

XIX. YÜZYILIN İKİNCİ YARISI İLE XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA GİRESUN KAZASI'NDA ULAŞIM

*Oktay KARAMAN**

ÖZ

Şehirlerin gelişiminde rol oynayan faktörlerden birisi ulaşım"dır. Giresun Kazası'nın XIX. Yüzyılın ikinci yarısında en önemli karayolu Giresun ve havalisinin İç Anadolu Bölgesi ile bağlantısını sağlayan Şebinkarahisar yoludur. Dönemin bir diğer önemli ulaşım yolu ise denizyoludur. Bundan dolayı denizyolu taşımacılığı yapan yerli ve yabancı şirketler, şehirde acentelikler açmışlardır. Nehirlerin bulunduğu bazı yerlerde az da olsa nehir ulaşımından istifade edildiği görülmektedir. Bir başka ulaşım alternatifi olarak demiryolu inşasına teşebbüs olunmuş ise de devrin çeşitli problemleri sebebiyle bu konuda ilerleme sağlanamamıştır. Bununla beraber bölgenin ulaşım problemlerini çözmek için Şebinkarahisar yolunun yan› sıra, mevcut yollar onarımdan geçirilerek genişletilmiş, Giresun'u diğer kaza merkezlerine bağlayan yeni karayollarının da yapımına başlanmıştır.

Anahtar Sözcükler: Giresun, Karayolu ulaşımı, Denizyolu ulaşımı.

ABSTRACT

One of the most important factors about the development of cities is their connection with the other cities. Şebinkarahisar road was the most important road for Giresun region in the second half of the 19th century. It was the only connection of Giresun and its neighborhood with Central Anatolia. Having realized the fact the Ottoman government decided to build new roads and repair the old ones in the region. During that period sea lines were the most important communication of Giresun region with outside. Some domestic and foreign maritime line

* Yrd. Doç. Dr. Giresun Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü. GİRESUN

companies opened agencies in the city. In addition to these an attempt to build a railway in the region was proved to be unsuccessful.

Keywords: Giresun, Road communication, Sea lines.

Karayolu Ulaşımı

Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde Anadolu'daki mevcut karayollarıyla ulaşım sağlanmış ve büyük miktarlarda yeni yollar yapılmamıştır. Tanzimat'tan sonra, özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren devletin yol yapımına ağırlık verdiği görülmektedir. 1863 yılında Meclis-i Ma'âbir tarafından yayımlanan nizamname ile ülkedeki bütün yollar ve geçitlerin elden geçirilmesi kararlaştırılmıştır. 1869'da yeni bir nizamname ile karayolları işleklik derecelerine göre 4'e ayrılarak erkek nüfusa yol yapımında çalışma mecburiyeti getirilmiştir. Erkek nüfusun yollarda bizzat çalışmada mecburiyetleri 1891 yılında para karşılıklı olarak değiştirilmiştir.¹

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Giresun Kazası ve çevresinin İç Anadolu bölgesi ile bağlantısını sağlayan en önemli karayolu, Karahisar-Şarkî yoludur.

31 Mart 1861 tarihli bir belgede, Karahisar-ı Şarkî ile Giresun iskelesi arasında bulunan yolun tesviyesi hakkında tanzim olunan layihanın gönderildiği belirtilmiş ancak şimdilik ertelenmesi lazım geleceği irade buyrulmuştur². Kasım 1868'de Trabzon Vilayeti tarafından Giresun- Karahisar-Şarkî arasındaki yol için mühendisler görevlendirilmesi istenmiştir³. Bu istek Şura-yı Devlet'e havale olunarak görüşülmüştür. Buna göre, Trabzon yolu başmühendisliğine, daha önce Fransa'dan getirilen Mösyö Biryekun 10.666 kuruş maaşla tayin edilmiştir. Mühendisler olarak ise, Mösyö Kuskin 1.500 kuruş, Yüzbaşı Cemal Bey askeri maaşından hariç 1.500 kuruş, Mösyö Fekper 900 kuruş, Mösyö Birteriz 700 kuruş, Mösyö Seyzik 600 kuruş maaşlarla görevlendirilmişlerdir. Şura-yı Devlet kararının sonunda, bu yolun daha önce mühendisler tarafından keşfinin ve haritasının yapıldığı belirtilerek, biran önce tesviyesine başlanması istenmektedir⁴.

Giresun - Karahisar-ı Şarkî yolunun Kazankaya mevkiinin, son derece

¹ Ekmeleddin İhsanoğlu (Editör), IRCICA, *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi II*, İstanbul 1998, s. 591-592.

² BOA. (*Başbakanlık Osmanlı Arşivi*), A.MKT. UM.(Sadaret Mektubi Vilayat Kalemi), No:463/73, 19 Ramazan 1277 (31 Mart 1861).

³ "Giresun ile Karahisar beyninde ve Bucak ile Sivas arasında derdest tesviye bulunan tarik için 2 mühendis ve merkezde icap eden mahallere istihdam olunmak ve teşkil kılınan belediye meclisinde bulundurulmak üzere bir nefer başmühendisin lüzumuna tayin ve irsal buyrulmasına dair, Fi 23 Receb 1285 tarihli Trabzon Valisi'nin tahrirat" BOA. V.G.-G.D. (*Vilayat Gelen-Giden Defterleri*), Trabzon Gelen No:187, s. 306 29 Receb 1285 (15 Kasım 1868).

⁴ BOA. TAD. (*Trabzon Ayniyat Defterleri*), No:929, s.51, 8 Receb 1285 (15 Ekim 1868).

sarp kayalıklardan oluşması ve kış mevsimlerinde can kaybına yol açan bir yer olması sebebiyle öncelikle bu yolun yapılmasına önem verilmiştir. Yolun yapımına her iki istikametten başlanması istenmiştir⁵. Bu durum üzerine Trabzon Valiliği, merkeze gönderdiği tahriratta, Kazankaya ve Bucak tarafları için lazım olan paranın ve yol çalışmalarında kullanılacak barutun karşılanacağını bildirmiştir⁶.

Şebinkarahisar yolu çalışmalarında, yol üzerinde bulunan ev ve arsaların istimlaklerinde bazı problemlerin ortaya çıktığı görülmektedir. Yolun Giresun tarafına, Kaptan Yorgi'nin arsasının kenarından geçirilmesi planlanmıştı. Ancak daha sonra yolun bu arsaların ortasından geçirilmesine karar verilmesi arsa sahibinin itirazına sebep olmuştur. Nitekim Yorgi'nin şikâyetini merkeze iletmesi üzerine merkez tarafından orada inceleme yapılmasına karar verilmiştir⁷. Bu arada yol içinde kalan evlerden Dumanoğlu Hüseyin Yazıcı'nın evi kendi rızasıyla 17.000 kuruş bedelle istimlak edilmiş, ancak bu sene için yolun yapımı durduğundan evler yıkılmamış ve bu durum Trabzon Valisi tarafından merkeze bildirilmiştir⁸.

