

KONYA VİLÂYETİ'NİN ISLAHI ve İMARI HAKKINDA 9 EYLÜL 1880 TARİHLİ BİR LÂYİHA

Yrd. Doç. Dr. Hüseyin MUŞMAL
Selçuk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi
Tarih Bölümü
hmusmal@selcuk.edu.tr

Özet

1880 yılında Konya Vilâyeti tarafından vilâyetin islahı ve imarı hakkında bir lâyiha hazırlanarak merkeze sunulmuştur. Bu lâyihada vilâyete bağlı kazaların eğitim, sağlık, ulaşım, ziraat, üretim ve ticaret, bayındırlık ve imar gibi alanlardaki ihtiyaç ve taleplerine yer verilmektedir. Bunlar arasında Konya Vilâyeti'nde yeni eğitim ve sağlık kurumlarının açılması, verilen hizmetlerin iyileştirilmesi, Konya ile Akdeniz limanları arasında çağın gereklerine uygun olarak karayolları yapılması ve demiryolu ağının Konya'ya da ulaştırılması, sabun, mum ve giyim üzerine üretim yapan fabrikalar açılması gibi talepler bulunmaktadır. Vilâyet yöneticileri, söz konusu talepler karşılandığında ahali ve memleketin ilerleyeceğine, üretim ve ticaretin artacağına ve böylece halkın ve devletin önemli ölçüde kazanç sağlayacağına inanmaktadır. Lâyihada, bugün dahi tam olarak tamamlanamamış olan Konya Ovası Sulama Projesi ile Eğirdir Gölü-Akdeniz arasında nehir taşımacılığı projeleri gündeme taşınmış ve söz konusu projelerin hayata geçirilmesi halinde ülke kalkınmasına çok ciddi katkılar sağlanacağı hususları üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Konya, Lâyiha, Konya Ovası Sulama Projesi, Eğitim, Sağlık, Ulaşım, Ticaret, Bayındırlık, İmar

A PROJECT ABOUT IMPROVEMENT AND REFORMATION OF KONYA PROVINCE DATED 9 SEPTEMBER 1880

Abstract

This project concerning the reformation and improvement of konya province was prepared and presented to the government in 1880 by konya province. The project included needs and demands of the province for education, sanitation, transportation, agriculture, development, trade and production. Some of these demands were the opening of new training and sanitary institutions, the improvement of services, the construction of modern highways between Konya and the Mediterranean ports, the building of railways, and the opening of factories on soap, wax and textile manufacture. Administrators of the province believed that when those demands were met, both the whole country and people of Konya would advance; trade and production would increase and thus Ottoman people and the government would earn a great deal of money. In the project some projects, which are still undone even today, such as the Irrigation Project of Konya Plain and the river transportation projects between Lake Eğirdir and the Mediterranean Sea were put on the agenda. It was emphasized that there would be significant progress on condition that those projects under consideration would be carried out.

Key Words: Konya, the Project, the Irrigation Project of Konya Plain, Education, Sanitation, Transportation, Trade, Public Works, Improvement

Giriş

Arapça asıllı bir kelime olan lâyiha, “Düşünülen bir şeyin yazı haline getirilmesi” anlamına gelmektedir (Kütükoğlu, 2003: 116). Bu anlama uygun olarak lâyhalar, herhangi bir konu ya da düşüncenin yazıya dökülmesi neticesinde oluşan tasarı ya da rapor metinleridir (Balci, 2004: 109). Osmanlılar lâyihayı rapor ve taslak olmak üzere iki ayrı belge türü için kullanmışlardır. Ancak rapor mahiyetinde kullanılan lâyhalar kendi içinde birkaç gruba ayrılmaktadır. Bunlardan en çok kullanılanı ve bilineni ise ıslahat lâyhalarıdır¹.

Bilindiği gibi geleneksel Osmanlı düzeninde meydana gelen bozulmalar karşısında çözüm arama çabaları daha XVI. ve XVII. yüzyıllardan itibaren ıslahat önerilerinden oluşan çeşitli ıslahat lâyhalarının yazılmasına neden olmuştur (Şener, 1994: 215). Daha çok yönetim meseleleri hakkında düzenlenmiş olan ıslahat lâyhaları, siyasetnâme geleneğinin yeni bir türü olarak görülmektedir². Bu açıdan bu tür eserler hakkında siyasetnâme, nasihatnâme, ıslahat risaleleri, ıslahat lâyhaları, ıslahat metinleri, ıslahat teklifleri veya lâyiha gibi genel tanımlamalar yapılmıştır. Bu konudaki kavram kargaşası bir yana bırakılırsa, bu tür eserlerin genel olarak devlet yönetiminde ve kamu bürokrasisindeki bozulma ve aksaklıklar hakkında hâl çareleri içerdikleri söylenebilir³.

Lâyhaların ikinci grubu, bir mesele hakkında görüş bildirenlerdir. Bu lâyhalar kimi zaman Osmanlı Devleti'nin herhangi bir bölgesi ya da herhangi bir meselesi ile ilgili olarak, kimi zaman da çeşitli şahıslar hakkında hazırlanmıştır. Bunların dışında bir memuriyet veya teftiş sonrasında tespit edilen hususların kaleme alındığı belgeler ise üçüncü grup lâyhalar olarak nitelendirilmektedir (Kütükoğlu, 2003: 116). Bu bağlamda XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı genelinde özellikle bayındırlık alanında başlayan ıslahat girişimleri neticesinde nehir, göl, dalyan ve akarsu yataklarının temizlenmesi, bataklıkların ıslahı, kara ve demiryolu yapımı, limanların uygun hale getirilmesi, liman ve iskelelerden diğer bölgelere ve şehirlere bağlantı yollarının açılması hakkında özellikle vilâyetler tarafından görevlendirilen kişilerce hazırlanan lâyhalar da bu grupta gösterilebilir⁴.

¹ Taslak mahiyetindeki lâyhalar ise kânunnâme, nizamnâme, talimatnâme, mukavelenâme, şartnâme gibi belgelerin taslakları niteliğindeki lâyhalarlardır. Bunlar resmî daireler tarafından hazırlanabildiği gibi devlet ile bir mukavele yapacak şirket ya da şahıslar tarafından da kaleme alınıp resmî makamlara sunulabilmektedir (Kütükoğlu, 2003: 116).

² ıslahat lâyhalarını hazırlayanların eserlerinde yer verdikleri görüşler hakkındaki genel bazı değerlendirmeler için bkz. (Öz, 1991: 49-52; İpşirli, 1999: 170-174; Yılmaz, 2003: 299-338; Öz, 2005: 11vd).

³ Aslında bu tür eserler genellikle örfi kâunları tekrar ihya etmeyi ve klasik nizama dönmeyi savunmuşlardır. Lâyhaları hazırlayanlar kendi devlet ve toplum düzenlerinin bozulmaya yüz tuttuğunun farkındadırlar. Ancak, karşılaştıkları bu gelişmeleri “*dâire-i adliye ve erkân-ı erbaa*” gibi ilkelere dayanan Osmanlı toplum anlayışı çerçevesinde izaha çalışmışlardır. (Yılmaz, 2003:299 vd; Öz, 2005:16).

⁴ 1880 tarihli bu lâyihadan önce Konya Vilâyeti tarafından 1868 yılında bir bayındırlık lâyihası merkeze sunulmuştur. Lâyiha için bkz. (Balci, 2004: 107-144); 1880 tarihli lâyiha değerlendirilirken zaman zaman 1868 tarihli lâyihaya da atıflar yapılacaktır

Bu çalışmanın inceleme konusu olan "Konya Vilâyeti'nin ıslahı ve imarı hakkındaki lâyiha" XVII. ve XVIII. yüzyıllarda düzenlenmiş olan ıslahat lâyhalarından farklı olarak, gerek düzenleniş amacı gerekse muhtevası açısından üçüncü grup lâyhalar arasında değerlendirilecektir.

