbur kaldıklarını anlatan Vali, Rus gemilerinin binlerce çuval un ve mısır Rize sahillerine dökerek gemilerini Osmanlı altınlarıyla doldurup gittiklerini yazmıştır. Hâlbuki bölgenin güneyindeki Erzurum Vilayetinde yetişen milyonlarca ton ürünün

⁷Aslında Erzurum-Rize yolu daha evvel de birçok kere çare olarak sunulmuş, fakat rağbet görmemişti. Anlaşıldığı kadarıyla bu yolun icra edebileceği rol eskiden beri abartılmıştır.

yol olmadığı için ambar ve kuyularda çürüdüğünü ifade eden Vali, Erzurum-Rize yolunun açılmasıyla bu sıkıntının giderilebileceğini yazmıştır. Vali, Erzurum'un Karadeniz bölgesine bu yol sayesinde sadece ihracat yapmayıp, kendi ihtiyacı olan ve kışın yakmak üzere kullanacağı odun ve keresteyi de ithal edebileceğini yazmıştır. Bugün Avrupa fabrikalarının emtia ve eşyasından şeker, soyak, demir ve bakır gibi mamullerinin Osmanlı ülkesine ithal edildiğini ve bu sebepten Osmanlı vatandaşlarının boğazlarından artırıp biriktirdiği paraların yurt dışına gittiğini yazan Mehmet Emin Bey, buna karşın Erzurum ovasında yetişen pancarın ihraç edilemediği için çürüdüğünü, Beyazıt yaylaklarından toplanan yünlerin yok pahasına ziyan olduğunu belirtmiş; Hınıs dağlarında bulunduğunu iddia ettiği demir, bakır ve kömür madenlerinin de yol yokluğu sebebiyle çıkarılıp dışarıya satılamadığını ifade etmiştir.

Bütün bunlar için Erzurum-Rize yolunun açılmasının şart olduğunu belirten Vali, bu yolun Erzurum-Trabzon yolundan 100 km. daha kısa olduğunu ve yük otomobilleri işleyecek derecede iyi yapılması halinde Avrupa'dan ithaline mecbur kalınan her şeyin güneyden Karadeniz'e ulaştırılabileceğini iddia etmiştir.

Avrupa'dan gelen malların ülke insanının parasını aldığı gibi nakliye ücretinin de ürün fiyatına dâhil edildiğini yazan Vali, 192.000 liralık bir ithalat ve ihracatta % 30'luk bir nakliye ücretinin ürün fiyatına dâhil edildiğini, bunun da 57.600 lira olduğunu yazmıştır.

Bu yolun Erzurum çiftçisini ayağa kaldırıp zenginleştirecek kadar önemli olduğunu yazan Mehmet Emin Bey, ürününü ihraç edebilen Erzurum'un ülkenin en zengin vilayetlerinden birisi olabileceğini belirtmiştir.

Yolun kış esnasında da önemli ölçüde rahatlama sağlayacağını iddia eden Mehmet Emin Bey, Erzurum-Trabzon yolunun kışın geçit vermediğini, bu yüzden Karadeniz bölgesine gitmek isteyen veya bu bölgeden Erzurum'a ulaşmaya çalışan insanların Trabzon-Batum yolunu kullanarak gelip gittiklerini yazmıştır. Batum'un Rus toprağı olması sebebiyle Osmanlı vatandaşlarının ülke içi seyahatlerinde Rus toprağından gelip gitmelerinin hem zor hem de uygun olmadığını yazan Vali, otomobil işleyecek derecede iyi yapılacak bir Erzurum-Rize yolunun kışın rahatlıkla geliş gidişlere müsaade edebileceğini ifade etmiştir.

Bu yolun açılmasıyla Erzurum Vilayetinin Harput Vilayeti ile olan münasebetlerinin de ister istemez artacağından söz eden Vali, Harput'tan başka vilayet ve ülkelere ihraç edilecek malların da bu yeni yolu kullanacağını yazmıştır. Bu sayede Erzurum-Kığı-Harput yolunun işler hale gelip gelişeceğini ifade eden Mehmet Emin Bey, bu yolun bütün bölgenin kurtuluşu olacağını da altını raporda sık sık çizmiştir.

