

XIX. YÜZYILIN SONLARINDA HARPUT'TAN GEÇEN KARAYOLU GÜZERGAHLARI VE HARPUT'TAKİ KÖPRÜLER

Prof. Dr. İbrahim YILMAZÇELİK^Σ Yrd. Doç. Dr. Sevim ERDEM^{ΣΣ}

Osmanlı Devletinde, Kanuni devrinden itibaren, yolların gelişimine büyük bir önem verilmiştir. Osmanlı devletinin çeşitli dönemlerinde, Anadolu'da Üsküdar'dan Ankara'ya ve Anadolu'nun çeşitli yerlerine ve Bağdat'a kadar uzanan yollar yapılmıştır. Aynı zamanda bu anayolların zaman içerisinde şubeleri de açılmıştır.

Samsun Vilayetinin, Bağdat Caddesinden Mamûretü'l-aziz Vilayeti'ne ve daha ötelere uzanacak yolun yapımına Muharrem 1884'te başlanmış olup, askeri amaçlı olarak yapılmaya başlanan yolun, toplam uzunluğu 230 kilometredir. Yolu tamamlama çalışmaları, oldukça uzun sürmüş ve 15 yıl içerisinde ancak tamamlanabilmektedir.

XIX. yüzyılın sonlarında, Doğu Anadolu bölgesinde ıslah çalışmalarını yürütmek amacıyla devlet tarafından çeşitli zamanlarda görevlendirmeler yapılmış, yapılan teftişlerde yapılması planlanan yol ile beraber ara yollar ve köprülerde bakım ve onarımının yapılması teklifleri de olmuştur. Osmanlı Devleti, hem bu eksiklikleri tamamlamak hem de yenilerini yapmak için çalışmalarını yürütmüştür. Bu çalışmada XIX. yüzyılın sonlarında Harput Sancağından geçen yollar ve buna bağlı şubeler ve yine bu yol üzerinde bulunan köprüler ortaya konulmuştur.

GİRİŞ

Yol, ülke imarını sağlamada bir vasıta olup, aynı zamanda ticaret, ziraat ve sanayinin gelişini sağlayan önemli bir araçtır. Ayrıca memleketin güvenlik ve asayişinin temininde de önemli bir yere sahiptir. Bir ülkede refah ve gelişmişlik düzeyinin iyi olabilmesi için iyi bir yol sistemi ağına sahip olmak gerekmektedir.

Osmanlı devletinde, Kanuni Sultan Süleyman devrinden beri yolların gelişimine büyük bir önem verilmiştir. O zamanlardan beri Üsküdar'dan Ankara'ya ve Anadolu'nun çeşitli yerlerine ve Bağdat'a kadar ana yollar

* Fırat Üniversitesi, İnsani ve Sosyal Bilimler Fak. Tarih Bölümü, ELAZIĞ

** Bitlis Eren Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, BİTLİS

yapılmış ve bu yolların zaman içerisinde şubeleri de açılmıştır¹. Bu yolları o zamanın şartları içerisinde değerlendirmek gerekir.

Yollarla beraber hanlar, kervansaraylar, çeşmeler ve diğer mimari yapılar da yol kavramı içerisinde yerini almıştır. Başa geçen her padişah kendi devrinde yeni yollar yaptırarak bu yol ağına katkıda bulunmuşlardır. Bu konudaki çalışmaların özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren fazlaştığını söylemek mümkündür. Mesela, Sultan Abdülmecid zamanına gelindiğinde, ıslah tedbirleri arasında yollar önemli yer işgal etmiş ve bu amaçla çok sayıda memur görevlendirilmişti. Sultan II. Abdülhamid devri öncesi yol uzunluğu 3327 kilometre 643 metre uzunluğunda iken, Sultan Abdülhamid'in tahta geçişinden itibaren, 1876-1878 yıllarındaki durgunluk haricinde, 2-3 yıl içerisinde yol konusunda önemli mesafeler kat edilmiş, gerekli önem ve ihtimam sayesinde 4.000 kilometre yol yapılmıştır².

