

XIX. Yüzyıl Osmanlı Toplumunda Yol Algısı

Ömer TÜRKOĞLU

Tanzimat sonrası Osmanlı devlet yönetimi, bürokrati ile aydınlarının “terakki” fikrini somutlaştırmaları genelde dört temel meselenin çözümü üzerine olmuştur. Bunlar eğitim, sanayi ve ziraatın gelişmesi ile yol sorunudur.¹ Diğer bir deyişle ülkenin ilerlemesi ve yükselmesi için bu dört konuda gerekli olan atılımın yapılması terakki yolunu açacaktır.² Gerek dönemin aydın kesiminin gerekse yönetici kademe ile bürokratlarının terakki fikri bağlamında eğitim, sanayi ve ziraat konularına bakış ve algılamaları başlı başına bir çalışma konusudur. Bu nedenle makalemiz, sadece dönemin perspektifinden yol algısını anlamaya yöneliktir.

XIX. yüzyılın ortalarıyla ikinci yarısında Osmanlı ülkesine baktığımızda çözülmesi gereken birçok sorunun öncelikle yol sorununun halledilmesiyle alakalı olduğu görülür. Devlet, sınırlarını korumakla yetkilendirdiği ordusunun –özellikle redif askerlerinin sık sık göreve çağırıldığı dönemlerde- statik bir pozisyonundan çıkıp daha dinamik bir hale gelmesinin çözümünü yolların ıslahında görmüştür. Ordu demirbaşına dâhil edilen ağır topların nakledilmesi ya da seferberlik zamanlarında yukarıda değindiğimiz

1 Burada önemli bir ayrıntıyı belirtmek zorundayız. O da aydınların, bürokratlar ve yöneticilerin terakki yolunda, bu dört temel konu merkezinde yapılması gereken iyileştirmeleri merkezi yönetimin yaptığı diğer ıslahatlardan ayrı tutulmalarıdır. Nitekim kalemiye sınıfındaki tensikatlar, mülkiyenin reforma tabi tutulması ile mülki teşkilattaki yenilikler, ordunun ıslahı nihayet hukuksal düzenlemeler terakki fikrinin dışında tutulmuştur. Dikkat edilirse yukarıda belirtilen değişiklikler devletin bizzat iradesi ile resen gerçekleştirilirken terakki fikrinin temelini oluşturan sorunlar muhtelif toplumsal tabakaların (dini/etnik, şehirli/taşralı, çiftçi/zanaatkar vd.) tevaccüh gösterip katılımlarıyla mümkün olabilecektir.

2 Belirttiğimiz dört temel sorunun dışında özellikle aydınlar tarafından sık sık dile getirilen beşinci bir konu ise şehirleşmedir. Şehirlerin modernizasyonu, temizliği, tertibi gibi hususlar da zaman zaman aydınların terakki ölçüsü olmuştur. Bu konuda *Basiret* gazetesinde, aynı zamanda gazetenin sahibi olan Ali Efendi'nin yazdığı “Şehir Mektupları” temizlik, aydınlatma, ulaşım, şehrin tertip ve düzeni gibi konuların terakki fikrinin şehir modernleşmesiyle özdeşleştirildiği örneklerle doludur. Keza dönemin bir başka dergisinde “Terakki” başlığı altında anlatılan Londra şehri örneği de konuya ilişkin -ve bizce- ironik bir örnektir. (Bkz. *Mecmua-i Ulûm*; 15 Zilhicce 1297 (18 Kasım 1880), Sayı: 2, ss. 153-160.

redif kıtalarının görev yerlerine süratli bir şekilde ulaşabilmesi için iki seçenek vardır: Birincisi demiryolları, diğeri ise şose yollardır. Demiryolları yapımının uzun soluklu ve çok masraflı olması, bu konuda verilen muhtelif imtiyazlara rağmen devletin, demiryolları maslahatını karayolu yapımından ayrı tutmaya yönlendirmiştir.

Devletin Balkanlar'daki ayrılıkçı kalkışmalardan Ortadoğu'daki Arap ayaklanmalarına kadar birçok “iç sorunu” askerî yöntemlerle çözmeye çalıştığı ve özellikle Rusya ile sorunların çoğu kez savaşa sonuçlandığı bir uzun süreçte söz konusu askerî çözümlerin lojistik bağlamdaki en önemli konusu şüphesiz yolların tamir ve inşasıydı ama yola verilen önem sırf bu nokta ile sınırlı değildi.³ Anadolu ve Balkanlar'daki yolların kağına ya da yaylı arabaların bile geçmesine müsait olmaması sonucu eşya, emtia ve bilhassa zahirenin naklinde sorunlar ve gecikmeler yaşanıyordu. Bu ise kıtlık ve kuraklık zamanlarında gereken tedbirlerin zamanında alınamamasına sebebiyet veriyordu. Buhran dönemlerinde durum böyleydi ama normal zamanlarda da yol; “...mahsulât ve mamulâtın hüsn-i revaç bulabilmesi”⁴ için gerekliydi. Bir Osmanlı aydını tarafından dile getirilen bu basit fakat yararlı bakış açısı elbette ki yol kavramını terakki ile özdeşleştirmeye matuftur.

