

Osmanlı Devleti'nde Bir Yol Çıkması: İzmit-Ankara Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı

Şenay ATAM¹

Özet

İzmit-Ankara yolu, Anadolu'nun özellikle Şam, Kayseri, Bağdat ve İzmir postalarının geçiş yeri olmasının yanında Ankara'nın İstanbul ile olan bağlantısının sağlanması ve böylece İstanbul'un zahire ihtiyacının karşılanması bakımından önemli bir güzergâhtır. Bu yolun şose olarak inşası taşımacılığın kolaylaşmasını sağlayacak, böylece Ankara halkının da refahının artmasında etkili olacaktır. Ancak devlet bu şoseyi kendi imkânlarıyla inşa edemeyeceğinden bir müteahhide yaptırılmasını uygun bulmuş, İzmit-Ankara şosesini inşa etme imtiyazı Mösyö Human adında bir Alman mühendise verilmiştir. Asıl sorun da bundan sonra başlamış ve Osmanlı Hükümeti ile Mösyö Human arasında birçok anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nde yol inşası ile ilgili genel bir bilgi verildikten sonra araştırma konusunu oluşturan İzmit-Ankara şose yolu imtiyazının Mösyö Human'a verilmesi ve yolun inşa süreci anlatılacaktır.

Anahtar Kelimeler: İzmit, Ankara, Osmanlı Yol

A Road Dilemma in the Ottoman Empire: Izmit-Ankara Macadam Road Construction and Management Concession

Abstract

The Izmit - Ankara highway was an important route as it provided a connection between Ankara and Istanbul and thus met the cereal need of Istanbul as well as being a passage way for the posts of Anatolia, especially Damascus, Kayseri, Baghdad and Izmir posts. The construction of this highway as a macadam road would facilitate transportation and thus would be influential in the increase of the welfare of the public. However, the government found it appropriate for the macadam road to be built by a building contractor, and the concession to build the Izmit - Ankara macadam road was given to a German engineer named Monsieur Human. The main problem started after this agreement and a lot of conflicts emerged between the Ottoman Government and Monsieur Human. In this study, after general information is given regarding the highway construction in the Ottoman Empire, an explanation will be made about the issue of giving the concession of the Izmit - Ankara macadam road construction to Monsieur Human and the construction process of the road.

Key Words: Izmit, Ankara, Ottoman Road

¹ Niğde Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Niğde - TÜRKİYE
E-posta: skara_79@hotmail.com

Giriş

Tanzimat'tan sonra Osmanlı Devleti'nde idari ve mali alanlarda birçok yenilikler yapılmış, sadrazamın elinde toplanan yetkiler nezaretlerin kurulması ile çeşitli kurumlara dağıtılmıştır. Genel düşüncenin aksine Osmanlı Devleti'nde yenileşme şekilsel olarak kalmamış, ülkenin kalkınmasını sağlayacak alanlarda adımlar atılmaya çalışılmıştır. Ülkenin kalkınması denilince akla ilk olarak bir tarım ülkesi olan Osmanlı Devleti'nin bu alanda yeni atılımlar başlattığını belirtmek gerekir. Bu anlamda bahse değer en önemli girişim ziraat ve bayındırlık alanlarında çalışmalar yapmak üzere 1845 yılında İmar Meclisleri'nin oluşturulması, 1848 yılında ise Nafia Nezareti'nin kurulmasıdır.² Her ne kadar ilk başlarda konunun devlet adamlarınca yeterli derecede kavranamayışı, ekonomik sıkıntılar ve teknik eleman yetersizliği gibi nedenlerle istenilen neticeler elde edilemese de yapılan bu girişimler sayesinde ileride ülkenin kalkınmasında bayındırlık faaliyetlerinin yürütülmesi ve yolların inşasının önemi kavranmıştır.

Klasik dönemde Osmanlı Devleti'nin yol yapım faaliyetlerini düzenli bir şekilde yürüttüğü ve yolların açık tutulmasına özen gösterdiği söylenebilir. Fakat 18. Yüzyıldan sonra özellikle sık sık savaşların yapılması ve bu savaşların çoğunluğunun kaybedilmesi sebebiyle devletin savaş masraflarının çokluğu yollara ayrılacak paranın azalmasına sebep olmuştur. Osmanlı Devleti'nin yollarının bu hali o dönem seyyahları tarafından net bir biçimde dile getirilmiştir.³

Bu dönemde yapılan yollar da araba geçecek şekilde yapılmıyordu. Yola 3-4 metre arzında taş döşenmesi sadece bataklık olan mahallerde yapılıyor, köprü inşası da suların derin olduğu mahallerde inşa ediliyordu. Yolların inşa ve muhafazası için hiçbir nizam ve kanun yok idi. Savaş

² Osmanlı Devleti'nde Tanzimat döneminde yapılan yenilik hareketleri için bkz. Bilal Eryılmaz, **Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme**, İstanbul 2010; Ali Akyıldız, **Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme**, İstanbul 2006; Stanford J. Shaw-Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, C. II, İstanbul 1994; Tayyib Gökbilgin, "Tanzimatın Osmanlı Müesseselerine ve Teşkilâtına Etkileri", **Belleten**, C. XXXI, S. 121, Ankara 1967, s. 93-119; Ali Akyıldız, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform**, İstanbul 1993.

³ Klasik dönemde Osmanlı yolları ile haberleşme ve ulaşım teşkilatı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Rıza Bozkurt, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri**, Ankara 1966; Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı**, İstanbul 1967; Cengiz Orhonlu, "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımçılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler" **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I**, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1972, s. 93-138. Ayrıca bkz. Charles Texier, **Küçük Asya; Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi**, Çev. Ali Suat, Aktaran: Kâzım Yaşar Kopruman, Sadeleştiren: Musa Yıldız, C. I, Ankara 2002, s. 183-184.

dönemleri ya da padişahın geçeceği güzergâhın dışında yol ve köprü inşası yapılmamış, yapılanlar da zamanla harap olmuştur. Hâlbuki Avrupa bu dönemde yol yapımında bir hayli öne geçmişti. Osmanlı topraklarında ise araba ile yolculuk yapmak neredeyse imkânsızdı. İnsanlar daha çok hayvan sırtında seyahat ediyordu. Ticarete ise durum daha da vahimdi. Hayvanlar bataklıklarda çamurlara bulanmaktaydı. Kışın ise nakliyat yapılması mümkün olamıyordu. Bu durum sadece kırsal kesimde değil, şehirlerde bile aynıydı.⁴