Osmanlı Devleti, kurulduğu andan itibaren bayındırlığa olan ihtiyacı bilmekte ve bu doğrultuda hareket etmekteydi. Özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti tarafından inşa edilen yollar, daha önce Roma ve Bizans'da olduğu gibi, sadece fetih amaçlı değildi. Bu dönemde daimi bir yol politikası takip edilmişti. Yolların güzergâhlarının belirlenmesinde, askeri amaçlar kadar ticari menfaatler de dikkate alınmıştı³.

Osmanlı, ülke sınırları itibariyle eski medeniyet ve yeni medeniyet arasında bir hat teşkil etmekteydi. Zilhicce 1301 (Eylül-Ekim 1884) Tarihli Nafia Nezareti'nce hazırlanmış olan Osmanlı coğrafyasını bilhassa dağlarını ve silsilelerini gösteren haritaya (bkz.EK I: Osmanlı Asyâ-yı Fizikî Haritası) bakıldığında, Osmanlı dağlarının Erzurum yönünde olanların temeli İran'da

¹ Osmanlı Devleti'nin yola verdiği önem konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Örneğin, Bir seyyaha göre, Osmanlı Devleti dünya tarafından bilindiğinden beri, yol yapım ve onarım işini küçümsemekteydi. Bundan dolayı Türk yollarının yanında eski Roma, Grek ve Cenova yolları da yok olmaktaydı. Seyyah Sandwith Humpry, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tek bakımlı yolun padişahın gezintisini yaptığı yol olduğunu ileri sürmektedir. Sibel Ercüment; **XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahlara Göre Doğu ve Orta Karadeniz**, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara-1991, s. 32. Bu görüşü doğrulayan bir başka ifade de şöyledir. Osmanlı devletinde savaş dönemleri dışında, ülke genelinde büyük çaplı yolların yapım faaliyetine rastlanmamaktadır. Savaş dönemlerinde ise, ordunun kolayca geçmesini sağlamak amacıyla yollar açılmakta ve onarılmaktaydı. Cengiz Orhonlu; **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım**, Derleyen: Salih Özbaran, İzmir-1984, s. 65.

² **Mecmua-ı Umur-u Nafia**, H. Fi Muharrem 1302 (Ekim-Kasım 1884), s. 4.

³ **Mecmua-ı Umur-u Nafia**, H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s.198.

Kabil'e kadar uzanmakta ve Kabil'in de Kaşgar'a bağlı olduğu görülecektir⁴. Bu dağların uzantısı, Akdeniz ve Karadeniz'e kadar uzanmakta olup, dağlar Akdeniz ve Karadeniz'e paralel olarak uzanmakta, Ege'ye ise dik olarak uzanmaktadır. Konya Ovası ise bir Hilal gibi bu Hilal'in ortasında yer almaktadır⁵.

Bu çalışmada XIX. yüzyılın sonlarında Harput'tan geçen karayolları ve bu karayollarının üzerinde bulunan köprüler ana hatları ile ele alınmıştır.

I. MAMURETÜ'L-AZİZ VİLAYETİ YOLLARI

Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun 1516 tarihinde Osmanlılar tarafından ele geçirilmesinden itibaren Harput, klasik bir Osmanlı sancağı olarak varlığını sürdürmüştür. Harput adı, başta Sancak merkezinin bulunduğu kaza ve bu sancağın tamamını ifade eden bir ad olup, 1867 tarihine kadar devam etmiştir. 1846 tarihinde Harput ayrı bir eyalet haline getirilmiş ve Diyarbakır Eyaletinden ayrılmıştır. Evveliyatı daha eskiye dayanmakla beraber özellikle bu tarihten sonra şehir merkezi Harput'tan aşağıda bulunan **Mezraa** adlı yerleşim merkezine kaymaya başlamıştır. Bu tarihten sonra yavaş yavaş Harput önemini kaybetmeye başlamıştır⁶.

