



## II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ ANADOLU TOPRAKLARINDA GERÇEKLEŞTİRİLEN ULAŞTIRMA YATIRIMLARINDAN KARAYOLU YAPIM VE ONARIM PROJELERİ

Highway Construction and Repair Projects from Transportation Investments Made in Anatolian Territories during the Abdulhamid II's Period

Doç. Dr. Veli SIRIM

Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, vsirim@nku.edu.tr, Tekirdağ/Türkiye

ORCID ID: 0000-0002-8130-6153

Ahmet AKYOL

Doktora Öğrencisi, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, İktisat Anabilim Dalı, Tekirdağ/Türkiye

ORCID ID: 0000-0002-8800-3390

**Cite As:** Sırım, V. & Akyol, A. (2021). "II. Abdülhamid Dönemi Anadolu Topraklarında Gerçekleştirilen Ulaştırma Yatırımlarından Karayolu Yapım Ve Onarım Projeleri", International Social Mentality and Researcher Thinkers Journal, (Issn:2630-631X) 7(51): 2635-2644

### ÖZET

Ulaştırma kavramı "İnsanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan araçların tümü" olarak tanımlanır. Bu tanımdan hareketle, ulaştırmanın insanlığın dünya üzerindeki varlığı kadar eski sayılması bu kavrama yüklenen misyonun önemini ve genişliğini gösterir. II. Abdülhamid dönemi, geçmişin günümüze tüm tarihçi, siyasetçi ve araştırmacıların farklı şekillerde değerlendirmelerine konu olmuştur. Özellikle dönemin siyasi, iktisadi ve sosyal olayları farklı akademik çalışmalarda derinlemesine ele alınmıştır. II. Abdülhamid döneminin dikkat çeken yönlerinden birisi olarak, ulaştırma ve taşımacılık alanında yapılan yatırımlara değinen araştırmalara da rastlanılmaktadır. Bu makalenin odak noktası ise bu dönemde gerçekleştirilen ulaştırma yatırımlarından özellikle karayolu taşımacılığı alanındaki yatırımlar olacaktır. Bu bağlamda karayolu yatırımlarının yanı sıra yapılan karayollarının onarımına dair projeler de ele alınacaktır. Konuyla ilgili 1864 yılı Vilâyetler Nizamnamesi ile başlayan idari bölümlendirme ve 1871 yılı Nizamnamesi çerçevesinde, ele alacağımız Anadolu topraklarında yer alan 16 vilâyet ve 74 sancak ile alakalı arşiv belgeleri ışığında yapılan, tamir edilen ve projelendirilen kara yolları ve bu yolların iktisadî gelişime katkıları üzerinde durulacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** II. Abdülhamid Dönemi, Ulaştırma, Karayolu Yatırımı, Ekonomik Gelişme.

### ABSTRACT

The concept of communication is defined as "all of the means that enable people, goods and news to reach". Based on this explanation, the fact that transportation is considered as old as the existence of human beings on earth shows the importance and breadth of the mission attributed to this concept. Abdulhamid II's period has been the scene of different evaluations by historians, politicians and researchers from the past to the present. In particular, the political, economic and social events of the period were discussed in depth. Academic studies also focused on with great curiosity and interest. One of the striking aspects of the Abdulhamid II's period is the investments made in the field of transportation. The focus of this article will be the investments in the field of road transportation among the transportation investments in the mentioned period. In this context, repair projects as well as highway construction will be discussed. The roads built, repaired and designed in the light of archival documents related to the 16 provinces and 74 sanjaks in the Anatolian lands, which we will discuss within the framework of the administrative division that started with the 1864 Province Regulations and the 1871 Regulations, and their contribution to the economic development of these roads will be investigated.

**Key Words:** Abdulhamid II's Period, Transportation, Highway Investment, Economic Development

### 1. GİRİŞ

Ulaştırma kavramı en genel anlamıyla Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre "münakalât" mânâsında, yani insanların, malların ve haberlerin tümünün belli vasıtalarla ulaştırılması olarak tanımlanmaktadır. Ekonomik anlamda ise ulaştırma, üretim mallarının belirli bir lokasyondan üretilip, tüketilebilecek destinasyonlara yönlendirilmesi anlamını taşımaktadır (İncekara, 2016:5). Ulaşım ve ulaştırma, tarihin ilk dönemlerinden günümüze kadar süregelen süreçte insanların en önemli faaliyet alanlarından birisi olmuştur. Geçmişte de günümüzde de teknik araştırmalar neticesinde hangi güzergâhların uygun olduğunun araştırılması için gerekli şartlar kontrol edilerek ulaşım faaliyetleri yapılmaya çalışılmıştır. Bu şartlar arasında doğal şartlar (yeryüzü şekilleri, iklim v.s.) önem arz etmektedir. Tabii şartların yanında beşerî şartlar da (nüfus, sanayi, kültürel yapı v.s.) temel unsurlar arasında yer almaktadır. Sadece ulaşım faaliyetleri ile alakalı olmayan bu etmenler aslında tarım, üretim v.s. gibi iktisadî anlamda önem arz eden faaliyet alanlarını da etkilemektedir. Bu kısa bilgilerin ardından Anadolu topraklarının coğrafi şartları irdelendiğinde, genellikle dağlık ve yaylalık bir görünüm arz ederken, üç kısma ayrılabilir bir arazi yapısının olduğu söylenebilir. *Birinci kısım;* İskenderun Körfezi ile Artvin hattının doğusunda kalan Doğu Anadolu'da yükseklik çok fazladır. *İkinci*

*kısım*; merkeze doğru çukurlaşan bir yayla görünümündeki Anadolu yarımadasıdır. *Üçüncü kısım*; Batı Anadolu'dur ki, artık yükseklik yavaş yavaş azalmakta ve vadiler şekline dönüşmektedir (Baskıcı, 2005:3). Anadolu topraklarında eski çağlardan beri güzergâh olarak genellikle vadiler, havzalar, oluklar, dağ geçitleri v.s. yeryüzü şekillerinin olduğu yerler tercih edilmiştir. Güzergâhlar göç, savaş ve en çok da ticaret için kullanılmıştır. Bu yol güzergâhlarının en önemlilerini tarihi bir sıralama yaparak kısaca şu şekilde sıralayabiliriz:

- ✓ MÖ 2000'lere dayanan Babil-Thapsakus yolu ilk güzergâhlardan birisi olarak göze çarpar. Hititlerde Hattuşuş, Friglerde Gordion, Lidyalılarda Sardes ve Urartularda Malazgirt çevresinde teşkil edilen yol ağları bu karakteristik özelliklere sahiptir.
- ✓ MÖ 6. yüzyılda Pers hakimiyetine giren Anadolu'da Lidya Kral Yolu bu dönemde yapılmıştır.
- ✓ Romalılar kaliteli işçilik ve malzeme ile yol ağları inşa etmişlerdir.
- ✓ Selçuklular döneminde Anadolu'da ticarî yollar geliştirilmiş, Antalya-Alanya-Konya-Aksaray-Sivas-Erzincan-Erzurum eksenli yollar yapılmış, bu yollar üzerine 30 km'lik mesafelerde (yaklaşık 9 saat) kervansaraylar inşa edilmiştir.

