



## **TANZİMAT'TAN II. MEŞRUTİYET'E HÜDÂVENDİGÂR VİLAYETİNDE KARAYOLU YAPIM ÇALIŞMALARI\***

*Emrah ÇETİN\*\**

### **ÖZET**

Tanzimat döneminde her alanda köklü ıslahatlar yapılmaya başlanmıştı. Bayındırlık alanındaki girişimler kapsamında özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren karayolu meselesine büyük önem verilmiş ve yıllardır ihmal edilen karayollarının ıslahı için çalışmalar başlatılmıştı. Devlet, hazırlattığı projelerle yeni yollar inşa etmeye, eski yolları tamir etmeye çalışmış, bunlarla ilgili birçok nizamname yayımlamıştı.

Tanzimat'ın ardından İmparatorluğun karayolu serüveni İmar Meclisleri'nin çabalarıyla başlamıştı. İmar meclisleri oluşturulurken ulaşım öncelik verilmesi şart koşulmuş, bu meclislere öncelikli görev olarak bölgelerinde yapılacak yolların tespit edilmesi vazifesi verilmişti. İlk iş olarak 1848'de Karadeniz'i Orta Anadolu üzerinden Arabistan'a bağlamak için Trabzon-Bağdat arasında şose yolu yapılması kararlaştırılmıştı. Ancak bunun için hazinede yeterli kaynak bulunamadığı gerekçesiyle bu girişim ertelenmişti. Bu arada yine İmar Meclisleri'nin çabalarıyla Trabzon-Erzurum ve Bursa-Gemlik arasında yol yapım çalışmaları başlatılmıştı. Bu amaçla yapılan çalışmalar yeterli kaynak bulunamaması ve gereken ilginin gösterilmemesi yüzünden yarım bırakılmıştı.

Hüdâvendigâr vilayeti yol yapım ve onarım meselesinde en çok önem verilen vilayetlerden birisi idi. Zira Anadolu Sağ Kol Güzergâhı yollarının önemli bir kısmı Hüdâvendigâr vilayeti sınırları içerisinde geçtiğinden her dönemde vilayet yollarının yapım ve onarımına dikkat edilmişti. Ayrıca İstanbul'un iâsesinin temininde Hüdâvendigâr vilayeti oldukça önemli bir yer teşkil ettiğinden vilayetin yollarının yapımı ve düzenli olarak onarımı gerçekleştirilmeye çalışılıyordu. Bu çalışmada Tanzimat'tan II. Meşrutiyet dönemine kadar geçen sürede vilayet dâhilinde bulunan mevcut yollar ortaya konulurken, yapılan yeni yollar ve tamirat işleri ile ilgili bilgiler verilmeye çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Hüdâvendigâr, Karayolu, Meşrutiyet, Osmanlı, Tanzimat.

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

**Bu makale Crosscheck sistemi tarafından taranmış ve bu sistem sonuçlarına göre orijinal bir makale olduğu tespit edilmiştir.**

\*\* Okt.Dr. Bartın Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi, El-mek: emrah@bartin.edu.tr



## FROM TANZİMAT PERIOD TO THE SECOND CONSTITUTIONALIST HÜDÂVENDİGÂR CITY HIGHWAY CONSTRUCTION WORKS

### ABSTRACT

Made during the Tanzimat reforms began to be established in every area. Initiatives, especially in the field of Public Works under the XIX. given great importance to the issue of the road in the second half of the century, and for many years was initiated studies for the rehabilitation of neglected roads. Government, prepared by the projects to build new roads, worked to repair the old ways, many of regulation was published about them.

Councils Reconstruction efforts after the Tanzimat, the empire had begun the adventure of the road. Giving priority to creating a transportation stipulated in the zoning Councils, to identify ways to do these councils serve as the primary task was given to regions. In 1848, the first job out of the Black Sea, Central Anatolia to Arabia, decided that the way to connect the highway between Trabzon and Baghdad. However, due to lack of sufficient grounds for this treasure, this initiative was postponed. In the meantime, efforts still Councils Reconstruction of Trabzon, Erzurum and Bursa-Gemlik road construction work was launched. For this purpose, studies was discontinued due to the lack of resources and the need to not show interest.

Road construction and repair Hüdavendigâr province provinces was one of the most important issue. Because a significant portion of the Anatolian Right Arm Route Hüdavendigâr district roads within the boundaries of the construction and repair of roads passes each note in the province had been. Also very important in the feeding of Istanbul province constitutes a supply Hüdavendigâr province sought to be realized by constructing new roads and repair on a regular basis. In this study, from the Tanzimat within the existing roads in the province in the period up to the period of constitutionalist are introduced, information about the new roads and repair works will be presented.

**Key Words:** Hüdavendigâr, Road, The Second Constitutional Period, The Ottoman, Tanzimat Period.

### GİRİŞ

Anadolu'nun kuzeybatısında bir uç beyliği olarak kurulan Osmanlı Devleti, XVI. yüzyılın sonlarında en geniş sınırlarına ulaşmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerinde bulunan yolların büyük bir bölümü Osmanlılara kendilerinden önce bu bölgelere hâkim olan devletlerden kalmıştı. Özellikle Romalıların Anadolu üzerinde inşa ettikleri yollar Osmanlılara kalan yol mirasının büyük bölümünü oluşturmaktaydı<sup>1</sup>. Roma ve Bizans dönemlerinde Anadolu yarımadasında bulunan yollar üç ana yönde geliyordu. Bunlar; Güney, Kuzey ve Merkez yolları

<sup>1</sup> Roma ve Bizans dönemlerinde Anadolu'da inşa edilen yollar için bkz. W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1960, s. 54-86.

idi. Roma ve Bizans dönemi yolları arasındaki en önemli değişiklik Roma yollarının başlangıç merkezi olan Efes'in yerini Bizans döneminde önce İzmid'in, sonra da İstanbul'un almasıydı. Romalıların Güney yolu Efes-Manisa-Konya-Pozantı-Tarsus-Antakya doğrultusunda ilerlerken Bizans döneminde Güney yolu Üsküdar'dan başlayarak İzmid'ten geçiyor ve Konya'ya ulaşıyordu. Osmanlılar döneminde Anadolu Sağ Kol Güzergâhını oluşturan bu yol Hac Yolu adını almıştı. Sardes'ten başlayan Merkez Yolu Konya'da Güney Yolu ile birleşiyor, buradan ayrılan yol Ankara-Sivas-Malatya güzergâhını takip ediyordu. Malatya üzerinden Musul'a bağlanan bu yol, Anadolu'dan geçen en önemli ticaret yolu idi. Romalıların Kuzey Yolu ise İzmid'ten başlıyordu. İzmid-Amasya-Gümüşhane yolunu takip ederek Ermenistan'ın başkenti Erivan'a kadar uzanıyordu<sup>2</sup>.

Anadolu'da karayolu ağının gelişim dönemlerinden birisi de Selçuklular devridir. Bu dönemde İstanbul'dan Konya'ya uzanan karayolu burada iki ayrı kola ayrılıyordu. Bunlardan birisi Toroslar'da Gülek Boğazı'nı aşarak Tarsus, Payas ve Antakya'ya uzanan yoldu. Diğer yol ise Kayseri-Sivas-Erzincan güzergâhını takip ederek Erzurum'a kadar uzanıyordu. Selçuklular yollar üzerinde kurdukları hanlar ve kervansaraylar ile bu yolları birer ticaret yolu haline getirmiş, yolların uğradığı şehirler de Anadolu'nun önemli ticaret merkezleri haline gelmişti. Bu devirde yolların yalnızca doğu-batı yönünde değil aynı zamanda güney-kuzey yönünde de geliştiği görülmüyordu. Elbistan'dan başlayarak Kayseri-Sivas-Tokat-Sinop-Samsun güzergâhını izleyen güney-kuzey yolu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki bağlantıyı sağlıyordu<sup>3</sup>. Osmanlıların, Roma ve Bizans dönemlerinde Güney-Kuzey-Merkez güzergâhları olarak üç ana bölüme ayrılan Anadolu yollarını kendi dönemlerinde Sağ-Orta-Sol Kol Güzergâhları olarak devam ettirdikleri görülmektedir.

Oldukça geniş bir coğrafyaya yayılmış olan Osmanlı İmparatorluğu'nda yol şebekesi, Rumeli ve Anadolu yol şebekesi olmak üzere iki ayrı bölümde incelenebilir<sup>4</sup>. Fakat çalışmanın konusunu sınırlamak ve incelemeyi derinleştirmek adına biz yalnızca Anadolu yol şebekesi üzerinde duracağız. Bu yüzden de Rumeli yol şebekesine ana hatlarıyla değinmekle yetineceğiz.