31 Mayıs 1874 tarihli bir belgede, Giresun ile Karahisar-ı Şarkî arasında yapılmakta olan yol hakkında, Trabzon ve Sivas vilayetleriyle, Karahisar-ı Şarkî Mutasarrıflığı'ndan gönderilen raporların, Şura-yı Devlet'te görüşüldüğü tespit edilmektedir. Bu görüşme sonucunda yol yapımı için senelere göre ayrılan bütçeler, Trabzon Vilayeti'ne bildirilmiştir. 1289 (1872) yılı için Karahisar tarafına 50.000 kuruş ile bir mühendis ve bir kondüktör gönderilmiştir. Karaali mevkiinden Karahisar'a kadar olan kısma 2 metre genişliğinde hayvan yolu inşa edilmiş ise de, şose olarak araba yolu yapılması için fazladan masrafa gerek olduğu anlaşılmıştır. Bundan dolayı şimdilik Giresun'dan Aksu Kasabası'na kadar yapılacak yolun merceze uygun görüldüğü ve eski yolun yeni yol ile birleştiği Çaldağı ormanının ve gümüş madeni üzerinden bir şubenin açılması istenmektedir. Maliyeti ise Karahisar'dan Aksu Kasabası'na kadar olan kısmın arazisi çok engebeli olduğundan 400.000 kuruş, Giresun tarafının masrafı ise, 800.000 kuruş olmak üzere, toplam 1.200.000 kuruş olarak tahmin edilmiştir.

Ancak daha önce Trabzon Vilayeti tarafından 250.000 kuruş harcaarak Giresun ile Ağaçbaşı mevki arası yaptırıldığı için bu kısmın harcaması

⁵ BOA. TAD. No:930, s.47, 9 Şaban 1286 (14 Kasım 1869).

⁶ "Karahisar-ı Şarkî ile Giresun beyinde kâin Kazankaya nam cebelden mürur edecek ve Bucak tarafları için canib-i miriyeden tesviyesi lazım gelen 2.421.000 kuruşun 3 sene için 3 taksit bi't-taksim emval-i mahalliyeden ifas ve tariklerde istimali iktiza eden 36.500 kuruş barutun Trabzon Cephanelikinden itas istizan-na dair. Fi 11 Ramazan 1286 tarihli Trabzon Valisi'nin tahrirat". BOA. V.G.-G. D. Trabzon Gelen No:187, s.362 20 Ramazan 1286 (24 Aralık 1869).

⁷ BOA. TAD. No:928, s.251, 4 Muharrem 1288 (26 Mart 1871).

⁸ BOA. V.G. - G.D. Trabzon Gelen No:187, s.421, 11 Safer 1288 (2 Mayıs 1871).

olan 250.000 kuruş, 1.200.000 kuruştan çıkarılarak, yolun toplam 950.000 kuruşa bitirileceği tahmin edilmiştir. 1290 (1873) yılında yollar için ayrılan bütçe toplam 5.000.000 kuruştur. Bu bütçeden yolun Giresun tarafı için 100.000 kuruş, Karahisar tarafı için de 50.000 kuruş bütçe ayrılmıştır. 1290 yılından sonraki seneler için de, her sene 150.000 kuruş ayrılarak yolun 6 senede bitirilmesi kararlaştırılmıştır⁹. Ancak Giresun - Karahisar-ı Şarkî yolu eski yol ile yeni yolun bağlantıları sırasında meydana gelen aksaklıklar sonucunda 3 yıl gecikme ile ancak 1883 yılında hizmete açılmıştır¹⁰.

Yolların yapımında mecburi olarak erkek nüfusun çalıştırılması uygulaması Karahisar yolunun yapılmasında da görülmektedir. Nitekim bu yol yapımında öğrencilerin çalışmak istememeleri, valilik tarafından kabul görmemiştir¹¹. Yine Tirebolu Kazası halkı da muntazam yolları olmadığından kazalarına yol yapılmasını istemiş, ancak vilayetin aldığı karara göre inşası devam eden yol bitmeden başka bir yola başlanılmasının bütçe açısından mümkün olmadığı ifade edilmiş ve civar kaza olarak, Tirebolulu erkek nüfusun da Karahisar yolunda çalışması gerektiği belirtilmiştir¹².

Giresun-Karahisar-ı Şarkî yolunun ulaşımına açılmasından 6-7 yıl sonra Giresun'a gelen Cuinet, yol hakkında şu bilgileri vermektedir¹³:

“Giresun Kazası'nın tek önemli yolu, bu şehirden Sivas Vilayeti'ne bağlı Karahisar'a giden yoldur. Bu yolun uzunluğu 122 km olup, 50 km'si Trabzon Vilayeti sınırları içerisinde, 72 km'si ise, Sivas vilayeti sınırları içerisinde. Giresun'dan itibaren 30. km'ye kadar olan kısımda yolun genişliği 7 metredir. Bu noktadan itibaren dağın yüksekliğine doğru yol yükseldikçe gitgide daralır, bir müddet sonra yolun genişliği 4 metreye, daha sonra 3 metreye iner. Ters yönde hareket eden iki arabanın hatta tek arabanın bile geçişini imkânsız kılar. Zira yol bazı yerlerde derin uçurumların kıyısını izlemektedir. Bu sürekli tehlikeye ve yolun Karahisar tarafının tamamlanmış olmasına rağmen, araçlar epey zamandan beri bu güçlükleri yaşamaktadır”.

Yolun Giresun tarafında 1 km ile 10 km arasında 37, 10 km ile 22 km arası 2 olmak üzere toplam 39 köprü yapılmıştır. Ayrıca 86 menfez inşa edilmiştir¹⁴.

Giresun Kazası'nda yol çalışmalarını yürütecek olan mühendislerin yabancı veya Osmanlı Devleti vatandaşı gayrimüslim oldukları görülmek-

⁹ BOA. TAD. No:929, s.143.144.145 14 Rebiyülâhır 1291 (31 Mayıs 1874).

¹⁰ BOA. İrade-Dâhiliye No: 70565.

¹¹ “Giresun'dan Karahisar'a değin derdest inşa bulunan tarik amelihatından dolayı istirahatda bulunan talebe-i ulumun affı olamayacağına dair cevaben 6 Receb 1291 tarihli Trabzon Valisi'nin Tahrirat”. BOA. V.G. - G.D. Trabzon Gelen No: 187, s.718, 14 Receb 1291 (27 Ağustos 1874).