Türkiye İktisat Tarihi ile alakalı dönemsel başlangıcı Türklerin Anadolu'yu yurt edinmeye başladıkları 11. yüzyıl itibariyle alabiliriz. Yaklaşık 1000 yıldır süren bu dönemi ikiye ayırmak mümkündür: Birinci dönem, *Klasik Dönem* olarak adlandırdığımız *Nizâm-ı Kadîm Dönemi*, İkinci dönem de *Yenileşme Dönemi* yani *Nizâm-ı Cedîd Dönemi* olarak adlandırabiliriz. Klasik Dönem *Oluşma*, *Olgunlaşma* ve *Esnekliği Kaybetme* dönemleridir ki, esnekliği kaybetme döneminin sonu ve yenileşme döneminin başlangıcı Karlofça Anlaşması'nın getirdiği toprak kayıpları neticesinde yenileşme ile alakalı düşüncelerin başlangıç noktasında Lale Devri'nin olduğu görülmektedir. Bu noktadan hareketle *Yenileşme Dönemi*'ni; 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı yenilgisiyle yapılan Küçük Kaynarca Anlaşması sonucu Osmanlı yenilik hareketlerine başlamış, bu dönem 1790'dan günümüze değin yenileşme ile alakalı çalışmalar üretmiştir. Bu dönemleri; Nizâm-ı Cedîd Dönemi (1790-1807), II. Mahmud Dönemi (1808-1839), Tanzimat Dönemi (1839-1876) ve çalışmamızı kapsayan II. Abdülhamid Dönemi (1876-1909) şeklinde sıralayabiliriz (Tabakoğlu, 2017:61-63). Kısaca Osmanlı döneminde Klasik Dönem olarak tabir ettiğimiz Tanzimat Devri'ne kadar olan dönemde, örneğin Selçuklu döneminden itibaren yollar tamir ve bakımdan geçirilmiş, İstanbul'un fethinden sonra ise İstanbul orijinli bir yol inşa faaliyeti sürdürülmeye çalışılmıştır. Bu devirde karayolu yapımı ile alakalı müesseseler derbentçilik, köprücülük, kaldırımcılık, gemicilik olarak zikredilebilir. Osmanlı dönemi içinde özellikle Tanzimat sonrası dönem karayollarında yenileşme devri olarak adlandırılmıştır (Aydın ve Oral, 2018:258-259).

Araştırma alanımız olan II. Abdülhamid dönemine tek alandan bakmak her zaman dönem araştırmalarını eksik bırakacaktır. Zira Osmanlı Devleti ve başındaki padişahlar, Yavuz Sultan Selim döneminden itibaren hilafet alametlerinin Anadolu topraklarına getirilmesiyle başlayan süreçte Halife unvanıyla anıldıklarından dolayı İslam dünyasının da hamisi konumunda olmuştur. Dolayısıyla geniş bir yelpazeyi daraltmak zorunda kaldığımız araştırmamızda, Anadolu toprakları içerisinde yapılmış olan yol, karayolu yapımı, onarım ve projelendirme çalışmalarının siyasî yelpazedeki karmaşıklık dolayısıyla unutulmuş veya hafızalardan silinmiş bazı projeleri başta arşiv belgeleri olmak üzere, bu alanda yapılmış bazı araştırmaları da referans almak suretiyle çalışmamızı ortaya koymaya çalışacağız.

## 2. II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ ÖNCESİ GELİŞMELERİ

Küçük Kaynarca Anlaşması sonrası yaşanan toprak kayıpları neticesinde ortaya çıkan arayışlar ve çözüm önerilerini içeren fikirler yenileşmenin gerekliliği etrafında odaklanmaktaydı. Bu yenilik fikirlerinin yönetim düzeyinde hayata geçirilmesiyle kendini gösteren Nizâm-ı Cedîd, II. Mahmud ve sonrasında II. Abdülhamid dönemlerinin tamamı yenileşme dönemi içinde ele alınmıştır. Çalışmamıza referans olan II. Abdülhamid Dönemi ise, içinde bulunulan siyasal ve sosyal durum itibariyle Osmanlı Devleti'nin en hassas ve en kırılğan dönemi olarak değerlendirilmektedir. Tanzimat Devri yöneticileri, aslında karayolu yapımı ile alakalı çok da iyi bir miras devralmamışlardı. Roma dönemi ve sonrasında Anadolu topraklarını yurt edinen Selçukluların devamı olarak görülen Osmanlı klasik devir ve yenileşme devri dönemlerinden Tanzimat dönemine kadar mevcut yollar korunmuştur. Projelendirme faaliyetleri ile alakalı çalışmalar ise yok denecek kadar azdır (Çetin, 2013:66-67).

Bölümlendirme yapılması gerekirse Osmanlı'daki yol şebekesi iki ana bölümde incelenebilmektedir. Bunlardan bir tanesi Rumeli bir diğeri ise Anadolu yol şebekesidir. Anadolu yol şebekesi ise üç ana kol

üzere tanımlanmıştır. Bunlar sırasıyla, *Sağ Kol Güzergâhı*, *Orta Kol Güzergâhı* ve *Sol Kol Güzergâhı*'dir. *Sağ kol Güzergâhı* İstanbul'dan başlayarak Antakya'ya, oradan da Mekke-i Mükerrreme ve Medine-i Münevvere'ye kadar uzanan güzergâhtır. Aslında bu güzergâh hac yolu için de kullanıldığı için *Hac Yolu Güzergâhı* olarak da adlandırılmaktadır. *Orta Kol Güzergâhı* İstanbul'dan başlayıp Diyarbakır'a, oradan da Musul, Kerkük güzergâhının takip edilmesiyle Bağdat ve Basra'ya uzanan yol güzergâhtır. *Sol Kol Güzergâhı* ise *Orta Kol Güzergâhı* ile Merzifon'a kadar oradan da Ladik, Niksar, Erzurum, Kars ve Tebriz'e uzanan yol güzergâhı şeklinde tanımlanmaktadır (Çetin, 2013:70).

19. yüzyılın ilk yarısında Klasik Dönemdeki gelişmeler doğrultusunda benzeri bir yol yapım anlayışı yerleşse de yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren yenileşme hareketlerinin etkisiyle farklı bir mecrada ilerlemeye başlamıştır. Öncelikle bayındırlık hizmetleri içerisinde kendisine yer bulan yol yapım çalışmaları için 1826'da kurulan *İhtisab Nezâreti* bu konudaki faaliyetleri yürütürken, Kırım Savaşı neticesinde Batılı devletlerle artan temasın sonucu olarak ilk belediye teşkilatının kurulmasına yönelik çalışmalar neticesinde *İhtisab Nezâreti* ortadan kaldırılmış ve *Şehremaneti* kurulmuştur (Ünal, 2011:243). 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren batıya yönelik hareketleri hızlanmış, Avrupa'dan ilham alınarak hazırlanmış taslak kapsamında Şehreminliği ve Mimarbaşılık vazifelerinin birbirine karışması ve Şehremaneti vazifesinin müstakil bir memuriyet vazifesini yerine getirecek kadar işinin bulunmaması nedeniyle 1831 yılında bu iki kurumun birleştirilmesi uygun görülmüş ve *Ebniye-i Hâssa Müdürlüğü* adı altında bayındırlık faaliyetleri yürütülmeye başlanmıştır (Özguven, 2009:284-285).