Osmanlı döneminde başkent İstanbul'u Balkanlar'a, Batı Karadeniz'e ve Orta Avrupa'ya bağlayan üç ana yol mevcuttu. Bu yollar *Sağ Kol Güzergâhı*, *Orta Kol Güzergâhı* ve *Sol Kol Güzergâhı* olarak adlandırılan üç ayrı kola ayrılıyordu. Bunlardan *Sağ Kol Güzergâhı*, İstanbul'u, Batı Karadeniz ve Kırım'a ulaştıran yoldu. İstanbul'dan başlayan bu kol Çatalca, Vize, Kırkkilise, Prevadi, Karasu, Babadağ, Akkırman yolu ile Özi ve Kırım'a ulaşıyordu. *Orta Kol Güzergâhı*, İstanbul'dan Orta Avrupa içlerine kadar ulaşan kol idi. Bu yol, İstanbul, Büyükçekmece, Silivri, Çorlu, Lüleburgaz, Babaeski, Havsa, Edirne, Filibe, Sofya ve Niş üzerinden geçerek Belgrad'a kadar uzanıyordu. Yunanistan yolu olarak adlandırılan *Sol Kol Güzergâhı* ise; İstanbul, Silivri, Tekirdağ, Malkara, Ferecik, Dimetoka, Gümölcine, Pravişte, Lanzaka, Larissa (Yenişehir) yolu ile İstefe (Tebai)'ye oradan da Eğriboz üzerinden Gordüs'e ulaşıyordu. Bu üç ana yol içinde en işlek olanı *Orta Kol Güzergâhı* idi. Balkanlar üzerinde iktisadî, siyasi ve askerî egemenlik kurabilmek için bu yola hâkim olmak ve daima bunu açık tutmak gerekliydi<sup>5</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul'u, Anadolu ve Anadolu üzerinden Kafkasya, İran, Irak, Suriye, Kutsal Topraklar ve Mısır'a bağlayan üç ana yol vardı. Bu yollarda yine *Sağ Kol Güzergâhı*, *Orta Kol Güzergâhı* ve *Sol Kol Güzergâhı* olarak adlandırılan üç ayrı kola ayrılıyordu.

<sup>2</sup> Cavit Orhan Tütengil, *İçtimaî ve İktisadî Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul 1961, s. 14-15.

<sup>3</sup> Osman Turan, "Selçuk Kervansarayları", *Belleten*, 10. Cilt, 39. Sayı, Ankara Temmuz 1946, s. 474-475.

<sup>4</sup> Fatih Müderrisoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Yolları ve Menzil Külliyeleeri", *Osmanlı Ansiklopedisi*, 10. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 376.

<sup>5</sup> Fatih Müderrisoğlu, *a.g.m.*, s. 376-377; Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002, s. 95-125.

## Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013



Osmanlılar döneminde *Anadolu Sağ Kol Güzergâhı*<sup>6</sup>; İstanbul'dan başlayarak İzmid, İznik, Yenişehir, Bozöyük, Eskişehir, Seyitgazi, Hüsrev Paşa Hanı, Iğın, Konya, Karapınar, Adana, Misis, Payas, Belen, Antakya<sup>7</sup>, Şam üzerinden Mekke ve Medine'ye uzanmaktaydı. Üsküdar-Halep arası 247 saatlik bir mesafe idi<sup>8</sup>. Anadolu Sağ Kol Yolu, askerî ve ticari amaçlarla en sık kullanılan yol olup en işlek yol güzergâhı idi. Bu yol, Balkanlar, İstanbul ve Anadolu'dan hac vazifesi için Kutsal Topraklara ulaşım yolu olarak da kullanıldığından "Hac Yolu" adı verilmişti<sup>9</sup>. Surre Alayı'nın da içinde bulunduğu Hac kafilésinin emniyet içerisinde seyahat edebilmesi için Anadolu Sağ Kol Güzergâhı'nda bulunan vilayet ve sancakların üst düzey idarecileri görevlendirilmekteydi. Ayrıca bu güzergâh üzerinde hacıların işe ve ibadetlerinin sağlanması için muazzam bir menzil teşkilatı oluşturulmuştu<sup>10</sup>. Yol, hac vazifesi gibi kutsal bir amaçla kullanılıyor olması açısından hayır sahiplerinin daha fazla yardımını çekiyordu. İstanbul'dan Kutsal Topraklara uzanan yol boyunca hayır sahiplerinin kurduğu vakıflar sayesinde birçok konak yerleri, kuyular, çeşmeler vs. yaptırılmıştı<sup>11</sup>.

*Orta Kol Güzergâhı*<sup>12</sup>, İstanbul, Gebze, İzmid, Bolu, Tosya, Merzifon, Tokat, Sivas, Malatya, Harput, Diyarbakır<sup>13</sup>, Nusaybin, Musul, Kerkük güzergâhını takip ederek Bağdat ve Basra'ya ulaşan yoldu. İstanbul ile Bağdat arası karayoluyla 445 saat sürüyordu<sup>14</sup>.

*Sol Kol Güzergâhı*<sup>15</sup>, Merzifon'a kadar *Orta Kol Güzergâhı*'ni takip etmekte, oradan da Ladik, Niksar<sup>16</sup>, Karahisar-ı Şarkî, Kelkit, Aşkale, Erzurum<sup>17</sup>, Kars yolu ile Tebriz'e kadar uzanmakta idi<sup>18</sup>. İstanbul-Erzurum güzergâhı üzerinde toplam 286 konak yeri olduğu ve bu yolun 38 günde kat edilebildiğini belirtilmekteydi<sup>19</sup>.

<sup>6</sup> Halaçoğlu, Anadolu Sağ Kol Güzergâhını, bu yol üzerinde bulunan menzilleri ve bunların birbirlerine olan uzaklıklarını ayrıntılı bir biçimde vermektedir. Bkz. Yusuf Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 52-69; Cemal Çetin, menzilhaneler üzerine yaptığı çalışmada Anadolu Sağ Kol Güzergâhında bulunan menzilhaneleri ve bunların Üsküdar'a uzaklıklarını vermektedir. Bkz. Cemal Çetin, *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2009, s. 65-95.

<sup>7</sup> Taeschner, Hac Yolu olarak da adlandırılan Anadolu Sağ Kol Güzergâhının Üsküdar'dan başlayarak Antakya'ya kadar uzanan bölümünü bazı ufak değişikliklerle aynen aktarmaktadır. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, Cilt I, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2010, s. 151-193.

<sup>8</sup> M. Hanefi Bostan, "Osmanlı Devleti'nde Yol ve Haberleşme Sistemi", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 82. Sayı, s. 65.

<sup>9</sup> Her yıl İstanbul'dan Mekke'ye karayolu ile gönderilen Sure Alayları da bu yolu takip ediyordu. Bu konuda Münir Atalar tarafından kaleme alınan değerli bir çalışma için bkz. Münir Atalar, "Hacc Yolu Güzergâhı ve Masrafı (KaraYolu, 1253/1837)", *OTAM Dergisi*, 4. Sayı, s. 43-90; Hac Yolu hakkında bilgi için bkz. Rüya Kılıç, "Osmanlı Devleti'nde Hac ve Hac Yolları", *Tarih Çevresi*, 18. Sayı, Eylül-Ekim 1995, s. 34-48.

<sup>10</sup> Selman Soydemir, "Osmanlı Devrinde Hac Yolları", *Osmanlı'da Ulaşım*, Editörler: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar vd., Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 55.

<sup>11</sup> Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", Çev. Hamit Sadi, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, 5. Cilt, 1-2. Sayı, Haziran-Kanun-ı Evvel 1926, Milli Matbaa-İstanbul 1927, s. 103.

<sup>12</sup> Halaçoğlu'nun verdiği Orta Kol Güzergâhı için bkz. Yusuf Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 69-86; Cemal Çetin, *a.g.e.*, s. 96-119.

<sup>13</sup> Taeschner Anadolu Orta Kol Güzergâhının Sivas'tan Diyarbakır'a kadar olan bölümünün Sivas'tan kuzey kervan yolunun uzantısı olarak güneydoğu yönünde Diyarbakır'a uzanarak burada Musul ve Bağdat yolu ile birleştiğini kaydetmektedir. Sivas-Diyarbakır arasındaki yol için ise Malatya ve Divriği güzergâhları olmak üzere iki ayrı alternatif yol olduğunu aktarmaktadır. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre ...*, II. Cilt, s. 31-36.

<sup>14</sup> M. Hanefi Bostan, *a.g.m.*, s. 66.

<sup>15</sup> Halaçoğlu'nun verdiği Sol Kol Güzergâhı için bkz. Yusuf Halaçoğlu, *a.g.e.*, s. 86-94; Cemal Çetin, *a.g.e.*, s. 120-149.

<sup>16</sup> Taeschner bu yolun Niksar'a kadar olan bölümünü İzmid-Sapanca-Bolu-Tosya-Amasya-Tokat-Niksar güzergâhı olarak kaydetmektedir. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre ...*, I. Cilt, s. 226-256.

<sup>17</sup> Taeschner Anadolu Sol Kol Güzergâhının Niksar-Erzurum kısmını, Niksar-Erzincan-Karahisar-Kelkit-Aşkale-Erzurum yolu olarak vermektedir. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre ...*, II. Cilt, s. 21-31.

