

TANZİMAT'TAN II. MEŞRUTİYET'E TRABZON VİLAYETİNDE KARAYOLU YAPIM ÇALIŞMALARI*

Yrd. Doç. Dr. Emrah ÇETİN
Bartın Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi,
Tarih Bölümü

Özet: Bu çalışmada, Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Trabzon Vilayetinde yürütülen karayolu yapım ve onarım çalışmaları incelenmiştir. Tanzimat'ın ardından Osmanlı İmparatorluğu'nda karayolu yapımı konusundaki çalışmalar İmar Meclislerinin çabalarıyla başlamıştı. Zira İmar Meclisleri oluşturulurken ulaşım öncelik verilmesi şart koşulmuş, meclislere de öncelikli görev olarak bölgelerinde yapılması gerekli olan yolların tespiti vazifesi verilmişti. Bu konudaki ilk büyük girişimlerden birisi de Trabzon ile Bağdat arasında şose yapılması teşebbüsü idi. Bu araştırmada gerek Trabzon-Bağdat yolu ve gerekse Trabzon vilayetinde yürütülen diğer karayolu yapım çalışmaları açıklanmaya çalışılacaktır.

Anahtar Sözcükler: Karayolu, Meşrutiyet, Osmanlı İmparatorluğu, Tanzimat, Trabzon.

FROM TANZİMAT PERIOD TO THE SECOND CONSTITUTIONALIST TRABZON CITY HIGHWAY CONSTRUCTION WORKS

Abstract: The aim of the artical is to study construction and repair works performed in Trabzon from Tanzimat Period to The Second Constitutionalist. After Tanzimat Period, road construction Works in Ottoman Empire were started owing to the attempts of Reconstruction Councils. As a matter of fact, Reconstruction Councils were established, priority was given to transportation and they were assigned to identify the roads which needed to be constructed in their region. One of the first big attempt was to construct a roadway between Trabzon and Baghdad. In this study, road construction Works both in Trabzon-Baghdad and in Trabzon are tried to be explained.

Keywords: Road, Constitutionalism, Ottoman Empire, Tanzimat, Trabzon.

1. Giriş

Üzerinde çok sayıda uygarlığın kurulduğu Anadolu'nun yol tarihi burada kurulan medeniyetler gibi çok eskidir. Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerinde bulunan yolların büyük bir bölümü Osmanlılara kendilerinden önce bu bölgelere hâkim olan devletlerden kalmıştı. Özellikle Romalıların Anadolu üzerinde inşa ettikleri yollar Osmanlılara kalan yol mirasının büyük bölümünü oluşturmaktaydı. Osmanlıların, Roma ve Bizans dönemlerinde Güney-Kuzey-Merkez güzergâhları olarak üç ana bölüme ayrılan Anadolu yollarını kendi dönemlerinde Sağ-Orta-Sol Kol Güzergâhları olarak devam ettirdikleri görülmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti

* Bu çalışma 2013 yılında Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'ne sunulan "Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

İstanbul'u, Anadolu ve Anadolu üzerinden Kafkasya, İran, Irak, Suriye, Kutsal Topraklar ve Mısır'a bağlayan üç ana yol vardı. Bu yollarda yine *Sağ Kol Güzergâhı*, *Orta Kol Güzergâhı* ve *Sol Kol Güzergâhı* olarak adlandırılan üç ayrı kola ayrılıyordu. Osmanlılar döneminde *Anadolu Sağ Kol Güzergâhı*; İstanbul'dan başlayarak İzmit, İznik, Yenişehir, Bozöyük, Eskişehir, Seyitgazi, Hüsrev Paşa Hanı, Ilgın, Konya, Karapınar, Adana, Misis, Payas, Belen, Antakya, Şam üzerinden Mekke ve Medine'ye uzanmaktaydı. Anadolu Sağ Yolu, askeri ve ticari amaçlarla en sık kullanılan yol olup Anadolu'nun en işlek yol güzergâhı idi. Bu yol Balkanlar, İstanbul ve Anadolu'dan hac vazifesi için Kutsal Topraklara ulaşım yolu olarak da kullanıldığından bu yola "Hac Yolu" adı verilmişti. *Orta Kol Güzergâhı*, İstanbul, Gebze, İzmit, Bolu, Tosya, Merzifon, Tokat, Sivas, Malatya, Harput, Diyarbakır, Nusaybin, Musul, Kerkük güzergâhını takip ederek Bağdat ve Basra'ya ulaşan yoldu. *Sol Kol Güzergâhı*, Merzifon'a kadar *Orta Kol Güzergâhı'nı* takip etmekte, oradan da Ladik, Niksar, Karahisar-ı Şarki, Kelkit, Aşkale, Erzurum, Kars yolu ile Tebriz'e kadar gitmekte idi¹. Trabzon vilayeti de Erzurum üzerinden Sol Kol Güzergâhına bağlanmaktaydı.