Tanzimat öncesi dönemlerde ülkenin bayındırlık, imar ve iskân faaliyetleri sancak ve eyaletlerin kendi uhdesinde bulunması sebebiyle merkezi bir anlayış mevcut değildi. Nâfia işleriyle alakalı hem merkezi otoritenin devamına yönelik, hem de batılı manada bir takım düzenlemeler Tanzimat'ın ilanı ile başlamıştır. Bayındırlık, orman, sanayi, tarım ve su gibi alanlarda *Nâfia Teşkilatı* faaliyetlerde bulunmaya başlamıştır. Nâfia Teşkilatı için merkezi otoritenin bayındırlık, tamir, iskân, resmî bina, yol, köprü v.s. gibi devlet ve millet yararına yapılacak eserler için aynen mâliye hazinesine benzer özel bir hazine kurulması fikri Meclis-i Vâlâ Başkanı Rıfat Paşa ile Mâliye Nâzırı Nâfiz Paşa mâliye hazinesinin gelir ve giderlerini mütalaa ederek ve örnek alınarak bir toplantı tertip etmişler ve sonucunda Meclis-i Vâlâ'ya bağlı bir *Nâfia Hazinesi* teşkil edilmiştir. 1847 yılında Meclis-i Vâlâ üyesi Ahmet Bey uygun görülerek atanmıştır. Kesinlikle kurumun işleyişinin dışında herhangi bir yere harcanmamak kaydıyla Nâfia Müdürlüğü faaliyetlerine başlamıştır. Kısa bir süre sonra ise İsmail Paşa'nın atanması ve Nezâret olarak devam edilmesi düşüncesiyle *Nâfia Nezâreti* kurulmuştur. Bayındırlık ilerinin yanı sıra Nâfia Nezâreti aynı zamanda ithalat ve ihracatın yönlendirilmesi, tarım, sanayi ve sanatın geliştirilmesi görevleri de Nâfia Nezâreti'nin görevleri arasındaydı. (Tekdemir, 2011; 121-135)

Osmanlı Devleti'nde reâyânın yani Müslüman ve Hristiyan tüm halkın vergi ve angarya yükümlülükleri üç kategoride toplanmaktaydı. Bunlar Şer'î Vergiler ve Örfî Vergiler şeklinde ikiye ayrılmaktaydı. Örfî vergiler Tekâlif-i Âdiye, Tekâlif-i Şakka şeklinde ikiye ayrılmaktaydı. Vergi aslında yol faaliyetlerinin temelini oluşturan unsurlardan birisidir. Çünkü klasik dönem ve yenileşme döneminin bir kısmında Tekâlif-i Şakka vergilerinin içerisinde kendisine yer bulan angarya hizmeti yolun yapımı, tamirâtı gibi hizmet unsurlarının temelini oluşturmaktadır. 1851 tarihli Nizamnâme aslında çalışmamıza esas oluşturan dönem için mihenk taşı sayılabilecek bir planlama idi.

1848 yılında orta sınıf hareketi olarak başlayan Fransız İhtilali, Eflak ve Boğdan'da (Memleketeyn) Osmanlı Devleti aleyhine sonuçlanan faaliyetleri beraberinde getirmiştir. Bu nedenle Ruslarla Baltalimanı Anlaşması'nın yolunu açmıştır. Baltalimanı Anlaşması ile Osmanlı Devleti Eflak ve Boğdan'da bozulan nizamı yeniden tesis etmek adına çeşitli çalışmalar yapmak zorunda kalmıştır. Bunlardan birisi de 28 Mayıs 1851 tarihli teklif edilen nizamnâmedir ki, nizamnâmede yol, köprü ve kaldırım yapımına dair layiha ile angarya olarak belirlenen 6 gün çalışma gününün kaldırılması ve nakdi ödeme yapılması hususu günceme gelmiştir (BOA, HR TO, 415-28). Daha sonra Şose<sup>1</sup> yolların yapımına dair layiha ile angarya süresinin üç güne indirilmesi teklif edilmiştir (BOA, BEO. ADVN. 67-8).

## 2.1. 1861 Yılı Nizamnâmesi

"*Memâlik-i Mahrûsa-i Şâhâne Yollarının Tanzîm ve Tesviyesi*" hakkındaki bu Nizamnâme, Osmanlı Devleti'nde karayolu yapımı ile alakalı ilk nizamnâmedir. Osmanlı Devleti içerisinde yol yapım maliyetlerini küçültmek adına bu nizamnâme ile belli vasıflara sahip vatandaşlara zorunlu çalışma yükümlülüğü

<sup>1</sup> Şose yol; kelimenin aslı Fransızca olup "Chausse"dir. Kıyma taşlarla yapıp kumdan yapılmış iki tarafı hendek şeklinde üzerinden silindir geçmek suretiyle inşâ edilen yol demektir.

getirilmiştir. Nizamnâmeye göre *Amele-i Mükellefe* ile ilgili, 18 ile 60 yaş aralığında bulunan, çalışmaya engel herhangi bir sakatlığı ve hastalığı olmayan tüm erkekler ile yük ve araba çeken hayvanlar da dahil olmak üzere yol inşaatında çalışmak yükümlülüğü getirilmiştir. Büyük şehirlerde yaşayanlar ve yol inşaatından çalışmaya vakti olmayan memurlar, askerler gibi meslek gruplarındakiler bir bedel vererek angaryadan muaf olabileceklerdi. Çalışmakla yükümlü olanlar ise 5 sene içinde 20 gün hizmet edeceklerdi (Çetin, 2015:654-658).

## 2.2. 1864 Yılı Vilâyetler Nizamnâmesi

Osmanlıda Yenileşme Dönemi, aslında nizamnâmeler, talimatnâmeler ve yönetmelikler yılları olmuştur. Modernleşme ile ilgili ciddi adımlar atılırken yapılan yeniliklerin etkisinin az hissedildiği zamanlarda yenilenen nizamnâmeler, talimatnameler ve yönetmelikler devreye girmiştir. Bu minvalde Tanzimat'ın ilanı sonrası getirilen yenilikler 10 yıllık dönemler içerisinde istenilen seviyelere ulaşmadığından 1849 yılında eyalet meclisleri kurulmuş, vali, defterdar, kaymakam ve kaza müdürlüğü gibi makamların görev taksimatı yeniden yapılmıştır. Klasik dönemin nihayeti sayılan Tanzimat Dönemi'ne kadar temel idari birim sancaklar olmuştur. Birkaç sancak bir araya gelerek eyaletleri oluşturmaktaydı. 1864 yılına gelindiğinde Niş eyaleti valisi olarak bilinen, sonraki yıllarda Osmanlı'nın kaderinde önemli rol oynayan Mithat Paşa'nın valilikteki başarıları Ali ve Fuat Paşaların dikkatini çekmiş olacak ki, Mithat Paşa İstanbul'a davet edilmiş, Silistire, Vidin ve Niş Eyaletleri birleştirilerek Tuna Vilâyeti kurulmuştur. İşte bu yıllarda dönemin paşalarından Cevdet Paşa'nın, "İmparatorluğun her bölgesinin ayrı bölge ve yapıya sahip olduğunu" belirtmesine rağmen Tuna Vilâyet Nizamnâmesi yayınlanmıştır. Bu nizamnâmeye göre eyaletler kaldırılmış, yerine livâlar kurulmuştur. Elde edilen başarılı sonuç, Osmanlı ülkesinin tamamını kapsayacak şekilde Vilâyetler Nizamnâmesi'nin yayınlanmasını gerekli kılmıştır. Bu nizamnâmeye göre idarî bölümlendirme vilâyet, livâ, sancak, kazâ ve köy şeklinde gerçekleştirilmiştir (Kılıç, 2005:101-103).