I-Lâyihanın Tarihi, Adı ve Yazılış Amacı

A-Tarihi ve Adı

Söz konusu lâyiha Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Sarayı Arşivi Belgeleri arasında Yıldız Perakende Umum Vilâyet Evrakı katalogunda 3-30 numarada kayıtlı bulunmaktadır (BOA, Y. PRK. UM, 3-30). Yaklaşık 4 sayfadan oluşan lâyiha 9 bent halinde kaleme alınmıştır. Lâyihanın başında "Konya Vilâyetince ihtiyacât-ı ahali ve memlekete müteallik olarak vakî olan tedkikât ve alınan malumât üzerine tasavvur olunan ıslahât ve imarâta dair lâyihadır" ifadesi yer almaktadır. Metnin sonunda lâyihanın kim tarafından düzenlendiği hakkında bir beyan bulunmadığı gibi, herhangi bir imza veya mühür de yoktur. Lâyihanın sonuna 17 Şevval 1297 (22 Eylül 1880) tarihi düşülmüştür. Lâyihanın Konya Vilâyeti tarafından düzenlendiği gerek başlığında ve gerekse 9. bentte yer alan ifadelerden açıkça anlaşılmaktadır⁵.

B-Yazılış Amacı ve Muhtevası

Lâyihanın yazılış amacı açık olarak belirtilmemiştir. Ancak 9. bentte yer alan ifadelerden anlaşıldığına göre lâyiha, Konya Vilâyeti tarafından yapılan tetkik ve teftişler neticesinde vilâyete bağlı yerleşimlerde tespit edilen ihtiyaçların ve bu ihtiyaçlar doğrultusunda yapılacak imar ve ıslah faaliyetlerinin merkeze arz edilmesi maksadıyla hazırlanmıştır. Lâyihayı hazırlayanlar, lâyihada ifade edilen imar ve ıslah faaliyetlerinin hal ve zamanın müsaadesine göre yapılması yoluna

⁵ Lâyiha'nın Konya Vilâyeti Umumi Meclisi tarafından hazırlanmış olduğu söylenebilir. Zira 1864 ve 1871 nizamnâmeleri ile görevleri geniş ölçüde belirlenen bu meclislerin vilâyet sınırları içindeki devlet yolları ile kaza ve köyleri birbirine bağlayan özel yolların onarım, yapım ve bakımı için alınacak önlemleri belirlemek ve bu konularda hükümete önerilerde bulunmak, tarım ve ticaretin geliştirilmesi maksadıyla öneriler getirerek gerekli önemlerin alınması sağlamak gibi görevleri vardı. Ancak bu meclisler sözü edilen konularda karar verip uygulama yetkisine sahip değildi. Vilâyet, liva ve kaza idare meclisleri ile vilâyet merkezindeki bazı ihtisas komisyonlarının üyeleri ile ahali temsilcilerinden oluşan ve yılda bir defa vilâyet merkezinde toplanan bu meclisler, kazalardan gelen temsilcilerin yol, eğitim, ziraat ve ticaretle ilgili meselelerdeki talep ve isteklerini müzakere eder, aldıkları kararları kayıtlara geçirdikten sonra hükümete iletirdi. Ülkenin her tarafından merkeze ulaşan bu istekler ilgili komisyon ve bakanlıklara iletilir ve bayındırlıkla ilgili olanlara öncelik verilerek istekleri yerinde görülenlerin gerçekleştirilmesi için malî destekle birlikte proje ve teknik yardımda bulunulurdu (Çadırcı, 1997: 261-265); Nitekim incelemekte olduğumuz lâyihada ifade edilen konuların vilâyet umumi meclislerinin görev alanında yer alan konuları oluşturması ve Konya Vilâyeti Umumi Meclisi'nden 1880 yılından önce merkeze bu konularla ilgili çeşitli mütacaatların yapılması, 1880 tarihli bu lâyihanın da vilâyet umumi meclisi tarafından alınan kararlar neticesinde düzenlendiği kanaatini uyandırmaktadır.

gidilirse Konya Vilâyeti'nin mamur olacağı ve memleketin ilerleyeceğine inanmaktadır⁶.

Lâyhada Konya Vilâyeti'nin eğitim, sağlık, ulaşım, ziraat, üretim ve ticaret, bayındırlık ve imar gibi alanlardaki ihtiyaç ve taleplerine yer verilmektedir. Dolayısıyla bu çalışmada lâyihanın değerlendirilmesi söz konusu başlıklar referans alınarak yapılacaktır. Bir başka deyişle, lâyihanın 9 ayrı bendinde yer alan hususlar, birbirinden kesin çizgilerle ayrılmamakla birlikte, bu çalışmada eğitim, sağlık, ulaşım, ziraat, üretim ve ticaret, bayındırlık ve imar başlıkları altında değerlendirilecektir.

Lâyhada yer alan ihtiyaç ve taleplerin ifade edilmesi sırasında, öncelikle mevcut durumun tespiti yapılmış, bu tespitlerden sonra o alandaki eksiklikler ve sıkıntılar teşhis edilmiş, son olarak da bu sıkıntıların giderilmesine yönelik teklif ve tavsiyelere yer verilmiştir. Dolayısıyla bizim yapacağımız değerlendirmeler lâyihanın ele aldığı konular bağlamında bu modele uygun olacaktır. Nihayet bu çalışmada söz konusu model çerçevesinde lâyhada ifade edilen ihtiyaç ve talepler sadeleştirilmek ve özetlenmek suretiyle kullanılacak, ancak yine de bazı açıklayıcı bilgiler yer verebilmek maksadıyla başka kaynaklara ve arşiv belgelerine de atıflar yapılacaktır.

Böylece Konya Vilâyeti tarafından hazırlanarak 1880 yılında merkeze sunulan lâyihanın değerlendirilmesi neticesinde bugünkü idari bölünüşe göre Konya, Karaman, Niğde, Aksaray, Isparta, Burdur ve Antalya vilâyetlerini içine alan Konya Vilâyeti örneğinde, XIX. yüzyılın sonlarındaki sosyal ve ekonomik şartların izah edilmesine imkân verecek bazı göstergelerin ortaya çıkarılması mümkün olacaktır. Bu açıdan lâyhada dile getirilen hadiseler bilindiğinde büyük bir coğrafi alanda önemli bir vilâyet olan Konya'nın 1880 yılında gündeminin ne olduğu, vilâyet dâhilinde yaşayan insanların ne tür sıkıntılara muhatap bulunduğu ve bu sıkıntı ve ihtiyaçların yerel yöneticiler tarafından nasıl ele alındığı görülebilecektir. Bu noktada lâyhada ifade edilenler çerçevesinde, gerek yöneticilerin ve gerekse ahalinin vilâyet dâhilinde oluşan ihtiyaçların tespiti, teşhisi ve problemlerin çözümü aşamalarını nasıl değerlendirdikleri ve bu tespitlerini merkeze nasıl aktardıkları incelenebilecektir⁷. Neticede söz konusu lâyiha bir bütün olarak ele

⁶ 1880 yılında Konya Vilâyeti Konya, Hamid, Burdur, Niğde ve Teke Sancakları'ndan oluşmaktadır. Bkz. (Akandere, 2003: 15-44; Bu tarihte, Konya Sancağı, Akşehir, Karaman, Ereğli, Hadim, Bozkır, Ilgın, Seydişehir, Beyşehir, Karapınar ve Esbkeşan kazalarından, Hamid Sancağı Isparta, Uluborlu, Yalvaç, Karaağaç, Eğirdir kazalarından, Teke Sancağı, Teke, Alanya, Akseki, Elmalı ve Kaş kazalarından, Burdur Sancağı, Burdur, Asi Karaağaç, ve Tefenni kazalarından, Niğde Sancağı, Niğde, Nevşehir, Aksaray, Ürgüp, Bor ve Arabsun kazalarından müteşekkildir (Şaşmaz, 2002: 93).

⁷ İngiliz Konsolosu Stewart'ın 1879 tarihli raporunda ifade edildiğine göre, bu tarihlerde Konya'da yaşayan ahalinin çoğunluğu yanı sıra küçük ve etkin bir grupun Avrupa kültürünün kabulü, sorumlu hükümetin tesisi, parlamontunun açılması ve kızların eğitimini görünürde talep ediyorlardı. Stewart'a göre halkın çoğunluğu bütün bu olumsuzlukları ne biliyor nede umursuyordu. Onların bütün istekleri kendilerine dokunulmamasıydı. Belki en fazla istedikleri kara ve demiryollarının birileri tarafından yapılmasıydı (Şaşmaz, 2002: 67)

alındığında XIX. yüzyılın sonlarında Osmanlı Devleti'nde merkez-taşra ilişkilerinin işleyişi konusunda fikir edinmemizde mümkün olacaktır.