<sup>18</sup> Fatih Müderrisoğlu, *a.g.m.*, s. 377-378.

<sup>19</sup> *Déscription de la ville d'Arz-roum, suivie de six itinéraires de cette ville a Constantinople, Tiflis, Diyarbekr, Trébizonde, Bagdad et Smyrne, par le colonel \*\*\**, 1826, Journal Asiatique, Tome IX, Paris, 1826, s. 225-226.

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013



Anadolu'da Sağ-Orta ve Sol Kol Güzergâhı yolları dışında önemli bir yol daha vardı. Bu yol, Üsküdar'dan başlamakta olup Gebze-Dil İskelesi-Gemlik-Mudanya-Uluabad-Çanakkale-Susırlığı-Manisa-İzmir-Urla güzergâhını takip ederek Çeşme'ye kadar uzanıyordu<sup>20</sup>. Bu yol, XIX. yüzyılda büyük bir değişim göstermiş ve önemli bir ticaret yolu haline gelmişti<sup>21</sup>.

Büyük bir coğrafyaya yayılan Osmanlı İmparatorluğu'nda, merkezle idari birimler arasında iletişimin sağlanmasını, orduların sevkiyatını, ticaret kervanlarının nakliyatını ve insanların emniyet içinde seyahatini sağlamak için karayollarının gelişimi son derece önemli görülmüştü. Güçlü bir ulaşım ağı kurmaya çalışan imparatorluk, birtakım müessese ve hizmet grupları oluşturmuş ve anayollar üzerinde yolcuların, kervanların, habercilerin, orduların ihtiyaçlarını karşılamak üzere birtakım askerî, sosyal ve ticari tesisler (ribat, han, kervansaray, derbent, menzil gibi) kurmuştu<sup>22</sup>. Anadolu'da yol ağının gelişiminde tüm bu müesseselerin önemli bir katkısı olmuştu.

### Hüdâvendigâr Vilayeti Yolları

Tanzimat döneminde diğer tüm alanlarda olduğu gibi karayolu yapım ve onarımı işinde de Tanzimat uygulamalarında görülen genel kurala uygun olarak pilot bölgeler seçilerek işe başlanıyordu. Bu pilot bölgelerden birisi de Hüdâvendigâr vilayeti idi. Karayolları ile ilgili yeniliklerin ilk uygulandığı bölgelerin başında da Hüdâvendigâr vilayeti geliyordu. Mesela; yolların yükümlü amele ile inşası usulünün kaldırılıp, yerine nakdi bedel uygulamasının getirilmesi kararlaştırıldığında bu düzenlemenin pilot uygulama bölgelerinden birisi Bursa olmuştu<sup>23</sup>.

Anadolu Sağ Kol Güzergâhı yollarının önemli bir kısmı Hüdâvendigâr vilayeti sınırları içerisinde geçtiğinden her dönemde vilayet yollarının yapım ve onarımına dikkat edilmişti. Ayrıca İstanbul'un iâşesinin temininde Bursa şehri önemli bir rol üstleniyordu. Bursa'dan İstanbul'a gönderilecek mallar önce hayvanlar kullanılarak karayolu ile Mudanya'ya taşınıyor, sonra da genellikle buradan deniz yoluyla başkente naklediliyordu<sup>24</sup>.

XIX. yüzyılın başlarında, Bursa'dan Anadolu'daki üç ana kola birden ulaşılabilirdi. Bursa-İnegöl yolu, Bursa'nın ana kollarla olan bağlantısını sağlayan yol idi. İnegöl'den Yenişehir istikametine gidilerek Orta ve Sol Kol Güzergâhları ile bağlantı sağlanabiliyordu. Ayrıca Sağ Kol Güzergâhı kullanılarak Eskişehir üzerinden Konya, Tarsus ve Halep'e gidilebiliyordu. Kütahya ve Afyon kazalarına gidilmek istendiğinde ise Domaniç dağları aşılarak, Domaniç ve Tavşanlı üzerinden Kütahya'ya ulaşıyordu. Bursa-Kütahya arasındaki yol, İnegöl-Domaniç-Tavşanlı güzergâhını izleyerek Kütahya'ya varıyordu. Domaniç dağları eteklerinden geçen bu yol sarp ve zorlu olmasına rağmen yolcular tarafından en çok tercih edilen güzergâhdı<sup>25</sup>. Bursa'dan ayrılan yollar gittikleri yönlere göre isimlendirilmişlerdi. Bursa-İzmir yolu İzmir Caddesi, Bursa-Kütahya yolu Kütahya Caddesi ve Bursa-Konya yolu ise Konya Caddesi isimleriyle anılıyorlardı.

<sup>20</sup> İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *Tarih Enstitüsü Dergisi (Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan)*, 15. Sayıdan Ayırbaşım, İstanbul 1997, s. 242; Taeschner, bu yolun Üsküdar-Bursa arası güzergâhını vermektedir. Bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre ...*, I. Cilt, s. 121-126.

<sup>21</sup> Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre ...*, II. Cilt, s. 63.

<sup>22</sup> M. Hüdai Şentürk, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış", *Türkler*, 14. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 446; Vakıflar Genel Müdürlüğü'nün Anadolu Kervan Yolları ile ilgili hazırladığı çalışmada, Anadolu'da bulunan Han, Kervansaray ve Menzillerin listesi verilmektedir. Bkz. Orhan Cezmi Tuncer, *Anadolu Kervan Yolları*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2007, s. 91-114.

<sup>23</sup> BOA. İ.MMS. 110/4706, 6 Ca 307(29.12.1889), s. 1-2; BOA. İ.MMS. 110/4706, 10 R 307(04.12.1889), s. 3.

<sup>24</sup> Cafer Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü", *Ankara Üniversitesi OTAM Dergisi*, 16. Sayı, Ankara 2004, s. 156-157.

<sup>25</sup> John Macdonald Kinneir, *Journey through Asia Minor, Armenia and Koordistan, in the Years 1813 and 1814*, London 1818, s. 239-242.

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013



Bursa'nın batı yönündeki ana yol, Bursa-İzmir yolu idi. Aslında bu yol Üsküdar'dan başlayıp Çeşme'ye kadar uzanan, Üsküdar-Gebze-Dil İskelesi-Gemlik-Mudanya-Uluabad-Çanakkale-Susırlığı-Manisa-İzmir-Urla-Çeşme yolunun bir parçası idi<sup>26</sup>. Bu yol, XIX. yüzyılda büyük bir değişim göstermiş ve önemli bir ticaret yolu haline gelmişti<sup>27</sup>.

Hüdâvendigâr vilayeti yolları arasında Bursa merkez ve kasaba yollarının bakım ve onarımından Belediye idaresi sorumlu idi. Diğer yolların yapım ve onarım işleri ise Turuk ve Maâbir İdaresi'nin sorumluluğunda idi<sup>28</sup>. Bazen de yolların kim tarafından yaptırılacağına dair sorunlar ortaya çıkıyordu. Örneğin; Bursa'dan Keşiş Dağı üzerinden Kasr-ı Hümayun'a giden şose yolun belediyeye ait olan kısmı belediye tarafından tamamlanmış, şehrin haricinde kalan kısmının ise Turuk ve Maâbir İdaresi tarafından amele-i mükellefeye yaptırılması istenmişti. Ancak Nafia Nezareti yolun kalan kısmının da belediye tarafından yaptırılmasını buyurmuştu. Bunun üzerine Hüdâvendigâr vilayetinden gönderilen yazıda; şehrin haricinde kalan kısmın inşasına belediyeye karşılık bulunmadığından belediye tarafından yaptırılmayacağı, yolun atıl kalıp harap olmaması için amele-i mükellefe marifetiyle yaptırılması gerektiği bildirilmişti<sup>29</sup>.

Bursa'da yol yapım çalışmalarına Tanzimat'ın hemen ardından başlanmıştı. İmar Meclisleri'nin çabalarıyla Bursa ile Gemlik arasındaki yolun yapımı için inşaat çalışmaları başlatılmıştı. Ancak bu amaçla yapılan çalışmalar yeterli kaynak bulunamaması ve gereken ilginin gösterilmemesi yüzünden yarım kalmıştı. Böylece yapılan harcamalar da boşa gitmiş oldu<sup>30</sup>. Bu başarısız girişimden sonra Afyon-Uşak yolunda inşaat çalışmaları başlatılmıştı. 1852 yılında Afyon kazası ileri gelenleri hükümete gönderdikleri yazıda; İzmir yolunun Uşak'a kadar olan kısmını şose olarak kendi imkânlarıyla yapabileceklerine dair taahhütte bulunmuşlar ve bunun için gerekli iznin verilmesini istemişlerdi. Hükümet tarafından da kendilerine gereken izin verilmişti<sup>31</sup>. Ancak yolun inşaatının başlaması ve tamamlanması uzun yıllar almıştı.