Zamanla yolların öneminin anlaşılmasına binaen daha kolay ve dayanıklı yapılabilmesi için ön araştırmalar yapılmıştır. Osmanlı Devleti'nde de Avrupa'da olduğu gibi şose⁵ yolların yapılması ve kalan yolların da düzeltilmesi için Meclis-i Vala'da ve Meclis-i Umumi'de toplantılar düzenlenmiştir. Anadolu'nun bazı mahallerinin teftişi neticesinde mühendislerin hazırladığı raporlarda bu coğrafyada inşa olunacak şose yolun her bir saatlik mesafesinin 1.000 keseğe yakın bir paraya mal olacağı ifade olunmuştur. Bu yüzden öncelikle önemli merkezlerin şose yapılması esas kabul edilmiştir. Bu ön araştırmanın neticesinde Meclis-i Vala'da şose yolların yapımı ile ilgili olarak bir layiha kaleme alınmıştır. Bu layihada şose yolların önceden keşif ettirilmesine rağmen mühendislerin bu konuda yeterli derecede bilgili olmamalarından dolayı ne kadar bir para gerekeceği tahmin edilemediğinden bunun için Avrupa'dan bir mühendis getirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca bu hususlarda dikkatli olan meclis üyelerinden ve diğer bilgili kişilerden oluşan bir geçici meclis oluşturulması, Rumeli'de İstanbul'dan Edirne'ye giden yolun ve Anadolu'da da Trabzon ve Samsun yollarının şose olarak tanzimi hususlarına Meclis-i Vala'da değinilmiş, geçici meclisin hazırlayacağı rapora göre de durumun tekrar değerlendirileceği düzenlenen layihada ifade olunmuştur.⁶ Böylece ilk olarak 1846 yılında İstanbul ile Edirne arasındaki yolun şose olarak inşasına başlanılmıştır. Daha sonra ticari açıdan önemli görülen ve sarp bir güzergâhı olan Trabzon'dan 29 saat mesafedeki Balahor karyesine giden yolun şose inşası, Van'dan Erzurum'a ve Erzurum'dan Bayezid'e kadar olan yolların tesviyesi ve icap eden yerlere han ve karakollar yapılması Meclis-i Vala

⁴ Osmanlı dönemindeki yollarla ilgili genel bilgi edinmek için bkz. Musa Çadırcı, **Tanzimat Döneminde Anadolu'nun Sosyal ve Ekonomik Yapısı**, Ankara 1997, s. 299-300; H. Sami Güven, **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara 1982, Orhan Koloğlu, "Ulaşım ve Haberleşme", **Osmanlı Uygarlığı**, Yay. Haz. Halil İnalçık, Güngel Renda, Ankara 2002, s. 443-456, Nesimi Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", **OTAM**, S. 3, s. 336-377; Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", **A.Ü.D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi**, C. 15, S. 26, s. 153-167.

⁵ Şose yol, kazma kürekle düzeltilen yollara toprak ve belirli ölçülerle taşlar dökülerek üzerinden silindir geçirilmek suretiyle inşa edilen yollardır.

⁶ BOA İ MSM 84/2397, 14 Rebiülahir 1263; BOA İ MSM 7/135, 4 Safer 1263.

tarafından kararlaştırılmıştır. Osmanlı Devleti'nin yollara önem vermeye başlamasının bir sonucu olarak yol yapımında bir sistematığın oturtulmasına yönelik en önemli adımlar Meclis-i Meabir'in ardından Nafia Nezareti'nin kurulması ile atılmıştı. 1861 yılında yolların düzenlenmesi hakkında nizamname çıkartılmış⁷, Meclis-i Meabir'in 1865 yılında hazırladığı layiha ile Turuk ve Meabir İdaresi kurulmuş⁸, 22 Haziran 1866 tarihinde çıkarılan kanunla 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkek nüfusa 5 senede 20 gün yollarda çalışma zorunluluğu getirilmiştir.⁹ Bundan sonra da yol inşasında bazı ilerlemeler kaydedilmeye başlanmıştır.

1861 tarihli yol nizamnamesi ile yollar dört sınıfa ayrılarak bu yolların hangi ölçülerde yapılacağı tarif edilmiştir. Birinci sınıf yollar eyalet merkezlerinden İstanbul'a, iskelelere ve demiryollarına giden yollar; ikinci sınıf yollar eyaletler arası ve eyaletlerden sancak merkezlerine giden yollar; üçüncü sınıf yollar kazadan kazaya giden yollarla kazalardan anayollara, iskelelere ve demiryollarına bağlanan yollar; dördüncü sınıf yollar üçüncü sınıf kapsamında olup devamlı olarak araba gidiş-gelişine mahsus olmayan yollardır. Bu yollar da aşağıdaki tabloda belirtilen ölçülerde yapılacaktır.¹⁰

Tablo 1: 1861 Nizamnamesine Göre Yolların Sınıfları

Yolun Sınıfı	Yolun İki Tarafında Kaldırımsız Bırakılacak Yerler (Arşın)	Kaldırım (Arşın)	Toplam (Arşın)
I. Sınıf Büyük Yollar	9	6	15
II. Sınıf Yollar	7	5	12
III. Sınıf Yollar	5	4	9
IV. Sınıf Yollar	3	3	6

⁷ BOA İ MMS 24/1021, 7 Cemaziyevvel 1278. Bu nizamnameden önce de Osmanlı Devleti'nde genel çapta olmayan yerel bazda bazı düzenlemeler yapılmıştı. Daha önce 1851 yılında Eflak Beyi tarafından hazırlanan bir layiha örneği bkz. BOA HR TO 415/25, 2 Mayıs 1851; BOA BEO A DVN 67/8, 15 Rebiülahir 1267. İkinci olarak 1853 yılında İzmir, Kütahya ve İnebolu yolları için çıkarılan talimat için bkz. BOA BEO A MKT MVL 66/76, 28 Safer 1270.

⁸ BOA T 3125/5, 7 Safer 1282.

⁹ BOA DH UMVM 125/91, Tarihsiz.

¹⁰ BOA İ MMS 24/1021, 7 Cemaziyevvel 1278. Bu nizamname için ayrıca bkz. Selâhattin Tozlu, **Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)**, Atatürk Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997, s. 13-15.