2. Tanzimat Döneminde Trabzon Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları

Trabzon, Asya ve Ortadoğu transit yolunun başında kurulmuş bir şehirdi. Ayrıca Güney Kafkasya, İran ve Anadolu ile İstanbul arasında bağlantı kurmakta, İran ve Anadolu'yu Kırım'a bağlayan liman şehirlerinin merkezi rolünü üstlenmekteydi. Trabzon iskelesi ve onu Doğu Anadolu'ya bağlayan tarihî Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu, İran vasıtasıyla Orta Asya ve Hindistan'dan gelen malların Karadeniz limanlarına, İstanbul'a ve Avrupa'ya ulaştırıldığı önemli bir transit ticaret merkezi idi². XIX. yüzyılın başlarında uluslararası ticarete açılan Karadeniz'in ticari değeri daha da artmıştı. Ayrıca, 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla, Doğu'dan Karadeniz'e yapılan İran ticaretinin ticari ve siyasi açıdan önemi de artmıştı. Ancak bu ticarete Rusya, Osmanlı'nın karşısına güçlü bir rakip olarak çıkmıştı. Osmanlı Devleti, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu kontrol altında tutarken, Ruslar ise Gürcistan sahilinde Sohum-Puti limanından veya Batum-Tiflis'ten Tebriz'e uzanan yolu ellerinde bulunduruyorlardı³. Başlangıçta Osmanlı yolları, Rus yollarıyla rekabet edebilmişlerdi. Özellikle Kars-Erzurum ve Trabzon-Erzurum yollarının yapımına dair yürütülen çalışmalar Osmanlı'nın rekabet gücünü artırmıştı. Abdülaziz'in saltanatının

¹ Emrah Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara 2013, s. 5-8.

² Necmettin Aygün, *XVIII. Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara 2002, s. 1-3.

³ Masoumeh Daei, *İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara 2011, s. 15.

büyük kısmında Osmanlılar daha iyi ulaşım sunarak İran ticaretini Rusya'nın inisiyatifi dışında tutmaya çalışmıştı⁴.

Puti-Hazar ve Puti-Tiflis demiryolunun yapımıyla Ruslar Karadeniz ile birlikte Hazar Denizi'ne de açılmış ve bölgenin ticari kontrolünü de ele geçirmişlerdi. Ayrıca Rusların, İranlı tüccarın mallarının nakliyesinde indirim yapması, Kafkasya'yı ticari serbest bölge ilan etmesi tüccarlar için özel bir cazibe olmuş ve Trabzon yolunun önemi günden güne azalmıştı⁵. Trabzon-Erzurum ticari yolunun yerini Puti-Tiflis yolu almıştı. İran ticaretinde önemli bir düşüş yaşanmıştı. 1858 yılında ithalat 3.750.529 sterlin, ihracat 1.280.794 sterlin iken 1875 yılında bu rakamlar yaklaşık %50'lik bir düşüş göstererek sırasıyla ithalatta 1.253.647 sterlin ve ihracatta 598.073 sterline gerilemişti⁶.

Trabzon-Erzurum yolunun inşası için başlatılan çalışmaların altında yatan en önemli sebep Osmanlı-Rus ticari rekabeti idi. Trabzon'da yol yapım çalışmaları Tanzimat'tan birkaç yıl sonra başlatılmıştı. Yapılması düşünülen Trabzon-Erzurum yolunun özellikle Trabzon-Gümüşhane kısmı kışın gelmesi ile beraber ulaşımına kapanıyor, çığ felaketleri sebebiyle insanlar ve hayvanlar bu yolda telef oluyordu. Trabzon ile Erzurum arasında birisi *yaz yolu*, diğeri *kış yolu* olmak üzere iki farklı güzergâh bulunuyordu. Erzurum-Trabzon Yaz Yolu'nun güzergâhı şu şekilde idi: Erzurum-Kocapınar-MuratDeresi-Bayburt-Bâlâhor-Yağmurdere-Karakaban-Cevizlik-Trabzon. Kış Yolu'nun güzergâhı ise şöyleydi: Erzurum-Kocapınar-Murat Deresi-Bayburt-Bâlâhor-Tekye-Daldaban-Ardasa-Zigana-Kop-Cevizlik-Trabzon⁷. İklim ve coğrafi şartların etkisi ile zamanla bu güzergâhlarda bazı değişiklikler olmuştu. Zigana-Torul arasındaki Çatak ile Kop Dağı'nda meydana gelen heyelanlar nedeniyle güzergâhın değiştirilmesi gündeme getirmişti. Ayrıca kışın çokça çığ olması nedeniyle Bayburt-Erzurum arasındaki yol Koşapınar'dan Kop'a nakledilmişti⁸. Trabzon-Erzurum yolunun güzergâhına dair bilgileri bölgeyi ziyaret eden Avrupalı seyyahların eserlerinde buluyoruz. H. Bart'ın 1860 yılında yayımladığı hatıratına göre Trabzon'dan Gümüşhane'ye giden yol, Trabzon'dan sonra, Maçka-Kolat Dağı-Zigana-Ardasa güzergâhını izleyerek Gümüşhane'ye ulaşıyordu⁹. 1877 yılında bölgede bulunmuş olan C.B. Norman'ın verdiği bilgilere göre; Trabzon ile Erzurum arası mesafe 114 mil

⁴ Philip Ernest Schoenberg, "Osmanlı Yönetimi Altında Türkiye'de (Doğu Trakya ve Anadolu) Ulaşımın Gelişmesi, 1856-1918", Çev. Nesim Şeker, *Tarih Çevresi*, 16. Sayı, Mayıs-Haziran 1995, s. 34.

⁵ Masoumeh Daei, *a.g.e.*, s. 22-23.

⁶ C.B. Norman, *Armenia and The Campaign of 1877*, London 1878, s. 14.

⁷ *Déscription de la ville d'Arz-roum, suivie de six itinéraires de cette ville a Constantinople, Tiflis, Dijarbekr, Trébizonde, Bagdad et Smyrne, par le colonel ****, 1826, Journal Asiatique, Tome IX, Paris, 1826, s. 227-228.

⁸ Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)", *Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler Semineri Bildiriler*, 21 Mayıs 2001, s. 182-183.