Harput merkezinin Harput'tan 4 km aşağıda bulunan Mezraa adı verilen bölgeye kayması ile birlikte buraya başta Hükümet konağı olmak üzere yeni binalar yapılmış ve halkın büyük bir çoğunluğu, bu yeni yerleşim merkezine kaymaya başlamıştır. 1867 yıllarında Harput vilayetinde Valilik görevini yürütmekte olan Ahmed İzzet Paşa, vilayet adının değiştirilmesi talebinde bulunmuştur.

13 Şubat 1867 tarihli bir iradeden anlaşıldığı üzere, Vali Ahmed İzzet Paşa'yı bu düşünceye sürükleyen birtakım gelişmeler söz konusudur. Buna göre, Harput'ta uzun zaman önce çıkan bir yangında Hükümet Konağı yanmış ve Hükümet Konağının bu atıl hali yaklaşık 12 yıl boyunca devam etmiş, bu süre zarfında Vilayet İdari personeli çeşitli yerlerde görevlerini devam ettirmişlerdir. Vali Ahmed İzzet Paşa ve Harput sakinleri şehrin yeniden imar edilmesi çalışmalarını başlatmış, ilk olarak iane yoluyla Hükümet Konağı yapılmış bunu daha sonra yeni bir cami, çeşme ve diğer binaların yapılması takip etmiştir. Vali ve vilayetin ileri gelenleri, bu

⁴ Osmanlı Asyâ-yı Fizikî Haritası, **Mecmua-ı Umur-u Nafia**; H. Fi Muharrem 1302 [Ekim-Kasım 1884], s.32.

⁵ **Mecmua-ı Umur-u Nafia**, H. Fi Cemaziyel-ahir 1302 (Mart-Nisan 1885), s.198

⁶ Ahmet Aksın, **19.Yüzyılda Harput**, Elazığ, 1999, s.34-35.

mamurlaştırma çalışmalarına istinaden Vilayetin adının Sultan Abdülaziz'e izafeten **“Mamuratü'l-aziz”** olarak tesmiye edilmesi ve hatta vilayetin adının da **“Eyalet-i Mamuratü'l-Aziz”** namıyla yad kılınması talebinde bulunmuşlardır. Nitekim bu talepleri kabul edilmiştir⁷.

Mamuratü'l-aziz 1867 tarihinde bir aralık sancak olarak, Diyarbakır Vilayetine bağlanmıştır. Bu dönemde, Ma'muretü'l-Aziz Sancağı (bugünkü Elazığ): Palu, Keban Madeni, Eğin, Çemişgezek, Arapkir kazalarından oluşmaktaydı. Mamuratü'l-aziz 1875 tarihinde ayrı bir Mutasarrıflık haline getirilmiş ve 1878-1882 tarihleri arasında ise tekrar Vilayet yapılmıştır⁸.

Osmanlı hâkimiyeti süresince, Doğu bölgesinde, Diyarbakır'ın ticarî yollar üzerinde önemli bir merkez olduğu görülmektedir.

Diyarbakır-Bağdat yolu Osmanlı döneminde,

1-İstanbul-İskenderun-Diyarbakır-Bağdat,

2-Samsun-Diyarbakır-Mardin-Bağdat,

3-İstanbul-Sivas-Diyarbakır-Bağdat bağlantılı idi.

Söz konusu yolların XIX. yüzyılın sonuna kadar işlek olduğu bilinmektedir. Bu yoldan Bağdat tarafından gelen Hint malları, Diyarbakır üzerinden diğer bölgelere sevk edilmiştir. Bu yollara,

1-İran veya Dağıstan-Diyarbakır-Sivas-İstanbul,

2-İran veya Dağıstan-Diyarbakır-Halep-Şam,

3-İran veya Dağıstan-Diyarbakır-Bağdat yollarını da ilave etmek gerekir⁹.