¹² BOA. TAD. No.932, s.201, 14 Ramazan 1292 (14 Ekim 1875).

¹³ Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie I*, Paris 1892, s.70.

¹⁴ TS. (Trabzon Vilayeti Salnamesi), 1316 (1898), s.211.

edir. Nitekim 1869 yılında Giresun yol mühendisi Mösyö Koski, 1870'te mühendis Mösyö Riva ve kondüktör Feykır, 1871'de mühendis Mösyö Riva, Pikör Musli Emil, Pikör Siyeneski, Pikör Cangırya, 1872'de mühendis Mösyö Ride, 1874'de ise başmühendis olarak Mösyö Riva Efendi'nin görev yaptıkları tespit edilmektedir¹⁵.

Giresun Kazası'nın köylerinde yapılan yol açma çalışmalarında, toprak sahibinin rızası olmadan bazı müdahalelerin meydana geldiği anlaşılmaktadır. Nitekim şehir sakinlerinden Zaimoğlu kerimesi Nesa Hatun, Kayadibi Köyü'nde bulunan ve 50 seneden beri sahibi olduğu fındık bahçesinin yol açılmak üzere, rızası olmadan alındığını bir arzuhalle bildirmiş ve merkezden gelen emir üzerine, bu hareketlerin men edilmesi istenmiştir¹⁶.

Giresun şehir merkezinde de yol çalışmaları yapıldığı görülmektedir. Rumların oturduğu Gogara Mahallesi'nden geçen derenin üzerinin açık olmasından dolayı etrafa kötü kokular yayılmış ve Rum halkı bu durumdan rahatsız olmuştur. Ayrıca buraya yapılacak bir köprü ile şehir içi ulaşımının rahatlayacağı belirtilerek, bu dere üzerine kemer şeklinde bir köprü yapılması gündeme gelmiştir. Köprünün masrafı 10.710 kuruş olarak tespit edilmiştir. Bu miktarın 10.000 kuruşu Rum halkı, 710 kuruşu ise belediye tarafından karşılanarak köprünün yapımı gerçekleştirilmiş ve hizmete açılmıştır¹⁷.

Trabzon Vilayeti başmühendisi tarafından Giresun ve Ordu yollarındaki çalışmaların tehirinin düşünüldüğü merkeze bildirilmiş, merkezden vilayete gönderilen cevapta, kendilerinden ziyade vilayet yöneticilerinin, bu yolların önemini bilmeleri gerektiği vurgulanarak, yolların bir saat bile kaybetmeden inşaatlarına devam edilmesi istenmiştir¹⁸.

Şehirlerin gelişmesi için yol, köprü ve su yollarının yapılması kadar, bunların zaman aşımından doğan hasarlarının da giderilmesi gerekmektedir. Bu çalışmalar modern şehrin ortaya çıkması için çok önemlidir. Giresun Kazası'nda da XIX. yüzyılın ikinci yarısında bu anlayışla çeşitli tamir çalışmaları yapılmıştır.

1869 yılında Giresun şehrinin harap olan su yollarının tamir edildiği görülmektedir. Bu tamirat için yapılan keşif çalışmalarında 35.000 kuruşa ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Bu miktarın 11.000 kuruşunun, su yolu yapılırken vakfedilen gelirlerden, 4.500 kuruşunun şehirde bulunan iki hamamın sahipleri tarafından, 2.000 kuruşunun belediye gelirlerinden ve 4.000 kuruşunun da ahali tarafından karşılanacağı belirtilerek, tamirat için toplanacak

¹⁵ TS. 1286 (1869) s.33, 1287 (1870) s. 66, 1288 (1871) s.72, 1289 (1872) s.71, 1291 s. 63.

¹⁶BOA. A. MKT. DV. (Sadaret Mektubi Deavi Kalemi), No:62/27, 14 Zilkade 1268 (30 Ağustos 1852)

¹⁷BOA. TAD. No: 928, s.215, 26 Rebiyülevvel 1287 (26 Haziran 1870); BOA. V.G. - G.D. Trabzon Gelen No: 187, s.390, 21 Rebiyülâhır 1287 (21 Haziran 1870)

¹⁸ BOA. TAD. No: 928, s.226, 23 Cemaziyülâhır 1287 (20 Eylül 1870)

miktarın şimdilik toplam 21.500 kuruş olduğu ifade edilmiştir. Geri kalan 9.500 kuruş merkezden istenmiş, su yollarının bozulmuş olmasından suyun insan sağlığını tehdit ettiği belirtilmiştir. Merkezden Trabzon Vilayetine gönderilen tahriratta, geri kalan miktarın karşılanarak, tamiratın biran önce tamamlanması istenmiştir¹⁹.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında yeniden yapılan ve kazanın en önemli karayolu olan Karahisar yolu ve diğer yollardaki çalışmalarla ilgili bilgiler 1321 (1900) tarihli salnamede yer almaktadır. Bu salnameye göre kazadaki yolların son durumu şu şekilde gösterilmiştir²⁰:

Giresun - Karahisar-ı Şarkî Yolu

| | |
|------------------------|----------|
| Yolun Uzunluğu | : 92.100 |
| Şose İle Yapılan Kısım | : 92.100 |
| Tamir Olunan Kısım | : 77.400 |
| Tamir Olunacak kısım | : 14.600 |
| Köprü ve Menfez | : 74 |
| Kasis | : 62 |
| Harçlı Duvar Uzunluğu | : 798 |
| Kuru Duvar Uzunluğu | : 2.737 |

| Mevkii | Uzunluğu | Genişliği | Yapılan Kısım | Yapılacak kısım |
|------------------------|----------|-----------|---------------|-----------------|
| Giresun-Bektaş Yaylası | 40.000 | 2-4 | - | 40.000 |
| Keşap-Tirebolu | 15.000 | 4 | - | 15.000 |
| Giresun-Kümbet | 52.000 | 2-4 | 52.000 | - |
| Giresun-Ordu | 28.000 | 4 | 28.000 | - |
| Giresun-Keşap | 15.000 | 4 | 15.000 | - |
| Giresun-Bulancağ | 15.000 | 6 | 10.000 | 5.000 |

Giresun Kazasının yayla yolları ile Ordu yolunun önemi hakkında vilayet salnamesinde şu bilgiler bulunmaktadır²¹:

“*Giresun - Bektaş Yaylası Yolu*: Bektaş yaylasının ehemmiyetini, yaz mevsiminde Giresun ve sevahil-i mütecare ahalisinin göçtüklerini herkes bilir. Bu yol ne kadar Giresun-Bektaş Yaylası tarihi namını taşıyorsa da yayla mevki ile merkez kaza arasında bulunan yirmi-otuz köyün mevaridâtı da te’min edecektir.