Tanzimat Dönemi'nde Bursa'nın imarını etkileyen olayların başında 1855 depremi geliyordu. Bu büyük depremde Bursa yerle bir olmuş, köprüler yıkılırken yollar da zarar görmüştü. Depremde zarar gören köprülerden Mudanya köprüsünün tamirine başlanmış, ayrıca bölgedeki 9 adet köprü de ahali tarafından tamir edilmişti. Çelebi Sultan Mehmet, Selçuk Hatun ve Abdal Metrarıcı köprüleri vakıfları tarafından, Hasan Paşa köprüsü ise mütevellisi tarafından tamir ettirilmiştir<sup>32</sup>.

Hüdâvendigâr vilayetinin imarı konusunda bazı idarecilerin oldukça önemli işlere imza attıklarını söyleyebiliriz. Hiç kuşkusuz bunlardan birisi de Ahmet Vefik Paşa idi. Ahmet Vefik Paşa, Bursa kentinin imarı ve vilayete bağlı yolların yapımı için büyük çaba harcamıştı. Ahmed Vefik Paşa işe Hüdâvendigâr eyaletindeki bölge yollarını modernleştirerek başladı. Taşra yollarının çoğu sadece atlar ve yayalar için uygundu. Ahmed Vefik Paşa taşranın gelişmiş kentlerini, örneğin Kütahya, Eskişehir ve Yenişehir'i merkeze, yani Bursa'ya bağlayan yeni yollar açtı. Bu yolların yapımında Fransız, Alman ve İngiliz mühendisler çalıştırılmış<sup>33</sup>, Ahmet Vefik Paşa da bu

<sup>26</sup> İsmet Miroğlu, a.g.m. , s. 242.

<sup>27</sup> Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre ...* , II. Cilt, s. 63.

<sup>28</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 15 N 1320 (16.12.1902), s. 1928.

<sup>29</sup> BOA. İ.DH. 1080/84763, 29 Ş 305 (11.05.1888). Hüdâvendigâr vilayeti şehir merkezi dışında kalan yolların yapımına dair Meclis-i Mahsus'un takrirı.

<sup>30</sup> Musa Çadircı, "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu Yapımı", Ankara Üniversitesi DTCF, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15. Cilt, 26. Sayı, Ankara 1991, s. 154; Mehmet Seyitdanioğlu, "Tanzimat Dönemi İmar Meclisleri", Ankara Üniversitesi DTCF, *OTAM Dergisi*, 3. Sayı, s. 330.

<sup>31</sup> *Takvim-i Vekâyi*, nr. 466, 10 C 1268 (01.04.1852).

<sup>32</sup> BOA. İ.DH. 519/35361, 5 B 1280 (16.12.1863), s. 2. Hüdâvendigâr vilayeti dahilindeki köprülerin yapım ve onarımına dair tezkire.

<sup>33</sup> Bu yolların yapımında Fransız ve İngiliz mühendisler etkili olmuştu. Hüdâvendigâr eyaleti dahilindeki yol güzergâhları vilayet baş mühendisi M. Padeano tarafından hazırlanmıştı. Ayrıca Birinci Meclis-i Umur-ı Nafia'da çalışan Fransız ve

### Turkish Studies

*International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*  
Volume 8/7 Summer 2013



çalışmaları denetleyerek bunların uygulanmasını sağlamıştı. Abdülaziz'in 1861'deki ziyareti için, kaplıcaları ile meşhur Çekirge'nin yolu genişletilmiş ve doğuya doğru Kütahya yoluna kadar uzatılmıştı. Bursa-Mudanya yolu da genişletilmişti. Böylelikle eyaletin başlıca iskelesi olan Mudanya'ya mal ve yolcu taşımacılığı kolaylaşmıştı. Ayrıca Ahmed Vefik Paşa, Çekirge'yi Bursa'ya bağlayan yeni bir yol daha yaptırmıştı<sup>34</sup>. Bursa-Mudanya yolu aradan geçen zamanla bozulmuş ve yolun tamiri gerekmişti. 1901 senesinde Bursa-Mudanya yolunun 10. kilometresi ile 30. kilometresi arasındaki kısmın tamirine ve masrafinin karşılanarak ihale yoluyla inşasına karar verilmişti. Ayrıca Işıklar ve Çekirge yolları da bozulduğundan tamirleri kararlaştırılmıştı. Yolun tamiri için gerekli para nakdî bedel ücretlerinden karşılanacak ve ihale ile inşa edilecekti<sup>35</sup>.

1850'lerden beri Bursa-Gemlik yolunun genişletilmesi için çeşitli çalışmalar yapılmıştı. Bu çalışmayı tamamlamak da 1865'te Ahmed Vefik Paşa'ya düşmüştü. Bursa, en iyi cinsten ipeğin ve her türlü kaliteli kumaşın bulunduğu en önemli merkezdi. Bursa-Gemlik yolunun inşası da Osmanlı'nın ipek ticareti açısından son derece önemli idi<sup>36</sup>. Bu yolun inşası için 1851 yılında Bursa, Gemlik ve Rıza Paşa Derbendi olarak anılan üç ayrı bölgeden işe başlanmıştı<sup>37</sup>. Ancak yoğun kış şartları nedeniyle inşaat çalışmaları kesintiye uğramış ve baharın gelmesi beklenmeye başlanmıştı. Ağır kış şartları nedeniyle duran inşaatı tekrar başlatmak için 1 Haziran 1852 tarihinde, bizzat Hüdâvendigâr vilayeti müşîri Süleyman Paşa ve Bursa meclisi üyeleri yolun başına giderek inşaatı başlatmışlardı<sup>38</sup>. Aradan geçen yıllara rağmen yoldaki yapım çalışmaları bir türlü tamamlanamamıştı. 1863 yılında, Bursa-Gemlik yolunun yarım kalan kısımlarının tamamlanması için yeniden çalışma başlatılmış, inşaatı yerinde görmek için Ticaret ve Maarif-i Umumiye Nazırı Edhem Paşa da Bursa'ya gitmişti<sup>39</sup>. Ancak Bursa-Gemlik yolunun yapımı 1865 yılında Ahmet Vefik Paşa'nın çabalarıyla tamamlanabilmişti.

Hüdâvendigâr vilayeti dâhilinde 1881 senesinden 1884 yılı ortalarına kadar 44,590 metre yol inşa edilmişti<sup>40</sup>. Bu verilerden elde ettiğimiz bilgilere göre; 1884 yılında yol yapım çalışmalarında büyük bir gelişim kaydedildiği görülmekteydi. Bu yıl içerisinde toplam 38.599 metre yol yapılmıştı<sup>41</sup>. Hüdâvendigâr vilayetinde imar faaliyetlerinin daha etkin bir biçimde yürütülebilmesi için 1884 yılında Umûr-ı Nafia Komisyonu oluşturulmuştu. 8 üyesi bulunan komisyonun başkanı Aleksandr Paşa idi<sup>42</sup>.

İngiliz mühendislerden M.M. de Leffe, Tassy, Ritter ve Albay Gordon da vilayet yollarının yapım ve onarımında görev üstlenmişti. Bkz. İlhan Tekeli-Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, 3. Cilt, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, Eylül 2004, s. 110.

<sup>34</sup> Beatrice Saint-Laurent, "Bir Tiyatro Amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Editörler: Paul Dumont-François Georgeon, Çev. Ali Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1999, s. 85-86.

<sup>35</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 1 Ra 1319 (18.06.1901), s. 1239; 1 B 1319 (14.10.1901), s. 1368.

<sup>36</sup> "Bursa dahi Anadolu'nun ekser mahalline merkez olup birkaç eyalet-i cesimeye civar bulunarak gayet âla harîr gibi mahsulati ve akmişe ve sair eşya-i mütenevviyası ziyade bulunduğuna ve eğer ki Gemlik'e vapur işlemekte ise de Bursa'ya olan caddesi bozuk olduğundan tüccarın eşya naklinde ve sert kış günlerinde pek zahmet ve meşakkat çekilerek gelib gitmede bil-zarûre hayli sıkıntı çekilmekte idüğüne mebni tarik-i mezkûrun dahi lüzum-ı tesviyesi tahkik eylediğinden ...", *Takvim-i Vekâyi*, defâ 439, 21 S 1267 (26.12.1850).

<sup>37</sup> *Ceride-i Havadis*, nr. 526, 4 C 1267 (06.04.1851).

<sup>38</sup> "Gemlik'ten Bursa'ya kadar tanzim olunmakta bulunan tarikin yoğun kış nedeniyle tesviyesinin durduğu ve ol-bahara değin ta'til olunmuş idüğü...", *Ceride-i Havadis*, nr. 557, 11 S 1268 (06.12.1851); *Ceride-i Havadis*, nr. 583, 29 Ş 1268 (18.06.1852).

<sup>39</sup> *Tasvir-i Efkâr*, nr. 83, 23 Ş 1279 (13.02.1863).

<sup>40</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, nr. 1, M 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 7.

<sup>41</sup> BOA. Y.PRK.TNF. 2/38, 22 Ca 306 (24.01.1889).