⁹ Necmettin Alkan, "Avrupalı Seyyahların Tasvirlerinde Gümüşhane ve Çevresi", *History Studies, International Journal of History*, 2. Sayı, Samsun 2010, s. 87-88.

olup, yazarın verdiği güzergâh *Kış Yolu* güzergâhı ile oldukça benzerdi¹⁰. Ali Tefvik'in Memalik-i Osmaniye Coğrafyası'nda verdiği bilgilere göre ise; Trabzon-Erzurum yolu 57 saatlik mesafe idi. Trabzon'dan Zigana boynunu aşarak 22 saatte Gümüşhane'ye vardıktan sonra 11 saatte Bayburd kasabasına uğrayıp Kop Dağı ve boyunu geçilerek Erzurum'a gidiliyordu. Bayburd ile Erzurum arası 24 saat idi¹¹.

2.1. Trabzon-Erzurum Yolunun Yapımı

Trabzon-Erzurum yolunun yapımı için başlatılan çalışmaların ilk kısmı, Trabzon müşiri Abdullah Paşa'nın gayretleriyle 1844 yılında tamamlanmıştı. İnşaat çalışmalarının tamamlanmasının ardından Bayburt-Kal'a-Gümüşhane-Trabzon güzergâhında araba ile ulaşım gerçekleştirilmişti¹². Yolda yürütülen bu ilk çalışma Trabzon'u Erzurum'a bağlayamamıştı. Ancak bu girişim Trabzon-Erzurum yolunun yapımı için atılmış önemli bir adım oldu.

Trabzon-Erzurum yolunun yapımına dair ikinci teşebbüs 1850 yılında gerçekleşmişti. Bu defa yolun yapımı için bizzat Ticaret Nazırı İsmail Paşa harekete geçmişti. İsmail Paşa, Trabzon'a kadar gitmiş, beraberinde inşaat için gerekli alet ve edevat ile uzmanları da götürmüştü. Trabzon valisi Rüstem Paşa'nın gayretleriyle kazalardan beş binden fazla amele toplanmış, dua ve top atışının ardından yolun yapımına başlanmıştı¹³. Ancak kışın bastırmasıyla inşaat çalışmaları durmuştu. Yaklaşık 40-50 günlük bir kesintinin ardından havaların düzelmesiyle beraber tekrar işe başlanmıştı¹⁴. İsmail Paşa, gerekli incelemeleri yapıp yolun inşası için lazım olan önlemleri aldıktan

¹⁰ C.B. Norman, *a.g.e.*, s. 475-476.

¹¹ Ali Tefvik, *Memâlik-i Osmaniye Coğrafyası*, Kasbar Matbaası, İstanbul 1318, s. 430.

¹² "...Trabzon sancağının ekserî mahalleri dağlık ve yolları dar ve taşlık olduğundan şu yolca bir atlı bile gidemez. Ve hatta Trabzon'dan Gümüşhane cihetine giden tarîk üzerinde bulunan Zigana Dağı resmen tarife gelmez ve hele kışın ve ol-bahar mevsimleri oraca çığ tabir itdikleri kar düşüb birçok adam ve hayvanı telef itmesinden dolayı oralardan hiç geçilmez. Trabzon'a gelecek bundan başka tarîk ve cadde olmadığı ve bu yoldan araba işemesi şöyle dursun yüklü hayvan bile gidemediği bilinir. Trabzon müşiri devletlü Abdullah Paşa hazretleri tarîk-i mezkûrun tanzim ve tesviyesine bundan akdem mübâşeret ve Zigana Dağı sed-i duvar inşâasına himmet iderek bu sene kış gelmeksizin tekmil ve tatmim ile şimdi oralarda kar ve kışın tamâm-ı mevsimi iken tâ Bayburd kazasından Trabzon'a kadar araba gelüb gitdiğinden ve hatta Gümüşhane'den altı saat ötede bulunan Kal'a nam karyeden sekiz aded zahire yüklü araba Zigana dağından aşarak ve yollarda iki üç karışdan ziyade kar olduğu halde hiçbir güne zahmet çekmeyerek Trabzon'a dâhil olduklarından...", *Ceride-i Havadis*, nr. 211, 3 M 1261 (12.01.1845).

¹³ "Trabzon'dan İran hududuna değin vaki olan tarîk ve meâbirin tesviyesi hususuna me'mur buyrulmuş olan Ticaret Nazırı İsmail Paşa hazretleri Trabzon'a vusul bulub amele-i muktezîyeyi dahi Trabzon valisi devletlü Rüstem Paşa kazalardan talep eylemeğın beher kazadan biner bin beşer yüzer kişi kemâl-i memnuniyet ile müctemia olmuş ve şimdiye kadar beş binden müteceviz amale birikib fevkâl-gâye hevâhiş ve arzu ile çalışmağa başlamış olmalarıyla tarîk-i mezbûrenin az vakitte yapılub vücuda gelmesi me'mul bulunduğu...", *Ceride-i Havadis*, nr. 500, 15 Za 1266 (22.09.1850); *Takvim-i Vekâyi*, def'â 434, 18 Z 1266 (25.10.1850); Ahmed Lütfî Efendi, *Vak'a-Nüvis Ahmed Lütfî Efendi Tarihi*, Yayınlayan: M. Münir Aktepe, C. IX, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No. 3130, İstanbul 1984, s. 34-35.

¹⁴ "Trabzon-Erzurum arasında hafr ve tesviyesine mübâşeret olunmuş olan tarîk ve meâbirinin inşââtı şiddet-i sitâ hasebiyle kırk-elli gün kadar terk olunmuş ise de şimdilerde havalar sıcaklaşmağa başladığından amele-

sonra İstanbul'a dönmüştü. Ancak yolun yapımının çok paraya çıkacağı, şimdilik gerçekleştirilemeyeceği anlaşıldığından uygulamaya geçilememiş ve yapılan işler de yarım kalmıştı¹⁵. İlerleyen yıllarda yolun bazı bölümlerinin inşa edildiği görülüyor. 1858 yılında Trabzon-Erzurum yolunun, Bayburt-Erzurum kısmının inşası bölgenin ileri gelenleri ve ahalinin gayretleriyle tamamlanmıştı. Bu inşaatta 25.000 amele çalıştırılmıştı¹⁶.