Birinci ve ikinci sınıf yolların devlet ve halk ile birlikte, üçüncü ve dördüncü sınıf yolların sadece halk tarafından yapılacağı nizamnamede belirtilen diğer hükümlerdi. Bundan sonra da Osmanlı Devleti'nde yapılan yollar bu nizamname etrafında şekillenmeye başlanmış, köy, nahiye ve kaza yolları bu hükme göre inşa edilmiştir. Yolların inşası için her sancağa bir mühendis, mühendis muavini ve amele başları atanması kararlaştırılmıştır.¹¹

İzmit-Ankara Şosesi İmtiyazının Verilmesi

Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti'nin kurulması, yolların düzenlenmesine dair nizamnamenin ve ardından amele nizamnamesinin çıkarılması sonucu vilayetlerde yol yapımı ile ilgili hummalı çalışmalar başlatılmıştı. Osmanlı Devleti'nde demiryollarının da inşasına başlanması halkın ulaşımında daha hızlı ve güvenli yolları tercih etmesine neden olmaktadır. Osmanlı Devleti imkânlar ölçüsünde karayolu inşaatlarını hızlı bir biçimde yürütmeye çalışmıştır. Ancak bu inşaatların bir kısmı yabancı özel şirketlere de ihale edilebilmiştir.¹² Örneğin 1858 yılında 77 km uzunluğunda olan Beyrut-Şam yolu inşa ve işletme imtiyazı Fransalı Mösyö Pertoi'ye verilmiş, Pertoi 1863 yılında bu inşaatı tamamlamıştır.¹³ İzmit ile Ankara arasındaki şose yolu inşası da Osmanlı Devleti'nin kendisinin inşa etmek yerine bir müteahhide ihale ettiği yollar arasında yerini almıştır. Ancak bu yolun inşası Beyrut-Şam yolunun inşası kadar kolay bir süreç takip etmemiş ve zamanla Osmanlı Devleti ile imtiyazı alan Mösyö Human arasında bir çekişmeye neden olmuştur.

İzmit Sancağı'nın bazı önemli yolları İzmit'ten Ankara'ya, İzmit'ten Bolu ve Kastamonu'ya ve İzmit'ten Bursa'ya giden yollardır.¹⁴ İzmit Sancağı incelediğimiz dönem içerisinde müstakil bir sancaktı. Ankara Vilayeti ise geniş sınırlara sahipti. Bu dönemde Ankara Vilayeti Ankara, Kayseri, Yozgat, Çorum, Kırşehir sancaklarını içeriyordu. Ankara vilayetinde yol yapım çalışmaları bu vilayetin ana yollarla Marmara, Akdeniz ve Karadeniz'e bağlanması yönünde ilerlemiştir.¹⁵ İzmit-Ankara yolu da bu vilayetin sahile bağlanmasına yönelik bir çalışma neticesinde gündeme getirilmiştir. Özellikle Ankara-İstanbul arasında zahire taşımacılığı yapan nakliyecilerden şose yol ve karayollarının ikmal ve inşası için bazı taleplerde bulunmuşlardı. Nakliyeciler ürünlerini zamanında İzmit ve

¹¹ BOA İ MMS 24/1021, 7 Cemaziyelevvel 1278. Selâhattin Tozlu, **a.g.t.**, s. 15.

¹² Cabir Duysak, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu**, Ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, İstanbul 2012, s. 39-43.

¹³ BOA İ MVL 402/17469, 9 Muharrem 1275; BOA İ MVL 478/21648, 10 Cemziyelahir 1279.

¹⁴ Detaylı bilgi için bkz. Ali Tevfik, **Memalik-i Osmaniye'nin Coğrafyası**, İstanbul 1308, s. 401-404.

¹⁵ Bilal Şimşir, **Ankara...Ankara... Bir Başkent'in Doğuşu**, Ankara 2006, s. 41.

İstanbul'a ulaştırılmamaktan şikâyet ederek mallarını daha hızlı taşıyabilmek için karayollarının inşa ve tamirlerinin yapılmasını istemişlerdir.¹⁶

İzmit-Ankara yolu İzmit-Sapanca-Bolu yolundan ayrılarak Geyve-Nallıhan-Ayaş güzergâhını takip ederek Ankara'ya ulaşmaktaydı.¹⁷

1863 yılında Sapanca-Geyve arasındaki yolun yapılmaya başlanması¹⁸ ve 1866 yılında bu kısmın bitmesinden sonra 1866 yılında İzmit-Ankara arasındaki yolun inşasının imtiyaz suretiyle yaptırılmasına karar verilmiştir.¹⁹ Bu imtiyazın daha önce İzmit-Geyve arasındaki 32 km'lik yolu inşa eden ve bu yolun yapımında gerekli şartlara uymakta titizlik gösteren Mösyö Human²⁰ a verilmesi uygun bulunmuştur. İzmit ile Ankara arasındaki yolun imtiyaz suretiyle yapılmasının nedeni ise bir belgede şöyle açıklanmıştır:²¹

Servet kaynaklarının geliştirilmesinin başlıcası olan yolların mümkün olduğunca çoğaltılması gerektiğinden, bu yolda alınacak tedbirlerin önemli olduğu açıktır. Bu mazbatada gösterildiği vechile yolların ya ahaliden alınan paranın artırılması ya da doğrudan hazineden yeterli miktarda para tahsisiyle veya bazı şartlarla kumpanyalara yaptırılması şıklarından birisi ile yapılması mümkündür. Ahaliden nizamnamenin tayin ettiği miktardan fazla amele alınması ziraat ve harasete sekte vuracağından, daha sefil olunacağı, hazinenin de bu parayı vermeye hali hazırda gücü yetmeyecektir. Bir miktar para tahsisi mümkün olsa da bu paranın Erzurum yolu gibi mülken ve ticareten önemi birinci sınıf yollara sarf edilmesi gerekmektedir. Fakat 2. derecede itibar olunan şose yolların süratle inşası da elzem olduğundan 3. şekilde (imtiyaz verilmesi ile) inşasının daha iyi olacağı kanaati oluşmuştur. Böylece Human ile Turuk ve Meabir İdaresi arasında geçen sene (1865) belirlenen şartlara bağlı olarak mukavele yapılmış, bunların üzerine bu kişi İzmit'ten Geyve'ye 32 km yol inşa ederek amelenin getirilip istihdam edilmesi ve diğer şartların yapılması hususlarına dikkat etmiştir. Devlet tarafından yapılan 1 km yol inşaat ve tamirat masrafı ile Human'ın teklifi

¹⁶ Cabir Duysak, a.g.m., s. 40-41.