1-Eğitim

Lâyihanın bazı maddeleri Konya Vilâyeti'nde bulunan eğitim kurumlarında yapılan eğitim faaliyetlerinin düzenine dair çeşitli ihtiyaçlar ile bu ihtiyaçların giderilmesine yönelik talepler hakkındadır. Bu talepler neticesinde Konya Vilâyeti'nde XIX. yüzyılın sonlarında faaliyette olan eğitim kurumlarının niteliği ve niceliği açısından bazı bilgilere ulaşılabilmektedir.

a-Mevcut Durum Hakkındaki Tespit ve Teşhisler

Lâyihada ifade edildiğine göre, 1880 yılında Konya Vilâyeti'nin hemen hemen her tarafında sıbyan ve çoğu kazalarda da rüştiye mektepleri faaliyet göstermektedir. 40.000 civarında bir nüfusa şamil olan Konya şehir merkezinde sıbyan mekteplerinin yanında erkek ve kız rüştiyeleriyle birlikte darü'lmuallimin de bulunmaktadır⁸. Ancak söz konusu eğitim kurumlarında bazı aksaklıklar yaşanmaktadır. Vilâyet yöneticilerine göre; Konya Vilâyeti'nde sanayi ve ziraat mektepleri ile idadilerin bulunmaması sebebiyle rüştiye mekteplerinden mezun olanların bir kısmı medreselere devam etmektedir. Medreselere devam etmeyenler de yeterli bilgi ve tecrübelerle sahip olmadan kalemlere devam ederek boşa vakit geçirmektedir. Bu durum, lâyihayı hazırlayanlar tarafından sakıncalı bulunmuş rüştiye mektebinden mezun olanların bu kurumlardan mahrum kaldıkları ve mesleki açıdan kendilerini yetiştiremedikleri özellikle vurgulanmıştır (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 1. Bent, s.1).

b-Sıkıntıların Giderilmesi Konusundaki Tavsiye ve Talepler

Lâyihada Konya Vilâyeti'nde bulunan eğitim kurumlarındaki eksiklikler konusunda yapılan tespit ve teşhislerin akabinde söz konusu eksikliklerin giderilmesi hususunda bazı önerilere de yer verilmektedir. Vilâyet yöneticilerine göre; Bu eksikliklerin giderilmesi için Konya'daki mevcut eğitim kurumlarına ilave olarak, bu kurumların eğitim faaliyetlerini tamamlayan ve kolaylaştıran yeni eğitim kurumları açılmalıdır. Öncelikle vilâyetin hemen her tarafında kurulmuş olan sıbyan mekteplerinin eğitimini kolaylaştıran hurufat mektepleri vilâyetin her kaza ve köylerinde inşa edilmelidir. Ayrıca vilâyet genelinde rüştiye mektebi bulunmayan yerlerde rüştiye mektepleri açılmalıdır.

Vilâyetin eğitim konusundaki talepleri arasında en önemlisi ise rüştiye mekteplerinden mezun olanların meslek sahibi olmalarına imkân veren sanayi ve ziraat mektepleri ile idadilerin Konya Vilâyeti'nde de kurulması ile ilgili olanıdır. Lâyihada belirtildiğine göre; Bu eğitim kurumları Konya Vilâyeti'nde açıldığında

⁸ 1879 yılında Konya'da konsolosluk yapmak üzere İngiliz Hükümeti tarafından görevlendirilmiş ve bu görevi 1882 yılına kadar devam ettirmiş olan Yüzbaşı Stewart'ın 1879 yılında gönderdiği rapora göre Konya'da mevcut 25 kazadan 20'sinde rüştiye mektebi vardı. Bu tarihte Konya merkezde bir rüştiye ile bir idadi bulunuyordu. (Şaşmaz, 2002: 88).

rüştiye mekteplerinden mezun olanlar, ileride meşgul olacakları mesleklere yönelik olarak istedikleri mekteplere devam etme imkânına kavuşmuş olacaktır. Ancak rüştiye mekteplerinin açılacağı her yerde sanayi ve ziraat mekteplerinin açılması şimdilik mümkün görünmediğinden bu mekteplerin öncelikle Konya şehir merkezinde açılması yoluna gidilmelidir (BOA, Y.PRK. UM. Nr. 3-30, 1. Bent, s. 1).

c-Yapılacak Faaliyetlerin Finansmanı Konusundaki Teklifler

Lâyihada, Konya Vilâyeti'ndeki eğitim faaliyetleri konusunda tavsiye ve taleplere yer verildikten sonra, devletin içinde bulunduğu ekonomik şartlar da göz önüne alınarak bu taleplerin yerine getirilmesinde doğacak olan masrafların karşılanması hususunda bazı önerilerde bulunulduğu görülmektedir.

Vilâyete yöneticilerine göre; Hurufat ve rüştiye mekteplerinin inşa masrafları yöre halkının ve maarif idaresinin desteği ile karşılanabilir. Ancak Konya şehir merkezinde yapılacak olan idadi, sanayi ve ziraat mekteplerinin inşa masraflarının karşılanmasında ahalinin yardımları yeterli olmayacağından, bu mekteplerin inşası için hazinenin ödenek ayırması daha uygun olacaktır (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 1. Bent, s. 1).

2-Sağlık

Lâyihada Konya Vilâyeti'nin sağlık kurumları ve sağlık hizmetleri hakkında da bazı taleplere yer verilmiştir. Bu alanda vilâyetin yaptığı tespit ve teşhisler XIX. yüzyılın sonlarında sağlık hizmetlerinin ne durumda olduğu ile ilgili bazı bilgilere ulaşmamıza imkân tanımaktadır.

a-Mevcut Durum Hakkındaki Tespit ve Teşhisler

Lâyihada ifade edildiğine göre; Konya Vilâyeti dâhilindeki sancak merkezlerinde, maaşları belediye gelirlerinden karşılanan birer memleket tabibi bulunmaktadır. Ancak kazalarda Gureba Hastahanesi olmadığı gibi, memleket tabipleri de yoktur. Kazalarda ortaya çıkan tabip ihtiyacı merkezden karşılanıyorsa da her vakit tedarik etmek mümkün değildir. Ayrıca vilâyete gelen muhacirlerin hastalıkları anında tedavi giderleri veya ölümleri sonrasındaki teçhiz ve tekfin masrafları belediye gelirlerinden karşılandığından, bu gelirden hekimlerin maaşlarının karşılanması ve hastahanelerin inşa edilmesi mümkün olmamaktadır (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 3. Bent, s. 2).

b-Sıkıntıların Giderilmesi Konusundaki Tavsiye ve Talepler

Yukarıda ifade edildiği gibi kazalarda hastahane olmadığı için sağlık alanında ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Lâyihada sıkıntıların aşılabilmesi için bazı önerilere yer verilmektedir. Buna göre öncelikle hekim bulunmayan yerlerde daimi surette hekim istihdam edilmesi ve hastahaneler açılması gerekmektedir. Bu hizmetlerin yapılabilmesi maksadıyla vilâyet tarafından 3 seçenek önerilmektedir. Bunlardan ilki belediye gelirlerinin artırılmasıdır. Diğer hastahanelerin inşa edilmesi ve hekimlerin istihdam edilebilmesi için gerekli masrafların ahali tarafından

karşılanmasının sağlanmasıdır. Üçüncüsü ise bütün masrafların hazineden karşılanması yoluna gidilmesidir (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 3. Bent, s. 2).