Trabzon-Erzurum yolunun inşası oldukça uzun yıllar sonra gerçekleşecekti. Dönemin basınından edindiğimiz bilgilere göre yolun yapımı için bazı girişimlerde bulunulduğunu görmekteyiz. Ceride-i Havadis gazetesinin, Levand Herald adlı gazeteden naklettiği habere göre; Trabzon-Bayezid yolunun inşası için yapılan keşifte, yolun yirmi beş bin kese masrafla iki sene içerisinde inşa edilebileceği belirtilmişti¹⁷. Aslında 1860'lı yılların başında Trabzon-Erzurum yolunun yapımı Trabzon valisi Emin Paşa'ya havale edilmişti. Emin Paşa'nın yaptırdığı inceleme ve hazırlattığı haritaya göre; yıllık onar bin kese masrafla üç yıl içerisinde toplam otuz bin keseye yolun inşa edilebileceği belirtilmişti. Buna karşın yolun inşasının bir kumpanyaya ihale edilmesinin devlet için daha faydalı olacağı, onca masraf yapılmadan yolun inşa edilebileceği ifade ediliyordu¹⁸. 1863 yılında Fransalı Mösyö Lavran Rebul, Trabzon'dan Erzurum'a kadar bir şose yolu yapımı için imtiyaz talebinde bulunmuştu. Mösyö Lavran'ın başvurusu Meclis-i Vâlâ'da incelendikten sonra sadarete arz edilmişti. Kendisine verilen cevapta; Beyrut yolundan başka şose yollar inşasının yabancı şirketlere verilemeyeceği, bu yolların ahalinin gayretleriyle hükümet tarafından inşa edileceği bildirilmişti¹⁹.

Tasvir-i Efkâr gazetesinden aldığımız habere göre ise; 1865 yılında Trabzon valisi ile tarîk memuru Mirliva Feyzi Paşa'nın çabaları ve girişimleriyle yolun yapımına başlanmıştı²⁰. Ancak Trabzon-Erzurum yolunun inşası için başlatılan tüm bu girişimler sonuçsuz kalmıştı. Ahmed Lütfî Efendi, yıllar geçmesine rağmen Trabzon-Erzurum yolunun bir türlü inşa edilemediğini şu ifadelerle açıklıyordu: "İşte Trabzon yolunun tesvîyyesine bed' olunalı otuz beş seneyi geçmiştir. Bir devr-i kâmil demek olan bu kadar müddet içinde himem-i ricâl ile nice yüce dağlar devrilür, büyük büyük

i lâzime celbiyle işgal-i mezkûreye mübâderet kılınmıştır", *Ceride-i Havadis*, nr. 524, 21 Ca 1267 (24.03.1851); *Takvim-i Vekâyi*, def'â 439, 21 S 1267 (26.12.1850).

¹⁵ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK Yayınları, Ankara 1997, s. 299.

¹⁶ BOA. İ.DH. 417/27628, 23 S 75 (02.10.1858) Erzurum valisi tarafından Sadaret'e gönderilen arıza. BOA. A.MKT.UM. 336/70, 9 R 1275 (16.11.1858).

¹⁷ Ceride-i Havadis, nr. 1182, 21 N 1280 (29.02.1864).

¹⁸ BOA. İ.DH. 516/35125, 2 Ca 1280 (15.10.1863). Trabzon-Erzurum yolunun yapım ve onarımı hakkında Sadaret'e gönderilen arz tezkiresi.

¹⁹ BOA. MVL. 652/118, 29 S 1280 (15.08.1863). Trabzon-Erzurum şosesinin yapımı için bir kumpanya teşkili istidasına dair Fransız Mösyö Lavran Rebul tarafından Meclis-i Vâlâ'ya takdim buyrulan lâyiha.

²⁰ Tasvir-i Efkâr, nr. 335, 12 Ca 1282 (03.10.1865).

binâlar, köprüler yapılabilir iken, bu yolda olan betâ'et ve atâlet seyyi'esiyle hayli vakitler uzamış ve yapılan yerlerin mikdârı müddet-i mezkûreye nisbetle hiç el sürülmemiş gibi kalmış idi..."²¹.

2.2. Üskinaryan Ohannes'in Trabzon-Erzurum Güzergâhında Araba Şirketi Kurmak İçin İmtiyaz Talebi ve Yolun Bayezid'e Kadar Uzatılması