¹⁷ Ali Tefik, a.g.e., s. 403.

¹⁸ BOA BEO A MKT MHM 271/21, 9 Safer 1280. (Anadolunun orta kolu büyük caddesinin Sapanca-Geyve arası kısmının şose yapılması için gerekli edavatın gönderilmesi). BOA AMKT MHM 278/95, 17 Rebiülahir 1280 (Anadolu Ortakolu caddesinin Sapanca'dan Geyve'ye kadar olan mahallin inşası için istenilen Taşçı amelesi gönderilmesine dair.); BOA BEO A MKT MHM 280/43, 29 Rebiülahir 1280 (Vefik efendiye Sapanca'dan Geyve'ye kadar olan yolun düzenlenmesi işinin verilmesi hususunda Kocaeli sancağı mutasarrıflığına mezuniyet verilmesi ve Mösyö Riter'in gönderilmesi hususuna dair).

¹⁹ 27 maddeden oluşan imtiyaz anlaşması için bkz. BOA T 3125/11, 24 Şevval 1282.

²⁰ Alman bir müteahhid olan Human yukarıda da belirttiği gibi önce İzmit-Geyve arasındaki yolu yapmış, bunun üzerine de İzmit-Ankara yolunun imtiyazını almıştır.

²¹ BOA BEO A MKT MHM 379/92, 18 Zilhicce 1283.

kabul olunduğu takdirde 5 km'ye yakın yol yaptırılmış olacağından bu yolun inşası imtiyazının Mösyo Human'a verilmesi uygun bulunmuştur.²²

Görüldüğü üzere devletin bu yolu imtiyaz suretiyle yaptırmasındaki birinci neden para sıkıntısıdır. Mösyo Human'ın daha önce inşa imtiyazını aldığı İzmit-Geyve yolunu da başarı ile tamamlaması kendisine İzmit-Ankara yolunun inşası imtiyazının verilmesinde bir diğer etken olmuştur.

Bu şekilde inşasına başlanılan yolun Adapazarı ve Hendek'ten geçerek Ankara'ya varması kararlaştırılmıştır. Aynı antlaşmada Mösyo Human'a İzmit-Ankara yolu haricinde Bandırma-Balıkesir ve Dikili-Karaağaç yollarının da inşa imtiyazı verilmiştir. İzmit-Ankara yolu, Şam-Bağdad ve İzmir-Kayseri posta yollarının ana caddesi olması hasebiyle önem arz ediyordu.²³

Human'a verilen imtiyazda, üzerinde lokomotif ile araba işletmek ve açık kalan mahallerinde ahalinin ücretsiz olarak geçebileceği, 20 sene müddetle tamir ve muhafazası maddeleri bulunmaktaydı. Yolun her kilometresi için 7500 amele veya 60.000 kuruş devlet tarafından verilecekti. Human bu şekilde arabaların işletilmesi için aynı zamanda Fransa'da da imtiyazlar verildiğini belirtmiştir.²⁴

1867 yılına gelindiğinde İzmit-Ankara yolunun Sapanca ile Derbent arasındaki kısmın bitirilmiş olmasına rağmen bu yılın Haziran ayında 2 gün aralıksız süren yağmur sebebiyle sel taşkını meydana gelmiş ve selden dolayı kopan kaya parçaları bu yoldaki mevcut köprünün gözlerini kapadığı gibi yolun güzergâhının da değişmesine sebep olmuştur. Burada sel taşkınları sık meydana geldiğinden ve her sel taşkınında selin yatağını değiştirmesinden dolayı her sene yeni güzergâhlar meydana çıkmakta idi. Bunun çaresi olarak Turuk ve Meabir idaresinden Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıda köprülerin tamiriyle beraber sellerin asıl mecalarının düzenlenmesi veya suların akış yönüne yeni köprüler yapılması çözüm önerisi olarak sunulmuştur. Bu sorunlardan kurtulmak için yolun güzergâhının değiştirilerek, suların akarak toplayacağı ve sellerin yatakları sabit olan arazi noktalarından dolaşacak diğer bir güzergâh tespiti lazım gelmekte idi. Bu şekilde kabulü halinde şimdiye kadar yapılan imalatın terki gerekmekte idi. Bu ise emeklerin boşa gitmesi demektir. Yapılan incelemeler neticesinde biri adi yol ve diğeri taşkın zamanlarında kullanılacak diğer bir yol olmak üzere iki güzergâh belirlenmesi kararlaştırılmıştır. Durum 7 Mayıs 1868 tarihinde Nafia Nezareti'nde görüşülmüş ve bu değişikliğin maliyetinin yaklaşık olarak 210.000 kuruş olacağı ifade olunduktan sonra konu 1

²² BOA BEO A MKT MHM 379/92, 18 Zilhicce 1283.

²³ BOA İ MVL 569/25578, 19 Zilkade 1283; BOA BEO AYN d. Nr. 955, s. 61-62.

²⁴ BOA İ MVL 569/25578, 19 Zilkade 1283.

Temmuz 1868 tarihinde Şura-yı Devlet Nafia Dairesi'ne havale olunmuştur. Nafia Nezareti'nden Şura-yı Devlet'e gönderilen yazıda İzmit'ten Ankara'ya kadar inşasına başlanılan yol dâhilinde Sapanca ile Derbent arasında olan mahal için tayin olunan güzergâh tamamlanmış ise de geçen sene şiddetli sellerin götürdüğü kum ve kayalar suların mecralarını değiştirdiğinden yapılan köprülere gerek kalmadığı ifade olunmuştur. Suların şimdi aktıkları mahallere yeni köprüler yapılsa bile bu defa sel taşkınyla burası da değişebileceğinden bu köprüler de faydalı olamayacağından biri normal zamanlarda ve diğeri suların taşma zamanında kullanılmak üzere orada iki güzergâh yapılması lazım geldiğinden, önceden yapılan yolun adi yol olarak fakat şartnamenin 11. maddesine aykırı olarak köprüler inşasından sakınılarak yalnız geçitler yapılması için yol müteahhidi Mösyö Human'a ruhsat verilmesi hususunda izin istenmiştir.²⁵

Mösyö Human, İzmit-Ankara yolu için Osmanlı Bankası'ndan kredi almış ve devlet de bu krediye hazinenin kefil olmasını sağlamıştır.²⁶ Ancak bu yolun bitirilmesi öyle kolay olmamıştır.