¹⁹ BOA. TAD. No:930, s.53, 6 Rebiyülâhır 1287 (6 Temmuz 1870)

²⁰ TS. 1321(1903) s. 212-215

²¹ TS. 1321(1903) s. 207.

Giresun - Kumbet Yolu: Bu yol Giresun-Bektaş yolu gibi esasen yayla tarihi ise de otuz-kırk kadar köyde nakliyatı teshil ettiğinden ehemmiyet-i mahsusaya haizdir.

Giresun - Ordu Yolu: Bu yol vilayetin sahili üzerinde en mühim noktalar› birbirine rabt etmekte olup amaliyât-ı terabiyesi ikmal edilmiştir”.

Karahisar-ı Şarkî tüccarlarından Ömer, Arif, Rahmi, İbrahim ve Rasim’in merkeze çekmiş oldukları telgrafta, Giresun yolunda bulunan köprünün yıkılarak, tüccar eşyasının ve Tophane malı barutların suya düştüğü ve büyük zarar meydana geldiği ifade edilmektedir. Telgrafta, bu köprünün 2-3 lira harcanarak tamiri mümkün iken, Karahisar Mutasarrıf› taraf›ndan tamirat›n yapılmadığı şikâyetine de yer verilmektedir²².

1332 (1914) yılında vilayette yapılan yol çalışmalar› hakkında bilgi istenmesi üzerine Trabzon Valisi Sami Rıfat Bey vilayetin bütünündeki çalışmalar hakkında bilgi veren tahriratını 18 Mart 1330 (31 Mart 1914) tarihinde merkeze göndermiştir. Vali Bey Giresun Kazası’ndaki yollar hakkında şu bilgileri kaydetmiştir;

| Yolun ismi | Uzunluğu | Açıklamalar |
|-----------------------------|----------|---|
| Tirebolu-Giresun Sahil Yolu | 50 | 1330 senesinde tahsisat› nispetinde 1 km’sinin inşası mukarrerdir. |
| Giresun-Ordu Sahil Yolu | 60 | 1330 senesinde tahsisat› nispetinde 3 km’sinin inşası mukarrerdir ²³ . |

| Yapılan iş | Kürgan köprüsüyle kuru ve hark› istinat duvar› |
|-----------------------------------|--|
| Keşif bedeli | 196.330 kuruş |
| İhale bedeli | 196.330 kuruş |
| Başlangıçtan beri harcanan miktar | 81.427 kuruş |
| Toplam | 114.903 kuruş ²⁴ . |

1332 (1914) yılı Trabzon Vilayeti yol inşaatı müfredat cetveline göre, Karahisar-ı Şarkî - Giresun yolunda yapılan tamirat yukarıda gösterilmiştir.

Giresun Kazası’nda 1332 (1916) yılı Eylül ayının başından 18 Kanun-ı Sani 1332 (31 Ocak 1917) tarihine kadar köylülerin çalıştırılmasıyla meydana getirilmiş olan inşaat ve tamirat cetveli, Trabzon Vilayeti mühendis muavini Ali tarafından Nafia Nezareti’ne gönderilmiştir. Bu cetvele göre Giresun’da şu çalışmalar yapılmıştır:

²² BOA. DH. MUİ. (Dâhiliye Nezareti Muhaberat› Umumiye Nezareti), No:95/49, 21 Cema-ziyülevvel 1328 (31 Mayıs 1910).

²³ BOA. DH. UMVM. (Dâhiliye Nezareti Umur› Mahalliye Vilayat Müdüriyeti), No:35/5, 18 Muharrem 1333 (6 Aralık 1914).

²⁴ BOA. DH. UMVM No:11/15-9, 5 Zilkade 1334 (3 Eylül 1916).

| İnşaat Çeşidi | Genişliği | Uzunluğu | Adedi | Tamir Olunan Sarfiyat | Kuruş Kıymeti |
|--|-----------|----------|-------|-----------------------|---------------|
| Giresun-Tirebolu Sahil yolunda Aksu Köprüsü | 2 | 60 | 1 | 40.000 | 5.000 |
| Ordu-Giresun sahil Yolunda Batlama Köprüsü (döşeme) | 3.60 | 125 | 1 | 35.000 | - |
| Birinci Güre Deresi Köprüsü (döşeme) | 3 | 30 | 1 | 5.000 | - |
| İkinci Güre Deresi Köprüsü (döşeme) | 3 | 40 | 1 | 6.000 | - |
| Bulancak Deresi Köprüsü (döşeme) | 3 | 50 | 1 | 8.000 | - |
| Abdal tarafında Ahşap menfez | 4 | 3 | 10 | 10 | - |
| Abdal tarafında yolun Bataklık kısımlarının taş ile doldurulması | 2 | 100 | - | 1.000 | - |
| Giresun-Karahisar Yolu | | | | 90.000 | 5.000 |
| Giresun-Karahisar Yolu (Kara-hisar köprüsü) | | | | 24.900 | - |
| Giresun-Karahisar Yolu (Kara-hisar köprüsü) | | | | 20.500 | - |
| Ahşap köprü tamiri | 2 | 220 | 5 | 2.000 | - |
| Toplam | | | | 135.400 ²⁵ | |

Giresun Kazası'nda askerî yol yapma çalışmaları da görülmektedir. Giresun Kazası'nın Taşhan mevkiinden, Tirebolu Kazası'nın Güce Köyü'ne kadar olan askerî yolun yapımında, Üçüncü Ordu-y> Hümayun Kumandanlığının emriyle çalışanlara 15 kuruş yevmiye verilmiştir²⁶.

Trabzon Valisi'nin Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği 14 Cemaziyül-

²⁵ "1332 senesi şehir-i Eylül ibtidasından işbu tarihe kadar Giresun Kazası dâhilinde vücuda getirilen tarik-i ameliyatla, köprü inşaat ve tamaratını mübeyyin olan işbu cetvelde muharrer ve murakkim olduğu üzere 135.400 kuruş tahminiyle, ameliyat ve inşaata yalnız 5.000 kuruş sarfiyat vuku'bulmuş ve ameliyat civar kuradan celb edilen ahali vasıtasıyla ve bu da mücerred Zat-> Âli-i Kaimmakamlarının eseriyile husule getirilmiş ve birkaç köprü ile Ayvasıl cihatindeki tarik aksamında yapılan tamir de nazar-ı itibara alınarak teşebbüste bulunmuş olduğundan, tamir çalışmalarını gösteren işbu cetvel takdim kılınmıştır. 18 Kanun-> Sani 1332. Mühendis Muavini Ali". *BOA. DH. UMUM* No:32/24, 29 Rebiyülâhır 1332 (27 Mart 1914).