Trabzon-Erzurum yolunda yürütülen çalışmalar 1871/1872 yıllarında tamamlanmış, yol şose olarak inşa edilmişti²². Yolun inşası tamamlanmaya yaklaştığında Trabzonlu Üskinaryan Ohannes, bu yolda araba şirketi kurmak için imtiyaz istemişti. Ohannes, Trabzon-Erzurum yolundaki ticari taşımayı klasik Osmanlı vasıtaları yerine, omnibus gibi daha gelişmiş arabalarla yapacaktı. Ancak Ohannes'in teklifi hükümetçe reddedilmişti²³. Ayrıca 1880 yılında, Nafia Nezareti Trabzon-Erzurum yolunun düzenlenmesi ve Bayezid'e kadar uzatılması için bir ihale açılarak işin yapımının talibine verilmesini istemişti²⁴. Nafia Nezareti'nin bu iş için hazırladığı rapor incelenmek üzere Meclis-i Mahsus-ı Vükela'ya gönderilmişti. Mecliste yapılan incelemede, bu işin hazinenin içinde bulunduğu sıkıntı sebebiyle hükümetçe yapılamayacağı, dolayısıyla ihaleye çıkılarak imtiyaz talebinde bulunan talibine işin verilebileceği bildirilmişti. Ayrıca meclisin incelemesinde şu hususlar ön plana çıkmıştı: şoseyi inşa edecek olan imtiyaz sahibine aynı zamanda yolun güzergâhı boyunca buhar veya hayvan vasıtasıyla işletilmek üzere tramvay inşa etme hakkı da tanınmış olacaktı. Yoldan geçecek yayalardan, adi arabalardan ve katırcılardan geçiş ücreti alınacaktı. Ayrıca arabalar ile nakil olunan yolcu ve eşyadan devletçe belirlenecek miktarda nakliye ücreti alınacaktı. Her türlü askerî nakliyat ise geçiş ücretinden muaf olacaktı. Önceki yıllarda bu yolun yapımı için ahalinin çok fazla hizmeti geçtiğinden kendi ve hayvanıyla gidecek olanların geçiş ücretinden muaf tutulması istenmişti²⁵.

²¹ Ahmed Lütfi Efendi, *Vak'a-Nüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, C. IX, s. 35.

²² Selahattin Tozlu Trabzon-Erzurum yolu inşaatının 1871'de bitirildiğini kaydetmektedir. Bkz. Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum Anayolunun ...", s. 186-187. İlhan Tekeli ve Selim İlkin ise bu yolun 1872 yılında tamamlandığını belirtmektedir. Bkz. İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, s. 433.

²³ Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, 14. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 485.

²⁴ "Trabzon'dan Erzurum'a kadar olan şose tarîkinin muntazam bir hale vaz'ı lazımeden ve buna muktezi meblağ-ı külliye'nin sarf ve itasına iktidar-ı maliyenin kifayetsizliği müsellemler olduğundan bahsle tarîk-i mezbûru tanzim ve Bayezid'e kadar temdid ile üzerinde vesâit-i nakliye tesisi için imtiyaz suretiyle bir kumpanyaya ihalesi zımında talib-i taharrîsine mezuniyet itası istizanına dair Nafia Nezareti'nin tezkiresi...", BOA. İ.MMS. 67/3134, 28 B 97 (06.07.1880), s. 1.

²⁵ BOA. İ.MMS. 67/3134, 28 B 97 (06.07.1880), s. 1-2. Trabzon-Erzurum yolunun düzenlenmesi ve Bayezid'e kadar uzatılması için bir ihale açılarak işin yapımının talibine verilmesini dair Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da kaleme alınan tezkire.

Trabzon-Erzurum yolunun düzenlenmesi ile Bayezid'e kadar uzatılması ve üzerinde araba ile taşımacılık yapılması için açılacak ihaleden önce beş maddelik bir ön şartname hazırlanmıştı²⁶. Bu beş madde şu şekilde idi:

Birinci Madde: Trabzon'dan Erzurum'a kadar olan şose yolun düzenlenmesi ile Bayezid'e kadar uzatılması ve üzerinde nakliye vasıtalarının tesisi yararlı olacaktır.

İkinci Madde: Trabzon ile Erzurum arasında mevcut olan şose yol güzergâhının değiştirilmesi ve gerekli olan bazı kısımlarının düzenlenmesi ile Bayezid'e kadar uzatılacaktı. Yol üzerinde düzenli şekilde işleyecek nakliye vasıtaları tesis edilecek ve imtiyaz müddetince sağlam tutulacaktır.

Üçüncü Madde: İşin yapımı için devlet tarafından hiçbir zaman nakdi yardım ve kar alınmaksızın imtiyaz verilecek ve işin talibine her türlü kolaylık sağlanacaktır. Şöyle ki: inşaatın yapılmasında harcanacak parada tasarruf edilmesine müsaade edilecek, yolun yapımı için gerekli olan araziden devlete ait olan boş yerler ücretsiz olarak verilmekle birlikte lüzumlu olan mahallerin ücreti karşılığında kullanımına müsaade edilecekti. Her çeşit askerî nakliyat geçiş ücretinden muaf olacak, yolu kullanan yayalardan, adi arabalardan ve katırcılardan geçiş ücreti alınacaktı. Ayrıca arabalar ile nakil olunan yolcu ve eşyadan devletçe belirlenecek miktarda nakliye ücreti alınacaktı. İmtiyaz sahibinin yolun iki tarafı üzerinde veya haricinde buhar veya hayvan vasıtasıyla işletilmek üzere tramvay inşasına yetkisi olacaktı. Şose civarında bulunan bataklıkların temizlenmesi talep olduğunda mevcut kanunlara uygun olarak kurutulup zahire çıkarılacak arazinin tasarruf hakkı da verilecekti.

Dördüncü madde: İşin yapımı için birbirine eşit başvurulardan ilk başvuru sahibine ruhsat verilecektir.

Beşinci Madde: Nafia Nazırı, işin yapımı için talipler aramaya, talipler arasında uygun olanı seçmeye, taraflar arasındaki mukavelename ve şartnameleri hazırlamaya ve Bab-ı Ali'ye takdim eylemeye memurdur²⁷.

Görüldüğü üzere, Nafia Nezareti'nin ihale suretiyle Trabzon-Erzurum yolunun düzenlenmesi ve Bayezid'e kadar uzatılması için bir girişimi olmuş, yapılacak ihale için gerekli şartname dahi hazırlanmıştı. Ancak yaptığımız incelemelerde bu şartnameye uygun bir ihale ve

²⁶ "...Trabzon'dan Erzurum'a kadar olan şose tarikin hüsn-ü hale vaz'ı ve Bayezid'e kadar temdidıyla üzerinde muntazam suretde vesâit-i nakliye te'sisi umûr-ı nakliyyenin teshilini ve muamelât-ı ticârîye ve sairenin tevsîini mucîb olarak devlet ve memleketce menâfi müstelzîm olacağına binaen hususât-ı âtiye karargir olmuşdur", BOA. İ.MMS. 67/3134, 4 Haziran 96 (16.06.1880), s. 5.