Osmanlı coğrafyasındaki yolların yaygınlaştırılması ve ıslahı fikrinin tek bir kaynağa matuf olması gerçekçi görülmemektedir. Bir taraftan “*Osmanlı yöneticileri, 19. yüzyılın başında Avrupa'ya gönderdikleri elçilerden aldıkları raporlardan ulaşım alanındaki gelişmeleri öğrenmeye, olup bitene ilgi duymaya yönelmişlerdi. Avrupa'yı gezip gören kimi devlet ileri gelenlerinin yanı sıra, Osmanlı aydınları da ulaşımın kolaylıkla sağlanmasının sayısız yararlarını kavramış*” görünürlerken⁵, öte yandan mülkiye memurları da yol konusunu peyderpey Babiâli'ye işaret ediyorlardı.⁶

Yollar konusunda ilk resmî ve hukukî düzenleme, Meclis-i Maabir'in yayınladığı⁷ “Memalik-i Mahruse-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname” olmuştur.⁸ Elbette nizamnameden önce yol yapımı ve ıslahı konusunda çalışmalar yapılmış, hatta merkezden taşraya dönemsel olarak emirler verilip tavsiyelerde bulunulmuştur. Bunun en önemli örneği 1848'de kararı alınıp 1870'de bitirilebilen⁹ ve Anadolu üzerinden Trabzon'u

3 Bir Osmanlı aydınına göre ise yollarının yetersiz olması gerçeği bir tarafa “*mülkümüzün hilkât-ı zâtiyesinde olan cibâl-i şahikalarına ve iki tarafları sa'b-ül-mürûr yollarına ve geçilmez surette metin ve çetin geçitlerine*” baktığımızda anlarınız ki, eğer böyle bir coğrafyaya sahip olmasaydık memleketimiz Koçorof, Kamiski gibi Rus kumandanlarının” ayakları altında ezilir, ellerinde kalırdı. (*Basiret*, 8 Zilhicce 1287 (1 Mart 1871), sayı: 299.

4 Şark; 17 Zilkâde 1290 (6 Ocak 1874), sayı: 36.

5 Çadircı Musa; “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *A.Ü. DTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, cilt: 15, sayı: 26, s: 154.

6 İsim belirtilmeden bir Rum gazetesinden aktaran, *Basiret*; 16 Zilhicce 1287 (9 Mart 1871), sayı: 303.

7 Çadircı; s. 154.

8 *Düstur*; Tertib-i evvel 1. Cilt, s. 247, Matbaa-i Âmiri, 1282 (1866).

9 *Basiret*; 17 Ramazan 1287 (11 Aralık 1870), sayı: 236. Çadircı makalesinde söz konusu yolun yapımına 1848 yılında karar verildiğini ancak “... yapılması düşünülen bu önemli yolun çok harcama gerektirdiği, hazinenin bu yükün altından kalkamayacağı düşüncesiyle uygulama



Arabistan'a (İran olmalı) bağlamayı amaçlayan yoldur.¹⁰

Meclis-i Maabir'in nizamnamesi ile yol konusundaki yasal düzenlemeler yapılmazdan önce, XIX. yüzyılın ortalarında Anadolu'daki yolların durumuna bir örnek olmak üzere eyalet merkezi Trabzon sancağına bakmak faydalı olacaktır. Zira bu bölge coğrafyasıyla Orta ve Batı Anadolu hariç Anadolu'nun hemen diğer bölgeleriyle benzerliklere gösterebilmektedir:

*Fenn-i coğrafyaya ârif ve hususiyile gezip ve görüp ahvâl ve keyfiyâtına vâkıf olanların nakl ve rivâyetine göre Trabzon sancağının ekserî mahalleri dağlık ve yolları zîk ve taşlık olduğundan şöylece bir atlı bile gidemez ve hatta Trabzon'dan Gümüşhane cânibine giden tarîk üzerinde bulunan Çigana (Zigana olsa gerektir) dağı resmen tarife gelmez ve hele kış ve evvel-i bahar mevsimleri oraca çığ tabir ettikleri kar yığınağının mezkûr dağdan birden bire düşüp çoktan çok adam ve hayvan ve eşya telef etmesinden dolayı oralardan hiç geçilmez derecelerinde olduğu ve Trabzon'a gelecek bundan başka ehven tarîk ve cadde olmadığı ve bu yoldan araba işlemesi şöyle dursun yüklü hayvan bile gidemediği ve oralarda deve nasıl hayvan idüğü görülüp bilinmediği tarifât-ı meşruha ve hikâye-i meşhuresinden malumdur. [...]*¹¹

"Memalik-i Mahruse-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname" incelendiğinde, öncelikli olarak "yol" olgusuna genel bir tarif getirilip standarda bağlanmaya çalışıldığı görülmektedir. Buna göre ülkedeki tüm yollar dört kategoriye ayrılmıştır:

1. Eyalet merkezlerinden İstanbul'a, iskelelere ve demiryoluna giden yollar.
2. Eyalet ve liva merkezlerini birbirine bağlayan yollar.
3. Kazadan kazaya, kazalardan büyük yollara, iskelelere ve demiryoluna giden yollar.
4. Kazadan kazaya olup araba işlemeye uygun olmayan yollar. (Mad. 1)

Nizamnamenin 10. maddesinde yer alan "sınıf-ı evvel ve sınıf-ı sâni yollarının kazılıp doldurulacak mahallerinin ameliyatı ile kaldırımlarının inşası hususu taraf-ı devlet-i âliyeden ve ahâlî caniplerinden müştereken icra olunup sınıf-ı sâlis ile sınıf-ı râbi' yolları yalnız ahâlî tarafından tesviye kılınacaktır" hükmü ile devletin ancak büyük yolların tamir ve yapımı için tahsisat ayırabileceği, öte yandan halkın yoğun olarak kullandığı tali yollara

ertelenmişti" diye yazmaktadır. Bu ertelemenin ya hiç olmadığı, ya da kısa süreli olduğu 19 Zilkade 1266 (26 Eylül 1850) tarihinde yapılan temel atma töreninden anlaşılmaktadır. Bkz. *Cerîde-i Havâdis*; Selh (30) Zilkade 1266 (7 Ekim 1850), sayı: 502. Nitekim dönemin Ticaret Nazırı İsmail Paşa, yol çalışmasına başlanması için Trabzon'a gitmişti. Bu arada çalışmalar için gerekli olan amelenin de Vali Rüstem Paşa'nın emriyle kazalardan bin-bin beş yüz kişi getirtilerek sağlandığını belirtelim. Bkz. *Cerîde-i Havâdis*; 15 Zilkade 1266 (22 Eylül 1850), sayı: 500.