## 3. II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ GELİŞMELERİ

Kendisini bir girdabın içerisinde bulan II. Abdülhamid, tahta çıktığı dönemin başlangıcında Osmanlı-Rus Savaşı nedeniyle ilan etmiş olduğu Kanûn-ı Esasî'yi askıya almak zorunda kalmıştır. Dış borçlarla alakalı kurulan Düyûn-ı Umûmiye idaresinin bütçe üzerindeki etkisi de göz önüne alındığında tasarruf tedbirlerinin kaçınılmaz olduğu görülecektir. Böyle bir dönemde içinde bulunulan bu şartların etkisiyle bütçe paylarını da dikkate alan Sultan II. Abdülhamid, ulaştırma alanında Anadolu'yu baştan başa dolaşacak bir karayolu ağı fikrini hayata geçirmeye çalışmıştır. Bu yaklaşımda, içinde bulunulan zorluklar hengamesinde bu tür yatırımların reâyâyı rahatlatarak iktisadi gelişime önemli katkı sağlayacağı düşüncesi etkili olmuştur. Bunların yanında yapılan projeler kadar, proje aşaması tamamlanmış, yapım aşamasına başlanmayan planlamaların da sayısının yadsınamayacak bir gerçek olduğu aşikârdır.

Anadolu topraklarında günümüz itibariyle önem arz eden illerin yol yapımı, bakım ve onarımı ile proje aşamasında sona eren yatırımların oradaki iktisadi hayata katkısı araştırmamızın asıl ilgi alanı olması sebebiyle, 1871 yılı vilâyetler nizamnâmesinde yapılan değişikliklerin büyük önem arz ettiğini belirtmemiz gerekir. Bu nizamnâme ile Anadolu topraklarında 16 vilâyet, 67 sancak ile idarî bölümlendirme yapılmış ve bu idarî bölümlendirme II. Abdülhamid'in saltanatı dönemine kadar devam etmiştir. Tabii ki angarya olarak adlandırılan Tekalif-i Şâkka içerisinde yer alan, yıl içerisinde belirli günlerde yol inşaatlarında çalışma vergisi II. Abdülhamid döneminde de devam edecektir. Bu dönemde şose yol inşaatlarında çalışacakların muafiyet ve istisnaları da bu nizamnâmede yer almış, gerekli yaptırımlar ile alakalı düşünceler ortaya konmuştur.

### 3.1. II. Abdülhamid Dönemi Karayolu Yapımı Faaliyetleri

II. Abdülhamid döneminde Anadolu'yu baştan başa karayolu ağıyla donatma fikrinin tezahürü olarak Gümüşhane-Bayburt-Erzurum-Doğubeyazıt-İran karayolu olarak gösterilebilir. Bunun devamı olarak *Elviye-i Selâse* olarak bilinen Kars, Ardahan ve Batum vilâyetlerinin birbirine dahil için düşünülen karayolu yapımıdır. Büyük şehirlerdeki merkezi yapının devletin en ücra köşelerine kadar taşınması hedefi Sultan'ın düşünceleri arasındaydı. Bu düşünce ve projeler arasında sayılabilecek Elviye-i Selâse denilen topraklarda karayolu ağının genişletilmesi çalışması sayılabilmektedir. Elviye-i Selâse toprakları Kafkas halkları tarafından "Göge Yakın Topraklar" olarak tanımlanmaktadır ve şimdiki Kars, Ardahan ve Batum topraklarının büyük bir kısmını içine almaktadır. Rusların yayılcı politikaları ve bu alanların yer altı ve yerüstü zenginlikleri nedeniyle teyakkuz halinde olan bu toprakların korunması gayesiyle Sultan Abdülmecid döneminde başlayan karayolu yatırımları, II. Abdülhamid döneminde de devam etmiştir. Çünkü bu beldelerin yolları yerel halkın kendi gücüyle açtığı yollar olup köprü ve menfezlerin olmadığı yollardı. Bölge

halkı ürettiği ürünleri bölge merkezlerine götüremedikleri gibi, askerî birlikler zorunlu hallerde bu yolları tam mânâsıyla kullanamamaktaydı. Öncelikle köprü ve menfezlerin yapımıyla harekete geçilmiş, akabinde Batum-Kapandibi, Batum-Artvin-Erzurum ve sonrasında ise Batum-Artvin-Kars karayollarının yapımına başlanılmıştır (Atalay,2017:4-8).

Anadolu topraklarını kuzey-güney ve doğu-batı şeklinde klasik bir bölümlendirme ile ayırdığımızda faaliyetlerin en çoğunun payitaht ve çevresinde olduğunu görmekteyiz. Çünkü yol yapım faaliyetleri de bu çerçevede düşünülmektedir. Ticarî, siyasî ve askerî anlamda hangi güzergâhın kullanılacağı bu noktadan hareketle düşünülmüştür. Batıdaki faaliyetler İstanbul menşeli olduğu için İstanbul'da şose yol yapım faaliyetleri bu bölgelere daha yakın bir seyir izlemektedir. Aslında dönemin en önemli ulaşım tekniği olarak görülen tren ile ulaşım Sultan Abdülaziz döneminden itibaren gelişmiş ve II. Abdülhamid'in en çok önem verdiği yatırımlardan birisi olmuştur. 1870'li yıllardan itibaren demiryolu inşâ faaliyetleri arttığından karayollarının daha modern bir hale getirilmesi arzulanmıştır. Hatta bu noktada Millet-i Azîme'nin de dünya görüşü değişmeye başlamıştı. Çünkü yüzünü batıya doğru çeviren Osmanlı'da yatırımlar artık bu düşünceyle yapılmaya başlanmıştı. Osmanlı reâyâsı artık yüzünü batıya dönen bir devletten beklentilerini bu dönemde arttırmış olacak ki, devlet ve nezdinde kurumlarıyla daha sıkı ilişki içerisine girmeye başlamışlardı. Örneğin Aydın'da çiftçilikle uğraşan zanaatkâr kesime mensup reâyâ Dahiliye Nezâreti'ne bu konuyla alakalı, "mallarının pazara ulaşamamasını şikayet bahis mevzu ederek şose ve karayollarının yapım ve tamiri için gerekli önlemlerin alınmasını" arz etmişlerdi (BOA, DH.MKT. 356-60).