²⁶ *BOA. DH. UMVM. No:3/32*, 1 Cemaziyülâhır 1336 (12 Şubat 1918).

evvel 1337 (15 Şubat 1919) tarihli yazıda, Giresun ile Keşap Nahiyesi arasında bulunan köprüünün tamiratı için gerekli olan 53.000 kuruş talep edilmektedir. Esasında bu para daha önce istenmiş fakat Giresun Kazası'nın düşman istilasına uğrayan veya harp dolayısıyla tahliye ve ahalisi dahi nakledilmiş kazalardan olmamasından dolayı gönderilmemiştir. Vali, bir vilayetin istila görmüş veya görmemiş yerleri diye ayırım yapılamayacağını belirterek, köprüünün tamiri için Maliye Nezareti'nden bütçe ayrılmasını talep etmektedir²⁷.

28 Temmuz 1335 (28 Temmuz 1919) tarihinde Trabzon Valisi Mehmet Galip tarafından, Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda, 3 gün süren şiddetli yağmur ve fırtınadan dolayı Giresun ve Ordu kazaları arasındaki yolun tamamıyla tahrip olduğu, köprülerin zarar gördüğü bildirilmektedir. Zarar gören bu yol ve köprülerin bir an evvel tamir ve ıslah için 12.000 lira tutarında tamirat parası talep edilmektedir²⁸.

Görüldüğü gibi incelenen dönemde kazanın en önemli karayolu Karahisar-ı Şarkî yolu olmuş, bunun yanında doğu ve batı yönündeki sahil yolları da yapılmaya başlanmıştır.

Deniz ve Nehir Ulaşımı

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Giresun Kazası'nın bir diğer önemli ulaşım yolu denizyoludur. Limanın ticarî malların taşımacılığı kadar, insan taşımacılığında da kaza için önemli bir faktör olduğu görülmektedir. 1869 yılında bu taşımacılığı yapan yerli ve yabancı 4 şirket bulunmaktadı. Bu şirketlerin hangi ülkeye ait oldukları ve güzergâhları şu şekildedir²⁹:

Fevaid-i Osmaniye Şirketi Vapurları: Her Çarşamba İstanbul'dan hareketle, Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu ve Giresun'a uğrayarak, Pazar günü Trabzon'a gelir, oradan Rize ve Batum limanlarına geçip dönüşte tekrar aynı limanlara girip İstanbul'a döner.

Rusya Şirketi Vapurları: Her Cumartesi günü İstanbul'dan hareketle İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun limanlarına uğrayarak, Salı günü Trabzon'a gelir. Ertesi günü Batum'a gider ve oradan her Pazar hareketle, geliş güzergâhını takiben İstanbul'a döner.

Avusturya Şirketi Vapurları: Her Cuma günü İstanbul'dan hareketle İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Tirebolu limanlarına uğrayarak, Pazartesi günü Trabzon'a gelir. Perşembe günü Trabzon'dan hareketle, geliş yolunu takip ederek İstanbul'a döner.

Fransa Şirketi Vapurları: Her Pazartesi günü İstanbul'dan hareketle İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun limanlarına uğrayarak, Perşembe günü

²⁷ BOA. DH. UMVM, No:33/1-13, 14 Cemaziyülevvel 1337 (15 Şubat 1919).

²⁸ BOA. DH. UMVM, No:1/2-2 57, 27 Zilhicce 1337 (23 Eylül 1919).

²⁹ TS. 1286 (1869), s.81.

Trabzon'a gelir. Cumartesi günü oradan hareketle, geliş güzergâhını takip ederek İstanbul'a döner.

Bu taşımacılığı yapan yerli ve yabancı şirketler, şehirde acentelikler ihdas etmişlerdir. 1871 yılında şehirde bulunan acenteler ve temsilcileri şunlardır³⁰:

| Şirket Adı | Temsilcisi |
|---|----------------|
| Fevaid-i Osmaniye Kumpanyas› Acenteleri | Haçador |
| Rus Kumpanyas› Acenteleri | Mösyö Çerbivdi |
| İngiltere Kumpanyası Acenteleri | Mösyö Mayor |
| Avusturya Kumpanyas› Acenteleri | Sumutcan |

1872 yılında ise İngiltere Kumpanyası Acentelerinin faaliyette olmadığı ve Fransa Mesazeri Acenteleri'nin kurulduğu görülmektedir. Mevcut acentelerin varlığı 1873 ve 1874'te aynen devam etmiştir³¹.

1876 yılında İstanbul'dan çıkarak diğer limanlarla birlikte Giresun limanına uğrayan şirket vapurlarının geldikleri günler ve güzergâhlar şöyle dir³²:

İdare-i Mahsusa Vapurlar›: Her Çarşamba günü İstanbul'dan hareketle, Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye ve Giresun limanlarına uğrayarak Pazar günü Trabzon'a gelir, akşamüstü hareketle Rize'ye uğrayarak Batum'a kadar gider ve Salı günü oradan hareketle Trabzon'a gelerek Çarşamba günü yola çıkar ve gelişte uğradığı limanlara tekrar girerek, İstanbul'a geri döner.

Rusya Vapurlar›: Her Cumartesi İstanbul'dan hareketle, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun limanlarına uğrayarak, Salı günü Trabzon'a gelir ve ertesi günü Batum'a gider. Her Pazar günü Batum'dan hareketle, dönüşte aynı güzergâhı takip eder.

Avusturya Vapurlar›: Her Cuma İstanbul'dan hareketle, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun limanlarına uğrayarak, Perşembe günü Trabzon'a gelir. Dönüş günü Cumartesi olup, aynı güzergâhı takip ederek, İstanbul'a döner.

Fransız Vapurlar›: Her Pazartesi İstanbul'dan hareketle, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu ve Giresun limanlarına uğrayarak, Perşembe günü Trabzon'a gelir. Trabzon'dan Cumartesi günü ayrılarak, aynı güzergâhtan İstanbul'a ulaşır.

1890 yılında şehrin kuzey tarafında limanı daha güvenli bir hale getiren eski bir dalgakıranın kalıntıları görülmektedir. Cuinet, çok az bir

³⁰ TS. 1288 (1871), s. 83.

³¹ TS. 1289 (1872), s. 81; TS. 1290 (1873), s. 71; TS. 1291 (1874), s. 72.

³² TS. 1293 (1876), s. 83–84.

masrafla bu dalgakıranının yeniden yapılabileceğini böylece Sivas, Tokat ve Erzincan şehirleriyle ulaşımın diğer yollara nazaran, daha kısa olması nedeniyle Giresun limanının, Karadeniz'in en iyi limanlarından birisi olacağını belirtmektedir³³.

1890 yılında Giresun'a buharlı gemilerle düzenli olarak hizmet veren 5 büyük denizyolları şirketi bulunmaktadır. Bunlar:

1. Messageries Maritimes (Messageries Denizyolları Şirketi): Bu şirketin gemileri Batum'dan dönerken her 15 günde bir Giresun'a uğrardı.