10 Çadircı Musa; "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *A.Ü. DTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, cilt: 15, sayı: 26, s: 154.

11 *Cerîde-i Havâdis*; 3 Muharrem 1261 (12 Ocak 1845), sayı: 211. Bu haberin yayınlanmasının üzerinden yaklaşık otuz yıl geçtikten sonra aynı yol üzerine yayınlanan bir haber bize karşılaştırma yapma fırsatı vermektedir: "... *Bununla beraber tarîk-i mezkûrun* [Trabzon-Gümüşhane yolunun] *hitâm-ı tesviyesinden sonra Trabzon ve Gümüşhane cihetleri üzerinde müceddeden pek çok han ve dekâkin ve ebniye-i saire yapılmış ve bir taraftan da yapılmakta*"dır. Bkz. *Şark*; 26 Ramazan 1291 (6 Kasım 1874), sayı: 278.



Selanik vilâyetinde yapımı kararlaştırılan bir yolun temel atma töreni (mükellef köylülerle eşraf, erkân ve bürokrat sanki bıçakla birbirlerinden ayrılmışlar gibi!)

sadece nezaret edeceği anlaşılmaktadır.

Nizamnamenin üçüncü ve dördüncü bölümlerinde yer alan maddeler halkın yol yapımındaki mükellefiyeti üzerinedir. 17. maddeye göre mülk sahibi ya da kiracı, erkek, 18-60 yaş arası, herhangi bir hastalığı olmayan herkes yol yapımında -hayvan ve arabalarıyla birlikte- görevlendirilecekti. İstisna tutulanlar ise devlet memurlarının tamamı, öğretmenler ile tüm din görevlileriydi. 19. madde ise geçerli sebepler dâhilinde ve belirlenen çalışma zamanında çalışmayacak olanların bedel ödemeleri veya yerlerine çalışacak amele göndermelerini şart koşturmuştu. Dördüncü bölüm, 20. Maddeye göre de birinci ve ikinci sınıf yollar için her şahıs ve hayvan, beş yıl boyunca her yıl toplam 20 gün yol yapımında çalışmak veya bedelini ödemek zorundaydı. Herhangi bir sebepten dolayı 20 gün çalışmayanlar ise daha sonra çalışmadıkları gün sayısının bir kat fazlası çalışmak zorundaydılar. (Mad. 24)

Nizamnamenin beşinci bölümünde yer alan maddeler, yukarıda belirtilen üçüncü ve dördüncü sınıf yolların tesviye, tamir ve yapım işleri ile ilgilidir. Bu maddelerde dikkati çeken husus ise söz konusu çalışmalarla ilgili yetki ve kararların daha çok yerel yöneticilere bırakıldığıdır.

“Memalik-i Mahruse-i Şâhâne Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname”den sonra yapılan diğer yasal düzenlemeler “Turuk ve Maabir Hakkında Nizamname” ile buna bağlı “Memâlik-i Mahruse-i Şâhâne’de Turuk ve Maabirin Suret-i İmâl ve İdaresine Dair Talimat-ı Umumiye”dir. Ancak hem nizamname ve hem de talimatname yukarıdaki nizamnamenin özünü değiştirmemiş, yalnız uygulama üzerine bazı yeni ekler ve ayrıntılar getirmiştir.¹²

12 Çadırıcı makalesine bu nizamname ve talimatnameyi temel almış ve nizamnameyi şerh ile talimatnamenin tamamını yayınlamıştır. Bu nedenle ilgili metinlerin ayrıntısına girmiyoruz. Söz konusu makalede bahsi geçen nizamnamenin sehven yazılmış tarihini de (Çadırıcı’da 6



Yol konusunda yukarıda değinilen yasal düzenlemelere ilaveten dolaylı ilgisi münasebetiyle “Tuna Vilâyeti Namıyla Bu Kere Teşkil Olunan Dairenin İdare-i Umumiye ve Hususiyesine ve Tayin Olacak Memurlarının Suver-i İntihaplarıyla Vezaif-i Daimesine Dair Nizamname”yi de eklemek yararlı olacaktır. “1864 Vilayet Nizamnamesi” ile aynı tarihte çıkarılan nizamname hemen hemen aynı olmasına karşın Tuna’ya özgü şartlar nedeniyle küçük farklılıklar da söz konusudur.¹³ Tuna Vilayeti Nizamnamesi, gerek nizamnamenin oluşmasında önemli katkısı olması ve sonrasında uygulama için Tuna’ya vali atanması, gerekse “terakki” anlayışından dolayı Mithat Paşa’nın fikrî eseri sayılabilir. Belki de bu yüzdendir ki menafî sandıkları, meclislerin teşkili, adlî, idarî ve mülkî yapılanma ve dönüşümlerle birlikte yol bahsine de nizamnamede yer verilmiştir. Örneğin yirmi dokuzuncu madde vilayet genel meclisinin görevleri arasında “vilâyette bulunan turuk-ı sultaniye ve kaza ve kurada bulunan turuk-ı hususiyenin tesviyesi ve muhafazasını” mütalaa etmek de vardır. Keza aynı görev liva meclisleri için de söz konudur.¹⁴