<sup>42</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar*, H. 1302 (1885), s. 275.

## Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013



Hüdâvendigâr vilayetinde, 1880'li yılların başından itibaren yol yapım ve onarım çalışmalarının hız kazandığı görülmektedir. H. 1303 (1885/1886) tarihli Hüdâvendigâr Vilayet Salnamesi'ne göre vilayet dâhilinde yapılan yollar aşağıdaki tabloda verilmiştir<sup>43</sup>:

1881-1883 Senelerinde Hüdâvendigar Vilayetinde Yapılan Yollar			
Yolun Güzergâhı	Köprüleriyle Beraber İkmal Olunan	Şosesi Ferş Olunan	Tesviye-i Türâbiyyesi İkmal Olunan
	Metre	Metre	Metre
Konya Caddesi'nin Bursa'dan Kütahya hududundaki Karasu'ya kadar	9700	9700	9700
Karasu'dan Kütahya'ya ve oradan Karahisar hududundaki Altuntaş'a kadar	142578	142578	143666
Altuntaş'tan Karahisar'a ve oradan Konya hududuna kadar	44240	56537	75940
Gemlik'ten Yenişehir'e kadar	25345	36767	51118
Bursa'dan Mihaliç'e kadar	-	5222	9216
Bursa'dan Yenişehir'e kadar	-	-	1500
Mudanya'dan Mihaliç'e kadar	-	220	1400
Yekûn	221863	251024	292540

Vilayet yolları arasında Karahisar-Kütahya-Bursa güzergâhı, bölge için önemli bir yol ağı idi. Bu yol Afyonkarahisar'dan başlayarak Kütahya üzerinden geçiyor ve Bursa'da Konya Caddesi'nde son buluyordu. Bu yolun genişliği 8-9 metreyi bulmaktaydı. 1885 yılında, Hüdâvendigâr vilayetinden gönderilen telgrafta; Karahisar-Kütahya şose yolunun 44 kilometrelik kısmının, üzerindeki 2 adet köprü, 13 menfez ve 20 şev ile beraber inşa edildiği ve ahalinin de katılımıyla yolun resmi açılışının yapıldığı bildiriliyordu. Karahisar-Kütahya-Bursa şose yolunun inşaatında 15.000'den fazla amele çalıştırılmıştı<sup>44</sup>. Konya Caddesi ile Kütahya yolu arasındaki 15 kilometrelik kısım ise, 1881 yılında son olarak yapılan 355 metrelik ilave ile bitirilmişti<sup>45</sup>. Karahisar sancağı dâhilinde, H. 1302-1303 (1885/1886) yıllarında 244.420 metre şose ve Karahisar'dan Sandıklı yolu ile Denizli Caddesi üzerinde 3.250 metre şose yol yapılmıştı. Ayrıca Bursa'dan Mudanya'ya kadar olan şose yolun 13.731 metrelik kısmının tamirine başlanmıştı<sup>46</sup>.

Bursa'dan Mihaliç kasabasına kadar olan 65 kilometrelik şose yolun inşasına 1890 senesinde başlanmıştı. Bu yol bir yıl içerisinde şose olarak yaptırılmıştı. Ayrıca yol üzerinde irili ufaklı 51 köprü ve 74 menfez inşa edilmişti. Kısa sürede tamamlanan yolun açılışı için Mihaliç

<sup>43</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar, H. 1303 (1885/1886), s. 46-48.*

<sup>44</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia, nr. 2, S 1302 (Kasım-Aralık 1884), s. 40; nr. 12, Z 1302 (Eylül-Ekim 1885), s. 359.*

<sup>45</sup> BOA. Y.PRK.T.NF. 1/26, 1298 (1880/1881). Konya Caddesi-Kütahya yolunun yapımına dair Nafia Nezareti'nin yazısı.

<sup>46</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar, H. 1303 (1885/1886), s. 80-81 ve 84-85.*

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013





halkı ve memurlarının katılımıyla düzenlenen törende kurbanlar kesilerek padişaha dualar edilmişti<sup>47</sup>. Mihaliç kazası meclisinin gönderdiği yazıda; bu yolun yapımının bölgenin kalkınmasına, nakliyatın kolaylaşmasına ve ticaretin artmasına sebep olacağı bildiriliyordu<sup>48</sup>.

Turuk ve Maâbir İdaresi, imparatorluğun dört bir köşesinde yürütülen imar faaliyetlerini denetlemek için seyyar müfettişlikler oluşturmuştu. Sivas vilayeti merkez mutasarrıfı Selim Sırrı Paşa Turuk ve Maâbir İdaresi Seyyar Müfettişi olarak Hüdâvendigâr vilayetine gönderilmişti. Sırrı Paşa, vilayet dâhilinde yapılan yolların durumuna dair incelemelerde bulunmuştu ve yaptığı incelemeleri rapor olarak Turuk ve Maâbir İdaresi'ne bildirmişti. Bu rapordan anlaşıldığı üzere; vilayet dâhilinde yapılan ana yollar 7 metre, iki yanları 1'er metre olmak üzere toplam 9 metre genişlikte olarak inşa ediliyordu. Ancak bazı yerlerde bu genişliğin sağlanabilmesi için sert kayalar aşmak ya da büyük ağaçları kesmek gibi zahmetli ve masraflı işler yapmak gerekiyordu. Sırrı Paşa, daha fazla masraf çıkaran ve inşaatı yavaşlatan bu gibi işlerden kaçınılması ve gerekiyorsa yolların bazı kısımlarda daraltılması gerektiğini bildirmişti<sup>49</sup>.

Hüdâvendigâr vilayeti dâhilinde bulunan Söğüt ahali, kasabalarının Eskişehir ile iletişimin sağlanması için Söğüt'ten Eskişehir'e kadar belde ahali tarafında bir şose yol inşası için dilekçe göndermişlerdi. Ahalinin başvurusu üzerine, yolun yapımı için Turuk ve Maâbir İdaresi'ne emir verilmişti. Söğüt-Eskişehir yolunun, yapımına önceden başlanılan Eskişehir-Bozüyük yoluna bağlanması kararlaştırılmış, yolun Buyran isimli karyeden ayrılarak 8 kilometre uzaklıktaki Söğüt'e ulaştırılması planlanmıştı. Bu yolun yapımı için gerekli para Kütahya ve Ertuğrul sancakları nakdî bedel ücretlerinden karşılanacaktı. Ayrıca Eskişehir'den Çukurhisar'a ve oradan Bozüyük'e uzanan bir başka yol daha yapılması düşünülmüştü. Ancak, Ankara demiryolu hattını incelemekle görevlendirilen Askerî Teftiş Komisyonu azalarından Muzaffer Paşa, yapılması düşünülen Eskişehir-Çukurhisar-Bozüyük yolunun demiryolu güzergâhına paralel olarak gitmekte olduğunu belirterek, bu yolun yapımının lüzumsuz olacağını ifade etmişti. Bunun yerine Eskişehir'den Çifteler Hara-yı Hümayun'una ve oradan Karahisar vasıtasıyla Konya'ya doğru bir yol yapılmasının daha doğru olacağını belirtmişti. Paşanın belirttiği Çifteler Hara-yı Hümayun'undan Konya'ya kadar uzanan yolun Karahisar ve Konya civarında ulaşımı kolaylaştıracağı ve Konya yolunu daha da kısaltacağı düşünülerek bu yolun yapımına karar verilmişti. Eskişehir-Çukurhisar-Bozüyük yolunun yapımı ise şimdilik ertelenmişti<sup>50</sup>. Ancak bu yolun sonraki yıllarda yapılıp yapılmadığına dair kayıtlarda herhangi bir bilgiye rastlanılmadı. Ayrıca Eskişehir'den Sakarya'ya kadar yapımı planlanan yol, üzerindeki köprü ve menfezlerle birlikte 1905 yılında tamamlanmıştı<sup>51</sup>.

Başagaç'tan Sandıklı'ya kadar olan şose yol tamamlanmış ve yolun açılışı yapılmıştı. Bandırma-Balıkesir yolu ihale suretiyle yaptırılması kararlaştırılmıştı. Yolun müteahhidi 1898 yılında inşaatı tamamlamıştı. Bunun üzerine yapılan incelemede, inşaatta bazı eksiklikler görülmüş olduğundan müteahhidin bunları tamamlaması istenmişti. Bundan dolayı müteahhitten alınan teminat miktarı ödenmeden yolun kesin kabul işlemlerinin yapılmasına karar verilmişti. 1901 yılında Simav kazasından başlayarak Kütahya ve Gediz'e giden yolun Hamidiye köprüsüne kadar uzatılması için çalışma başlatılmış, inşaat için gerekli paranın nakdî bedel ücretlerinden karşılanmasına karar verilmişti<sup>52</sup>.

<sup>47</sup> BOA. Y.PRK.UM. 22/26, 1 Temmuz 307 (13.07.1891). Bursa-Mihaliç yolunun yapımına dair Hüdâvendigâr vilayeti valisinin Mabeyn-i Hümayun Baş Kitabet Dairesi'ne gönderdiği arz tezkiresi.