Turuk ve Meabir İdaresi tarafından hazırlanan rapora göre yol başlangıcından itibaren mukaveleye aykırı olarak inşa edilmiş, bozulan yerler dahi tamir edilmemiş, Mösyö Human ise inşaatın bitirilememesinin devletin kendisine taahhüt ettiği ameleli vermemesinden kaynaklandığını ileri sürerek tazminat talebinde bulunmuştur. Hükümet ise Human'ın ameleli yolunda kullanmadığı ve ahaliyi dahi yol inşasında kullanmaya çalıştığını iddia etmiştir. Bu arada da yol inşaatı tatil edilmiştir. Human, İzmit-Ankara yolunun haricinde Balıkesir-Bandırma, Ayvalık-Bergama yollarının da inşası imtiyazını almıştı. Tabi bu yollar da Human ile Osmanlı Hükümeti arasında çıkan anlaşmazlıktan dolayı yarım kalmıştı. 23 Temmuz 1870 tarihinde Hüdavendigar Vilayeti Valiliği'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda İzmit yolunun bozulan mahallerinin ahali tarafından tamirine mezuniyet istenmiş, bu yazı Nafia Nezareti'ne gönderilmiştir. Nafia Nezareti'nden de görüşülmek üzere Meclis-i Nafia'ya havale edilen arzuhal hakkında meclis, bu yolların eksik kalan ve bozulan kısımlarının yine Mösyö Human'a yaptırılacağı ve meclisin bu yönde çalışmaları olduğu şeklinde görüş beyan etmiştir.²⁷

Bu meselenin halli için Nafia Nezareti'nde bir komisyon teşkil olunmuş, komisyonun yaptığı incelemelerin neticesinde Human'ın metelik olarak 880.000 kuruştan fazla bir alacağıın olamayacağı ifade olunmuştur. Böylece tanzim kılınan ilam tarihine kadar Human'a bütün zararına karşılık

²⁵ BOA BEO A MKT MHM 417/63, 10 Rebiülevvel 1285.

²⁶ BOA BEO A MKT MHM 416/68, 24 Rebiülahir 1285.

²⁷ BOA İ MMS 40/1646, 16 Şevval 1287.

880.000 kuruşun verilmesi, ancak bu paradan Human'ın hazineye olan 87.702 kuruş ile arazi ve emlak sahiplerine olan borçlarının düşülmesi, işlerin tatil edilmesinden dolayı bozulmuş olan yolların yeniden tamiri için inşaat yapıldıkça belirlenecek olan sarfiyat için Osmanlı Devleti tarafından Human'a metelik olarak 675.000 kuruş verilmesi, her km yol için bedelen 60.000 kuruşun Human'a iane olarak verilmesi ve amele tedarikinden kaçınılması, Human'ın ilam tarihinden itibaren 6 ay içinde bir şirket teşkil ederek işe başlaması, bunun aksi halinde imtiyazın feshi ve imtiyazın dâhil olduğu yolların inşasının gecikmesi halinde Human'ın tazminat talebinde bulunamaması gibi maddelerin yeni yapılacak anlaşma metnine ilave edilmesi irade buyrulmuştur. Turuk ve Meabir İdaresi ise bu maddelere ilaveten Human'ın şirketi kurduktan sonra bütün bu işlerin tamamlanması için bir süre belirlenmesinin ve bu süre içerisinde yollar bitirilemez ise imtiyazın feshi için mukaveleye bir şart konulmasının uygun olacağını belirtmiştir. Ayrıca Human'a bu hususta bilgi verilmiş, yapılan imalatın durumunu içeren bir müfredat defterini de Turuk ve Meabir İdaresi hazırlamış ve Meclis-i Nafia'ya sunulmuştur. Fakat Meclis-i Nafia'da yapılan görüşmelerde 6 ay içerisinde yollar bitirilemezse anlaşmanın fesh olunacağı ifade olunmuşsa da bunun Human'a birkaç ay sonra tebliğ olunacak olan ilamın tebliğ tarihinden itibaren değil de tazminatın kendisine ödendiği tarihten itibaren başlamasının uygun olacağı ifade olunmuştur. Turuk ve Meabir İdaresi tarafından hazırlanan ve Human'a verilen imtiyazların durumunu gösteren detaylı rapor ise aşağıdaki tabloda olduğu gibidir. Tabloda da görüleceği üzere çeşitli zamanlarda hazırlanmış olan raporlar neticesinde yollara yapılmış olan masraflar çıkartılarak buradan Human'a verilecek olan rakam belirlenmiştir (25 Nisan 1871)²⁸.

Osmanlı Hükümeti ile Human arasında 25 Aralık 1871 tarihinde yeniden düzenlenen mukavelenin şartları şu şekilde idi:²⁹

1. Osmanlı Devleti tarafından Human'a verilen imtiyaz çerçevesinde olan yolların yapımında gördüğü bütün zararlara karşılık olarak 880.000 kuruş tazminat verilmesi; fakat 1870 senesi Ağustos ayında hazırlanan ilama göre bu paradan Human'ın hazineye, arazi ve emlak sahiplerine olan borcunun tenzili gerekli bulunmuş, 31 Eylül 1870 tarihinde hazırlanan rapora göre de Human'ın hazineye olan 87.702 kuruş borcu olduğu,

²⁸ BOA T 703/72, 6 Safer 1288. Meclisin bu görüşü Osmanlı Devleti tarafından müteahhide verilecek yıllık belirlenen paraya göre olacağından meblağın ise Nafia Nezareti'nin yıllık bütçesi nisbetinde olacağından bu meblağ ise işin başlangıcında bilinemeyeceğinden kesin bir tarihin şimdiden belirlenmesinin mümkün olamayacağına dayanıyordu.

²⁹ BOA T 703/63, 2 Zilkade 1282; BOA İ MMS 42/1748, 18 Zilhicce 1288.

Halkın kullanıma açık olup, devlet tarafından inşa olunan yollar gibi hiçbir vergi alınmayan bu yolun tesisi için gerekli olan arazinin kendisine mecanen verilmesine devlet mecbur olduğundan Human'ın emlak ve arazi sahiplerine borcu olmadığından Osmanlı Devleti tarafından Human'a 792.298 kuruş verileceğinden Mösyö Human bundan dolayı bu mukavele tarihine kadar hiçbir talebi kalmadığını beyan etmiş olur.