3-Ulaşım

Lâyhada Konya Vilâyeti'nin ulaşım ve ticareti hakkında bazı tespit ve teşhislere de yer verilmiştir. Bu tespitlerin, XIX. yüzyılın sonlarında Konya Vilâyeti'nin ticarî faaliyetleri içerisinde; üretim safhasından ziyade, nakliyyede yaşanan çeşitli sıkıntılar konusunda yoğunlaştığı görülmektedir.

a-Mevcut Durum Hakkındaki Tespit ve Teşhisler

Lâyhada ifade edildiğine göre, Konya Vilâyeti'nin başlıca ticareti, ziraî ürünler ve hayvancılık üzerinedir⁹. Bu ürünlerin nakliyyesinde özellikle deniz taşımacılığı kullanılmaktadır¹⁰. Konya şehir merkezi ile Karapınar, Karaman, Bozkır ve Esbkeşan kazalarının mahsulâtı, Karaman tüccarları¹¹ vasıtasıyla bu merkezlerle 50-55 saat¹² mesafede bulunan Silifke'ye nakledilmektedir¹³. Konya Vilâyeti dâhilinde bulunan Ereğli, Niğde, Bor ve Aksaray kazalarının mahsulâtı Mersin'e; Beyşehir, Seydişehir kazalarıyla Konya Vilâyeti'ne bağlı Hamid Sancağı'nın Yalvaç, Karaağaç, Eğirdir, Uluborlu kazalarıyla Burdur Sancağı'nın Asikaraağaç kazalarının mahsulâtı yaklaşık 70 saat mesafede bulunan Bursa İskelesi'ne nakledilmektedir. Vilâyetin hemen hemen her yöresinden en uygun noktalara yapılan sevkıyatlarda develerden istifade edilmektedir¹⁴. Ancak vilâyet dâhilindeki develer bu tür mahsulleri nakletmeye yeterli değildir. Hatta yaz mevsiminde develer yük çekmekten ziyade yaylalara saliverilmektedir. Ayrıca kış mevsiminde

⁹ İngiliz Konsolosu Stewart'ın 1879 tarihli raporuna göre, bu tarihte Konya'da üretilen başlıca tahıl ürünleri mısır, arpa, afyon, pamuk, tütün ve kendirdi. Sebze olarak patates, fasulye, patlıcan, domates, havuç, ispanak, salatalık, her türlü meyve ve üzüm üretilmekteydi. Hayvan ürünleri ise inek, koyun ve keçi sütü, yağ, peynir, lor peyniri, yumurta ve baldı (Şaşmaz, 2002: 71).

¹⁰ XIX. yüzyılda Konya Vilâyeti'nde üretilen zahireler deve ve başka tür hayvanlarla kara yolu ile İzmir veya İstanbul'a gönderilmekteydi. Ancak İzmir ile Konya'nın mesafesi çok fazla olduğu ve zahirenin nakli için hayvanların yeterli olmadığı ve bu türlü nakliyenin hayli masraflı olduğu göz önüne alınarak zahire naklinin İzmir yerine daha yakın olan Silifke iskelesine yapılması daha uygun görülmektedir. (Balci, 2004: 132)

¹¹ 1868 yılına ait lâyhada, Karaman'da ticarî hayata Kayserili gayrimüslim tüccarların hakim olduğu, bu tüccarların özellikle zahire ticareti ile meşgul bulunduğu ifade edilmektedir. Lâyihayı düzenleyenlerin ifade ettiğine göre: Konya ve çevresinde geçim sıkıntısı çeken ve kendilerine borçlanan fakir halkın elindeki zahireyi bu tüccarlar hasat öncesinde değerinin çok altında fiyatla satın almakta ve daha sonra birkaç katına taliplerine satmaktadır. (Balci, 2004: 123)

¹² 1868 yılına ait kayıtlarda Konya-Silifke arasındaki mesafe yaklaşık 40 saat olarak ifade edilmektedir. (Balci, 2004: 115)

¹³ Konya'dan Karaman ve Ermenek üzerinden Mamuriye Kalesi'ne ulaşan yol, çok eskiden beri kullanılmaktadır. Zinhar adı verilen bu yol kışın yağmur ve sellerden dolayı harap olduğundan çevrede bulunan bazı köyler yolların bakımı ile görevlendirilmiştir. Bu konuda bkz. (Orhonlu, 1984: 27).

¹⁴ Konya Vilâyeti'nde taşıma işleri develerin sırtında veya iki tekerlekli at ve öküzlerin çektiği arabalarla yapılıyor, tonajı fazla olan dört tekerlekli arabaların işleyebileceği yollar bulunmadığından ulaşım ve nakliyyede sıkıntılar oluşuyordu. Ancak şose yolu yapıldığında bu sıkıntılar giderilmiş olacaktır. (Balci, 2004:100)

şiddetli günlerde develer yollarda ilerleyememektedir¹⁵. Üstelik bu güzergâhlarda bulunan yollar yük arabalarının işleyebileceği nitelikte değildir¹⁶. Bütün bu kötü şartlar sebebiyle mahsullerin nakliyesi kesintiye uğramakta ve ahali ihtiyaç fazlası zahireyi muhtekirlere ucuz fiyatla satmak zorunda kalmaktadır. Neticede, Konya Vilâyeti'nin denizden hayli uzak olan noktalarından en yakın limana yapılan ürün sevkiyatları oldukça masraflı ve zahmetli olmaktadır (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 2. Bent, s. 2-3).

b-Aksaklıkların Giderilmesi Yönündeki Tavsiye ve Talepler

Lâyihada yukarıda ifade edildiği gibi, ticarî faaliyetlerin aksamasına yol açan en önemli sorunun ulaşım ve nakliye olduğu üzerinde durulmuştur¹⁷. Dolayısıyla bu sıkıntıların ortadan kaldırılması maksadıyla bazı önerilere de yer verilmiştir. Buna göre, Konya Vilâyeti dâhilinde zahire sevk edilen noktalar genellikle Silifke ve Mersin iskeleleri olduğundan bu güzergâhta Konya'dan Karaman, Karaman'dan Silifke'ye¹⁸; yine Konya'dan Ereğli ve Ereğli'den Tarsus'a kadar

¹⁵ 1868 tarihli bayındırlık lâyihasından anlaşıldığına göre Konya-Silifke güzergâhında Sertavul Boğazı civarında kış mevsiminde hayvanlar güçlükle çıkıp inmekte ve develer şiddetli fırtınalar sebebiyle birkaç gün civardaki hanlarda kapalı kalmaktadır. Hatta bölgedeki bu kötü şartlar sebebiyle zaman zaman deve sahipleri ile birlikte develerin de öldüğü anlaşılmaktadır. Nitekim 1867-1868 kışında bu nedenle hayli telefât olduğu belirtilmektedir. (Balci, 2004:135); Ayrıca İngiliz Konsolosu Stewart'ın 1879 tarihli raporuna göre Karaman'dan Silifke'ye giden araba yolu kışın kapanmaktaydı. Mevcut arabalarla ürünlerin buradan İstanbul'a taşınması taşınılan ürün fiyatından daha yükseğe gelmekteydi. (Şaşmaz, 2002: 71).

¹⁶ XIX. yüzyılda Osmanlı karayolları bazı güzergâhlarda kağrı veya yaylı tabir olunan arabaların izlerinden oluşan, esas itibarıyla at, eşek, katır, deve gibi yük hayvanlarının oluşturduğu kervanların işleyişine uygun yollardan ibaretti. (Engin, 1993: 23).

¹⁷ İngiliz Konsolosu Stewart'ın 1879 tarihli raporuna göre, birkaç istisna haricinde yollar sadece araba yolu niteliğindedir. Birçok yerde ise insan yardımı ile yapılmış yollar, bazen de taşlar döşenerek yapılmış yollar vardı. Ancak araba ile yolculuğa müsait değildi. Kışın arabalar yollarda genelde diz boyu çamurda kalmakta idiler. (Şaşmaz, 2002: 71).

¹⁸ Lâyihada Konya ile Akdeniz limanları arasında yollar inşa edilmesi ile ilgili daha önce Şura-yı Devlete müracaat edildiği ve mühendisler tayin edilerek işe başlanmak istendiği halde çeşitli engeller nedeniyle devam edilemediği anlaşılmaktadır. BOA. Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 2. Bent, s. 3; Nitekim Konya-Silifke arasında şose yapılmasına dair teklifin 1880 tarihli bu lâyihadan önce 1868 yılında düzenlenmiş olan başka bir bayındırlık lâyihasında dile getirilmiş olduğu görülmektedir. Söz konusu yol 1868 yılından önce bir süredir bölgenin ticarî hacmini genişletmek, tüccarın işini kolaylaştırmak ve böylece halk ve devletin kazancını artırmak gayeleriyle şoseye çevrilmek isteniyordu. Bu nedenle adı geçen güzergâh 1868 yılında Konya Vilâyet Meclisi tarafından görevlendirilen biri orman mühendisi olmak üzere 2 mühendis tarafından yapılan araştırma neticesinde ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Mühendisler Konya'dan Sertavul ve Mut üzerinden Silifke'ye kadar olan yol güzergâhını adım adım gezerek, şose yapımı için gerekli olan araştırmayı yapmışlar ve bu araştırma sonrasındaki tespitlerini ve izlenimlerini bir lâyiha haline getirerek haritalarıyla birlikte Konya Vilâyeti'ne sunmuşlardır. Bu konuda yapılan ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. (Balci, 2004: 107-145); 1868 tarihli bu lâyiha ile birlikte ön çalışmaları yapılan Konya-Silifke yolunun 1875 yılında hizmete açıldığı anlaşılmaktadır. Söz konusu yol Karaman-Sertavul yolunu takiben Mut üzerinden Silifke'ye ulaşmaktadır. Karaman'dan Yedigöller üzerinden Silifke'ye ulaşan güzergâhın ise 1885 yılında hizmete açıldığı ifade edilmektedir. Bütün bu durumlar ve elimizdeki 1880 tarihli lâyihadan Konya-Silifke yolunun tesviye edilmesi ve şoseye çevrilmesi yönündeki yeni talepler göz önüne alınırsa, 1880 yılındaki taleplerin Karaman-Yedigöller-Silifke güzergâhı hakkında olduğu ve 1880 yılındaki