²⁷ BOA. İ.MMS. 67/3134, 29 B 97 (07.07.1880), s. 5. Trabzon'dan Erzurum'a kadar olan şose tarikin hüsn-ü hale vaz'ı ve Bayezid'e kadar temdidıyla üzerinde muntazam surette vesâit-i nakliye tesisi için Meclis-i Nafia tarafından hazırlanan beş maddelik şartname.

inşaat yapıldığını tespit edemedik. Herhangi bir teşebbüste bulunulmamış olacak ki, 1884 yılında Nafia Nezareti, Trabzon-Erzurum yolunun düzenlenmesi ve Bayezid'e kadar uzatılması için yeni bir çalışma başlatmıştı. Yapılan incelemede Erzurum'dan Bayezid'e kadar olan kısmın yükümlü amele vasıtasıyla ve 540.000 kuruş masrafla iki sene içerisinde inşa olunabileceği belirtilmişti. Trabzon-Erzurum arasındaki Gümüşhane kısmının tamiratının 3.000.000 kuruş masrafla yapılacağı belirtilerek vilayetçe hemen inşaaata başlanması bildirilmişti²⁸.

3. Meşrutiyet Döneminde Trabzon Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları

I. Meşrutiyet dönemi boyunca Trabzon-Erzurum yolunda inşa ve tamirat çalışmalarının devam ettiği görülmekteydi. Özellikle sel suları sebebiyle yolun bazı kısımları sürekli bozuluyor, harap olan yerlerin tamiri de uzun süre alıyordu. Bu durumda sık sık şikâyet konusu oluyor ve vilayete bir an evvel yolun ıslahı için yazılar gönderiliyordu. Trabzon-Erzurum yolunun en sık bozulan ve tamire ihtiyaç duyulan kısmı, Gümüşhane ile Erzurum arasındaki yoldu. Bu güzergâh dağlar arasındaki vadiden ve şiddetli akan bir nehrin kenarından geçtiğinden en ufak su taşkınında yol harap oluyordu. 22 Mayıs 1896 tarihiyle Trabzon valisi Muhammed Kadri tarafından Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda; sel suları sebebiyle sürekli bozulan Gümüşhane-Erzurum yolunun tamir ve muhafazası için birkaç tamirci ile beş on kadar işçinin münasip miktar maaşla daimi surette istihdam edilmesine müsaade buyrulması istenmişti²⁹.

Trabzon-Erzurum yolunun Ilıca'dan Evreni hanlarına kadar olan kısmı üzerinde 1903/1904 senelerinde müteahhidi vasıtasıyla 13 adet köprü ve kasis ile 16.280 metrelik şose inşa edilmişti. Ayrıca Evreni hanlarından Aşkale ilerisine kadar olan kısım üzerinde de iki adet köprü inşa edilmişti. Ilıca'dan Aşkale ilerisine kadar olan kısımda tamiri lazım gelen dört adet köprünün 6.700 kuruş bedel ile müteahhidi tarafından onarımına karar verilmişse de kış mevsimin bastırması sebebiyle işin yapımı gelecek seneye ertelenmişti. Ayrıca Bayburt ile Kop Dağı arasındaki köprülerden birçoğu tamir edilmiş ve yeni köprüler inşa edilmişti. Bu yolda istihdam edilen yükümlü amele 11.185

²⁸ *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, nr. 1, M 1302 (Ekim/Kasım 1884), s. 10-11.

²⁹ "... Hâzine-i devletten vaktiyle dört yüz bin liradan ziyade masraf ihtiyarıyla vücuda getirilmiş ve teshîl-i ticaret ve muvâredâtdan başka fevâid-i harbiye nokta-i nazarından dahi turuk-ı mühimme-i askeriyeden bulunmuş olan Erzurum tarîk-i kebiri Gümüşhane hududundan yani Erzurum vilayetine mülhâk olan noktadan öte cihete geçemeyip kalmış ve bu surette olan aksamının pek çoğu bir silsile-i cibâliye arasındaki vadiden ve ekseriyetle tuğyân eder bir nehrin kenarından ümrâr edilmek sebebiyle azıcık ziyade sel inse bozulmakta velhâsıl suret-i daimede harap mahallerini düzeltmek için amele çalıştırılmamakda bulunmuştur. Yolun tahvil-i güzergâhına imkan olmadığından mütemadiyen bozula gelen mahallerin ziyade iş açılmadan hemen tamiriyle muhafaza-i memuriyeti ve mürur ve uburun teshili maksadına mebni birkaç tamirci ile beş on kadar işçinin münasip miktar maaşlarla suret-i daimede istihdama müsaide buyrulması...", BOA. BEO. 783/58661, 9 Z 313 (22.05.1896), s. 13.

metre şose tamirâtı, beş köprü inşası, yedi köprü tamirâtı ve kırk iki metre istinad duvarı inşa etmişlerdi³⁰.