2. Osmanlı Devleti şimdiye kadar inşa olunan yolların tamiri için ilam hükümlerince Mösyö Human'a ianeten 675.000 kuruş verecek ve bu meblağ imalat yapıldıkça mukavelenamenin 11. maddesine göre ödenecektir. Mösyö Human inşaata İzmit ile Sakarya boğazı arasında olan köprülerin tamirinden başlayarak bunların tamiri bitmeden diğer tamiratları yapamayacaktır.
3. Kilometre başına 60.000 kuruşa karşılık, 7.500 kuruş yevmiye yardımı 6. madde hududu dâhilinde olmak ve amele-i mükellefeye müracaat olunmamak üzere hazine tarafından nakden ödenecektir. Tarik sandığı ve amele-i mükellefe hususu fesh ve ilga edilmiş olduğundan mutasarrıf ve komisyonun müdahalesine gerek kalmamıştır. Yol için verilecek ianenin miktarı ise başmühendis tarafından her ay düzenlenecek imalat defterine ve Nafia Nezareti'nin hazırladığı evraka göre doğrudan Maliye Nezareti tarafından ödenecektir.
4. 1871 senesi için verilecek iane 1 milyon 400.000 kuruştan ibaret olup bu para tedricen İzmit-Geyve ve Bergama ile Ayvalık arasındaki imalatı geciktiren yeni yolun inşasına ve Bandırma ile Balıkesir arasındaki şosenin tamamlanmasına sarf olunacaktır.
5. Mösyö Human bu mukavele tarihinden itibaren 6 ay zarfında bir şirket kuracak, kurmadığı takdirde imtiyaz sakıt olacaktır.
Şirketin dâhili nizamnamesi Human tarafından Osmanlı Hükümeti'ne sunulmadıkça teşkil olunmuş sayılamayacak ve bu nizamnamede Human'ın inşa edeceği yolların kilometresi belirtilerek kilometre başına şirketin sermayesi 20.000 kuruş olarak gösterilecektir. Human şirketin nizamnamesini takdim ettiğinde şirketin sermayesinin 1/3'ü olan 600.000 kuruşun varlığını ispat etmek zorundadır.
6. Mösyö Human kendisine verilecek olan meblağ haricinde her türlü zarar ve ziyan için, yolların tamamlanması ve açılmasında meydana gelecek gecikmelerden dolayı meydana gelebilecek güçlükler için tazminat talebinde bulunamayacaktır.
7. Belirtilen ilam 24 Eylül 1871 tarihinde tebliğ olduğu için Human'a verilen 6 aylık müddet para kendisine ödendikten sonra başlayacaktır.

8. Mösyö Human bu mukaveledeki bütün taahhütleri yerine getirmediği takdirde imtiyaz fesh olunacak ve imtiyaz ile kendisine verilen bütün haklarından mahrum kalacaktır.
9. Mösyö Human ile daha önce yapılmış olan anlaşmanın bu anlaşmaya aykırı olmayan maddeleri geçerli olacaktır.

Böylece Mösyö Human ile önceki anlaşmaya göre biraz daha kesin ifadeler içeren yeni bir anlaşma yapılmıştır. Mösyö Human'a tazminat olarak ödenmesi kararlaştırılan 880.000 kuruş tarafına ödenmiş, ancak Mösyö Human ile Osmanlı Devleti arasındaki anlaşmazlık hemen çözülememiştir. Bu arada Osmanlı Hükümeti ile Human arasındaki anlaşmazlık yüzünden yolların yapımı durunca yol kısa zamanda harap olmuş, köprüler de tamamen kullanılamaz hale gelmiştir. Bazı yerleri ahali ve devletin yardımı ile tamir olunmaya çalışılmış ise de bu pek mümkün olmamıştır. İzmit livasından 12 Eylül 1871 tarihinde gönderilen telgrafta özellikle Sapanca-Geyve'den Adapazarı'na giden tarafın iyice harap olduğundan birçok hayvanın yollarda telef olduğundan bahisle bu yolun biran evvel tamiri istenmiştir. Turuk ve Meabir İdaresi ile Nafia Meclisi'ne havale olunan konuda buradan çıkan karar ise bu yolun sorumluluğu hala Mösyö Human'da olduğundan tamir edilebilmesi için Mösyö Human'ın hazine ile ilişkisinin biran evvel kesilmesi gerektiği yönünde olmuş ve böylece konu Maliye nezaretine havale edilmiştir.³⁰ 1873 yılına gelindiği halde Mösyö Human yolu yapmadığı için anlaşması fesh olunmuş³¹, bu kez Mösyö Human duruma itiraz ederek hazineden hala 72.000 kuruş alacağını bulduğunu ve bu yüzden anlaşmanın fesh olunamayacağını iddia etmiştir. Konu Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nde götürülmüş ve burada yapılan inceleme neticesinde Human'ın hazineden bir alacağını olmadığı tespit edildiğinden anlaşmanın feshine, Human'ın Osmanlı Devleti ile olan ilişkisinin kesilmesine ve gerekli tebligatın Human'a Almanya sefaretı vasıtası ile yapılmasına karar verilmiştir.³² Böylece Human ile Osmanlı Devleti arasında yapılan anlaşma sona ermiştir.

³⁰ BOA T 704/4, 9 Şaban 1288.

³¹ BOA İ MMS 42/1748, 18 Zilhicce 1288.

³² BOA T 704/57, 2 Rebiülahir 1290.

Tablo 2: İzmit-Ankara Şosesi İmalat Müfredatı

Human'a Verilen İmtiyazların Durumu				
İzmit-Geyve-Adapazarı Yolu				
	Metre	Masraf (Kuruş)	Metre Hesabı Masraf (Kuruş)	
Biten Yol Miktarı	61.500	3.690.000	60	Komisyon Tarafından Hazırlanan 3 Mart 1869 Tarihli Rapor
Toprak Yol İnşaatı	7.650	122.400	16	
İmalat-ı Sanayia	2.950	70.800	24	
Toplam		3.883.200		
Bitmiş Fakat Kabul Olunmamış Olan Yol	9.700	543.200	56	Başmühendis Tarafından 31 Ağustos 1869 Tarihli Rapor
Toprak Yol	6.800	108.800	16	
Yarım Şose İle İmalat-ı Sanayia	2.700	21.600	8	
Toplam		673.600		
Ayvalık'tan Bergama'ya Kadar Olan Yol				
Biten Yol Miktarı	19.150	1.149.000	60	Mühendis Tarafından 15 Şubat 1871 Tarihinde Hazırlanmış Olan Rapor
Toprak Yol İnşaatı	20.550	328.800	16	
Yarım Şose İle İnşaat-ı Turabiye	6.800	54.400	8	
İmalat-ı Sanayia	15.950	382.800	24	
Toplam		1.915.000		
Genel Toplam		6.471.800		
Mukavelenamenin 1. ve 15. Maddeleri İcabi Düşülecek Miktar		96.000		
Human'a Ödenecek Miktar		6.375.800		