Yol sayesinde ülke içi iş gücü dolaşımının da artacağını yazan Vali, bugün Erzurum ahalisinin mühim bir kısmının aşiretler halinde yaşadığını,

bir kısmının da iş bulmak için yabancı ülkelere gittiğini yazmıştır. Yol sayesinde Erzurum'da ziraat daha gelişeceği için iş gücüne ihtiyaç duyulacağını belirten Vali, böylece aşiret mensuplarının ve dışarıya işçi olarak giden kimselerin Erzurum'da kalacağını yazmıştır. Yol sayesinde Erzurum madenlerinin de değerlendirilebileceğini ifade eden Mehmet Emin Bey, bu sayede Rusya'daki maden ocaklarında bin bir türlü sıkıntıyla çalışan Karadeniz halkının Rusya yerine Erzurum'a gelip burada çalışacağını savunmuştur.

Yapılacak bu yol sayesinde Rize'nin ticaretinin canlanacağını ve iskelesinin sürekli mal sevkiyatından dolayı işler hale geleceğini yazan Vali; Erzurum, Van, Bitlis ve Harput ihraç mallarının buradan gönderilecek olmasını buna sebep göstermiştir. Yol sayesinde Rize'nin tarihin hiçbir devresinde olmadığı kadar zenginleşeceğini iddia eden Mehmet Emin Bey, buranın bir refah merkezi haline geleceğini savunmuştur.

Erzurum-Trabzon arasında yapılacak şimendifer hattının bütün sıkıntılar giderip, Erzurum-Rize yolunun yapılmasına gerek kalmayacağına dair görüşlerin çok da isabetli olmadığını ifade eden Mehmet Emin Bey, bu güzergâhta yapılacak bir şimendifer yolunun Erzurum-Rize karayoluna ait ihtiyacı gideremeyeceğini özellikle vurgulamıştır. Kalkınmış birçok ülkenin ulaşım sıkıntılarını aşarken hem demiryolları, hem de karayollarına aynı ölçüde önem verdiğini ve her ikisini de yaptığını anlatan Erzurum Valisi, Erzurum-Rize karayolunun Erzurum-Trabzon şimendifer hattıyla bölge ekonomisini daha da güçlendireceğini ifade etmiştir.

Erzurum'da yetişen tarım ürünlerinin şimendifer hattıyla çok daha ucuza Trabzon'a nakledilebileceğini kendisinin de kabul ettiğini belirten Vali, buna rağmen şimendifer hattının bu ticaret yoğunluğunun altından kalkamayacağını iddia etmiştir. Yapılması düşünülen bu şimendifer hattına ilaveten Erzurum-Rize karayolunun faaliyete geçmesinin ticareti daha da yoğunlaştıracağını savunan Vali, her iki ulaşım vasıtasıyla bölgenin çok daha canlanacağını ifade etmiştir. Her şeyin şimendiferle taşınmasının da mümkün olmadığını iddia eden Vali, bazı hacmi büyük kıymeti düşük eşyanın şimendiferle taşınmasının çok daha pahalı olabileceğini ve bunların karayoluyla daha ucuza taşınabileceğini belirtmiştir.

Henüz düşünce safhasında olan ve yapılıp yapılmayacağı bile belli olmayan bir şimendifer hattı için hâlihazırda insanların istifade ettiği bir yolun kazançlarından bölge halkının mahrum bırakılmamasını isteyen Mehmet Emin Bey, karayolunun şimdi ve ileriki zamanlarda bölge için hayati önemini koruyacağını yazmıştır. İran'ın Osmanlı Devletiyle ilişkilerini iktisadi yönden kuvvetlendirmek ihtiyacında olduğunu yazan Vali, transit malların Osmanlı ülkesinden ihraç ve ithal edip birçok gencini çalışmak için Osmanlı ülkesine gönderen İran'ın mevcut transit potansiyelinin tek başına şimendifer hattıyla karşılanamayacağını iddia etmiştir. Bu yüzden Erzurum-Rize yolunun bir an önce yapılmasını isteyen Vali, bu