Karadeniz'i Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan güzergâhlardan ikisi Ordu-Sivas ve Giresun-Karahisar-ı Şarkî yolu idi. 125 kilometre uzunluktaki Giresun-Karahisar-ı Şarkî yolunun 108.695.65 lira masrafla inşa edilebileceği düşünölmüştü³¹. Yolun yapımı için önceden başlatılan çalışmalar yarım kalmış, bazı kısımlar inşa edilirken inşaat tamamlanamamıştı. 1883 yılı sonlarına kadar yarım kalan inşaattan 48 kilometrelik kısmının yapımı da tamamlanmış, Giresun mutasarrıfı Enis Efendi ve ahalinin hazır buldukları bir tören ile yolun açılışı yapılmıştı³². 200 kilometre uzunluktaki Ordu-Sivas yolunun ise 130.434.78 lira masrafla inşa edilebileceği hesap edilmişti³³. Ordu-Sivas yolunun yapımına dair yürütölen çalışmaların son bölümü olan 60 kilometrelik kısmın inşası da 1884 yılında tamamlanmış ve halkın hizmetine açılmıştı³⁴.

Trabzon vilayeti dâhilinde yürütölen yol yapım çalışmalarından birisi de Rize-Erzurum yolunun yapımı idi. Hasan Fehmi Paşa, hazırladığı layihasında 200 kilometre uzunluktaki bu yolun 173.913.40 lira masrafla inşa edilebileceğini belirtmişti. Yolun güzergâhı ise; Rize-Çoruksu vadisi-İspir-Erzurum şeklinde idi³⁵. Ancak uzun yıllar geçmesine rağmen yolun yapımı için ciddi bir çalışma başlatılmamıştı. Lazistan sancağı ileri gelenlerinin imzasıyla gönderilen yazıda; bölgelerinde yol bulunmadığından ihtiyaçlarını Rusya'dan temin etmek zorunda kaldıklarını, pazara gidebilmek için dağ ve tepeleri aşp en az iki günlük yolculuk yapmaları gerektiğini ve ahalinin %90'ının kuru mısır ekmeği yediğini belirterek Rize'den Erzurum'a kadar bir şose yol inşa edilirse kendilerinin bu işte çalışmaya hazır olduklarını bildirmişlerdi. Gönderilen dilekçe Bab-ı Ali'de incelendikten sonra, yolun inşa edilmesi için Ticaret ve Nafia Nezareti'ne emir verilmişti³⁶.

Trabzon vilayetinde, 1881 yılında 187.000 metre, 1882 yılında 37.478 metre, 1883 yılında 93.784 metre yol yapılmıştı ki bunların toplam uzunluğu 318,262 metreyi buluyordu³⁷. I. Meşrutiyet'in ilanından sonra yürütölen önemli yol yapım çalışmalarından birisi de Samsun-

³⁰ BOA. Y.PRK.UM. 74/106, 2 M 1323 (09.03.1905). Erzurum vilayeti dâhilinde yürütölen yol yapım ve onarım çalışmalarına dair Erzurum valisi imzasıyla vilayet mektubi kalemi tarafından Sadaret'e gönderilen arz tezkiresi.

³¹ Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Belgeler*, V-VIII. Cilt, 9-12. Sayı, Ankara, 1968-1971, s. 168.

³² BOA. Y.PRK.UM, 6/33, 5 S 301 (06.12.1883) Giresun kazası kaymakamı tarafından Trabzon vilayetine gönderilen arz. *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, nr. 3, Ra 1302 (Aralık/Ocak 1884/1885), s. 66-67.

³³ Celal Dinçer, a.g.m. , s. 169.

³⁴ *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, nr. 1, M 1302 (Ekim/Kasım 1884), s. 9.

³⁵ Celal Dinçer, a.g.m. , s. 166.

³⁶ BOA. BEO. 2267/169964, 15 Za 321 (02.02.1904), s. 1-2. Lazistan Sancağı ileri gelenlerinin imzalarıyla Sadarete gönderilen arz tezkiresi. Yine bu konu ilgili Sadaret'ten Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen tezkire.

³⁷ *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, nr. 1, M 1302 (Ekim/Kasım 1884), s. 7.

Trabzon sahil yolunun inşası idi³⁸. Hasan Fehmi Paşa, bu yolun bir parçası olan 150 kilometre uzunluktaki Bafra-Samsun-Terne yolunun 65.217.39 lira masrafla inşa edilebileceğini ve yolun yapımının Bafra ve Çarşamba ovası mahsulatının nakledilmesi hususunda büyük fayda sağlayacağını belirtmişti³⁹. Yolların yapımına başlanmıŝsa da aradan yıllar geçmesine rağmen Bafra-Samsun, Samsun-Çarşamba ve Terme-Ünye yollarının inşası bir türlü tamamlanamamıştı. Bölgede incelemelerde bulunan Turuk ve Maâbir Seyyar Müfettiŝi Bedri Bey, Nafia Nezareti'ne gönderdiği raporda; inşa edilmesi gereken yolların bir türlü tamamlanamadığını, bu durumun ulaşımı ve posta nakliyatını yavaşlattığını belirtmişti. Bunun üzerine Nafia Nezareti, bölgedeki yolların bir an önce yapılması gerektiğine dair bir kez daha Trabzon vilayetine emir göndermiŝti⁴⁰. II. Abdülhamit'in saltanatı süresince yürütölen çalıŝmalarla Samsun-Trabzon sahil yolunun önemli bir bölümü inşa edilmiŝti⁴¹.

Sonuç

Osmanlı İmparatorluğu, Tanzimat'ın hemen ardından iktisadi, siyasi ve askerî sebeplerle yol yapımı üzerinde önemle durmaya başlamıştı. Tanzimat'ın ardından İmparatorluğun karayolu serüveni İmar Meclislerinin çabalarıyla başlamıştı. İlk iş olarak, 1848'de Karadeniz'i Orta Anadolu üzerinden Arabistan'a bağlamak için Trabzon-Bağdat arasında şose yolu yapılması kararlaŝtırılmıŝtı. Ancak bunun için hazinede yeterli kaynak bulunamadığı gerekçesiyle bu girişim ertelenmişti. Bu arada yine İmar Meclislerinin çabalarıyla Trabzon-Erzurum yolunun yapım çalışmaları başlatılmıştı. Ancak bu amaçla yapılan çalışmalar yeterli kaynak bulunamaması ve gereken ilginin gösterilmemesi yüzünden yarım bırakılmıŝtı. Bu yollar yaklaşık 15-20 yıllık çalıŝmanın ardından tamamlanabilmiŝti.