Aradan 10 yıl geçmiş olmasına rağmen İzmit-Ankara yolu hala bitirilmediği gibi yapılan yerler de bozulmuş olduğundan bu kez daha yol tamamlanmadan tamirâtı için masraflar yapılmaya başlanmıştır.³³ Hatta yolun biran evvel bitirilebilmesi için bölgedeki ahali seferber edilmiştir. Zira bu sırada İç Anadolu bölgesinde birçok yerde kıtlık³⁴ yaşanmakta ve bundan aynı zamanda Ankara halkı da etkilenmekte idi. İşte bu yüzden devlet kıtlık çeken Ankara'ya zahire gönderilmesi için yolun biran evvel bitirilmesi

³³ BOA BEO A MKT MHM 468/55, 25 Ramazan 1290 (İzmit'ten Adapazarı'na kadar olan şose yolun ahali tarafından tamirine başlanacağından gerekli olan çadırların tedariki); BOA ŞD 687/24, 21 Ramazan 1299; BOA ŞD 495/46, 23 Safer 1303.

³⁴ Osmanlı Devleti'nde yaşanan kıtlık olayları için bkz. Musa Şaşmaz, "Niğde ve Çevresinde Kıtlık (1887-1892)", **Niğde Tarihi Üzerine**, Ed. Musa Şaşmaz, İstanbul 2005, s. 181-209.

hususunda gerekenin yapılmasını istemekteydi.³⁵ Bu yolun Ankara'dan İzmit'e kadar olan 167 km'lik kısmı bitirilmiş, fakat İzmit'ten Ankara'ya kadar olan kısmının bitip bitmediği konusunda bilgi elde edilememiştir. 30 Temmuz 1887 tarihinde Ankara Vilayeti'nden Sadaret'e gönderilen yazıda Ankara'dan İzmit'e giden yolun Ankara Vilayeti tarafının bitmek üzere olduğu ancak bu yolun bitmesi için İzmit Mutasarrıflığı ile Kastamonu Vilayeti'nin de bu çalışmalara önem vermesi gerektiğinden bu vilayet ve mutasarrıflığa tebligat yapılması istenmiştir.³⁶ Kastamonu Vilayeti'nden gönderilen 8 Ağustos 1887 tarihli telgrafta İzmit'ten Ankara'ya inşası hemen hemen bitmek üzere olan yolun Bolu Sancağı hissesine düşen 53 km'lik kısmının yaptırılmasını istenmiştir.³⁷ Yine başka bir belgede Ankara-İzmit yolunun son hudut noktası Nallıhan'a kadar olan 160 km'lik mahallin bitirildiği halde Bolu ve İzmit sancaklarına ait olan 94 km'lik yol henüz yapılmamış olduğundan bahisle bu sancakların inşaatlarını tamamlaması gerektiği ifade olunmuştur.³⁸ Yani bu tarihte henüz yol yapım çalışmalarının bitmediği anlaşılmaktadır. Bu yolun sadece Ankara vilayetine ait olan kısmı bitirilmiş ve açılmıştır. (Ekim 1884)³⁹ İzmit'ten Ankara'ya şose yol yapımı bitirmeye çalışılırken bir yandan da İzmit'ten Ankara'ya kadar bir demiryolu inşası kararlaştırılmıştır. 25 Eylül 1888 tarihinde Deutsch Bank'a bağlı bir Alman gurubu adına hareket eden Alfred Kaulla'ya bir imtiyaz verilmiş, yedi yıl süren çalışmalar sonunda 28 Kasım 1892'de bu demiryolu tamamlanarak hizmete açılmıştır.⁴⁰

1885/1886 yılına kadar 21 km'si şose olarak inşa edilen İzmit-Sapanca-Geyve-Ankara Caddesi 1905 yılına gelindiğinde 102 km şose olarak inşa edilmiştir.

³⁵ BOA MV 16/48, 5 Cemaziyelevvel 1304; BOA DH MKT 1416/60, 4 Şaban 1304; BOA DH MKT 1443/82, 9 Zilhicce 1304.

³⁶ BOA İ DH 1042/81918, 9 Zilkade 1304.

³⁷ BOA YPRK DH 2/29, 18 Zilkade 1304.

³⁸ BOA DH MKT 1394/117, 29 Rebiülahir 1304.

³⁹ **Umur-ı Nafia Dergisi**, Nr.1, 1 Muharrem 1302, s. 9-10.

⁴⁰ BOA DH MKT 1576/24, 15 Rebiülahir 1306; Y PRK TNF 2/56, 30 Zilhicce 1306; Ayrıca Bkz. İlber Ortaylı, "19. Yüzyıl Ankara'sına Demiryolunun Gelişi ve Bölgedeki Üretim Eylemlerinin Değişimi", **Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I**, Ankara,2004, s. 109-110. Ayrıca bkz. Oğuz Polatel, "XIX. Yüzyıldan Günümüze Gerçekleştirilemeyen Proje; İzmit-Karadeniz Ereğli Demiryolu", **I. Uluslar arası Kocaeli ve I. Uluslar arası Çevresi Kültür Sempozyumu**, Ed. Işıl Altun, Kocaeli 2007. Alfred Kaulla daha sonra Selanik-Manastır hattının da imtiyazını almıştır. Bkz. Vahdettin Engin, **Rumeli demiryolları**, İstanbul 1993, s. 307.