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti içinde bulunduğu durumdan kurtulmak adına çok sayıda kanun, yönetmelik, nizamnâme çıkarmıştır. Bunlardan bir tanesi de II. Abdülhamid döneminde bir vilâyetten bir vilâyete seyahat izin belgesi niteliğinde kullanılan *Mürûr Tezkeresi*'dir. Yolculuk yapacak kişi için, yolculuk gayesinin açıklandığı ve bağlı bulunduğu şehrin nüfus idaresine bildirerek nüfus cüzdanı ve ikametgâh ilmühaberiyile eş değer bir belge niteliğindedir. Seyahat izne tabi olduğundan ticaret erbabı, asker ve idarecilerden başka reâyânın bu yolları kullanması kısa mesafelerde gerçekleştiğinden, şehir dışı yollara olan talep sınırlıydı. Bursa vilâyeti beş ayrı yolun birleştiği bir kavşak olması sebebiyle önem arz ettiğinden yapılan yol çalışmaları da bu yüzden yoğunluk oluşturmaktaydı. Mudanya limanı bu kavşak noktalarından en önemlisiydi. 1892 yılında başlanmış olan yolun yapımı 1908 yılında tamamlanmış, yol güzergâhı üzerinde bir de kule inşa edilmiştir. Bu kulede yol muhafızları kalmakta ve yolun güvenliğini sağlamaktaydılar. Daha sonra bu yol *Ulu Yol* ismiyle İnegöl'e giden yol ile birleştirilmiştir (Kumaş, 2013:8).

Klasik dönem ve sonrasında Erzurum her zaman şehirlerin kesişme noktasında jeopolitik bir öneme sahip olmuştur. Karadeniz kısmında Trabzon Vilâyetinden Erzurum'a açılan yollar devamlı sel baskınlarından dolayı hasar gördüğünden, buranın tamirâtı ile ilgili Vali Muhammed Kadri tarafından Nâfia ve Ticaret Bakanlığı'na gönderilen yazıda; "Hazine-i Hâssa'dan 400.000 liradan ziyade masraf ile yapılan Erzurum tarîk-i kebîri Gümüşhane hudûdundan geçen derenin taşması sebebiyle meydana gelen hasarın tamiri için birkaç tamirci ile beş on kadar işçinin münasip bir maaşla sûret-i dâimede istihdâma müsaade buyurulması" arz edilmiştir (BOA, BEO. 783-58661). Karadeniz'i iç taraflara bağlayan yollardan birisi Giresun-Karahisar-ı Şarkî güzergâhıdır. 125 kilometre olarak düşünülen yolun tamamı bitirilemeden inşaat faaliyetleri bir dönem durmuştur. Mesârif olarak 108.695 kuruş hesap edilmiş ve yol 1884 yılında tamamlanmıştır. Aynı şekilde Ordu-Sivas yolu da 130.434 lira hesap edilerek başlamış, yolun tamamı 1884 yılında bitirilerek Karadeniz ile Anadolu'nun iç kısımları birbirine bağlanmıştır (BOA, Y.PRK.UM. 74-106).

Konya Vilâyeti'nin Islahı ve İmarı ile alakalı 1880 tarihli lâyhada üretim faaliyetlerden çok üretim sonrası nakliyelerde çıkan problemlerin varlığından bahsedilmiştir. Konya Vilâyeti'nin başlıca ürünleri ziraî ürünler ve hayvancılık üzerinedir. Karaman tüccarları üretmiş olduğu ziraî ürünleri Silifke limanına taşımak için 55 saatlik mesafeyi aşmak, Niğde, Bor, Ereğli, Aksaray tüccarlarının üretmiş olduğu ürünler Mersin iskelesine; Beyşehir, Seydişehir tüccarlarının üretmiş olduğu ürünler ise yaklaşık 70 saatlik mesafedeki Bursa iskelesine nakledilmektedir. Taşımacılık develer vasıtasıyla olduğu için yazın bozulabilecek malzemenin varlığı kışın ise develerin yükü çekememesi sorunu ortaya çıkmıştır. Bu yüzden tüccarların zarar etmesi durumu ortaya çıkmıştır. Tavsiye niteliğinde sunulan raporlarda Silifke ve Mersin limanları genelde Konya vilâyeti sınırları içerisinde ziraî ürün ticaretinin yükünü çektiği için bu limanlara en güzel ulaşımın Toros dağları vasıtasıyla olacağı, bu sebeple günümüzde dahi önemini koruyan Gülek ve Sertavul geçitlerinin tesviye edilmesi gerektiği ifade edilmiştir (Muşmal, 2007:125-126).

Osmanlı Devleti 19. yüzyılın son yarısında kendini hasta adam olarak ilan eden Avrupalı devletlerin içerisinde bulmuştu. Dolayısıyla kendini korumak ihtiyacını hissetti. Korumanın yolunun yenileşmeden geçtiğini düşünmekteydi. II. Abdülhamid böyle bir devirde padişah olduğundan dolayı, savaşların verdiği

zayıyatı gidermenin yanında yeni gelişecek olaylara da kendini hazırlamaktaydı. Dolayısıyla ıslahatlar ile başlayan yenileşme hareketleri aslında bu dönemde klasik devlet yönetimiyle bir arada devam etmiştir. Çünkü II. Abdülhamid batılılaşma kavramını bu mânâda düşünmekteydi. İlim ve teknik alanlarında ilerlemek öncelikli bir hedef haline geldi. Bu minvalde Avrupalı mühendislerden her zaman faydalanmaya çalıştı. Bazen bu çabalarda problemler yaşansa da, faydası inkar edilemeyecek yatırımlara imza atılmıştır. Örneğin Bursa şehrinin şose yol yapımıyla alakalı Ahmet Vefik Paşa taşrada gelişmiş kentleri Bursa'ya bağlayan yeni yollar açma hedefini gerçekleştirmiştir. Bu noktada Fransız ve İngiliz mimarlardan yararlanılmış, Eyalet dahilindeki yol güzergâhları vilâyet başmühendisi M. Padeano tarafından hazırlanmıştı (Çetin, 2013:70).

Artvin, Trabzon vilâyetine bağlı bir kaza olmakla beraber Elviye-i Selâse'den gelen mallar Artvin limanında toplanmakta ve oradan da kayıklarla Batum'a taşınmaktaydı. Elbette ki kötü hava şartları limana giriş çıkışı engellediğinden burada günlerce bekleyen yolcular ve ziyan olan mallar için tedbir alınmalıydı. 1846 yılında bazı projeler geliştirilmişse de Rusların Poti yolunu ticarî anlamda geliştirmeleri, yola olan ilgiyi azaltmıştı. Dolayısıyla Batum ile Kars arasındaki şose yol inşaatı dönemin padişahı Abdülaziz Han emriyle başlandı. Yolun tamamlanması 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı başlangıcında olmuştur. Anadolu İstihkâmât ve Tarîk komisyon muavini Kaymakam Hakkı Bey tarafından karayolu inşaat mühendisi Seremoni Bey ile kondüktör ve pikör makinelerinin kullanıcıları olan Liro ve Amor isimlerindeki kişiler görevlendirilmiş, maaş ve harcırahları da Mâliye Nezâreti tarafından tahsis edilmiştir (Bay, 2016:67).