Mithat Paşa’nın Tuna vilayetinde yol konusundaki çalışmaları elbette ki hukukî metinlerle sınırlı kalmamıştır. 1865 yılının Nisan ayı başlarında faaliyetine başlayan Araba Şirketi de, Paşa’nın yol ve ulaşım konusunda yaptığı özgün çalışmalardan biridir. Hatta Mithat Paşa ulaşım ve yol işlerine verdiği önemi göstermek amacıyla ve fakat “*tamir ve tanzim olunmakta olan yolları muayene*” gerekçesiyle söz konusu şirket arabasıyla Rusçuk’tan Şumnu’ya gitmiştir. Toplam yirmi saat süren ve gece yarısı geldiği Şumnu’da bir gece kalarak ertesi günü aynı yolu kat ederek tekrar Rusçuk’a ulaşması, dönemin şartları göz önüne alındığında önemlidir ve şüphesiz mesaj içermektedir.¹⁵ Mithat Paşa’nın Tuna vilayetinde kaldığı üç buçuk sene zarfında 3000 kilometre yol ile 1400 köprü yaptırmış olması¹⁶, onun terakki anlayışında yol ve ulaşımın önemli bir yeri olduğunu göstermektedir.

“Terakki” fikrinin gelişmesindeki somut ayaklardan biri olan yol konusunda Osmanlı devletini XX. yüzyıla taşıyan -ve yukarıda bahsedilen metinlerin dışında olan- dolaylı yasal düzenlemelere de değinmek yararlı olacaktır. Bu düzenlemeler doğrudan doğruya yol bahsine ait olmasa da içeriğindeki bazı amir hükümler konu ile alakalıdır:

1. Gurre-i Zilkâde 1286 (2 Şubat 1870) Tarihli Nafia Nezâretinin Suret-i Teşkil ve Vezâifine Dair Nizamname
2. 25 Muharrem 1293 (21 Şubat 1876) tarihli İdare-i Umumiye-i Vilâyât Hakkında Talimat.
3. 6 Safer 1297 (19 Ocak 1880) Nafia Nezâretinin Nizamname-i Dâhilisi.¹⁷

Cemaziyülevvel 1286 -14 Ağustos 1869-, doğrusu 18 Cemaziyülevvel 1286 -26 Ağustos 1869- olacaktır) bu vesile ile düzeltmek isteriz.

13 Her iki nizamnamenin karşılaştırması için bkz. Kılıç Selda; “1864 Vilayet Nizamnamesinin Tuna Vilayetinde Uygulanması ve Mithat Paşa”, *A.Ü. DTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, cilt: 24, sayı: 37, s: 102-103.

14 *Düstur*; Tertib-i evvel 1. Cilt, s. 517-536, Matbaa-i Âmire, 1282 (1866).

15 *Ruznâme-i Ceride-i Havadis*; 6 Zilhicce 1281 (3 Mayıs 1865), sayı: 151.

16 Kılıç Selda; *agm*, s: 107.

17 Nafia Nezâreti dâhilî nizamnamesinin, Nezâretin kuruluşundan 10 yıl sonra düzenlenebilmiş

4. Umur-ı Nafia İçin Teşkili Mukteza-yı İrade-i Seniyyeden Olan Komisyonun Suret-i teşkiliyle Vezâifini Mutazammın Nizamname Layihasıdır.¹⁸

5. 10 Şevvâl 1298 (5 Eylül 1881) Tamimen Vilâyâta Yazılan Muharrerât.¹⁹

Yasal düzenlemelerin yapılmasının ardından ilk yıllarda çalışmaların olumlu sonuçlar verdiğini söylemek mümkün olabilir. Küçük bir örnek 1871 yılında *Basiret* gazetesinde yayınlanan ve bir vatandaşın yazdığı mektuptur. Mektupta vatandaş, sekiz sene önce (1863 yılı) bin bir meşakkatle ve sekiz saatte kat ettiği Mudanya-Bursa yolunu bu kez üç buçuk saatte ve hiçbir zorluk yaşamadan geçtiğini yazar.²⁰

Bu arada ehil olan bürokrat ve teknokrat sayısının azlığı, gerekli teknik donanımın eksikliği, organizasyon güçlüğü ve diğer bazı sorunlar, devletin merkezî ve yerel kadrolarının yol çalışmalarında yeterli olamamalarının önemli sebepleridir. Yol konusuyla yakından ilgili olduğu anlaşılan Harbiye Mektebi öğrencilerinden birinin kaleme alıp yayınlanması için gazeteye gönderdiği mektuptaki bir paragraf konunun vahametini göstermesi açısından önemlidir: “İnşa-yı turuk için mevcut olan muhtasar bir risaleden başka kitabımız olmadığı gibi yolların temdîdi için en elzem olan harita almak ve arazinin halini keşfetmek usulünü mübeyyin bir kitap varsa da onun dahi ekser yerleri yanlış olup derûn-ı kitapta tarif olunan bir maddenin atlasta şeklinden ne olduğu anlaşılmaz derecelerdir.”²¹

Diğer bir önemli sorun da suiistimaldir. Nitekim yol suiistimalinin ilk örneklerinden biri Sivas’ta yaşanmış, bunun üzerine konuyu incelemek amacıyla Divân-ı Muhâsebât azasından Kâmil Efendi başkanlığında bir komisyon Sivas’a gitmiştir.²² Aynı günlerde Nezâret tarafından yayınlanan bir tamim, çalışmalarda sadece suiistimal değil başka olumsuzlukların yaşandığı ihtimalini de güçlendirmektedir. Bahsi geçen tamimi haber olarak veren gazete yol yapımında; “*metânet ve rasânete itina olunmadığı*”nı, bazı çalışmalara birkaç noktadan başlanıp tamamlanamadığını²³, güzergâh yakınındaki halkı zarara uğratacak uygulamalar yapıldığını, uzak bölgelerden zorla mükellef getirildiğini hatta bazı yol ve köprülerden rüsum veya müruriye alındığını yazmaktadır.²⁴ Gazete buna benzer tamimlerin daha önce de yayınlandığını ancak bir sonuç alınmadığını da ilave etmektedir.