2. La Compagnie Mahsousse (Mahsousse Şirketi)

3. Compagnie Russe de Navigation et de Commerce (Rus Denizcilik ve Ticaret Şirketi)

4. Loyd Austro-Hongrois (Avusturya-Macaristan Loyd Şirketi)

5. Compagnie Courtgi (Courtgi Şirketi): Bu şirketin gemileri haftada iki defa İstanbul'dan gelip giderken Giresun'a düzenli olarak uğrarlardı.

Bu gemilerden başka, İngiliz ve diğer ülke şirketlerinin özellikle Papayani şirketinin gemileri Giresun'a uğrayarak yük ve yolcu alırlardı. Gemiler için çok önemli olan fener, Giresun'da dördüncü sınıf ve iki ışıklı olarak görülmektedir³⁴.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Giresun limanında inşa edilmiş, tonajları 2.000 ile 10.000 İstanbul kilesi arasında değişen ve 60 yelkenliden oluşan bir ticaret filosu mevcuttur. Ancak yüzyılın sonlarına doğru buharlı gemilerin çoğalmasıyla, yelkenlilerin rekabet gücü zayıflamış ve bu filo 24 gemiye inmiştir³⁵.

1898 yılında Giresun limanına uğrayan vapur şirketleri sayısının arttığı görülmektedir. Bu şirketlerin isimleri ile güzergâhları şu şekilde görülmektedir:³⁶

İdare-i Mahsusa Vapurları: Her Perşembe günü İstanbul'dan hareketle, Ereğli, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun ve Tirebolu'ya uğrayarak Trabzon'a gider. Buradan Rize'ye geçip, oradan hareketle, aynı güzergâhtan İstanbul'a döner.

Nemçe Vapurları: Her Salı günü Trieste'den hareketle pazartesi günü İstanbul'a gelir. Cumartesi günü İstanbul'dan çıkarak, İnebolu, Samsun ve Giresun limanlarına uğrayarak Salı günü Trabzon'a varır. Ertesi sabah Rize'ye hareket ederek Batum'a gider. Cumartesi sabah Batum'dan hareketle, aynı güzergâhı takip ederek İstanbul'a döner.

Rusya Vapurları: Her Cuma Odessa'dan hareket ederek Pazartesi İstanbul'a gelir ve Perşembe günü bu limandan ayrılarak İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu ve Giresun yoluyla, Pazar günü Trabzon'a ulaşır. Aynı gün

³³ Cuinet, a.g.e. s.75.

³⁴ Cuinet a.g.e. s.77.

³⁵ Cuinet a.g.e. s.78

³⁶ TS. 1316 (1898), s.284-288

Batum'a hareket eder. Batum'dan Çarşamba günü ç>karak, ayn> güzergâh> takiple İstanbul'a ulaşır.

Yunanistan Vapurlar>: Her Cuma günü Trieste'den ç>karak Akdeniz'deki bazı adalara uğradıktan dokuz gün sonra, Pazar günü İstanbul'a ulaşır. Pazartesi buradan hareket ederek, Samsun ve Giresun limanlar>na uğrayıp Perşembe günü Trabzon'a gelir ve aynı gün geldiği güzergâhı takiple İstanbul'a döner.

Fransa Pake (Paquet) Şirketi Vapurları: İki haftada bir Marsilya'dan çıkarak İstanbul'a gelir. Buradan Samsun, Giresun, Trabzon ve Batum limanlarına uğrayarak seferini tamamlar ve ayn> güzergâh> takip ederek geri döner.

Fransa Mesajeri (Messageries) Şirketi Vapurları: İki haftada bir Marsilya'dan hareket ederek Akdeniz'deki bazı adalara uğradıktan sonra İstanbul'a gelir. Buradan Samsun, Giresun, Trabzon ve Batum limanlar>na ulaşır. Dönüşü de aynı yoldur.

İtalya Şirketi Vapurları: Bu şirketin vapurları da iki haftada bir İstanbul'dan sefere çıkar. İnebolu, Samsun, Giresun, Trabzon ve Batum limanlarına uğrayarak aynı güzergâhı takiple, İstanbul'a geri döner.

1319 (1901) y>lında Giresun'da bulunan vapur agente sayısının arttığı görülmektedir. Sayısı 8 olan denizyolları şirketlerinin isimleri ve temsilcileri şöyledir³⁷:

| Şirket Adı | Temsilci |
|--------------------------------------|----------------------|
| İdare-i Mahsus Acentesi | Hüseyin Efendi |
| Rus Kumpanyas> Acentesi | Aleksandri Kibriyoti |
| Loyd Nemçe Kumpanyas> Acentesi | Oyani Papadupolu |
| Fransız Mesajeri Kumpanyas> Acentesi | Tomiçina |
| Fransız Pake Kumpanyas> Acentesi | Misak Filisiyan |
| Yunan Kumpanyas> Acentesi | Yorgi Pisani |
| İtalya Kumpanyası Acentesi | Atovar Praçito |
| Alman Kumpanyas> Acentesi | Hoşteraser |

Ayrıca, Giresun Şer'iyeye Sicilinde Gürcü vapur şirketinin acentesi olarak Panayut Surlanka görülmektedir³⁸.

Görüldüğü gibi XIX. yüzyılın ikinci yarısında Giresun limanı çok hareketli olup insanlar istediği gün hatta istedikleri saatte, yolculuk yapma imkân> bulabilmekteydiler.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Giresun limanının hareketliliği, deniz-

³⁷ TS. 1319 (1901), s. 113.

³⁸“Giresun Kasabas'ın Gogara Mahallesinde mütemekkin Teb'a-i Devlet-i Aliyyenin Rum milletinden Gürcü vapuru kumpanyas> acentesi Mihail Efendi veled-i Panayut Surlanka...” GŞS. (Giresun Şer'iyeye Sicilleri), No: 1433, s. 334.