<sup>48</sup> BOA. Y.PRK.UM. 22/26, 6 Z 308 (13.07.1891). Mihaliç kazası İdare Meclisi üyelerinin imzalarıyla gönderilen teşekkür yazısı.

<sup>49</sup> *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, nr. 1, M 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 15-18.

<sup>50</sup> *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 1 Ş 1309 (01.03.1892), s. 453-454; 1 S 1310 (25.08.1892), s. 69.

<sup>51</sup> BOA. T.OMZ.VRK. 532/5, 28 Şubat 320 (13.03.1905).

<sup>52</sup> Hüdâvendigâr vilayeti dâhilinde yapılan bazı yollar hakkında bkz. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 1 N 1314 (03.02.1897), s. 263; 15 Za 1315 (07.04.1898), s. 230; 15 B 1319 (28.10.1901), s. 1380.

Hüdâvendigâr vilayetinde bulunan yolların toplam uzunluğu 1890'lı yılların başlarında 1.246 kilometreyi buluyordu. Bu yolların 1.131 kilometresi tamamlanmış, kalan kısımların yapımı için çalışmalara devam edilmişti. H. 1310 (1892/1893) tarihli Hüdâvendigâr Vilayet Salnamesi'ne göre, vilayet dâhilinde yürütülen yol yapım ve onarım çalışmaları aşağıdaki tabloda verilmiştir<sup>53</sup>:

<i>Dahil-i Vilayette İkmal Olunmuş ve Derdest İkmal Bulunmuş Olan Yollara Mübeyyin Cedvel</i>						
Esami-i Tarik	Mecmu-u Tûlları		İkmal Olunan		Derdest İkmal Bulunan	
	Km.	m.	Km.	m.	Km.	m.
Mudanya'dan Bursa'ya kadar	31	00	31	00	00	00
Bursa'dan İnegöl-Pazarcık-Bozüyük-Kütahya-Karahisar-Konya hududuna	366	370	366	370	00	00
Bursa'dan Gemlik'e kadar	34	865	34	865	00	00
Bursa'dan Mihaliç'e kadar	65	00	65	00	00	00
Bursa'dan Yenişehir-Bilecik-Karasuya	111	00	111	00	00	00
Mihaliç tarikiyle Uluâbâd karyesinden Kirmasti'ye kadar	22	00	00	00	10	700
Gemlik'ten Yenişehir'e kadar	34	997	34	997	00	00
Yenişehir tarikiyle Pazarköy nahiyesine kadar	09	837	08	00	01	837
Yenişehir'den İnegöl'e kadar	26	426	26	426	00	00
Bilecik'ten Söğüt'e kadar	26	270	26	270	00	00
Bözüyük'ten Eskişehir'e kadar	46	831	29	831	00	00
Eskişehir'den İstasyon'a kadar	01	920	00	00	01	920
Konya Caddesi'nin Porsuk köprüsünden Kudüs tarikiyle Uşak'a kadar	144	18	136	00	08	18
Karahisar'dan Dinar'a kadar	99	00	71	00	07	00

<sup>53</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigâr*, H. 1310 (1892/1893), s. 497. Hüdâvendigâr vilayetinde yürütülen yol yapım ve onarım çalışmaları ile inşa edilen köprü ve menfezler hakkındaki bir başka tablo için bkz. *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigâr*, H. 1311 (1893/1894), s. 312-313.

Karahisar'da Çay nahiyesinden Bolvadin'e kadar	12	754	11	254	1	500
Balıkesir'den Bandırma'ya kadar	99	00	99	00	00	00
Balıkesir'den Edremit ve Dil İskelesi'ne kadar	103	434	68	246	23	00
Yekûn	1246	723	1131	260	53	975

Hüdâvendigâr vilayetinde 1893 yılı başından 1894 senesi Mart'ına kadar; Bursa merkez sancağı, Ertuğrul sancağı, Kütahya sancağı ve Karahisar sancağında yeni baştan şose olarak 16.160 metre, toprak yol olarak 39.098 metre yol yapılmıştı. Ayrıca 76.430 metre şose ve toprak yol tamirata gerçekleştirilmişti<sup>54</sup>. 1894 yılına gelindiğinde vilayet dâhilindeki yolların toplam uzunluğu 1366.127 metre idi. Bu yolların 1278.212 metrelik kısmının toprak yol düzenlemesi tamamlanmıştı. Ayrıca 26 kilometrelik yeni şose yol yapılmış ve kalan 122 kilometrelik şose yolun yapımına da devam edilmişti<sup>55</sup>. 1900 yılı Mart ayından Aralık ayına kadar; köprüleriyle birlikte 26.446 metre, köprüsüz olarak 24.174 metre şose yol ve 54.500 metre de toprak yol yapılmıştı. Yürütülen bu çalışmaların tablosu H. 1318 (1900) tarihli Hüdâvendigâr Vilayet Salnamesi'nde şu şekilde verilmiştir<sup>56</sup>:

1900 Yılı İçerisinde Hüdâvendigâr Vilayetinde Yapılan Târik ve Maâbir İnşaatını Gösteren Cetvel				
Esâmî-i Târik	Şose		Tesviye-i Tûrâbiyye	
	Köprülü Hitâm Bulan	Köprüsüz Hitâm Bulan	Hitâm Bulan	Mübâşeret Olunan
Mihaliç-Bandırma	1561	0	0	0
Bursa-Atranos	10000	0	7000	2000
Acemler-Çekirge-.....-Hamzabey-Aşıklar	854	0	0	0
Mudanya-Tirilyeve Karaağaç	0	0	2500	500
Lefke İstasyonu	0	0	0	0
Bursa-Gemlik	0	0	0	0
Bursa-Konya	0	0	0	0
Bursa-Yenişehir-Bilecik-Karasu boğazı	0	0	0	0
Bilecik istasyonundan Söğüt	0	0	0	0
İnegöl-Domaniç	2000	2000	12000	8000
Kütahya istasyon târiki	0	0	0	0
Altuntaş-Dumlupınar istasyon	0	4000	5000	4500
Banaz istasyon	531	174	0	0

<sup>54</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigâr*, H. 1312 (1894), s. 366-367.

<sup>55</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigâr*, H. 1315 (1897), s. 310-311. Ayrıca H. 1316 (1898) yılına kadar Hüdâvendigâr vilayetinde yapılan ve yapılmakta olan yolların haritası için bkz. *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigâr*, H. 1316 (1898). Bu harita salnamenin sonuna eklenmiştir.

<sup>56</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigâr*, H. 1318 (1900), s. 336-337. "Hüdâvendigâr Vilayeti Dahilinde Üç Yüz On Altı Senesi Mart'ı İbtidâsından Sene-i Merkûme Teşrin-i Sâni Nihayetine Kadar İcra Olunan Târik ve Maâbir Ameliyatını İrae Eder Bir Kita Cedveldir".

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013



Karahisar-Şuhud	8000	0	2000	1700
Çay-Bolvadin-Aziziye	500	17000	4000	0
Karahisar-Sandıklı	0	0	0	0
Bandırma-Balıkesir-Edremid-Akçay	0	0	0	0
Karahisar-Alaşehir hattı istasyonuna	0	0	0	0
Burhaniye-Hamidiye iskelesine	0	0	0	0
Uşak istasyon tariki	0	0	0	0
Gemlik-Yenişehir	0	0	0	0
Çukurlar istasyon tariki	3000	1000	2000	0
Ayvalık-Burhaniye-Edremid	0	0	5000	1000
Balıkesir-Bigadiç	0	0	6000	2000
Dinar-Isparta	0	0	1500	1000
Bilecik-Gölpazarı	0	0	3500	1500
İznik-Yenişehir	0	0	4000	1000
Yekûn	26446	24174	54500	23200

Hüdâvendigâr vilayeti dâhilinde 1903 yılında, 58 kilometre yol tamir işi yapılmış ve yeni baştan 46 kilometrelik yol yapılmıştı. Bu inşa ve tamirat işleri için 3.246.269 kuruş masraf yapılmıştı<sup>57</sup>. Yol yapım ve onarımı konusunda Hüdâvendigâr vilayetinin, Anadolu'daki diğer vilayetlerin çoğundan daha başarılı olduğu görülüyordu. Meşrutiyet döneminde vilayet dâhilindeki yolların büyük bir kısmı şoseye dönüştürülmüş ve yeni yollar açılmıştı. 1903 yılında toplam uzunluğu 2184,291 metre olan Hüdâvendigâr vilayeti yollarının, 1643,59 metresi tamamlanmış bulunuyordu<sup>58</sup>. 1906 yılına gelindiğinde ise vilayet dâhilinde yapılmış şose yolların toplam uzunluğu 1761.550 metreye, toprak yolların uzunluğu ise 179.300 metreye ulaşmıştı<sup>59</sup>. H. 1321 (1903) ve H. 1323 (1905) tarihli Hüdâvendigâr Vilayet Salnameleri'ne göre yapılan yollara dair tablolar aşağıda verilmiştir<sup>60</sup>.