Görüldüğü gibi yollarla ilgili hukuksal düzenlemeler yapılmasının ardından özellikle taşrada yöneticiler, bürokrat ve teknokratlar, mevzubahis

olması ilginçtir.

18 *Düstur*, tertib-i evvel, 1. zeyil, s. 6’da yer alan layihanın tarihini tespit edemedik. Ancak 5. maddede yer alan muharrerâtta bu layihadan bahsediliyor olmasından dolayı 1880-1881 yıllarında yayınlanmış olmalıdır.

19 Ek olarak yayınladığımız bu resmî yazı, bürokrasinin yol algısını ifade etmesi ve süreçteki aksaklıkları ortaya koyması bakımından önemlidir.

20 *Basiret*; 12 Rebiyülevvel 1288 (1 Haziran 1871), sayı: 379.

21 *Şark*; 20 Zilkâde 1290 (9 Ocak 1874), sayı: 39.

22 *Cerîde-i Hakâyık*; 15 Zilhicce 1303 (14 Eylül 1886), sayı: 25.

23 İlginçtir, devlet bugün de aynı hatayı yapmakta, örneğin Çankırı-Ankara double yolun yapımına her iki merkezden başlamaktadır. Ne var ki bir il kendi sınırları içindeki yol yapımını bitirir veya belli bir düzeye getirirken diğeri çeşitli sebeplerden dolayı uzun süre tamamlanamamaktadır.

24 *Cerîde-i Hakâyık*; 15 Zilhicce 1303 (14 Eylül 1886), sayı: 25.



olan düzenlemeleri gerçekten de suiistimal etmişler ve işi angarya hatta haraç noktasına getirmişlerdir. Bu olumsuzluğa yol çalışmalarının özelleştirilmesi anlamına gelen 1871’de yayınlanan bir fermanın da yeterli olmadığı açıktır.²⁵ Söz konusu fermana rağmen yol çalışmalarının tek bir şirkete verilmesi düşüncesinin sadece düşünce olarak kalmış olması muhtemeldir. Çünkü devletin katkılarına ve halkın mükellefiyetine rağmen çalışmaların arzu edilen seviyeye getirilememiş olmasının başlıca sebebi yol çalışmalarına yatırım yapacak sermayedarın bulunmamasıdır. Halbuki “... *hükümet-i seniyenin ikdâmât-ı vatanperverânesine ve ahâlî-i amelenin ikdâmât-ı hükümet-i seniyye munzam olagelen ve bundan böyle olması icap eden mesai-i hamiyetkârânesine mukabil ashâb-ı servet ve iktidarımızın ve hususiyile İstanbul’da bulunan ashâb-ı kudretin dahi yollar için biraz fedakarlık eylemeleri muktezidir.*” Aslında *Şark* gazetesi yazarının İstanbul zenginlerinden istediği “fedakarlık”, yatırımdan başka bir şey değildir. Çünkü yol işine yatırım yapan ve; “... *yollar etrafındaki akarattı yollar açılmazdan evvel işтира eden şirket, yollar mükemmelen açıldıktan sonra akaret-i mezbureden suret-i fevkaladede müstefid ve bu suretle hem erkânına ve hissedârânına ve hem vatanına müfid olur.*”²⁶

Yasal düzenlemelerin pratikte, pratik gerçeklerin ise yasal düzenlemelerde tam ve sarıh olarak karşılığının olmaması yol çalışmalarını sekteye uğratan bir başka gerçektir. Örneğin Selanik vilayetinde yol mükellefiyetinin, mükellefin yaşadığı sancak, kaza veya köyle sınırlı olduğu yanlışlığı ve yolların mülkî taksimatla olan ilişki/ilişkisizliği gerek memur, gerekse ahali tarafından tam olarak anlaşılabilmiş değildir: “... *bazı karyeler ahâlîsi tarîkin kendi mensup oldukları kaza dâhilinden mürûr etmediği vesilesiyle tarîk hizmetinde ağır davrandıkları veyahut iki kaza dâhilinden geçecek bir yolun emr-i inşa ve tesviyesinde bir kaza ahâlîsinin o kaza hududunu ileriye geçmek istemediği haber veriliyor ve yollarca görülen müşkülât bundan tahaddüs ediyor. Halbuki [...] yol maddesinde mevzu olan kâide-i esasiye müstefid olan ahâlînin çalışması ve ol tarîk bir kaza veya karye dâhilinden geçmeyecek olsa bile madem ki ol kaza ve karye ahâlîsi bir suretle bundan müstefid olacaktır, onların da bu hizmetten hissedâr olması*” gerekmektedir.²⁷

Görüldüğü gibi mevzuattaki anlaşılmazlık (ya da anlayamazlık) yol çalışmalarında zaman zaman gecikmelere sebep oluyordu. Kaldı ki yasal düzenlemeler yeterince açık olsa bile toplumun büyük bir bölümünün yol ve buna bağlı olarak ulaşımın yararlarını kavrayamadığı anlaşılmaktadır. 1874

²⁵ *Basiret*; 29 Rebiyülahir 1288 (18 Temmuz 1871), sayı: 418. Gazetede yayınlanan yazıda ülkede bundan böyle yapılacak yol çalışmalarının sermayedarların oluşturacağı bir kumpanya tarafından yapılmasının yine söz konusu kumpanya yetkilileri tarafından kaleme alınan bir layihada belirtildiği, Babiâli’nin ise buna olumlu baktığı belirtilmektedir. Aynı yazıda sermayesi dört milyon İngiliz lirası olacak kumpanyaya Londra ve Galata sermayedarlarının da ortak olmak istedikleri ve “Ameliyat-ı Nafia-ı Şarkıye ve Banka Cemiyeti” isimli bu kumpanyaya dair “ferman-ı âlişân dahi şeref-sudûr buyurulmuş” olduğu yazılıdır.