yolu ile yolculuk yapan insanların sayısından da anlaşılmaktadır. 1316 (1898) yılında Giresun limanına aylara göre gelen-giden yolcu sayıları şu şekildedir³⁹:

| Aylar | Gelen | Giden | Toplam |
|----------------|-------|-------|--------|
| Mart | 484 | 945 | 1.429 |
| Nisan | 473 | 300 | 773 |
| Mayıs | 627 | 869 | 1.496 |
| Haziran | 465 | 330 | 765 |
| Temmuz | 600 | 216 | 816 |
| Ağustos | 439 | 184 | 623 |
| Eylül | 561 | 360 | 921 |
| Teşrin-i Evvel | 773 | 1.031 | 1.810 |
| Teşrin-i Sani | 798 | 622 | 1.420 |
| Kanun-i Evvel | 348 | 357 | 705 |
| Kanun-i Sani | 244 | 280 | 524 |
| Şubat | 444 | 275 | 719 |
| Toplam | 6.256 | 5.775 | 12.031 |

| Aylar | Gelen | Giden | Toplam |
|----------------|-------|-------|--------|
| Mart | 311 | 755 | 1.066 |
| Nisan | 539 | 868 | 1.407 |
| Mayıs | 433 | 641 | 1.074 |
| Haziran | 444 | 512 | 956 |
| Temmuz | 135 | 55 | 190 |
| Ağustos | 379 | 280 | 659 |
| Eylül | 444 | 1.145 | 1.589 |
| Teşrin-i Evvel | 839 | 1.265 | 2.104 |
| Teşrin-i Sani | 710 | 864 | 1.574 |
| Kanun-i Evvel | 287 | 283 | 560 |
| Kanun-i Sani | 420 | 240 | 660 |
| Şubat | 309 | 638 | 947 |

1318 (1900) yılına aylara göre gelen-giden yolcu sayısı ise yukarıdaki tabloda belirtilmiştir.⁴⁰

1313 (1895) yılından 1318 (1900) yılına kadar Giresun limanına ülke içinden ve yabancı ülkelerden gelen-giden yolcu sayısının 105.551 kişi olduğu tespit edilmiş olup yıllara göre dağılımı verilmiştir⁴¹.

³⁹ TS. 1319 (1901), s. 251.

⁴⁰ TS. 1321 (1903), s.488-489.

⁴¹ BOA. Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzat), No:252/303 13 Şevval 1321 (2 Ocak 1904).

Karadeniz Bölgesi'nin dolayısıyla Giresun'un dik yamaçlarından süzülerek akan nehirlerin debileri çok yüksek olduğundan buralarda ulaşım hemen hemen imkânsız haldedir. Ancak nehirlerin denize döküldüğü yerlerden karayolu geçmesi sonucunda, buralarda köprü bulunmaması, karşıdan karşıya geçmek için nehir yolu ulaşımını zorunlu hale getirmiştir.

Nitekim Giresun Kazası'nı Akköy Nahiyesi'ne bağlayan karayolu üzerinde bulunan Batlama nehri üzerine, köprü yapılmadan önce karşıdan karşıya geçmek için kelek adı verilen kayıkların kullanıldığı görülmektedir. Batlama nehri, şehre 16 saat uzaklıkta bulunan yaylalardan doğarak, şehrin batısından denize dökülmektedir⁴².

Akköy Nahiyesi'nde ise, şehre 12 saat uzaklıkta bulunan yaylalardan kaynakarak, nahiyenin batısından denize dökülen Pazarsuyu nehri üzerinde köprü olmaması, Akköy Nahiyesi'ni Piraziz Nahiyesi'ne bağlayan karayolunda güçlük yaşanmasına sebep olmuştur. Bu nehir üzerinde de kelek adı verilen kayıklarla ulaşım sağlandığı görülmektedir⁴³.

Demiryolu İnşa Teşebbüsü

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat'ın ilânından sonra dış ticaret hacminin artmasıyla birlikte limanların iç bölgelerle bağlantılarının süratlendirilip modernleştirilmesi gerektiğinden 1850'lerden itibaren demiryolu projeleri gündeme gelmiştir. Karayollarının genelde yerli sermaye ile yapılmasına karşılık, demiryollarının yapımı yabancı sermaye ile gerçekleştirilmek istenmiştir. Demiryollarının yapılması sadece ticarî amaçla değil, askerî yönden de daha çabuk hareket edebilmek için gerekiydi⁴⁴.

Giresun Kazası'nda da, ülkenin genelinde olduğu gibi, bir demiryolu hattı projesi gündeme gelmiştir. Bu hat, kazanın tek önemli karayolu olan Karahisar-ı Şarkî'ye oradan da İç Anadolu Bölgesi'ne kadar uzanan bir demiryolu olarak düşünülmüştür.

Bu demiryolu projesi ilk defa Giresun eşrafından, Dâhiliye Nezareti'ne çekilen bir telgrafta mevzubahis edilmektedir. 26 Mart 1910 tarihli bu telgrafta, demiryolu hattının nasıl yapılmasının kararlaştırıldığı ve ne gibi faydalar sağlayacağı şöyle ifade edilmektedir⁴⁵:

“Giresun ile Karahisar-ı Şarkî arasında bir şimendifer yaptırmak esas biz Giresunlular ile Karahisar ahalisi tarafından kararlaştırılarak, tedâbir-i mukteziyesi tevessül olunmuş ve keşfiyâta başlanmış idi. Daha nâfi olması için hatt-ı mezkûrun Hükümet-i Seniyyece istikraz edilecek para mukabilinde ve şerait-i münasibe dâhilinde inşası hususunun Nafta Nezareti'nce takrir ettirildiği işitilmiş ise de

⁴² TS. 1287 (1870), s.152

⁴³ TS. 1286 (1869), s.103

⁴⁴ İhsanoğlu, a.g.e. s.592.

⁴⁵ BOA. DH. MUI. No:76-1/74, 14 Rebiyülâhır 1328 (25 Nisan1910).

Meclis-i Meb'usan'ın eyyam-> içtimaiyesi hitama takarrüb ettiği halde ol babdaki projenin henüz tasdik olunmaması şimdide kadar fıkdan-> vezait yüzünden bin türlü sefaletle uğrayan bütün sekene-i memleket için te'sirât-ı umumiyyeyi mucib olmuş ve bunun neticesi olarak binlerce halk bugün Hürriyet Meydan'ında bir akd ederek hususât-> atiyenin makam-ı devletlerine arzını takrir ettirmiştir. Şöyle ki mülkî ve askerî ehemmiyeti derkar olan hatt-> mezkûrun Karahisar ve daha ilerilere doğru temdidi halinde Trabzon-Erzurum ile Samsun-Sivas hatları'nı »skat etmeyeceği gibi o hatlarda bu vasat hatt'ın fevaid-i müstakilesini te'min edemeyeceği muhakkak olmağla beraber bu hatt'ın hattayn-> mezkureden 300 km güzer-gâh'ında gayet zengin orman ve maden ve arazi-i münbite ve vasia ile muhat idüğü fennen sayet bulunduğundan hatt-> mezkure ait muamelenin nezaretçe bir an evvel bi'l-ikmal Meclis-i Mebusan'ın işbu devre-i ictimâ'ında tezekkür ve takririni katıyyen bi'l-istirham ma'ruzam'ın as'af'nı muayyed cevabname-i aliyyelerine telgraf-name pişgahında müctemi' ahali-i mezbure ile muntazır bulunduğumuzu arz eyleriz. Amcedan Mustafa, Mehmed Ali, Hac'ahmedzâde Arif, Sar'alemdar-zâde Ahmed, Abdullah, Mehmed Hamdi, Yanko Mavridi Panayut, Nazif, Baron Vartayan”.