Osmanlı döneminde Harput'un bu yollar güzergâhında bulunan önemli bir merkez olduğu söylenebilir. Harput, Diyarbakır kadar önemli bir ticari merkez olmamakla birlikte yukarıda zikredilen yol güzergâhları üzerinde önemli bir kavşak noktası olma durumundadır. Yeni ticaret yollarının bulunması ve ipek yolunun önemini kaybetmesi ile birlikte, Anadolu'daki ticaret yollarının da önemini kaybettiği bilinmektedir. Yeni ticaret yollarının bulunması eski yolları tam manası ile devre dışı bırakmadığından, bu yollar

⁷ BOA. İ.DH. 558/38901, 8 Şevval 1283/13 Şubat 1867. Ahmet Aksın, **19.Yüzyılda Harput**, Elazığ, 1999,s.34-35.

⁸ Ahmet AKSIN, **19.Yüzyılda Harput**, Elazığ, 1999,s.34-35.

⁹ İbrahim YILMAZÇELİK, **XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır, 1790-1840 (Fizikî, İdarî ve Sosyo-Ekonomik Yapı)**, Ankara, 1995. s.314-315.

daha uzun bir süre eskisi gibi olmamakla beraber işlevlerini sürdürmüşlerdir (Bkz. **Ek II**. Diyarbakır'dan Geçen Ticaret Yolları Haritası).

XIX. yüzyılın sonlarında Osmanlı devleti bir kısım sebeplerden dolayı bayındırlık faaliyetlerine büyük bir önem vermiştir. Dosyasıyla, bu dönemde, her vilayette olduğu gibi, Harput Vilayetinde de, devlet tarafından gerekli olan nafia personeli, ihtiyaç doğrultusunda istihdam edilmekteydi. Vilayet yollarının yapımı sırasında, sanayi mallarının korunması için Zaptiye Nezareti'nden Zabitan görevlendirilmesi de yapılmıştı. Bu görevlinin ücreti vilayet idaresince karşılanmaktaydı¹⁰. Ayrıca Vilayette Kondüktör istihdamı da sağlanmış, II. Sınıf Kondüktörlerden Remzi ve Saçatur Efendiler¹¹ bu vilayette görev yapmaya başlamışlardı.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru, Osmanlı genelindeki yol yapım çalışmalarının bu bölgede de sürdürüldüğü görülmektedir. Hatta Nafia alanındaki başarılı çalışmalarından dolayı, Ünye Kazası Eşrafından Hazinesdar-zade Süleyman Bey'e Mamuratü'l-Aziz Vilayeti Valisi tarafından teşekkür edilmişti¹².

XIX. yüzyılın ikinci yarısında ve özellikle sonlarında, Harput'tan geçen başlıca yol güzergahları ve bu yollarla ilgili gelişmeler aşağıda verilmiştir.

1.Harput-Dersim-Hozat-Munzur (Askeri Amaçlı) Yolu

Osmanlı dönemine bakıldığında, bir bölge veya şehrin iktisadî bakımından gelişmiş olmasının başlıca şartı olarak, arazinin verimli yani ziraata elverişli olmasının yanı sıra ticaret yollarına yakın olması görülmektedir. Yani ulaşım kolaylığı, yolların elverişli olması ticarî açıdan büyük bir öneme sahiptir. Bu açıardan bakıldığında Dersim bölgesinin arazi ve yol şartlarının uzun bir dönem elverişli olmadığı görülebilir. Dersim Sancağı hakkında bilgi veren kaynaklar özellikle arazinin bu durumuna işaret etmişlerdir. 14 Mayıs 1906 tarihli bir arzda yer alan, "... *kıt'a-i sağıre-i mezkûrenin bigâyet ârizalı ve ekseriyetle sengistân ve gayr-i kâbil-i zırâ'at*

¹⁰ **BOA.T.171**,Temmuz 1301(Temmuz-Ağustos 1885), s. 6. **BOA. T. 171**,Eylül 302 (Eylül-Ekim 1886), s. 6.