<sup>57</sup> Cabir Duysak, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", *Osmanlı'da Ulaşım*, Editörler: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar vd. , Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 44-45.

<sup>58</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar, H. 1321 (1903)*, s. 364-367.

<sup>59</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar, H. 1324 (1906)*, s. 310-312.

<sup>60</sup> *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar, H. 1321 (1903)*, s. 364-367; *Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar, H. 1323 (1905)*, s. 346-349.

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013



Esâmî-i Târik	Dâhil-i Vilayetteki Târikin Umum Tûlu	Yapılan Târikin	
		Tûlu	Arzı
	Km. m.	Km. m.	m.
Bursa-Atranos-Harmancık-Tavşanlı-Kütahya	180,930	67,450	6
Bursa-Kasr-ı Hümayûn-Namazgah-Hamzabey-Muradiye-Çekirge-Aşıklar-Acemler-Mahmudiye	16,280	16,280	7-9
Bursa-Mihaliç-Bandırma tariki	93,261	93,260	6-7
Mihaliç-Kirmasti-Susıgırlık	41,800	19,950	6
Bursa-Mudanya ve Tirilye-Karaağaç tariki	74,270	63,270	5-6-9
Bursa-Kurşunlu	25,000	1,500	6
Bursa-Gemlik-Yenişehir	83,710	83,710	7-8
Yenişehir tarikiyle Pazarköy-Yalova	24,100	9,940	7
Mudanya-Burgos şubesi	2,500	2,500	5
Bursa-Kestel-İnegöl-Bozüyük-Kütahya-Karahisar-Konya hududu	367,100	367,100	7-9
Kestel-Yenişehir-Bilecik-Karasu	110,840	110,840	7
Lefke-İnegöl-Eskişehir-Kütahya ve Karahisar istasyon tarikleri	12,220	12,230	7-8
Bilecik-Söğüt-Çukurhisar istasyon tarikleri	55,010	24,530	6-7
Bozüyük-Çukurhisar-Eskişehir-Çifteler	107,070	64,750	7
Domaniç-İnegöl-Yenişehir-İznik-Mekece	116,510	81,930	6
Bilecik-Vezirhan istasyonu	12,750	6,820	4,50
Bilecik-Gölpazarı vilayet dahili	37,900	3,500	6
Eskişehir-Sakarya-Ilıca	40,200	6,000	6
Altuntaş-Dumlupınar İstasyonu	36,500	28,870	6
Kütahya-Gedüs-Uşak vilayet dahili	143,500	141,700	7
Uşak-Banaz istasyonu	1,900	1,900	9
Karahisar-Çukurlar istasyonu	6,740	6,740	6
Simav-Gedüs-Uşak tariki	37,870	13,000	6
Karahisar-ı Sahib-Sandıklı-Dinar-Isparta hududu	108,000	70,250	7-6
Karahisar-Şuhud vilayet dahili	28,360	12,000	7
Çay-Bolvadin-Aziziye-Sivrihisar hududu	81,000	30,400	7
Bandırma-Balikesir-Edremit-Akçay	202,600	202,600	7
Edremit tarikiyle Burhaniye-Ayvalık	43,660	25,530	6-7
Bandırma-Aydıncık-Gönen	42,460	27,060	6
Aydıncık-Erdek	12,720	12,720	6
Balikesir-Bigadiç	37,530	35,260	6
Yekûn	2184,291	1643,59	-

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013



Esâmî-i Târik	Dâhil-i Vilayetteki Târikin Umum Tûlu	Yapılan Târikin		
		Şose Tûlu	Tesviye-i Tûrâbiyye Tûlu	Arzı
	Km. m.	Km. m.	Km. m.	m.
Hamidiye-Bursa-Kasr-ı Hümâyün-Namazgah-Hamzabey-Muradiye-Çekirge-Aşıklar-Acemler-Mahmudiye tariki	17,680	17,90	-	7-9-12
Bursa-Atranos-Harmancık-Tavşanlı-Kütahya	180,930	67,450	8,000	6
Bursa-Mihaliç-Bandırma tariki	93,260	93,260	-	6-7
Mihaliç-Kirmasti-Susıgırlık	41,800	19,950	21,000	6
Bursa-Mudanya ve Tirilye-Karaağaç tariki	74,270	74,270	-	5-6-9
Bursa-Kurşunlu	25,000	-	1,540	6
Bursa-Gemlik-Yenişehir	83,710	83,710	-	7-8
Yenişehir tarikiyle Pazarköy-Yalova	24,100	18,640	5,460	7
Mudanya-Burgos şubesi	3,100	3,100	-	5
Bursa-Kestel-İnegöl-Bozüyük-Kütahya-Karahisar-Konya hududu	367,100	367,100	-	7-9
Kestel-Yenişehir-Bilecik-Karasu	110,840	110,840	-	7
Lefke-İnegöl-Eskişehir-Kütahya ve Karahisar istasyon tarikleri	12,230	12,230	-	7-8
Bilecik-Söğüt-Çukurhisar istasyon tarikleri	55,010	37,40	17,970	6-7
Bozüyük-Çukurhisar-Eskişehir-Çifteler	107,070	64,750	11,900	7
Domaniç-İnegöl-Yenişehir-İznik-Mekece	116,510	95,40	1,000	6
Bilecik kasabasından Söğüt tarikine kadar	6,870	6,870	-	7
Bilecik-Vezirhan istasyon tariki	12,750	6,820	3,000	4,50
Bilecik-Gölpazarı vilayet dahili	37,900	10,600	2,000	6
Eskişehir-Sakarya-Ilıca	40,200	6,000	-	6
Altıntaş-Dumlupınar İstasyonu	37,870	37,870	-	6
Kütahya-Gedüs-Uşak vilayet dahili	143,500	141,700	-	7
Uşak-Banaz istasyonu	1,900	1,900	-	9
Karahisar-Çukurlar istasyonu	7,80	7,80	-	6
Simav-Gedüs-Uşak tariki	37,870	37,870	-	6
Karahisar-ı Sahib-Sandıklı-Dinar-Isparta hududu	108,000	73,400	13,830	7-6
Karahisar-Şuhud vilayet dahili	28,360	12,000	7,000	7
Çay-Bolvadin-Aziziye-Sivrihisar hududu	81,000	35,150	4,230	7
Bandırma-Balıkesir-Edremit-Akçay	202,600	202,600	-	7
Edremit tarikiyle Burhaniye-Ayvalık	43,660	17,250	14,280	6-7
Bandırma-Aydıncık-Gönen	42,460	10,230	19,780	6
Aydıncık-Erdek	12,720	12,720	-	6
Balıkesir-Bigadiç	37,530	3,400	34,130	6
Balıkesir-İvrindi-Balya	30,670	-	20,500	6
Balıkesir-Soma tariki	60,000	-	10,500	7
Yekûn	2286,27	1690,18	196,12	-

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013



## SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerinde bulunan yolların büyük bir bölümü kendilerinden önce bu bölgelere hâkim olan devletlerden kalmıştı. Özellikle Romalıların Anadolu üzerinde inşa ettikleri yollar Osmanlılara kalan yol mirasının büyük bölümünü oluşturmaktaydı. Roma ve Bizans dönemlerinde Güney-Kuzey-Merkez güzergâhları olarak üç ana bölüme ayrılan Anadolu yollarını, Osmanlıların kendi dönemlerinde Sağ-Orta-Sol Kol Güzergâhları olarak devam ettirdikleri görülmektedir. Anadolu'da, Sağ-Orta ve Sol Kol Güzergâhı yolları dışında önemli bir yol daha vardı. Bu yol, Üsküdar'dan başlamakta olup Gebze-Dil İskelesi-Gemlik-Mudanya-Uluabad-Çanakkale-Susıgırlığı-Manisa-İzmir-Urla güzergâhını takip ederek Çeşme'ye kadar uzanıyordu. Önemli bir bölümü Hüdâvendigâr vilayeti sınırları içerisinde geçen bu yol, XIX. yüzyılda büyük bir değişim göstermiş ve önemli bir ticaret yolu haline gelmişti.

Osmanlılar, genel olarak kendilerinden önceki devletlerden miras olarak kalan yol güzergâhlarını XIX. yüzyılın ortalarına kadar bazı ufak değişikliklerle kullanmaya devam etmişlerdi. Bu tarihten sonra Anadolu'da demiryollarının inşa edilmeye başlanmasıyla yeni yollar ortaya çıkmaya başlamıştı. Genellikle ticari zenginliği olan kıyı şeritleri boyunca uzanan demiryolu ağlarını ülkenin iç kesimleri ile birleştirmek için yeni yan karayolu hatları oluşturulmaya başlanmıştı. Özellikle Batı Anadolu'da demiryolu hatlarının inşa edilmesinin ardından demiryolu istasyonlarını yerleşim merkezlerine bağlamak üzere yeni karayolları inşa edilmişti. Hüdâvendigâr vilayetinde inşa edilen yolların bir kısmı bu ihtiyaca cevap vermek üzere yapılmıştı.