Yabancı mühendislerin yol inşaatlarındaki katkıları çoğu kez olumlu sonuçlanırken lokal bazı çalışmalarda önemli tereddütleri de beraberinde getirmiştir. Bu projelerden biri de Avrupalı bir seyyahın gözünden "İstanbul Anıları" adlı makalesiyle ün salan Mimar Joseph Antoine Bouvard'dı. Makaleyi inceleyen II. Abdülhamid, Salih Münir Paşa'yı İstanbul'un daha makul ve yaşanılabilir bir şehir olmasını arzu ettiğinden görevlendirmiş, Salih Münir Paşa da Fransız Mimar Joseph Antoine Bouvard'ı görevlendirmiştir. Projenin maliyetini Fransız hükümeti Osmanlı'ya hediye etse de, Sultanahmet Meydanı eski seviyesine indirilecek iki tarafından yükseltilecek kaldırımlar boyunca ağaçlar dikilecek, yolların genişletilmesi amacıyla medrese ve camilerin yıkılması da projede yer aldığından dolayı eskinin izlerinin silinmesi tehlikesi fark edildiği için proje Sultan tarafından rafa kaldırılmıştır (Alkan, 2014; 10-11). Bu noktadan hareketle eğitim alanında çok önemli yenilikler yapılarak mühendis yetiştirmenin elzem olduğunu düşünen Sultan'ın mühendis mekteplerine olan rağbeti bilinmektedir.

1881 yılında Osmanlı Vilâyetlerinde yapılan şose, karayolu ve köprülerin durumu ile alakalı yayınlanan rapor özetinde şu bilgilere rastlanmıştır: 812.849 metre şose yol yapılmış, 1448 adet köprü yapılmıştır (BAO, Y.PRK.TNF. 1-52). Aynı şekilde 1903 yıl verilerine bakıldığında; Anadolu sınırları içerisinde yeniden yapılmış-tamamlanmış yol toplamı 293 km'dir. Bu yılda en çok yol yapılan vilâyet 46 km yol ile Hüdavendigâr vilâyeti olmuştur. Aynı yıl toplamda 191,50 km yol tesviyesi yapılmıştır. 518 km yol da tamirat işlemi görmüştür. Yine aynı dönemde 697 adet yeni köprü ve menfez yapılmış, 677 adet köprü ve menfez tamir edilmiştir. 1881 yılında günlük amale mükellefi/kuruş olarak dahil toplamda 17.597,489 kuruş yol-köprü yapım ve tamir için harcanmıştır (BOA, T.TNF.MH. 160-46).

1890 yılında yol yapımıyla alakalı çıkarılan nizamnâme ile daha önceki bedenen çalışma uygulamasından vazgeçilerek nakden uygulama yöntemine geçilmiştir. Ahali senede dört gün bizzat ya da yerine adam bularak çalışacak, ya da 4 günlük mükellefiyetin karşılığında günlük 4 kuruştan 12 kuruş ödeyerek yol inşasına katkıda bulunacaktır. Çalışma aralıkları Mayıs ve Kasım ayları arasında olacak, din ve mezheplerine göre Cuma veya Cumartesi tatil yapacaklardı. Yaş aralığı ise 20 yaş ve üzeri olarak belirlenmişti (Çetin, 2015:664).

### 3.2. Hayata Geçirilemeyen Projeler

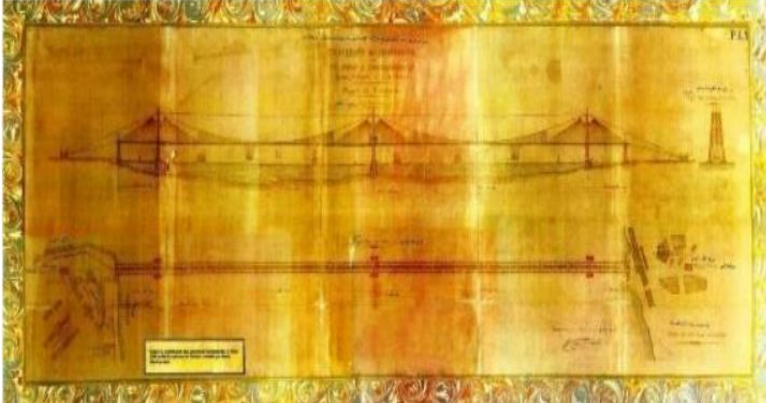
II. Abdülhamid'e sunulan bir raporda; "Anadolu kıtasında siyasî vaziyet ile ekonomi ve yollar bakımından meydana gelen terakkileri havi olarak bu defa kaleme aldığım bir raporu zat-ı padişahiye takdim ve bununla iftihar eylerim. Terbiyesi ve vicdanı olan ve kendisinde Allah korkusu bulunan her şahıs birkaç sene evveline nispetle Anadolu kıtasında meydana gelen ticarî, ziraî ve medenî terakkîlerden dolayı kalbinde bir mutluluk hissi duymaya mecburdur" denilmiştir (Çamlıca, 2007:5). Bu noktadan hareketle II. Abdülhamid dönemi ziraat, ticaret, imar ve eğitim alanlarında yeniliklerle dolu bir dönem olarak tarihe geçmiştir.

Şimdiye kadar açıklamaya çalıştığımız Anadolu toprakları üzerinde yapılan karayolu yapım, inşâ ve tamir faaliyetleriydi. Günümüzde dahi yapımı tamamlanmaya, gerçekleştirilmeye çalışılan bazı projelerin o dönemin şartlarında planlanmış olması, aslında projelerin ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Çünkü

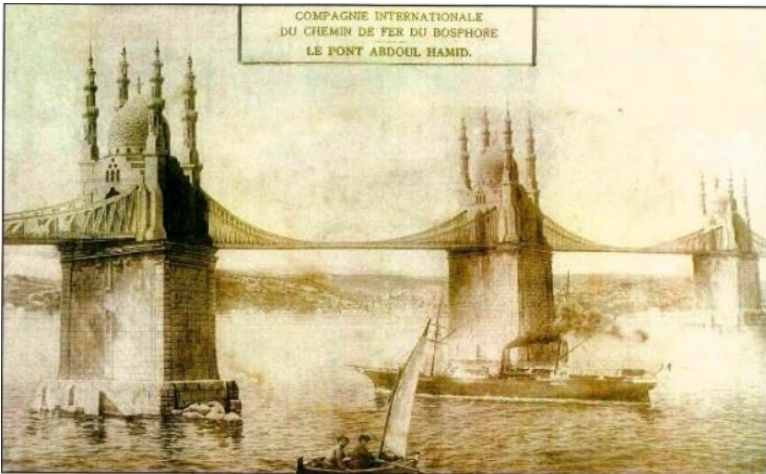
2000’li yılların ikinci çeyreğinde ancak tamamlanabilen, hem iktisadî hem de sosyal yönden önemli gelişmelere vesile olan bazı projelerin, o dönemde gerçekleşmesi halinde ülke ekonomisine ve gelişmişlik düzeyine ne gibi katkılar yapacağı aşikardır. Dolayısıyla tamamlanamayan bazı projeler günümüz itibarıyla de önemini hala korumaktadır. Bunlardan en önemlileri şu şekilde ifade edilebilir:

### 3.2.1. Cısr-i Hamîdî (Hamîdî Köprüsü)

Tabîî ki hayata geçirilip de halen faydalanılmakta olan eserlerin yanında, dönemin şartlarında yapılamaz denilen plan ve projeler düşünülmüş, takdir icabı hayata geçirilememiş projeler hala gündem konusu olmaktadır. Bunlardan birisi *Cısr-i Hamîdî* projesidir. Anadolu ve Rumeli yakasını birbirine bağlayacak, biri Sarayburnu-Üsküdar, diğeri de Rumeli Hisarı-Kandilli arasında kurulacak köprü projesiydi. Fransız İnşaat mühendisi Ferdinand Arnodin’e 1900 yılında çizdirilen projede köprülerin Eyfel Kulesi’nde kullanılan çelik konstrüksiyon örnek alınarak yapılması planlanmıştı. Köprünün Bağdat demiryolu hattına da bağlanması hedeflenmişti (BAO, YA.HUS., 411-174).



Resim 1. Ferdinand Arnodin’in Sarayburnu-Üsküdar Arası İçin Tasarladığı Teleferik (Taşıyıcı Köprü) Projesi  
Kaynak: BOA, YA.HUS, 411/174.



Resim 2. Ferdinand Arnodin'in Rumeli Hisarı-Kandilli Arası İçin Tasarladığı Cısr-i Hamîdî Projesinin Maket Resmi  
Kaynak: BOA, YA.HUS, 411/174

### 3.2.2. Tünel-i Bahrî (Denizaltı Tüneli) Projesi

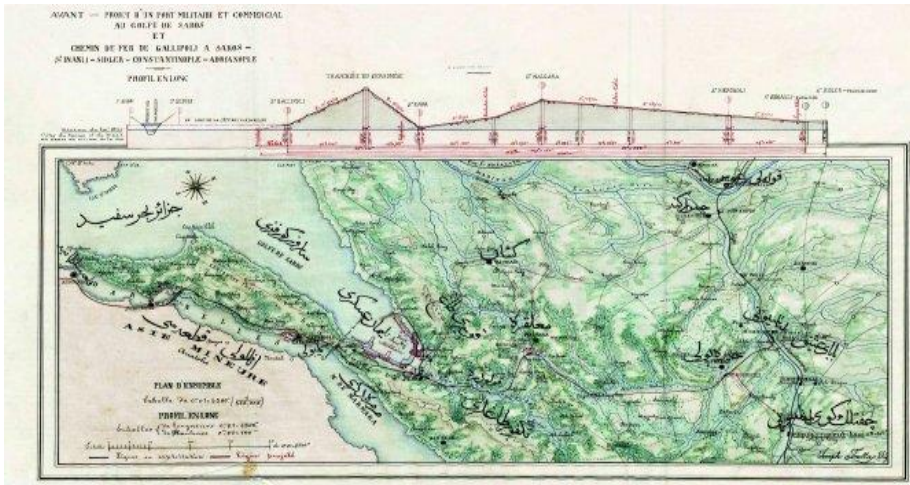
Sarayburnu ve Üsküdar arasında bir tüp geçit (Tünel-i Bahrî, Cısr-i Enbûbî) inşâsı için üç Amerikalı mühendis Frederic E. Strom, Frank T. Lindman ve John A. Hiliker tarafından 1902 yılında çizilen projede çelik teknolojisiyle yapılması hedeflenen tüp geçit projesi “Tünel-i Bahrî” ismi verilen tüp geçidin unvan kısmında “Cısr-i Enbûbî Fi'l-Bahr” yani “Subâküs Viyadikt” denilen tüp geçit, denize sabitlenmiş 16 büyük sütun üzerinden geçirilerek yapılması düşünülmüştür (Yılmaz, 2010:9).



Resim 3. Frederic E. Strom, Frank T. Lindman ve John A. Hiliker tarafından çizilen, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek ilk tünel projesi  
Kaynak: Yılmaz, Ö. Faruk (2010). Boğaziçine Tüp Geçit Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın Tüp Geçit (Tünel-i Bahri) Projeleri, İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.

### 3.2.3. Çanakkale Boğazı'na Köprü Projesi

Dönemin önemli Projelerinden bir tanesi de Çanakkale Boğazı'na düşünülen köprü projesidir. Bu projenin amacı İstanbul'u İzmir'e bağlamak ümidiyle Joseph Isabella tarafından planları çizilmiştir. Çanakkale Boğazı'nın en dar yerine inşa edilecek ve 1500 metre uzunluğunda olacaktı. Ayrıca, yetersiz kalan Dedeoğaç Limanı'na alternatif olacak çapta Saros Körfezi'ne bir liman inşa edilmesi de projeye eklenmişti. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde kayıtlı belgeye göre (BOA, Hrt.H, 1277), projenin hayata geçmesi halinde, deniz yoluyla 37 saat süren İzmir-İstanbul arasınının 19 saate inmesi bekleniyordu. 1879 sonrası düşünülen proje Osmanlı-Rus harbinin derin etkileri nedeniyle rafa kaldırılmıştır (Hızlı, 2017:14).



Resim 4. Joseph Isabella'nın Çanakkale Boğazı üzerine yapmak istediği köprü'nün hattını gösteren harita

## 4. SONUÇ

Tanzimat sonrası her alanda yapılan ıslahatlar kendini 19. yüzyılın ikinci yarısında daha çok göstermiştir. 19. yüzyılın ortalarına kadar daha önce aynı topraklar üzerinde kurulan medeniyetlerden miras kalan, tamir ve bakım yapmak suretiyle kullanılan yollar artık mevcut potansiyeli kaldıramamakta, yeni yolların yapımına ihtiyaç duyulmaktaydı. Dolayısıyla yeni yolların inşası noktasında da yeniliklere ihtiyaç vardı. Dönemin şartlarında Avrupa'ya gönderilen ateşlerin, elçilerin ve öğrencilerin bu konudaki görüşleri önem arz etmekteydi. Bu minvalde Nâfia Nezâreti'nin kurulması ve ardından "Turûk ve Meâbir İdaresi"nin hayata geçirilmesi karayolu yapımında yenilikler olduğunun en büyük göstergesidir. Yapılan yollar ağırlıklı olarak şose yol olarak yapılmış, Sultan II. Abdülhamid Han'ın demiryollarına olan ilgisi dolaylı olarak karayolu yapımının gelişimini olumlu yönde etkilemiştir.

Osmanlı Devleti, kendi vatandaşlarından örfi ve şer'î vergiler almaktaydı. Yol vergisi de angarya uygulaması dahilinde Tekâlif-i Şâkka adıyla anılan verginin içerisinde yer bulmaktaydı. Yol yapım maliyetlerini düşürmek ve reâyânın da bu faaliyetlere destek olması noktasında önemli bir detay olmuştur. 1864



Nizamnâmesi ile başlayan süreç 1890 Nizamnâmesi ile devam etmiştir. Çalışma yaşı 20 yaş üstü olarak belirlenmiş ve angarya hizmeti nakden bedel ile ödeme alternatifi de sağlanmıştır.