¹¹ "...Remzi ve Saçatur Efendilerin adâb-ı umumiyeye muhalif hareketlerinden dolayı H. 15 Haziran 1302 (27 Haziran 1886) tarihinden itibaren kayıdları terkin kılındığı..." **BOA. T. 2303**, 22 Temmuz 1302 (3 Ağustos 1886).

¹² **BOA. DH. MKT. 1439/43**, H. 1304 Za 24 (14 Ağustos 1887).

bir hâlde bulunmasından dolayı ..." ifadesine Dersim ile ilgili bütün belgelerde tesadüf etmek mümkündür¹³.

Bundan da anlaşılacağı üzere, Dersim Sancağı'ndaki arazinin büyük bir bölümü ziraata uygun değildi. XX. yüzyıla ait kaynaklar, bölgede bulunan 7.000.000 dönüm arazinin 5.000.000 dönümünün zıra'ata uygun olmadığını kaydetmektedir¹⁴. Osmanlı dönemine ait bilgiler de bunu doğrular mahiyettedir¹⁵. Dersim arazisinin, 1.500.000 dönümü ziraata uygun ve 500.000 dönümü ise ormanlık alanlardan meydana gelmekteydi¹⁶.

Arazinin oldukça dağlık ve güç şartları ihtiva etmesi sebebiyle bölgede uzun bir dönem elverişli yollar da yapılmamasına sebep olmuştur. Bu dönemde Batı Dersim mıntakası: Hozat, Çemişgezek, Ovacık ve Kemah kazalarını, Doğu Dersim mıntakası ise: Mazgirt, Kığı, Çarsancak (Pertek, Peri) Nazimiye ve Pülümür kazalarını ihtiva etmekteydi. Bu bölge içerisinde bazı kazalar hariç ve özellikle " Dersim İçi " denilen iç kesimlerde uzun süre yüklü hayvanların bile geçebileceği bir yol bulunmamaktaydı.

Osmanlı Devleti, Dersim Sancağı'nın 1848 tarihinde teşkil edilmesinden hemen sonra bölgede yol yapımına girişmiştir. 20 Aralık 1863 tarihli bir arzdan anlaşıldığına göre¹⁷, Erzincan Sancağı'nın Dördüncü Ordu merkezi yapılmasından hemen sonra (1860-1863), Dersim Sancağı içerisinde yeni bir yol yapılması emredilmişti. Buna göre söz konusu yol güzergâhı ise şöyle idi.

1. Erzincan-Pülümür-Hozat-Elazığ
2. Erzincan-Pülümür-Nazimiye-Mazgirt-Elazığ
3. Ovacık-Erzincan

¹³ BOA., **Dahiliye İrade**, 19.RA.1324, Hususi : 26; H. 1310 (1892-1893) Tarihli Ma'mûretü'l-Azîz Sâl-namesinde Dersim Sancağı tarif edilirken, "... Dersim arazisi çoğu kâbil-i zirâ'at bir kısmı sengistân, dağlar ormanlar ve meşeliklerden ibârettir ..." ifadesi yer alır. bkz. **H. 1310 Tarihli Mâ'mûrâtü'l-Azîz Salnamesi**, s.243. 9 Haziran 1908 tarihli bir arzda, "... Dersim havalisi ekseriyetle sengistândan ibâret ve gayr-i kâbil-i zirâ'at yerler olmakla ...". bkz. BOA., **İrade Dahiliye**, 9. CA.1326, Hususi : 11.

¹⁴ Dahiliye Vekâleti, Jandarma Umum Komutanlığı. **Dersim**, III, IKS-Sayı:55058, s.50.