²⁶ *Şark*; 28 Rebiyülahir 1291 (14 Haziran 1874), sayı: 154.

²⁷ *Selanik* gazetesinden aktaran *Şark*; 15 Şevvâl 1290 (6 Aralık 1873), sayı: 10.

yılında *Şark* gazetesinde yer alan “Yolların Muhassenâtı” (Yolların Faydaları) başlıklı bir yazı bu gerçeğe işaret etmektedir: “*Yolların muhassenâtı pek çoktur. Fakat teessüf olunur ki ahâlîmiz henüz turuk ve maabirin intizamından hâsıl olacak fevâidi anlayamadılar. [...] Sözümüze itiraz olunmasın. Hakikaten turuk ve maabir-i muntazamanın yani şose ve şimendiferlerin malum olan muhassenâtı ezhân-ı ahâlîde hâlâ layıkıyla yerleşemedi. İspat-ı müddeaya delil aramak lazım olmayıp çünkü avamdan pek çok zevât tarafından ‘İstanbul’da kâr ü kesb bitti, Anadolu ve Rumeli taraflarında da şimendifer angaryasından ârâm ve istirahat’ yok diye iştikâ olunduğu vâsıl-ı sem’-i teessüftür. Câhil ta’yib olunmaz a. İki merkep bir beygir mi sevk edecek tarik ve beş kile buğday veya şair mi verecek koyacak mahal bulamıyor mu yemeğe? Hatta yol yapmak için şimdi koca dağları delmek, kırılmaz, yerinden oynamaz azîm, cesîm kayaları, taşları kırmak, kaldırmak tekâlifâtında bulunayım diye herif yol yapmak istemiyor. Filvâki yolun muhassenâtını ahâlîye gereği gibi anlatmak gazetelerin müterettip zimmeti ise de o makule eşhâs-ı ahâlî gazete ne demek, hâlâ onu anlayamamışlar ki gazete alsın, okusun da içinde ne yazılmış ise anlamak kaydında bulunsun. Yazık halimize.”²⁸*

Oldukça kızgın olduğu anlaşılan yazar, yazısının devamında oklarını taşradaki her düzeydeki memurlara çevirmekte ve onların bu konuda halkı gereği gibi aydınlatmadığını yazmaktadır.²⁹ Bununla birlikte yazıda gözleme dayandığı izlenimi uyandıran ve “muhassenât-ı turuk”u halkın yeterince kavrayamadığını ileri süren iddiaya şüpheyle yaklaşmak gerekir. Zira anlaşıldığı kadarıyla ahalinin yollarla ilgili düşüncesi bir yana asıl sorun mükellefiyettir. Hayvanıyla birlikte yılda yirmi gün -üstelik söz konusu yirmi gün bir de hasat ya da harman zamanına denk gelirse- çalışmak ya da nakit

28 *Şark*; 9 Recep 1291 (22 Ağustos 1874), sayı: 213.

29 Bu konuda makale yazarının haklılığını kuvvetlendirecek tek olgu, taşrada halkın programlı ve sistematik olarak bilgilendirildiğine dair herhangi bir somut belge, bilgi olmamasıdır. Gerek İstanbul ve gerekse taşradaki vilâyet gazetelerinin bu konuya sık sık değinmeleri bir gerçektir. Öte yandan “terakkî” ile onun somutlaşmış ayakları olan yol/demiryolu, eğitim, sanayi gibi konuların en azından memurlar ile “okuryazar takımı” arasında tartışma konusu olsa gerektir. Eğer bu varsayımımız gerçek ise bunun fiiliyata geçtiği tek yer yol ve köprü açılışları olsa gerektir. Örneğin 1898 yılında Çankırı-Ankara yolunun 8 kilometrelik (!) bölümünün açılışında mutasarrıfın nutku, başta üst düzey olmak üzere taşra aydınlarının konu hakkındaki fikriyatlarını sergiler niteliktedir: “*Efendiler, Beyler, Ağalar; Terakkîyât ve teâlîyyât-ı medenîyyemiz hiçbir asırda hiçbir vakitte görülmemiş harikalardandır! Bugün Avrupa’da gördüğümüz terakkîyât beş yüz senelik sa’yın semeresi olduğu halde bizim onlar derecesine vâsıl olan terakkîyatımızın mebde-i cülus-meyamin me’nus hazret-i hilâfet-penâhîde başlamıştır. Binlerce emâkin-i âliyye, mebani-i hayriyye turuk ve maabir maa-l-nihâye şu asr-ı muvaffakiyyat-ı hazr hazret-i hilâfet-penâhîde vücuda gelmiş âsâr-ı nâfia ve fâhiredendir. Turuk ve maabir, servet-i umumîyyenin ana damarları olduğunu buraya yirmi saat takarrüb eden şimendöfer ile işte bugün küşâd edilen şoseden gördüğümüz menafîi ispata kâfi değil midir? Ankara’ya şimendöfer gelmezden, şoseler inşâ edilmezden akdem buğdayın kilesi kırk kömürün yükü on guruşa iken şimdi buğdayın seksene, kömürün otuza satıldığını görüyorsunuz! Ne hâcet bundan yirmi sene akdem Der-âliyye’ye gidip gelenlerin miktarı yüzde bir raddesinde olduğu halde bugün ahâlînin sülûsânı haylice sermaye ile ayda bir kerre Dersaadet’e gidip geliyor! İşte bunlar hep şu şoseler, şimendöferler sâyesindedir.” Bkz. *Kastamonu Vilâyet Gazetesi*; 6 Temmuz 1898, sayı: 1247. Ankara’ya demiryolunun, bu yazının yayınlanmasından altı yıl önce, 1892 yılında geldiğini belirtelim.*