Tablo 3: 1905 yılına kadar İzmit Sancağı'nda Yapılmış Olan Bazı Şose Yolların Miktarı⁴¹

Yolun İsmi	Uzunluğu	
	km	m
İzmit-Sapanca-Geyve-Ankara Caddesi	101	400
İzmit-Kandıra	21	500
Kalaycıdağı-Adapazarı-Hendek yolundan	36	
Yalova-Dağhamamı yolundan	12	500
Bahçecik-İskele	5	600
Geyve-İznik-Bursa yolundan	6	300

Sonuç

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat'tan sonra yapılan çalışmalar neticesinde karayolu inşasında önemli adımlar atılmıştır. Bunlardan en önemlisi Nafia Nezareti'nin kurularak bu anlamda projeler ortaya koyarak bu projelerin yürütücülüğünü sağlayacak bir kurumun oluşturulmasıdır. Ardından Meabir Meclisi'nin kurularak bu alanda yapılacak çalışmaların bir danışma meclisinde görüşülerek karayolları çalışmalarının teknik bir altyapıda sürdürülmeye çalışılması diğer bir önemli adımdır. Yine Turuk ve Meabir İdaresi'nin (Karayolları Genel Müdürlüğü) kurulması, 1869 tarihli "Turuk ve Meabir Nizamnamesi"nin çıkarılması Osmanlı Devleti'nin aslında karayolları yapımında batı standartlarını yakalama isteğinin göstergeleridir. Ancak bu dönemde Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali sıkıntı, bu çalışmaların istenildiği ölçüde yürütülmesine mani olmuş, gerek teknik eleman, gerekse de para sıkıntısı yolların ya yapılamamasına ya da başlanılan bir yolun yarım kalmasına neden olmuştur. Böyle bir dönem içerisinde İzmit-Ankara Caddesi gibi önemli bir caddenin inşasının istenilmesine rağmen mali yetersizlik nedeni ile bir müteahhide ihale ile yaptırılmasına karar verilmiştir. Böylece devlet, bu yolun inşasında maddi açıdan zorlanmayacak ve halk da hak ettiği gibi bir yola kavuşacaktı. Ancak başlangıçta hedeflenen amaca maalesef ulaşamamış, yolun inşası yıllarca sürüncemede kaldığı gibi, Osmanlı Devleti müteahhide tazminat ödemek zorunda kalmıştır. Sonunda ise yolun inşası tamamlanamadan yarım kalmış ve eski usul yine halkın gayretleri ile tamamlanmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devleti'nin yabancılara demiryolları inşası için imtiyazlar verirken karşılaştığı olumsuzlukların bir benzeri bu kez bir karayolunun inşasında karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda İzmit-Ankara şosesinin inşası araştırılmaya değer bir konudur.

⁴¹ İbrahim Hilmi, *Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin Ahval-i Coğrafiye ve İstatistikiyesi*, İstanbul 1323, s. 106.

KAYNAKÇA

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

İradeler

Dahiliye (İ. DH)

Meclis-i Mahsus (İ MMS)

Mesail-i Mühimme (İ MSM)

Meclis-i Vala (İ MVL)

Yıldız Arşivi

Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı (Y PRK TNF)

Perakende Evrakı Dahiliye Nezareti Maruzatı Evrakı (Y PRK DH)

Dahiliye Nezareti

Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Belgeleri (DH UMVM)

Mektubi Kalemî Evrakı (DH MKT)

Bab-ı Ali Evrak Odası Belgeleri (BEO)

Sadaret Divan Kalemî (BEO A DVN)

Sadaret Mektubî Kalemî, Mühimme (BEO A MKT MHM)

Sadaret Mektubî Kalemî, Meclis-i Vala (BEO A MKT MVL)

Sadaret Mektubî Kalemî, Nezaret ve Devair (BEO A MKT NZD)

Bab-ı Ali Evrak Odası Defterleri (BEO)

Ayniyat Defterleri (AYN d.)

Ticaret Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretleri Evrakı (T)

Meclis-i Vala Riyaseti Belgeleri (MVL)

Hariciye Nezareti

Tercüme Odası (HR TO)

Şura-yı Devlet Belgeleri (ŞD)

Dergiler

Umur-ı Nafia Dergisi, Nr.1, 1 Muharrem 1302.

Kaynak Eserler ve İncelemeler

- Akyıldız, A. (2006). Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme, İstanbul.
- Akyıldız, A. (1993). Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform, İstanbul.
- Ali Tevfik (1308). Memalik-i Osmaniye'nin Coğrafyası, İstanbul.
- Bozkurt, R. (1966). Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri, Ankara.
- Çadırcı, Musa, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi, 15(26): 153-167.
- Çadırcı, M. (1997). Tanzimat Döneminde Anadolu'nun Sosyal ve Ekonomik Yapısı, Ankara.
- Duysak, C. (2012). "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu, Ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, İstanbul, s. 37-48.
- Engin, V. (1993). Rumeli demiryolları, İstanbul.
- Eryılmaz, B. (2010). Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme, İstanbul.
- Gökbilgin, T. (1967). "Tanzimatın Osmanlı Müesseselerine ve Teşkilâtına Etkileri", Belleten, XXXI(121): 93-119.
- Güven, H.S. (1982). Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Ankara.
- İbrahim H. (1323). Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin Ahval-i Coğrafiye ve İstatistikiyesi, İstanbul.
- Koloğlu, O. (2002). "Ulaşım ve Haberleşme", Osmanlı Uygarlığı, Yay. Haz. Halil İnalçık, Güngel Renda, Ankara, s. 443-456.
- Orhonlu, C. (1972). "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, s. 93-138.
- Orhonlu, C. (1967). Cengiz Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı, İstanbul.
- Ortaylı, İ. (2004). "19. Yüzyıl Ankara'sına Demiryolunun Gelişi ve Bölgedeki Üretim Eylemlerinin Değişimi", Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I, Ankara, s. 109-110.

- Polatel, O. (2007). “XIX. Yüzyıldan Günümüze Gerçekleştirilemeyen Proje; İzmit-Karadeniz Ereğli Demiryolu”, I. Uluslar arası Kocaeli ve I. Uluslar arası Çevresi Kültür Sempozyumu,, Ed. Işıl Altun, Kocaeli.
- Shaw, S.J., Shaw, E.K. (1994). Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, C. II, İstanbul.
- Şaşmaz, M. (2005). “Niğde ve Çevresinde Kıtık (1887-1892)”, Niğde Tarihi Üzerine, Ed. Musa Şaşmaz, İstanbul, s. 181-209.
- Şimşir, B. (2006). Ankara...Ankara... Bir Başkentin Doğuşu, Ankara.
- Tozlu, S. (1997). Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900), Atatürk Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum.
- Yazıcı, N. “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı, OTAM, S. 3, s. 336-377.

Ek: Mösyö Human ile Osmanlı Devleti Arasında İzmit-Ankara Şosesine Dair Yapılan Mukavele Maddeleri