¹⁵ Şemsettin Samî, " Dersim", **Kâmûsü'l-Alâm**, C. III, İstanbul, 1307, s.2131-2132. Şemsettin Samî, Dersim toprağının büyük bir bölümünün ziraate elverişsiz dağlık ve taşlık bir arazi olduğunu ve ayrıca ormanların da fazla olduğunu kaydetmektedir.

¹⁶ Dah. Vek. Jan. Umum Kom, **Dersim**, s.50.

¹⁷ BOA., **İrade Dahiliye**, No: 35376.

20 Aralık 1863 tarihli arzda belirtildiği üzere, Harput ve Diyârbekir tarafından Erzincan'a giden yol, Dersim Sancağı'ndan geçmiyor ve Harput-Erzincan yolu 60 saatlik bir mesafeyi ihtiva ediyordu. Yeni yolların yapılması ile bu mesafenin 30 saate düşürülmesi hedeflenmekteydi. Tahminen 1860 tarihinde söz konusu yolların yapılmasına başlanmış ve Harput-Hozat yolu üzerinde gerekli yerlere kârgîr köprüler de yapılmak üzere, bu yol 13 Kasım 1862 tarihinde tamamlanmıştı¹⁸. Ancak Dersimdeki aşiretler, itaat altına girmek istemedikleri için, sancak civarındaki yolları tahrip etmişlerdir. Buraların yeniden devletin kontrolü altına alınabilmesi amacıyla IV. Ordu görevlendirilmişti. Askeri açıdan önemli olan Harput-Dersim-Hozat¹⁹ yolunun bakım ve onarım çalışmalarına 1867 tarihinde yeniden başlanılmıştı²⁰.

Hozat-Erzincan yolu, Hozat ile Mercan Boğazı arasındaki yolu ihtiva etmekteydi. Bu yolun yapımı civar aşiretlere ihale edilmişti. Buna göre yolun yapımında çalışanlara amelelik ücreti ödenecek, ancak diğer giderler aşiretler ve civar kazalardan karşılanacaktı. Buna karşılık Dersim Sancağı on sene boyunca vergiden muaf tutulacaktı. Hozat-Erzincan yolunun Mercan Boğazı yakınlarında Ayvaz Tarlası denilen kısma kadarki 18 saatlik yolun yapımını aşiretler üstlenmişti. Buradan Erzincan'a kadar olan yol ise Kemah, Gürcanis, Çarsacak kazalarına ihale edilmişti. Ancak 1863 tarihli arzdan anlaşıldığına göre, yolun önemli bir bölümü inşa edilmiş olmakla beraber her iki taraftan da yarım saatlik bir yol kalmış olduğu halde, kışın gelmesiyle²¹ yol yapımına ara verilmiştir²². Bu arada Hozat'tan Mercan Boğazı'na kadar olan yol üzerinde 9 adet köprü inşasına başlanmıştı. Munzur Suyu üzerindeki köprü ise daha büyük olarak inşa edilmeğe başlanmış, ancak kışın gelmesi ile bu köprünün yapımı da yarım bırakılmıştı²³. Öte yandan yukarıda söz

¹⁸ BOA., **İrade Dahiliye**, No: 35376.

¹⁹ BOA. **İ.DH. 950/75198**, 26 Receb 303/30 Nisan 1886.

²⁰ BOA. **İ-DH. 558/38901**, 8 Şevval 1283/13 Şubat 1867.

²¹ H. 1310 (1892-1893) tarihli Ma'mûretü'l-Azîz Salnâmesinde, Dersim Sancağı'nda kışın çok sert ve uzun geçtiği, yolların kapandığı ve kışın yaklaşık 5-6 ay devam ettiği kaydedilmektedir. **H. 1310 tarihli Ma'mûretü'l-Azîz Salnamesi**, s.243. Bölgede kışın oldukça sert geçtiği hakkında ayrıca bkz. Şemsettin Sami, "Dersim", **Kâmûsü'l-Alam**, C. III, s.2131-2132.