II. Abdülhamid'in Anadolu'yu baştan başa dolaşacak karayolu projesi sadece ticarî maksatlara ve beklentilere hizmet etmemiştir. Aynı zamanda askerî ve siyasi hedefler de aynı derece öneme sahiptir. Halifelik unvanına da sahip olan Sultan II. Abdülhamid, merkezî yapıyı daha da kuvvetlendirmek maksadıyla Anadolu halkına daha hızlı ulaşabilmek ve onların problemlerini çözmek için hayallerinde bulunan demiryolu projeleri ile paralel bir şekilde karayolu yapımına da ağırlık vermiştir. Karayolu yapımını kısmen müteahhitler, kısmen de devlet eliyle gerçekleştirmiş olup, mühendislik hizmetlerini de 19. yüzyıl sonlarına doğru kendi okullarından yetişen mühendisler vasıtasıyla hayata geçirmiştir. Elviye-i Selâse'de öncelikle köprü ve menfezlerin yapımıyla harekete geçilmiş, akabinde Batum-Kapandibi, Batum-Artvin-Erzurum ve sonrasında ise Batum-Artvin-Kars karayollarının yapımına başlanılmıştır. Yine aynı kararlılıkla Elviye-i Selâse'den gelen ticarî mallar için Artvin Limanı çok elverişli görünse de, bazı zamanlar elverişsiz hava şartları sebebiyle limana giriş ve çıkışlar zorlaşmaktaydı. Dolayısıyla Batum-Kars şose yolu bu noktada daha fazla önemli hale gelmiş ve yapımına başlanmıştır. Erzurum'un Karadeniz ile bağlantı yolu olan ve Gümüşhane hudutları mevkiinde sel baskınları neticesinde hasar gören Erzurum Tarık-i Kebîr'inin onarılmasına başlanmıştır. Anadolu'nun iç kısımlarında Konya vilâyeti dolaylarında ise, 1880 tarihli bir layihada belirtildiği üzere, günümüzde de önemini koruyan Sertavul ve Gülek geçitleri vasıtasıyla çiftçilerin üretmiş oldukları ziraî ürünlerin bozulmadan Silifke Limanı'na ulaşması için bu geçitlere "tesviye-i turâbî" (toprak tesviyesi) işleminin yapılması tavsiye niteliğinde sunulmuştur.

1973 yılında birincisi, 1988 yılında ikincisi ve 2016 yılında sonuncusu boğaz üzerine transit geçişi kolaylaştırmak adına yapılan köprü projelerinin II. Abdülhamid döneminde projelendirilmesi, Tünel-i Bahrî Projesi'nin ise proje aşamasından tam 122 yıl sonra açılışı yapılan boğaza tüp geçit projesi aslında II. Abdülhamid'in uzakları görebilen bir hükümdar olduğunun birer göstergesidir. Bunun yanında merkezî otoritenin güçlendirilmesi, Rumeli'ndeki ticarî faaliyetlerinin hız kazanması ve kriz yıllarında eldeki toprakların kaybedilmemesi adına Çanakkale'ye köprü projesi de aynı düşüncelerle hayata geçirilmeye çalışılmış, fakat II. Abdülhamid'in saltanat yılları buna yetmemiştir.

## KAYNAKÇA

### Kitap/Makale

- Alkan, S. (2014). Osmanlı'nın İstanbul Projeleri, Az Kitap, İstanbul.
- Atalay, A. (2017), "XIX. Yüzyılın Sonlarında Elviye-i Selâse'de Karayolu Yapım Faaliyetleri", *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(2), 1-24.
- Aydın, F. & Oral, M. (2018). "Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi", 3. Uluslararası Rating Academy Kongresi Bildiri Kitabı, 258-259.
- Baskıcı, M. M. (2005). 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Bay, A. (2016). "Limani Olan Bir Kasabadan Liman Kentine Batum Şehri", *Türkiyat Mecmuası*, 26(1), 61-80.
- Çetin, E. (2013). "Tanzimat'tan 2. Meşrutiyet'e Hüdavendigâr Vilâyetinde Karayolu Yapım Çalışmaları", *Turkish Studies*, 8(7), 65-81.
- Çetin, E. (2015). "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Zorunlu Çalışma Uygulamalarına Dair Bir Örnek: Karayolu Yapımında Çalışma Yükümlülüğü", *INTJSCS*, 654-664.
- Dündar, A. (1999). "Osmanlı Mimarisinde Hâssa Mimarları, Dini Araştırmalar", 2 (5), 159-202.
- Hızlı, K. (2017). Çanakkale Boğazı'na Köprü Projesi 1879, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.
- İncekara, B. (2016). Ulaştırma Yatırımları İktisadi Büyüme İlişkisi: Türkiye Üzerine Ekonometrik Bir Analiz (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kılıç, S. (2005). "Tuna Vilâyet Nizamnâmesinin Tuna Vilâyetinde Uygulanması ve Mithat Paşa", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 24(37), 101-103.
- Kumaş, N. (2013). "Osmanlı Döneminde Bursa'da Ulaşım Alanında Yaşanan Gelişmeler", Mudanya Mütarekesi'nden Günümüze Bursa Uluslararası Sempozyumu, Atatürk Araştırma Merkezi-Bursa Valiliği-Uludağ Üniversitesi, 26-28 Eylül 2013, Bursa.

Muşmal, H. (2007), “Konya Vilâyeti’nin Islahı ve İmarı Hakkında 9 Eylül 1880 Tarihli Layiha”, *Selçuk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Edebiyat Dergisi*, 125-126.

Özgüven, Y. (2011), “19. Yüzyıl Başlarında İstanbul’da Değişen Kent Yönetim Mekanizmaları”, *Sigma*, 3, 283-289.

Tabakoğlu, A. (2017), *Türkiye İktisat Tarihi*, Dergah Yayınları, İstanbul.

Tekdemir, A. (2011), “Tanzimat Dönemi Nâfia Nezâreti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1(1), 121-135.

Ünal, F. (2011), “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Yasal ve Yapısal Dönüşümleri”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 30, 241-248.

Yılmaz, Ö. Faruk (2007). Boğaziçi’ne İki Köprü Sultan II. Abdülhamîd Hân’ın Cisr-i Hamîdî (Hamîdiye Köprüleri) Projesi, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.

Yılmaz, Ö. Faruk (2010), Boğaziçi’ne Tüp Geçit Sultan İkinci Abdülhamid Han’ın Tüp Geçit (Tünel-i Bahri) Projeleri, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.

*Osmanlı Arşiv Vesikaları*

BAO, Y.PRK.TNF., 1-52.

BAO, Y.PRK.TNF., 8-13.

BAO, YA.HUS., 411-174.

BOA, BEO. 783-58661.

BOA, BEO. ADVN. 67/8.

BOA, BEO. AYN., 929-176.

BOA, DH.MKT. 356-60.

BOA, HR. TO. 415/28.

BOA, Hrt.H, 1277

BOA, ŞD. 15-675.

BOA, YA.HUS. 411/174

BOA, Y.PRK.UM, 6-33.

BOA, Y.PRK.UM., 74-106.