Gülek Boğazı yolu tesviye edilerek yol üzerinde bulunan toprak ve bataklık yerlere şose yapılmalıdır¹⁹. Ayrıca Antalya İskelesi güzergâhında bulunan Eğrimbeli(?) İncir ve Çıbık ile Isparta'nın Döşemealtı ismiyle anılan yerleri araba işleyebilecek surette tesviye edilmelidir²⁰. Ancak öncelikle Bursa yolunun şose olarak tesviye edilmesi ve burada bir askeri yol vücuda getirilmesinde²¹ büyük yararlar bulunmaktadır (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 2. Bent, s. 3).

Diğer taraftan lâyihada demiryolu hattı yapılması ile ilgili bazı taleplere de yer verilmektedir. Yukarıda ifade edilen güzergâhlar arasında Konya'dan Akşehir, Akşehir'den Alaşehir'e kadar olan güzergâhta demiryolu hattı inşa edilirse²², Konya'dan Alaşehir Şimendiferi'ne kadar açılacak olan hattın yapılmasından sonra Silifke, Mersin ve Antalya güzergâhları ile bağlantı daha kolay olacaktır²³. Ayrıca bu durum her türlü ziraî ve ticarî muameleleri kolaylaştıracak böylece ziraî üretim ve ticaret artacaktır.

lâyiha ile talep edilen yeni projenin de 1885 yılında hayata geçirildiği kanaatine varılabilir (Çadırcı, 1997: 300; Balcı, 2004: 130)

¹⁹ Şose tabiri, modern karayolu yapım tekniğinin temelini oluşturan yollar için kullanılmaktadır. Şose yapılırken yol güzergâhı sağlam bir zemine dayandırılarak üzerine ortalama 6-6,5 cm ebadında kesilmiş köşeli taş parçaları yaklaşık olarak 25 cm yüksekliğinde dolduruluyor ve bunun üzerine de kum serpilirdi. Bu türden yollara şose yolu ya da kısaca şose deniliyordu. (Balcı, 2004: 108).

²⁰ 14 Ağustos 1869 yılında çıkarılan ve "Turuk ve Meabir Hakkında Nizamnâme" adını taşıyan nizamnâme ile Osmanlı Devleti'nde karayolları yapımı ayrıntılı bir şekilde nizâm altına alınmıştır. Bu nizamnâmede Osmanlı ülkesinde yolların dört sınıfa ayrıldığı ve vilâyet merkezlerinden İstanbul'a ve iskelelere veya demiryollarına ulaşan yolların birinci sınıf olduğu belirtilmiş ve bu tür yolların yedi metre genişliğinde her iki kenarında birer metre düzeltilmiş alan olmak üzere toplam dokuz metre genişliğinde yapılması kararlaştırılmıştır. Çakıldan veya kırma taştan yapılacak olan şoselerin kalınlığı ise birinci sınıf yollarda 25 cm olacaktır. Adı geçen nizamnâme ve bunun tahlili için bkz. (Çadırcı, 1991: 153-167).

²¹ Daha önceki yüzyıllarda Konya ve Çevresi'nde kullanılan askeri yollar hakkında bilgi için bkz. Cemal Çetin, XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Konya Menzilleri, (SÜ.SOSBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Konya 2004, s. 32-40.

²² Aydın Demiryolunun inşaatı sürecinde Konya'dan Afyonkarahisar ve Denizli taraflarına bir mühendis gönderilerek keşif yapıldığı bilinmektedir. Anlaşılan bu keşif neticesinde 1880 yılında düzenlenen bu lâyiha ile Konya ile Aydın bağlantısının kurulması talep edilmiştir.

²³ Cumhuriyet döneminde bu güzergâhta bir demiryolu hattı kurulması ile ilgili bir proje yapıldığı anlaşılmaktadır. Proje Nafia Vekâleti'nin önerisiyle Başvekâlete iletilmiş, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti'nin de görüşü sorulmuştur. Erkan-ı Harbiye Riyaseti projeyi oldukça önemsemiş, hatta güzergâh konusunda katkıda ve öneride bulunmuştur. Projeye göre Manavgat-Beyşehir-Konya-Aksaray-Kırşehir yoluyla Ankara'ya ulaşmak üzere bir demiryolu hattı ve Manavgat'ta bir liman inşa edilecektir. Erkan-ı Harbiye Riyaseti tarafından, bu hattın, Aksaray'dan sonra Ankara'ya değil Kayseri'ye yönlendirilmesi, böylece Nevşehir, Avanos, Ürgüp gibi kazalardan da geçirilmesi, ayrıca Manavgat-Beyşehir-Konya hattının inşası ile birlikte Beyşehir-Eğirdir ve Afyon-Dinar bağlantısının da sağlanması uygun görülmüştür. Böylece sahil ile Konya arasında demiryolu irtibatı kurulmuş olacaktır. Proje Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal ve İcra Vekilleri Heyeti üyeleri tarafından onaylanmış ve 9 Eylül 1928 tarihinde bu konuda bir karamnâme çıkarılmıştır. Söz konusu proje Fon Jallas grubu tarafından gerçekleştirilecektir. Fon Jallas (?) grubu vekili ve Maliye eski Nazırı Ziya Paşa'nın teklifine göre, karamnâmeden sonraki ilk dört ayda işe başlanarak muayyen bir müddette proje bitirilecektir. (BCA. Nr. 18. 152/33. 1928, lef. 1). Ancak maalesef bu önemli projenin neticelendirilemediği anlaşılmaktadır.

Yukarıda ifade edilen talepler incelendiğinde, yol yapım isteklerinin özellikle Konya Vilâyeti'ne bağlı kazalar ile Akdeniz arasındaki güzergâhlarda yoğunlaştığı görülmektedir. Bu dönemde Akdeniz ile Konya Vilâyeti arasında uzanan Toros dağları sadece birkaç noktadan geçişe izin verdiği için lâyihadaki talepler de Toros dağlarının geçişe imkân tanıdığı Gülek ve Sertavul geçitlerinin tesviye edilmesi doğrultusunda olmuştur. Böylece adı geçen iki ayrı güzergâhta yapılacak modern bir yol vasıtasıyla Konya ile Akdeniz limanlarının bağlantısı da kurulmuş olacaktır²⁴.

4-Ziraat

Lâyihada ziraat faaliyetleri büyük ölçüde sekteye uğratan bazı problemlere de işaret edilmiş ve bu problemlerin çözümüne yönelik acil olarak bazı önlemlerin alınması talep edilmiştir.