Telgraf, Dâhiliye Nezareti tarafından Naf'a Nezareti'ne bildirilerek gerekli çalışmaların başlatılması istenmiştir.

24 Nisan 1910 tarihinde Ticaret ve Naf'a Nazır'ı adına Demiryolları Müdürü, Giresun - Karahisar demiryolu hattı hakkında görüşünü bildirmiştir. Buna göre, demiryolu hatlarının yapılmasının zaruri olduğu, ancak şimdilik Samsun'dan Sivas'a ve Trabzon'dan Erzurum'a birer demiryolu inşasının münasip olduğu ifade edilmiş, Giresun ile Karahisar arasındaki arazi gayet engebeli olduğundan, bu hattın yapılmasının mümkün olamayacağı bildirilmiştir⁴⁶.

Karahisar-ı Şarkî'de bulunan Sivas Valisi Mehmed Emin, Dâhiliye Nezareti'ne 15 Temmuz 1326 (28 Temmuz 1910) tarihli bir telgraf çekerek, bu demiryolu hattının memlekete ne gibi faydalar getireceğini teferruatıyla izah etmiştir. Öncelikle, iktisadî yönden büyük faydalar sağlayacağı ifade edilerek, Karahisar ve Giresun arasında bulunan maden kömürü ve demirin mem-leketin yeraltı serveti olarak bu hat ile değerlendirileceği, askerî yönden ise, hattın inşasıyla Harput ve Diyarbakır ile Anadolu'nun Karadeniz tarafının bağlanacağı ve asker sevklerinin daha hızlı gerçekleştirileceği açıklanmıştır. Sivas Valisi, devletin gelişmesi ve ilerlemesi için bu hattın son derece önemli olduğunu vurgulamıştır⁴⁷.

Sivas Valisi Mehmed Emin'in Dâhiliye Nezareti'ne çekmiş olduğu bu telgraf etkili olmuş ve Naf'a Nezareti'nde, hattın inşası hakkında görüşmenin

⁴⁶ BOA. DH. MUI. No:76-1/74, 14 Rebiyülâh'ı 1328 (25 Nisan 1910)

⁴⁷ Vali telgrafının sonunda "... İşbu hatt-ı nafi'in dahi tasdiğiyle şu harab Anadolu'ya ve onun sefil evlatları'na bir ümit-i hayat ve saadet buyulması müsterhemdir" demektedir. BOA. DH. MUI. No:125/37 3 Ramazan 1328 (8Eylül 1910)

13 Ağustos 1326 (26 Ağustos 1910) tarihinde olacağı, Dâhiliye Nezareti tarafından bildirilmiştir⁴⁸.

Giresun-Karahisar demiryolu hattı projesi hakkında Nafâ Nezareti tarafından 10 Aralık 1910 tarihinde gönderilen tezkere Meclis-i Vükelâ'da görüşülmüştür. Bu görüşmede hattın hazineye yük olmaması ve Rusya'nın itilafına dokunmayacak şekilde inşası için keşif çalışmalarının başlatılması kararlaştırılmıştır⁴⁹.

Osmanlı Devleti ve bölge için son derece önemli olan Giresun - Karahisar-ı Şarkî demiryolu hattı projesinin nihaî kararı, 14 Cemaziyülâhır 1329 (12 Haziran 1911) tarihinde Sadrazam namına Adliye Nazarı tarafından Dâhiliye Nezareti'ne bildirilmiştir. Bu karara göre, arazinin demiryolu inşasına uygun olmaması, bütçenin yetersizliği ve son olarak sadece bu mıntıka faydalar sağlayacağı için yapılmasından vazgeçilmiştir⁵⁰.

Sonuç olarak yüzyıllar boyunca ve incelenen dönemde Giresun Kazası'nın en önemli karayolu Şebinkarahisar yolu olmuştur. Bu yolun daha iyi şartlarda hizmet vermesi için yıllar içinde onarımlar yapılmıştır. Şehrin en önemli ulaşım yolu ise denizyolu ulaşımı olmuştur. Denizyolu taşımacılığı yapan yerli ve yabancı şirketler, şehirde acentelikler açmışlardır. Demiryolu inşa teşebbüsü ise başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

⁴⁸ BOA. DH. MUI. No:125/37, 3 Ramazan 1328 (8 Eylül 1910)

⁴⁹“Mezkur tezkerede gösterildiği vechle, Samsun-Sivas Hattı gibi Giresun-Karahisar Hattı'nın dahi masarısı ya inşaat nisbetinde hükümet tarafından te'diye, yahut taksit-i seneviye rabt edilmek üzere bi's-sabıkâ hükümet hesabına olarak bir müteahhide ihalesi kâbil ve Karahisar ve Giresun Sancakları ahalisi bu babdaki masarının faizini itaya müteahhid olduğu gibi zikrolunan hattın inşasında ahden ve iktisaden mahzur görülemediğinden usul-ü müttehideye tevdikeye evvel emirde Harbiye Nezaretiyle bi'l-muhabere Erkan-ı Harbiye Dairesi'nin mutalaat-ı istihlal edildikten sonra masar-f-ı inşaiyye ve şerait-i fenniyesinin ta'yini zımnında lazım gelen hey'et-i fenniyesinin bâ teşkil icra-i keşifbata ibtidar olunması hususunun nezaret-i müşarünileyhaya cevaben tebliği tezekkür kılındı”. BOA. İ.M.V. No:148/67, 30 Muharrem 1329 (31 Ocak 1911)

⁵⁰ “... Karahisar ile Giresun arasındaki arazi-i mevakiya, matlub bir demiryolu inşasına müsait olmadığından evvelce bu babda teşekkül eden hey'et-i maliye, evrak-ı keşfiyyeye irâe edemediği mahal-i mezkurede yapılacak demiryolu masar-f-ı inşaiyyeye bile te'mine kâfi olamayıp, ancak bulunacağı mıntika dâhilinde faide bahs olacağı için bu kâbil hattın inşası zımnında hükümetce mâlî fedakarlıkta bulunulması muvafık-ı maslahat olamayacağı dermeyan kılınmış ve suret-i iş'ara nazaran salifu'z- zikr Karahisar-Giresun şimendüfer hattının esbâb-ı muharrereden dolayı bir neticeye ikzan edemediği anlaşılmış ...” BOA. DH. İD. (Dahiliye Nezareti İrade), N0:4-1/31, 15 Receb 1329 (12 Temmuz 1911)