XIX. yüzyılın başlarında, Bursa'dan Anadolu'daki üç ana kola birden ulaşılabilirdi. Bursa-İnegöl yolu, Bursa'nın ana kollarla olan bağlantısını sağlayan yol idi. İnegöl'den Yenişehir istikametine gidilerek Orta ve Sol Kol Güzergâhları ile bağlantı sağlanabiliyordu. Ayrıca Sağ Kol Güzergâhı kullanılarak Eskişehir üzerinden Konya, Tarsus ve Halep'e gidilebiliyordu. Kütahya ve Afyon kazalarına gidilmek istendiğinde ise Domaniç dağları aşarak, Domaniç ve Tavşanlı üzerinden Kütahya'ya ulaşılabiliyordu. Bursa-Kütahya arasındaki yol, İnegöl-Domaniç-Tavşanlı güzergâhını izleyerek Kütahya'ya varıyordu. Domaniç dağları eteklerinden geçen bu yol sarp ve zorlu olmasına rağmen yolcular tarafından en çok tercih edilen güzergâhdı<sup>61</sup>. Bursa'dan ayrılan yollar gittikleri yönlere göre isimlendirilmişlerdi. Bursa-İzmir yolu İzmir Caddesi, Bursa-Kütahya yolu Kütahya Caddesi ve Bursa-Konya yolu ise Konya Caddesi isimleriyle anılıyorlardı.

Tanzimat'ın getirdiği yenilikleri hayata geçirmek için başkente yakın vilayetler pilot uygulama alanları olarak seçilirdi. Bu pilot bölgelerden birisi de Hüdâvendigâr vilayeti idi. Karayolları ile ilgili yeniliklerin ilk uygulandığı merkezlerin başında da Hüdâvendigâr vilayeti geliyordu. İmparatorluğun diğer bölgeleri ile karşılaştırıldığında Hüdâvendigâr vilayetinde yol yapım ve onarım işinin daha aktif bir şekilde yürütüldüğü ve vilayetin büyük bölümünün karayolu ağı ile örüldüğü görülmektedir. Vilayetin imarı konusunda Ahmet Vefik Paşa'nın çok değerli katkıları olmuştur. Onun çabalarıyla taşranın gelişmiş kentleri, örneğin Kütahya, Eskişehir ve Yenişehir'i merkeze, yani Bursa'ya bağlanmıştı. Ayrıca, Bursa-Mudanya, Bursa-Gemlik ve Bursa-Çekirge yolları da paşanın çabalarıyla inşa edilmişti. Daha sonraki yıllarda da vilayet dahilindeki yol yapım ve onarım faaliyetlerinin hızla devam ettiği görülmektedir. Hüdâvendigâr vilayetinde 1890'lı yılların başında 1246 kilometre karayolu bulunurken, 1900'lü yılların başında vilayet dâhilinde yaklaşık 2300 kilometre yol bulunuyordu.

<sup>61</sup> John Macdonald Kinneir, *Journey through Asia Minor, Armenia and Koordistan, in the Years 1813 and 1814*, London 1818, s. 239-242.

## KAYNAKÇA

### I. Arşiv Belgeleri

- BOA. İ.MMS. 110/4706, 10 R 307(04.12.1889).  
 BOA. İ.MMS. 110/4706, 6 Ca 307(29.12.1889).  
 BOA. İ.DH. 519/35361, 5 B 1280 (16.12.1863).  
 BOA. İ.DH. 1080/84763, 29 Ş 305 (11.05.1888).  
 BOA. Y.PRK.T.NF. 1/26, 1298 (1880/1881).  
 BOA. Y.PRK.TNF. 2/38, 22 Ca 306 (24.01.1889).  
 BOA. Y.PRK.UM. 22/26, 1 Temmuz 307 (13.07.1891).  
 BOA. T.OMZ.VRK. 532/5, 28 Şubat 320 (13.03.1905).

### II. Resmi Yayınlar ve Gazeteler

- Sâlnâme-i Vilâyet-i Hüdâvendigar*, H. 1302 (1885); H. 1303 (1885/1886); H. 1310 (1892/1893); H. 1311 (1893/1894); H. 1312 (1894); H. 1315 (1897); H. 1316 (1898); H. 1318 (1900); H. 1321 (1903); H. 1323 (1905); H. 1324 (1906).  
*Ceride-i Havadis*, nr. 526, 4 C 1267 (06.04.1851); nr. 557, 11 S 1268 (06.12.1851); *Ceride-i Havadis*, nr. 583, 29 Ş 1268 (18.06.1852).  
*Mecmua-i Umur-ı Nafia*, nr. 1, M 1302 (Ekim-Kasım 1884); nr. 2, S 1302 (Kasım-Aralık 1884); nr. 12, Z 1302 (Eylül-Ekim 1885).  
*Takvim-i Vekâyi*, defâ 439, 21 S 1267 (26.12.1850); nr. 466, 10 C 1268 (01.04.1852).  
*Tasvir-i Efkâr*, nr. 83, 23 Ş 1279 (13.02.1863).  
*Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 1 Ş 1309 (01.03.1892); 1 S 1310 (25.08.1892); 1 N 1314 (03.02.1897); 15 Za 1315 (07.04.1898); 1 Ra 1319 (18.06.1901), 1 B 1319 (14.10.1901); 15 B 1319 (28.10.1901); 15 N 1320 (16.12.1902).

### III. Araştırma ve İncelemeler

- ATALAR, Münir, "Hacc Yolu Güzergâhı ve Masrafı (KaraYolu, 1253/1837)", *OTAM Dergisi*, 4. Sayı, s. 43-90.  
 BOSTAN, M. Hanefî, "Osmanlı Devleti'nde Yol ve Haberleşme Sistemi", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 82. Sayı, s. 63-67.  
 ÇADIRCI, Musa, "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu Yapımı", Ankara Üniversitesi DTCF, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15. Cilt, 26. Sayı, Ankara 1991, s. 153-167.  
 ÇETİN, Cemal, *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2009.  
 ÇİFTÇİ, Cafer, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İlaşesinde Bursa'nın Rolü", *Ankara Üniversitesi OTAM Dergisi*, 16. Sayı, Ankara 2004, s. 153-171.  
*Déscription de la ville d'Arz-roum, suivie de six itinéraires de cette ville a Constantinople, Tiflis, Diyarbekr, Trébizonde, Bagdad et Smyrne, par le colonel \*\*\**, 1826, Journal Asiatique, Tome IX, Paris, 1826, s. 223-230.

## Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
 Volume 8/7 Summer 2013





- DUYSAK, Cabir, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", *Osmanlı'da Ulaşım*, Editörler: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar vd. , Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 37-51.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002.
- KILIÇ, Rüya, "Osmanlı Devleti'nde Hac ve Hac Yolları", *Tarih Çevresi*, 18. Sayı, Eylül-Ekim 1995, s. 34-48.
- KİNNEİR, John Macdonald, *Journey through Asia Minor, Armenia and Koordistan, in the Years 1813 and 1814*, London 1818.
- LAURENT, Beatrice Saint, "Bir Tiyatro Amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Editörler: Paul Dumont-François Georgeon, Çev. Ali Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yay. , İstanbul 1999, s. 79-98.
- MİROĞLU, İsmet, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *Tarih Enstitüsü Dergisi (Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan)*, 15. Sayıdan Ayrıbasım, İstanbul 1997, s. 241-252.
- MÜDERRİSOĞLU, Fatih, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Yolları ve Menzil Külliyesi", *Osmanlı Ansiklopedisi*, 10. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 376-383.
- RAMSAY, W. M. , *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1960.
- SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, "Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri", Ankara Üniversitesi DTCE, *OTAM Dergisi*, 3. Sayı, s. 323-332.
- SOYDEMİR, Selman, "Osmanlı Devrinde Hac Yolları", *Osmanlı'da Ulaşım*, Editörler: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar vd. , Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 53-66.
- ŞENTÜRK, M. Hüdai, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış", *Türkler*, 14. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 904-919.
- TAESCHNER, Franz, "Muhtelif Devirlerde Anadolu Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", Çev. Hamit Sadı, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, 5. Cilt, 1-2. Sayı, Haziran-Kanun-ı Evvel 1926, Milli Matbaa-İstanbul 1927, s. 96-108.
- \_\_\_\_\_, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, Cilt I-II, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2010.
- TEKELİ, İlhan-İLKİN, Selim, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, 3. Cilt, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, Eylül 2004.
- TUNCER, Orhan Cezmi, *Anadolu Kervan Yolları*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2007, s. 91-114.
- TURAN, Osman, "Selçuk Kervansarayları", *Bellekten*, 10. Cilt, 39. Sayı, Ankara Temmuz 1946, s. 471-496.
- TÜTENGİL, Cavit Orhan, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul Matbaası, İstanbul 1961.

---

### Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic  
Volume 8/7 Summer 2013