²² BOA., **İrade Dahiliye**, No: 35376

²³ "... Hozat'dan Mercan Boğazı'na kadar yapılan yollarda cereyân iden sular üzerinde inşâ kılınan dokuz 'aded köprünün sekiz 'adedi tarafeyni koltuklu ve etrâfı mukallaklı ve yağmur suyundan bozulub çürümek üzere yağlı boyalı ve diğer bir 'aded yani Munzur Suyu dinilen nehr-i kebîr üzerinde kargîr ve üstünün döşemesi ahşâb ve üç gözlü olarak

konusu edilen yollardan ayrı olarak, Erzincan-Ovacık arasında başka bir yol yapımına da yine bu dönemde başlanmıştır²⁴. (Bkz. **Ek. III** 1 Mart 1289 (13 Mart 1873) Tarihli Harita).

Dersim Sancağında eşkıyalık olayları devamlılık arz ettiğinden, devlet yol güzergahı boyunca 1867 yılında büyük bir kışlanın inşa edilmesine karar vermişti²⁵. 13 Mart 1873 tarihinde Erkân-ı Harb Kolağası Mehmed İzzed'in hazırladığı haritadan anlaşıldığına göre, Osmanlı devleti, Dersim Sancağında hâkimiyetini tahsis etmek için Pülümür-Çarsacak arasına pek çok askeri kule(Karakol) yaptırmıştır. Yine 13 Mart 1873 tarihli haritadan anlaşıldığına göre Türüşmek (Tunceli il merkezine 11 kilometre mesafede) nahiyesi civarına 3 adet büyük karakol yapılmasına karar verilmiş ve bu iş için 21.400 kuruş ayrılmıştır²⁶. Dersim sancağına bağlı Peri Kasabasında Kığı Suyuna yapılacak köprünün yakınına ise 5 adet küçük karakol yapılacaktı. Bu iş için de 18.400 kuruş ayrılmıştı. Yine bu haritadan anlaşıldığına göre yapımına başlanan yolların büyük bir kısmı tamamlanamamıştır²⁷.

Yapımına 1860 tarihinde başlanmış olmakla birlikte söz konusu yollardan sadece Harput-Pertek arasındaki yolun bir kısmı bitirilmiş, diğer yollar ise yapılamamıştır²⁸ (bkz. **EK IV**.1883 Tarihli Harita. 1860 tarihinde yol yapımı için İsmail Hakkı Paşa ve Erzurum Müşiri Semih Paşa, Dersim'deki aşiret reislerini Erzurum'a davet etmişler ve bunlardan söz almışlardı²⁹. Bu toplantıya Dersim aşiretlerinin önde gelen reislerinden Kahraman Ağa, Yusuf Ağa, Hüseyin Ağa, Gülabi Ağa, Koçoğlu Mustafa, Mehmed Ağa ve Seyyid İbrahim iştirak etmiş³⁰, ancak daha sonra aşiretler anlaşmazlığa düşmüşler ve Gülabî Ağa'nın öldürülmesi ile yol yapımında aşiretlere mensup insanları çalıştırmak mümkün olmamıştır³¹. Bölgede

yapılıb fakat işbu köprü şiddet-i şitâdan harc kabul itmemeğe başladığından bunun ikmâli dahî evvel bahara ta'lik edilmiş..." BOA., **İrade Dahiliye**, No: 35376.

²⁴ BOA., **İrade Dahiliye**, No: 35376.

²⁵ BOA. **İ-DH. 558/38901**, 8 Şevval 1283/13 Şubat 1867.

²⁶ Bkz. **Ek. III** 1 Mart 1289 (13 Mart 1873) Tarihli Harita. **BOA. HRT.** 1897.