Tekirdağ-Malkara şosesi ile köprülerinin açılış töreni (yol mükellefleri açılıştta yoklar!)

olarak bedel ödemek halkın işine gelmemektedir. Bu konudaki sıkıntılara en iyi örnek, daha doğrusu sabrın bittiği nokta Sinop Gerze’de yaşananlardır. Yine 1874 yılında Gerze’ye bağlı bazı köyler ahalisinden yaklaşık 300-400 kişi “beyâbân-ı vâsia”da yani geniş bir düzlükte toplanmışlar, bu arada çevre köylere de haber vererek daha fazla halkın gelmesini istemişlerdir. Kaynağımız olan gazetenin yazdığına göre topluluk tarîk ameliyatının terk edilmesi için bir takım harekâta bulunarak ma-la-müsted’âyât [boş bir istek olarak] “mübâlât” yani kayırma istemektedir. İşin büyüyeceği anlaşılınca Sinop mutasarrıfı olay yerine gelir. Ancak mutasarrıfın hemen gelebileceğini düşünmek pek doğru olmasa gerek. Bu süreçte ahalinin söz konusu alanda bir veya daha fazla gün direnmeleri ihtimal dâhilindedir. Söz konusu yerde biriken topluluğun “galabalıklıca olması ve bunların oradan yerli yerine dağılmaları emrinde icra edilen tedâbir ve nasâyihin kâr-ger-i tesir olamaması ve [mutasarrıfın] mevcut-ı maiyeti olan asâkir-i zabtiyenin” yeterli olmaması üzerine merkezle [Kastamonu ile] irtibata geçilir. Bunun üzerine Kastamonu’dan Divân-ı Temyîz-i Vilâyet azasından be-nâmdan [meşhur] Rıza Efendi ile yanında Tabur Ağası Şakir Ağa ve bol miktarda askerle topluluğun bulunduğu alana gelirler. Yine gazetenin yazdığına göre yapılan görüşmeler ve nasihatlerin ardından topluluk dağılmaya karar verir. Lakin topluluğun dağılmasında sadece görüşmelerin etkin olduğu şüphelidir. Zira “miktar-ı vâfi asâkir”in “bir suret-i dâhşede [dehşetli görünüm olmalı] görünen heyet ve azâmetinin tesir-i nafısı” sonucu olarak ahalinin dağılmış olması daha fazla muhtemel görünmektedir. Bunların kimler olduğu sorusunun cevabını ise yine gazete veriyor: “Hâl-i bedeviyette [göçerlikle] yaşayan ve nîk ü bedini tanımayan [iyiyi ve kötüyü ayırt etmeyen] bir takım eşhas olup asıl amaçları ise “kendilerinin tarîk ameliyatından affolunması”dır.³⁰

30 *Kastamonu Vilâyet Gazetesinden* aktaran; *Şark*; 26 Ramazan 1291 (6 Kasım 1874), sayı:

Gerek yukarıda bahsettiğimiz yasal düzenlemeler incelendiğinde, gerek dönemin gazetelerine yansıyan “Osmanlı Aydını”nın fikirleri göz önüne alındığında ve gerekse örnek olarak verdiğimiz birkaç olaydan anlaşılan en önemli husus; toplumun farklı kesimlerinin terakî/yol bağlamındaki ortak bakış açılarının yararcılık noktasında odaklandığı görülür. Bunun tek istisnası Anadolu ve Balkanlar’daki kırsal alan ahalisi yani köylülerdir. Bürokrat ve ona yakın duran aydın kesim yolun yararlarını, devletin beka sorunundan ticaret ve sanayiye, haberleşmeden ziraata, kuraklık gibi doğal afet zamanlarında alınacak tedbirlere kadar geniş bir yelpazeye yayarak değerlendirmiş olmasına karşın taşrada, köylerde yaşayan toplumun yol mükellefiyetinin getirdiği yükümlülükler ile angaryayı kabullenmek istemedikleri anlaşılmaktadır.

XIX. yüzyıla sınırlı tuttuğumuz Osmanlı’nın yol macerasının XX. yüzyılda, İttihat ve Terakki döneminde nihayet Cumhuriyetle birlikte Tek Parti döneminde de devam ettiği malumdur. Motorlu araçların tedricî surette de olsa yaygınlaşması, devletin stratejik ve lojistik bakış açısını dolayısıyla yol politikasını etkilemiş olmasına rağmen halkın –sırf mükellefiyet ve angaryadan dolayı- bu etkilenmeden nasibini almadığı da anlaşılmaktadır.