Tanzimat'ın öngördüğü yenilikleri hayata geçirmek için Dersaâdet'e yakın vilayetler pilot uygulama alanları olarak seçilirdi. Bu pilot bölgelerden birisi de Trabzon vilayeti olduğundan, karayolları ile ilgili yeniliklerin ilk uygulandığı merkezlerin başında da Trabzon vilayeti geliyordu. İmparatorluğun diğer birçok bölgesi ile karŝılaŝtırıldıđında Trabzon vilayeti karayollarının yapım ve onarımına oldukça önem verildiği, iŝlerin daha aktif bir şekilde yürütöldüğü, dolayısıyla da vilayetin büyük bir kısmının karayolu ağı ile öröldüğü görölmektedir. İncelediğimiz dönemde Trabzon-Erzurum yolunun yanı sıra, Ordu-Sivas, Giresun-Karahisar-ı şarkî, Rize-Erzurum ve Trabzon-Samsun sahil yolu projelerinin büyük kısmı hayata geçirilmıŝti.

³⁸ Musa Çadırcı, "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu Yapımı", Ankara Üniversitesi DTCF, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15. Cilt, 26. Sayı, Ankara 1991, s. 159.

³⁹ Celal Dinçer, a.g.m. , s. 171-172.

⁴⁰ *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 1 R 1318 (29.07.1900), s. 875.

⁴¹ Musa Çadırcı, "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu ...", s. 159.

Kaynakça

I. Arşiv Belgeleri

BOA. A.MKT.UM. 336/70, 9 R 1275 (16.11.1858).

BOA. BEO. 783/58661, 9 Z 313 (22.05.1896).

BOA. BEO. 2267/169964, 15 Za 321 (02.02.1904).

BOA. İ.DH. 417/27628, 23 S 75 (02.10.1858).

BOA. İ.DH. 516/35125, 2 Ca 1280 (15.10.1863).

BOA. İ.MMS. 67/3134, 28 B 97 (06.07.1880).

BOA. MVL. 652/118, 29 S 1280 (15.08.1863).

BOA. Y.PRK.UM. 74/106, 2 M 1323 (09.03.1905).

BOA. Y.PRK.UM, 6/33, 5 S 301 (06.12.1883).

II. Resmi Yayınlar ve Gazeteler

Ceride-i Havadis, nr. 211, 3 M 1261 (12.01.1845); *Ceride-i Havadis*, nr. 500, 15 Za 1266 (22.09.1850); *Ceride-i Havadis*, nr. 524, 21 Ca 1267 (24.03.1851); *Ceride-i Havadis*, nr. 1182, 21 N 1280 (29.02.1864).

Takvim-i Vekâyi, def'â 434, 18 Z 1266 (25.10.1850); *Takvim-i Vekâyi*, def'â 439, 21 S 1267 (26.12.1850).

Tasvir-i Efkâr, nr. 335, 12 Ca 1282 (03.10.1865).

Mecmua-i Umur-ı Nafia, nr. 1, M 1302 (Ekim/Kasım 1884); *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, nr. 3, Ra 1302 (Aralık/Ocak 1884/1885).

Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası, 1 R 1318 (29.07.1900).

III. Araştırma ve İncelemeler

Ahmed Lûtfî, *Vak'a-Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, Yayınlayan: M. Münir Aktepe, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No. 3130, IX. Cilt, İstanbul 1984.

ALİ Tefik, *Memâlik-i Osmaniye Coğrafyası*, Kasbar Matbaası, İstanbul 1318.

ALKAN, Necmettin, "Avrupalı Seyyahların Tasvirlerinde Gümüşhane ve Çevresi", *History Studies*, International Journal of History, 2. Sayı (1), Samsun 2010, s. 82-97.

AYGÜN, Necmettin, *XVIII. Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara 2002.

ÇADIRCI, Musa, "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu Yapımı", Ankara Üniversitesi DTFC, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15. Cilt, 26. Sayı, Ankara 1991, s. 153-167.

_____, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK Yayınları, Ankara 1997.

ÇETİN, Emrah, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara 2013.

DAEİ, Masoumeh, *İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara 2011.

*Déscription de la ville d'Arz-roum, suivie de six itinéraires de cette ville a Constantinople, Tiflis, Diyarbekr, Trébizonde, Bagdad et Smyrne, par le colonel ****, 1826, Journal Asiatique, Tome IX, Paris 1826, s. 223-230.

DİNÇER, Celal, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Belgeler*, V-VIII. Cilt, 9-12. Sayı, Ankara 1968-1971, s. 153-233.

NORMAN, C.B. , *Armenia and The Campaign of 1877*, London 1878.

SCHOENBERG, Philip Ernest, "Osmanlı Yönetimi Altında Türkiye'de (Doğu Trakya ve Anadolu) Ulaşımın Gelişmesi, 1856-1918", Çev. Nesim Şeker, *Tarih Çevresi*, 16. Sayı, Mayıs-Haziran 1995, s. 31-42.

TEKELİ, İlhan-İLKİN, Selim, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, s. 395-440.

TOZLU, Selahattin, "Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)", *Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler Semineri Bildiriler*, 21 Mayıs 2001, s. 179-199.

_____, "Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, 14. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 481-492.