yolun Erzurum-Beyazıt yoluyla birleştirilmesi halinde Beyazıt Sancağının da kurtulacağını ifade etmiştir. Erzurum-Beyazıt yolunun gerçek bir yol haline getirilip Erzurum-Rize yoluna bağlanmasının Beyazıt Sancağının asayişinin düzelmesi ve bu sancakta sosyal bir inkılâp yapılması manasına geleceğini ifade eden Mehmet Emin Bey, bu sayede bu sancağın kurtulacağını yazmıştır. Beyazıt Sancağında ahalinin önemli bir kısmının aşiretler halinde yaşadığını anlatan Mehmet Emin Bey, bölgede aşiret kavgalarının, mahalli emniyeti zaafa uğratacak hareketlerin ve asayişsizliğin eskiden beri görüldüğünü ifade etmiştir. Bölgede II. Abdülhamit döneminde kurulan Hamidiye Alayları'nın kendilerine verilen imtiyazlardan da cesaret alarak bölgenin altını üstüne getirdiğini ve zaten bozuk olan asayişi tamamen mahvettiklerini belirten Mehmet Emin Bey, bölgede yapılacak bu tahribatın düzeltilmesi gerektiğini, bunun da yol şebekesiyle mümkün olabileceğini ifade etmiştir. Yapılacak olan Erzurum-Rize ve Erzurum-Beyazıt yolları sayesinde Rize Sancağı ile Erzurum, Van, Bitlis ve Harput vilayetlerinin kara günlere veda edip yeni bir geleceğe daha sağlıklı bakma imkânına kavuşacaklarını yazan Vali, özellikle Beyazıt Sancağındaki her türlü geri kalmışlığın bu sayede atlatılacağını ifade etmiştir.

Mehmet Emin Bey'e göre, Erzurum-Rize ve Erzurum-Beyazıt yollarını işler hale getirmek Erzurum ve Rize'nin sosyal ve ekonomik hayatının yükselişi bakımından ne derece önemli ve gerekli ise, bu yolların 8.000 liradan ibaret olan vilayet yol tahsisatı ile meydana getirilmesi de o derecede imkânsızdır. Şöyle ki; Erzurum-Rize ve Erzurum-Beyazıt yollarından birincisinin inşaa masrafı 113.820, ikincisinin inşaa masrafı ise 200.675 liradır. Buna karşın vilayetin nafaa tahsisatı 8.000 liradan ibarettir. Bu tahsisatın tamamı bu yolların yapımı için ayrılsa bile, yılda 10 km. yol yapmak şartıyla, Erzurum-Rize yolu on dört, Erzurum-Beyazıt yolu ise yirmi beş senede bitecektir. Hesap böyle olunca, Erzurum halkının diğer yol ve köprülerin tamirinden tamamen mahrum kalacağı ve bu tarihten ancak otuz dokuz yıl sonra yolların tamamlanabileceği aşikârdı.

Mehmet Emin Bey, Erzurum-Trabzon umumi yolunun bir şirkete ihale edildiğini hatırlatarak, Erzurum-Rize ve Erzurum-Beyazıt yolunun da umumi yollar arasına alınmasını istemiştir. Zaten Erzurum-Rize yolunun sadece Erzurum-İspir kısmı vilayet yolları arasında bulunmakta, diğer kısmı ise umumi yollar içinde bulunmaktadır. Erzurum-İspir kısmının yapılmaması durumunda, Lazistan Sancağı tarafında kalan diğer kısmın yapılmasının Lazistan Sancağı halkına hiçbir faydası olmayacaktır.

Sonuç

İncelenen rapordan anlaşıldığı üzere, II. Meşrutiyet dönemi Erzurum Valilerinden Mehmet Emin Bey, göreve başlar başlamaz bölgenin yol durumunu yakından incelemiş ve özellikle Erzurum-Rize yolu üzerinde dur-

muştur. Erzurum-Rize ticaret yolunun tam manasıyla bir transit yol haline getirilmesi gerektiğinin önemini kavrayan Mehmet Emin Bey, işin ciddiyetini İstanbul'a anlatmaya çalışmış ve yol meselesinin hem ekonomi hem de asayişle ilgili mühim bir mesele olduğunun altını sık sık çizmiştir. Erzurum-Trabzon transit yolunun tam manasıyla gelişmiş bir yol olması, Erzurum-Rize arasında bir transit yolun açılması ve yine Erzurum-Trabzon demiryolu hattının yapılması İkinci Meşrutiyet döneminde bölge halkı ve idarecilerinin üzerinde en çok durdukları konular haline gelmiştir. Fakat gerek ekonomik sıkıntılar gerekse 1910'larda meydana gelen ve Osmanlı Devleti'nin sonunu hazırlayan savaşlar, bu projelerin hayata geçirilmesini engellemiştir.