Lâyihada ifade edildiğine göre; Konya Vilâyeti'nin bazı bölgelerinde özellikle ziraat alanlarında yoğun olarak çekirge istilası yaşanmaktadır²⁵. Çekirge istilası nedeniyle ekili araziler ciddi ölçülerde zarar görmekte, bu nedenle yeterli ürün alınmadığı gibi bazı bölgelerde tohumluk ve yemeklik zahire bile bulunamamaktadır. Yukarıda ifade edilen problemlerin çözülmesi için öncelikle vilâyet dâhilinde tohumluk ve yemeklik zahire sıkıntısı çekilen yerlere acilen zahire gönderilmesi talep edilmiştir. Ancak zahire temin edilmesi problemleri çözemeyeceğinden bu sıkıntıların tamamen ortadan kaldırılması için çekirgelerin imha edilmesi gerektiği üzerinde ısrarla durulmuştur. Vilâyet yöneticilerine göre; Çekirge istilasına uğramış bölgelerde bu çekirgelerin imhası için bu zamana kadar çeşitli teşebbüslerde bulunduğu halde, halk arasında çekirge itlafının caiz olmadığı yönünde bir kanaat mevcut olduğundan, yeterince başarı sağlanamamıştır. Bunun için öncelikle çekirge itlafının caiz olduğu yönündeki fetva ahaliye duyurularak çekirgenin tohum (yumurta) halinde iken yok edilmesi temin edilmelidir. Bu konuda tercih edilebilecek yollardan ilki tohumun her bir okkasına münasip bir para takdir edilerek ahaliye toplattırmaktır. Bir diğer yol, ahalinin, her bir kişiye komisyonlar tarafından takdir edilecek miktarlarda tohum toplanması ile mükellef tutulmasıdır. Bu yolun tercih edilmesi, devletin malî külfete girmemesi açısından daha uygundur. Ayrıca çekirge mücadelesinin sadece bir bölgede sınırlı kalmaması için çekirge bulunan her yerde özellikle Konya Vilâyeti'ne civar olan ve çok fazla çekirge görülen Aydın ve Hüdavendigâr vilâyetlerinde de bu türlü tedbirlerin alınması veya oralarda daha uygun ve daha çabuk başarı alınabilecek tedbirler alınmışsa, bunların Konya Vilâyeti'nde de uygulanması ve bu

²⁴ Antik dönemden bu yana Akdeniz Bölgesini İç Anadolu'ya bağlayan 3 ana yol güzergâhı vardır. Bunlardan ilki Gülek Boğazı'ndan Tarsus'a ulaşan doğu yoludur. İkincisi Karaman üzerinden Mut'a ve Ermenek'e ve bu iki merkezden Silifke'ye ve Gilindire'ye (Kelenderis-Aydıncık) ulaşan Orta Dağlık Kilikya yollarıdır. Üçüncüsü de Konya Beyşehir ve Akseki'den güneye Pamfilya sınırındaki Alanya'ya inen batı yoludur. (Zoroğlu, 1994: 25-30).

²⁵ İngiliz Konsolosu Stewart'ın 1879 tarihli raporunda ifade edildiğine göre, 1879 yılında yağmur azlığından dolayı hasat çok iyi değildir. Bu tarihte Konya Vilâyeti'nin batısında tahıllar çekirgeden dolayı zarar görmüştür (Şaşmaz, 2002: 71).

mücadelede vilâyetlerin ortak hareket etmelerinin temin edilmesi hakkında emirler çıkarılabilir (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 9. Bent, s. 4)

5-Üretim ve Ticaret

Lâyhada üretim ve ticaret alanında bazı taleplere de yer verilmiştir. Bu taleplerin, Konya Vilâyeti'nde ticarî ve sınaî faaliyetler ile üretimin artırılması maksadına yönelik olarak tertip edildiği anlaşılmaktadır²⁶. Lâyhada ifade edildiğine göre; Konya Vilâyeti'nin ihracatı ziraî ürünler açısından afyon ve zahire ile hayvancılık ürünleri açısından yün ve tiftik üzerine yoğunlaşmaktadır. Vilâyetin ithalatı ise, okka malı olarak tabir olunan çeşitli eşya ve erzaktır²⁷. Ancak ithalat, ihracata oranla çok daha fazla olduğundan, ihracatın artırılması maksadıyla vilâyet dâhilinde bulunan yol ve köprülerin tamir ve imar edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, başka alanlarda da üretim yapılabilmesi için sabun, mum ve giyim üzerine üretim yapan fabrikalar Konya Vilâyeti'nde de inşa edilmelidir²⁸. Bu fabrikaların inşasını kolaylaştırması amacıyla bazı kumpanyalara da imtiyaz verilebilir (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 6. Bent, s. 3).

Diğer taraftan lâyhada, Niğde Sancağı dâhilinde bulunan ve verimsiz olduğu gerekçesiyle kapatılmış olan Bulgar Dağı ve Bereketli madenlerinin, bölge ahalisinin yıllardır madencilikle meşgul oldukları göz önüne alınarak yeniden açılması da talep edilmiştir. Lâyihayı hazırlayanlar, Bulgar Dağı ve Bereketli madenlerindeki üretimin ancak, yeni usul ile imalatı talim ettirecek mühendislerin tayiniyle, yeni usulde körükler ve fırınlar inşa edilerek ıslah edilebileceği üzerinde durmuştur²⁹ (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 7. Bent, s. 3).

6-Bayındırlık ve İmar

Lâyhada yer alan en önemli taleplerin Bayındırlık ve imar alanında olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Konya Vilâyeti'nin bayındırlık ve imar alanındaki talepleri 3 başlık altında toplanabilir. Bunlar; Eğridir Gölü-Akdeniz Nehir

²⁶ İngiliz Konsolosu Stewart'ın 1879 tarihli raporunda ifade edildiğine göre, bu tarihte Konya Vilâyeti'nde halı dokumcalığı, pamuk, keten ve yünlü elbise, dericilik, saraçlık, yağ üreticiliği, ipekli kumaş dokumacılığı, örmecilik vs gibi özel endüstri tesisleri mevcuttu. (Şaşmaz, 2002: 62)

²⁷ İngiliz Konsolosu Stewart'ın 1879 tarihli raporunda ifade edildiğine göre; Bu tarihte Konya Vilâyeti'nde mısır, deri, afyon, kuru üzüm, yağ, boya, kiraz, lületaş, kurşun, gümüş, halı, portakal,, afyon, tiftik ve selüloz gibi maddeler ihraç edilirken, kahve, madeni yağ, çatal-bıçak ve pamuklu maddeler ithal edilmekteydi. (Şaşmaz, 2002: 68).

²⁸ İngiliz Konsolosu Stewart'ın 1879 tarihli raporunda ifade edildiğine göre bu tarihte Konya Vilâyeti'nde Burdur Sancağı'nda 30-40 kadar keten dokuma fabrikası olup her birinde 15-20 kişi çalışmaktaydı (Şaşmaz, 2002: 62).

²⁹ Bereketli'deki madende sadece kurşun çıkarılmaktaydı. Madende yaklaşık 100 kişi çalışıyordu. Yılda 100.000 okka kurşun çıkarılan madende üç ocak olup biri benzin, biri kömür ve biri de odun ile çalıştırılmaktaydı. Bulgar Dağı madeninde bakır, altın ve gümüş çıkarılmaktaydı. Çalışan işçilerin tamamı Rumdu. Burada 16 ocak faaliyeteydi ve her bir ocak 6-7.000 okka kapasiteydi (Şaşmaz, 2002: 64).

Taşımacılığı, Antalya'da liman inşası ve Konya-Ovası Sulama Projesi'dir³⁰. Aşağıda söz konusu projeler lâyhada ifade edildiği şekliyle ele alınacaktır.

a-Konya Ovası Sulama Projesi

Lâyhada ifade edildiğine göre; Konya Sancağı'na bağlı Beyşehir Kazası sınırları dâhilinde bulunan Beyşehir Gölü'nden bir çay vasıtasıyla akan sular Karaviran Gölü'nde toplanmaktadır. Ancak, Karaviran Gölü'nün havzası yeterli olmadığından taşan sular çevrede bulunan araziye istila etmektedir. Bu nedenle çevrede bulunan verimli tarım arazileri kullanılamamakta ve ahali ziraattan mahrum kalmaktadır. Ayrıca arazilerin bataklığa dönüşmesi sebebiyle de çevrenin havası bozulmaktadır. Karaviran Gölü sularının suya şiddetle muhtaç olan Konya Ovasına akıtılması halinde hem Karaviran Gölü çevresinde bulunan araziler bataklıktan kurtulacak hem de Konya Ovası arazisi ölçülü bir şekilde suya kavuşacaktır. Böylece verimi artacak olan arazilerden elde edilecek öşür gelirleri hazineye büyük faydalar sağlayacak ve projenin maliyetini fazlasıyla karşılayacaktır³¹. Hem devletçe hem de memleketçe bir çok hayra vesile olacak olan projenin ertelenmesi büyük bir kayıp olacaktır³².