EK:

Tamîmen Vilâyâta Yazılan Muharretâtın Suretidir³¹

Asâyîş ve emniyetçe dahl-i küllîsi ve ticaret ve ziraat ve sair esbâb-ı servetin vâsîta-i evveliyesi olan turuk ve maâbirin tanzimi hususuna memurin-i hükümet taraflarından itina ve gayret olunmak ehemm ve elzemdir. Bundan evvel Nafia Nezâreti’nce tanzim ve bir nüshası istifsâr-ı mütalaa ile beraber oraya dahi tesyîr kılınmış olan layiha-i umumiye hakkında dermeyân olunacak mütalâat-ı mahalliye üzerine bunların ileride yine icabına bakılmak üzere ol vakte kadar tesviye-i turuk hakkında vilâyetlerce teşebbüsât-ı mümkün tevhür etmemek üzere bazı vesâyâyâ lüzum göründü. Beyâna hacet olmadığı üzere yolların tanzim ve teksîri için lazım gelen ikdâmâtın yalnız Hazine’ye tahmîli muvâfik-ı maslahat olamayıp menâfi’-i umumiye ve hususiyesinden müstefîd olacak ahâlînin dahi inzimâm-ı himmet ve muâvenet-i fiiliyeleri tabii olup buna binâen ahâlînin turuk amelîyatıyla mükellefiyeti mukaddema bir nizamname-i mahsus ile tayin ve ilan edilmiştir. İşbu nizamnamenin tesisinden birkaç seneye gelinceye kadar ahâlî inşaat-ı nafiada istihdam birle hayli iş görülmekte iken sonraları nizamname-i mezkûr haricinde vukûa getirildiği rivayet olunan hâlât ve muamelât yani ahâlînin kendi ziraat ve hirâsetleriyle meşgul oldukları sırada imalâta sevk olunmak ve umur-ı nafianın gayrı hidemâtında kullanılmak ve sair suretle tazyik ve ızrâr edilmek gibi iddia ve istimâ’ olunan su-i istimâlât devletçe nazar-ı itinaya alınarak o yolda bir gûna hâlâtın zuhura getirilmemesi hususu mukaddema sâdır olan Islâhât Fermân-ı Âlî’si ile her tarafa neşrolunmasıyla ve bundan maksat ise yalnız o misüllü iz’âcât ve su-i istimâlâtın men’i olup tevsî’-i turuka itina olunmak ne derece lazım ise bunun tazyikât ve hilâf-ı maksat icraata alet edilmemesi dahi ol kadar ehemm ve tabii bulunmasıyla işte bunda dikkat edilecek madde yalnız burası olup yoksa Turuk Nizamnamesi’nin bu vesile ile katiyen tatil ahkâmı

278.

31 *Düstur*, tertib-i evvel, 2. zeyil, s. 12-14.



lazım gelmez. Ve madem ki yollar bir memleket ve cemiyetin en lazım ve zarurî havâyicinden madûd olup onsuz hüsn-i hâl ve ümranla yaşamak nâ-kâbildir. Su-i istimâlât vukûa getirilmemek şartıyla kemâ-kân nizamname-i mezkûrun meriyet ahkâmına devam olunmak icap eder. Bir de köprüler ve yolların tamirat ve inşaatınca cüz'i ve küllî her ne yapılacak olsa evvel emirde buraya müracaat olunmakta ve istizâhât ve muhâberetle ve imtidâd-ı tetkikât ve muâmelât sebebiyle teşebbüsât-ı vâkıa tehhür etmekte ve bu suretle mâlen ve suver-i saire ile birçok mazârî ve hasar görülmekte olduğundan bu bâbda vülât-ı azâmın mesuliyetleriyle beraber tevsi'-i mezuniyetleri muktezîyât-ı maslahattan görülmüş idüğünden inşaat-ı cesîmede büyük caddelerin bidâyetin tayin-i güzergâhı ve teferruâtı lüzumunda aidiyeti cihetiyle yine Nafia Nezâreti'ne müracaat olunmak üzere mesela bir tarîk üzerinde müceddeden veya tamiren bir köprü inşası veyahut bir tarîk kısmının tesviye ve tamir veya bir bataklıkın tathîri gibi imalât-ı müstâcele ve Nafia'nın istizân[in]a hacet olmaksızın derhal mühendisler marifetiyle fena mahallerince keşif edilerek bi'l-münâkasa Nafia Nezâreti'nden verilecek muhassasât veyahut rızalarıyla ve eser-i tergîbât ile mahallince ahâlîce bulunabilecek iânât dairesinde inşaaat mübâderetle hitâm-ı amelîyatta keşifname ve evrakının Nafia Nezâreti'ne irsâl edilmesi ve şu kadar ki ol bâbda bir gûna su-i istimâlât ve nâ-be-mahal sarfiyât vukûa gelmemesine kemâliyle dikkat ve itina olunması zımında vülât-ı azâmın mezun bulunması tensip edilmiş ve keyfiyet vilâyât-ı saireye dahi tebliğ ve iş'âr kılınmış olmağın oraca dahi ona göre icabının icrasına himmet buyurmaları siyâkında şukka.

Fî 10 Şevvâl sene 98 (5 Eylül 1881)

Özet: XIX. yüzyıl Osmanlı toplumunda “terakki” fikrinin somutlaşmasının bir ayağı da “yol” algısıdır. Bu makalede başta devlet yöneticileri ile bürokratların ve aydın kesimin yola bakış açılarıyla bilhassa taşradaki köylü toplumun yol algısındaki farklılıklar, ortak noktalar örnek olaylar ve hukuksal metinlerle irdelenmeye çalışılmıştır.

Anahtar sözcükler: Yol, yol algısı, yol kanunları, terakki fikri, Osmanlı aydınları

Perceptions of road in 19th century-Ottoman society

Abstract: One of the concrete instruments of the idea of “progress” in the 19th century Ottoman society is the perception of the “road”. This article deals with the perceptions of the governmental authorities, bureaucrats, intellectuals and the common villagers, with their common and diverse attitudes with exemplary cases and legal texts.

Key words: Road, perceptions of road, idea of progress, Ottoman intellectuals