Lâyhada Konya Ovası Sulama Projesi hakkında bazı önerilerde bulunulmuştur. Vilâyet yöneticilerine göre; Karaviran Gölü'nden Konya Ovasına kanallar inşa edilerek ve bu istikamette uygun yerlere bentler yapılarak Beyşehir Gölü suyu Konya Ovası'na ulaştırılabilir³³. Ancak kanallar vasıtasıyla Karaviran Gölü'nden Konya Ovasına nakledilecek olan suyun dağılmasına meydan verilmemesi için bir su mecrası inşa edilmesi ve bu mecradan kol kol cetveller yapılması gerekmektedir. Ayrıca projenin hayata geçirilmesi sırasında yeni ziraat aletleri ve bunların kullanımını tarif etmek üzere Almanya ve Belçika'dan tecrübeli

³⁰ Konya Ovası Sulama Projesi'nin Bozkır Kazası Akkilise, Yalıhüyük ve Seydişehir Kazası Karaviran köyleri ahali ile Konya eşrafının verdiği mahzarlar neticesinde Konya Vilâyeti Büyük Meclisi'nde tanzim olunan mazbataların İstanbul'a gönderilmesi suretiyle 1853 yılında ciddi boyutlarda gündeme taşındığı anlaşılmaktadır. (BOA, A. MKT. UM, Nr. 141-50); Proje 5 Aralık 1866 tarihinde Konya'da oluşturulan bir ziraat komisyonunda yeniden gündeme getirilmiş ve bu komisyonda Konya Ovası'nın sulanması ve ziraî üretimin artırılması yolunda bazı kararlar alınmış ve bu kararlar merkeze sunulmuştur. (Balci, 2004: 110); Neticede proje hakkında yapılan araştırmalar neticesinde düzenlenen raporlar Sura-yı Devlete arz edilmiş ancak merkez tarafından proje maliyetinin çok yüksek olduğu belirtilerek bir su mühendisi vasıtasıyla keşif yapılacağı bildirilmiştir. Ancak bu dönemlerde proje hakkında ciddi bir gelişme sağlanamamıştır. 1880 yılından önce yaşanan bu müracaatlardan sonra Konya Vilâyeti söz konusu projeyi 1880 yılında düzenlenmiş olduğu bu lâyiha ile yeniden gündeme getirmiştir. (BOA, Y. PRK. UM, Nr. 3-30).

³¹ Konya Vilâyeti tarafından yapılmış bir müracaatta; Karaviran Gölü sularının taşması neticesinde su altında kalan arazi projenin hayat geçirilmesi neticesinde kurutulup, ziraata açılırsa bu bölgedeki araziden bir kile tohumla 30-40 misli hasılat alınacağı böylece Karaviran Gölü civarında yaklaşık 40.000 dönüm araziden yılda 200.000 kese akçe gelir elde edileceği ve bundan da 10.000 kese akçe öşür sağlanacağı ve ifade edilmektedir. (BOA, A. MKT. UM, Nr. 141-50).

³² BOA, Y. PRK. UM, Nr. 3-30, Konya Vilâyetince hazırlanmış 1880 tarihli lâyiha, 3. Bent, s. 2.

³³ İngiliz Konsolosu Stewart da 1879 tarihli raporunda Beyşehir Gölü'nden Konya'ya bir kanal döşenerek Konya Ovası'na su getirilmesinin düşünüldüğünü ifade etmiştir. Stewart ayrıca 1874 yılında Konya'da yaşanan kuraklık ve kıtlık sebebiyle çok sayıda hayvan öldüğünü, çift öküzlerinin de ölmesi sebebiyle arazilerin ekilmediğini bildirmiştir. (Şaşmaz, 2002: 71).

elemanlar getirilmelidir. Nihayet proje kapsamında, Konya Ovasının uygun yerlerine ormanlık ağaçlar ekilerek Konya Ovası ağaçlandırılmalıdır³⁴.

b-Eğridir Köprü İnşaatı ve Eğridir Gölü –Akdeniz Arasında Nehir Taşımacılığı

Lâyihada 1880 yılında Konya Vilâyeti'ne bağlı Hamid Sancağı'na tabi olan Eğridir Kazası'na ait bazı ihtiyaçların tespit edildiği ve bu bölgedeki üretimi ve ticareti artıracak çeşitli projelerin önerildiği anlaşılmaktadır.

Lâyihada ifade edildiğine göre; Eğridir Gölü'nde bulunan köprünün harabe haline gelmesi, köprü gözlerinin taş ve çakıllar ile tıkanması nedeniyle Eğridir Gölü taşmış ve Afşar ile Barla Nahiyeleri'nin arazilerini istila etmiştir. Çevrede bulunan tarım arazileri bu istila nedeniyle su altında kaldığından ziraat yapılamamakta ve ahali mağdur olmaktadır. Ancak Eğridir Köprüsü'nün tamir edilmesi ve nehir mecrasının temizlenmesi halinde çevre araziler de ziraata açılacaktır.

Lâyihada bölge açısından önemli bir hizmet olacağı düşünülen bir projeye de yer verilmiştir. Buna göre Eğridir Gölü'nden çıkan sular nehir vasıtasıyla Akdeniz'e ulaştığından köprüden denize kadar olan nehir güzergâhı tesviye edilir ve temizlenir ise çevrede bulunan ormanlardan kesilen keresteler nehir vasıtasıyla Antalya limanına kadar nakledilebilir. Ayrıca nehirde ufak şilepler ve römorkörler de işletilerek ahali ve devlete büyük menfaatler temin edilebilir (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 7. Bent, s. 3).

c-Antalya Liman İnşası

Lâyihada Antalya İskelesi'nde liman inşa edilmesi yönünde bir talebe de yer verilmektedir. Buna göre; Antalya İskelesi'ne yıllık birkaç milyon kile zahire ihraç olunmaktadır. Ancak burada mahfuz bir liman olmadığından denizde çıkan fırtınalar ve iskele havasının kötülüğü nedeniyle zahireler ambarlarda çürümektedir. Bu durum ahali ve devleti önemli ölçülerde zarara uğratmaktadır. Devletin ve ahalinin söz konusu zarardan kurtulması için buraya ufak bir liman inşa edilmesi uygun olacaktır (BOA, Y. PRK. UM. Nr. 3-30, 8. Bent, s. 3).

Antalya'ya liman yapılması ile ilgili talebin yeni olmadığı ve daha önceki yıllarda da bu yönde bazı taleplerde bulunulduğu anlaşılmaktadır. Nitekim 1869 yılında Konya Vilâyeti Umumi Meclisi tarafından Şura-yı Devlete ulaştırılan bayındırlık ile ilgili talepler arasında Antalya İskelesi'ne bir liman yapılması teklifi de vardır. Bu istekler neticesinde Sadrazamlık makamından Konya Valiliği'ne 25 Ekim 1869 tarihli yazı ile meclis isteklerinin yerinde görüldüğü ifade edilmiş, önerilen şekilde işlere başlanması ve sonucunun bildirilmesi istenmiştir³⁵. Ancak

³⁴ Bu kararın alınmasında 1868 yılında Konya Vilâyeti tarafından görevlendirilerek Konya-Silifke arasındaki bölgeyi adım adım inceleyen biri orman mühendisi olmak üzere 2 mühendisin hazırladığı 1868 tarihli lâyihada ifade edilen Konya'dan Karaman'a kadar olan yol üzerinde ve çevrede hiç orman bulunmadığı yolundaki tespitlerin etkin olduğu düşünülebilir. (Balci, 2004: 119).

³⁵ 1869 yılındaki bu talep de Antalya iskelesi limanın iki tarafında bulunan kalelerin duvarlarına kadar denizin molozlarla doldurularak 50-60 geminin barınabileceği bir liman yapılması ve bunun için kale

1880 yılına ait lâyhada liman talebinin yeniden gündeme getirilmesi, söz konusu inşaatın henüz yapılamadığını göstermektedir.

Sonuç

1880 yılında hazırlanmış olan Konya Vilâyeti'nin imarı ve ıslahı hakkındaki bu lâyihanın, özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ülkede ortaya çıkan ıslahat hareketlerinin sonucunda yapılan imar ve ıslahat girişimlerinden yararlanmak gayesiyle hazırlandığı anlaşılmaktadır. Böylece daha önce düzenlenen lâyhalar da göz önüne alınarak, Konya vilâyet yöneticilerinin her fırsatta vilâyetlerinin imar edilmesi, bölgedeki sınaî, ticarî ve ziraî üretimin artırılması ve böylece memleketin ilerlemesi maksadıyla vilâyette ortaya çıkan ihtiyaç ve talepleri merkeze bildirmeye gayret ettikleri söylenebilir. Bu durum Osmanlı Devleti'nde merkez-taşra ilişkileri bağlamında, vilâyet idare meclislerinin işlevleri açısından güzel bir örnek teşkil etmektedir. Ayrıca bu örnek, meclislerde görüşülerek karar altına alınan meselelerin merkez tarafından önemsendiği ve bunların "hal ve zamanın müsaadesine göre" hayata geçirilmeye çalışıldığını göstermektedir.

Söz konusu lâyihadan anlaşıldığına göre Konya Vilâyeti yöneticileri 1880 yılında vilâyet dâhilindeki kazaların çeşitli alanlardaki önemli ihtiyaç ve sıkıntılarını tespit ve teşhis etmekle kalmamış; aynı zamanda çözüm önerilerinde bulunmuştur. Hatta vilâyet, bu çözümlerin finansmanı konusunda da bazı önerilere yer vermiştir. Bu bağlamda, çeşitli alanlardaki ihtiyaç ve talepler dile getirilirken bunların yerine getirilmesi konusunda bazı alternatifler sunulmuş, acil olarak yapılması gerekenlere işaret edilmiş ve bazı alanlarda çeşitli projeler üretilmiştir. Bu taleplerin bir kısmı 1880 yılından önce hazırlanmış olan bazı lâyihalarda dile getirilmiş olmakla birlikte bir kısmının ilk defa 1880 yılında hazırlanan bu lâyiha ile gündeme getirildiği söylenebilir.

Lâyhada ayrıntılı bir şekilde ifade edilen söz konusu ihtiyaç ve talepler eğitim, sağlık, ulaşım, üretim ve ticaret, bayındırlık ve imar gibi alanlarda yoğunlaşmıştır. Bu alanlardaki ihtiyaç ve talepler XIX. yüzyıl sonlarında Konya Vilâyeti'nin içinde bulunduğu sosyal ve ekonomik şartları göstermesi açısından çok önemlidir. Lâyihadaki talepler arasında en önemlileri Konya Vilâyeti'nin Akdeniz, Ege ve Marmara denizlerinde bulunan limanlar ile kara ve demiryolu bağlantısının kurulması ile ilgili olanlardır. Bunlardan ilki Konya ile Akdeniz arasında düzenli bir karayolu bulunmaması da göz önüne alınarak Konya-Karaman-Silifke ve Konya-Ereğli-Tarsus bağlantısının kurulması, diğeri de Konya'daki sınaî ve ticari üretimin artırılması yolunda hayati önem taşıyan demiryolu ağının Konya'ya ulaştırılması konusunda olmuştur. Lâyhada dikkat çeken taleplerden birisi de Konya Vilâyeti'ne sabun, mum ve giyim üzerine üretim yapan fabrikaların açılması ile ilgili taleplerdir. Böylece bu alanda açılacak fabrikalar neticesinde farklı alanlarda

içindeki duvarın yıkılarak taşlarının satılması ve elde edilecek para ile liman işinin halledilebileceği ifade edilmektedir. (Çadırcı, 1997: 263).

yeni üretimler yapılacak ve Konya'daki sınaî faaliyetler daha da gelişecektir. Diğer taraftan lâyihadaki taleplerin sadece vilâyette yapılması istenen imar faaliyetleri ve projeler konusunda olmadığı, aynı zamanda mevcutların ıslahına yönelik başka taleplere de yer verildiği görülmektedir. Nitekim vilâyet özellikle eğitim ve sağlık alanlarında yeni kurumların açılması verilen hizmetlerin iyileştirilmesi maksadıyla bazı taleplerde bulunmuştur. Bu talepler "Başkalarında var bizde neden olmasın" anlayışından ziyade sıkıntı çekilen konularda ve alanlarda yapılan isabetli teşhisler doğrultusunda gerekçeli olarak ortaya konulmuştur. Lâyihada bugün kısmi ölçülerde hayata geçirilen Konya Ovası Sulama Projesi'nin ısrarla yeniden gündeme getirilmesi bir yana, Eğridir Gölü ile Akdeniz arasında nehir taşımacılığı kurulmasıyla bu güzergâhta çeşitli şilep ve römorkörlerin işletilmesi teklifi ve çekirge mücadelesinde çekirge itlafının caiz olmadığı yönündeki kanaatin değiştirilmesi yolundaki gayretler de hayli ilgi çekicidir. Anlaşılan vilâyet, sadece imar ve ıslah faaliyetleri ile meşgul olmamış, bu faaliyetlerin kesintiye uğramaması için insanlar arasına yerleşmiş olan yanlış kanaatlerin değiştirilmesi için de gayret göstermiştir.

Söz konusu lâyiha bir bütün olarak incelendiğinde, lâyihayı hazırlayanların hemen her alanda çağın gereklerine uygun olarak ortaya çıkmış olan yeni usul ve tarzları benimseyen bir bakış açısıyla taleplerde buldukları görülmektedir. Bu durum, 1880 yılında Osmanlı Devleti'nin sosyal, ekonomik ve kültürel şartları göz önüne alındığında Konya Vilâyeti yöneticilerinin yukarıda ifade edilen çeşitli alanlarda yenilikler yapabilmek maksadıyla takdire şayan bir gayret içerisinde olduklarını da göstermektedir.

KAYNAKÇA

A-Arşiv Kaynakları

1-Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA):

Yıldız Perakende Umum Vilâyet Evrakı (Y.PRK.UM), Nr. 3-30; Konya Vilâyeti'nce Hazırlanmış H.1297/M.1880 Tarihli Lâyiha

Sadaret Mektubî Kalemî Umum Vilâyet Yazışmalarına Ait Belgeler (A.MKT.UM), Nr. 141/50

2-Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA):

BCA. Nr. 18.152/33.1928.

B-Araştırma Eserleri ve Makaleler

AKANDERE, Osman, (2003) "Konya Vilâyeti Salnâmelerine Göre XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Konya Sancağı'nın İdarî ve Mülkî Yapısı", *Osmanlı Döneminde Konya* (Edt. Prof. Dr. Yusuf Küçükdağ), Konya, s.15-44.

- BALCI, Ercüment, (2004), "1868 Tarihli Bir Bayındırlık Lâyihası: Konya-Silifke Yolunun Şoseye Çevrilmesi ve Bölgedeki Zeytin Ormanlarını Islah Projesi", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 150, Haziran 2004, İstanbul, s.107-144.
- ÇADIRCI, Musa, (1991) "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu Yapımı" *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, XV, Ankara, s.153-167.
- ÇADIRCI, Musa, (1997), *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara.
- ÇETİN, Cemal, (2004), *XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Konya Menzilleri*, (SÜ.SOSBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Konya.
- ENGİN, Vahdettin, (1993), *Rumeli Demiryolları*, İstanbul.
- İPŞİRLİ, Mehmet, (1999), "Islahat", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, XIX, İstanbul, s.170-174.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., (2003), "Lâyiha", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, XXVII, Ankara, s.116-117.
- ORHONLU, Cengiz, (1984), "Meslekî Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Der. Salih Özbaran), İzmir, s.27-70.
- ÖZ, Mehmet, (1991), "Gelenekçi Islahat Düşüncesine Göre Osmanlı Devlet ve Toplum Düzenindeki Çözülmenin Mahiyeti", *Türk Yurdu*, Türk Düşünce Hayatı Özel Sayısı, 44, Nisan 1991, Ankara, s.49-52.
- ÖZ, Mehmet, (2005), *Kânun-ı Kadîmin peşinde Osmanlı'da Çözülme ve Gelenekçi Yorumcuları*, İstanbul.
- ŞAŞMAZ, Musa, (2002), "İngiliz Konsolosu Stewart'ın Konya Vilâyeti'ne Dair Genel Bir Raporu, (187)", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 12, Konya, s. 57-97.
- ŞENER, Abdüllatif, (1994), "Osmanlı Malî Düşüncesinin Çağdaşlaşması", *Tanzimat'ın 150. Yıldönümü Uluslararası Sempozyumu*, Ankara 31 Ekim-3 Kasım 1989, Ankara, s.215-242.
- YILMAZ, Coşkun, (2003), "Osmanlı Siyaset Düşüncesi Kaynakları İle İlgili Yeni Bir Kavramsallaştırma: Islahatnâmeler", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 1, Sayı 2, İstanbul, s. 299-338.
- ZOROĞLU, Levent, (1994), *Kelenderis I*, Ankara.