²⁷ **BOA. HRT.** 1897.

²⁸ Bkz. **Ek. IV** 1883 Tarihli Harita. **BOA. HRT.** 1609.

²⁹ Dah. Vekâleti., Jan. Umum Kom. **Dersim**, s.73.

³⁰ BOA., **İrade Dahiliye**, No: 35376.

³¹ Dah. Vekâleti, Jan. Umum Kom. Dersim s.74. 1903 tarihinde Dersim'in durumu ile ilgili bir rapor yazan Arifi Paşa, bölgedeki ıslahatların başarılı olması için Erzincan-Ovacık-Hozat-Harput yolunun inşa edilmesi ve Fırat Nehri üzerine de bir asma köprü

bulunan pek çok yolun Cumhuriyet Dönemi'ne kadar yapılmadığı bilinmektedir.

2.Harput-Malatya-Akçadağ Güzergâhı ve Harput-Sultan Suyu

Sultan Abdülaziz döneminde, devletin içinde bulunduğu şartlardan dolayı eşkıyalık olayları sıklaşmış, una karşılık devlet yol kontrollerini artırmaya çalışmıştır. Nitekim Dersim'deki hadiselerle benzer olarak, Akçadağ mevkesine yerleşmiş olan ekrâdın eşkıyalıklarını önlemek amacıyla, yol güzergâhında bir kışlanın yapılmasına karar verilmişti. Böylece yolun güvenliği sağlanmaya çalışılacaktı³².

Bu dönemde yapılan çalışmalar sonrasında Harput'a bağlı mahallerinden olan Sultan Suyu'nda aktif halde bulunan bir maden yatağı tespit edilmişti. Bu bakır madeninin yıllık üretim kapasitesi 2 yük olarak belirlenmişti. Dolayısıyla yollarının iyileştirilmesi ve büyük bir çiftliğin inşa edilmesi ile çıkarılacak madenin kapasitesi daha da artacaktı. Eski Harput valisi Sabri Mustafa Paşa, bu suyu sulama amaçlı kullanmak istemiş, ancak su kanallarını tamamlamamıştır. 1865-1866 tarihleri arasında eksiklikler tamamlanmış ve 4.Ordu için bir çiftlik yapılmıştır³³.

3.Mamuratü'l-aziz-Erzincan-Gümüşhane Yolu

Erzincan Sancağı Kemah Kasabası ile Gümüşhane yönünde yapılan yol üzerindeki yolatı ve yolüstü yapıları için 173. 234 kuruş bütçeye ihtiyaç bulunmaktaydı.

Erzincan Sancağı'nda inşa olunan yollar için amele-i mükellefe nakdi olarak çalışmayı taahhüt ederken daha sonra bundan vazgeçerek bedenî olarak çalışmışlardır³⁴. Bkz. **Ek. III** 1Mart 1289 (13 Mart 1873) Tarihli Harita.

4.Erzincan-Eğir-Arapgir-Harput Yolu

Askerî açıdan oldukça önemli olup, yapılması aciliyet arz eden yollardan bir tanesi de Erzincan-Eğir-Arapgir-Harput Yoluydu. Bu yolun Arabgir ve Harput'a kadar devam eden kısmı yarım kalmıştı. Yolun yarım

yapılmasının şart olduğunu kaydediyordu. Dah. Vekâleti, Jan. Umum. Kom. **Dersim**, s.193.

³² **BOA. İ-DH. 558/38901**, 8 Şevval 1283/13 Şubat 1867.

³³ **BOA. İ-DH. 558/38901**, 8 Şevval 1283/13 Şubat 1867.

³⁴ **BOA. T. 172**, 12 Teşrin-i sani 1314 (24 Kasım 1898).

kalan kısımlarının tamamlanması amacıyla gerekli bedelin, amele-i mükelleflerden karşılanması gerekmekteydi.

Erzincan yolunun bir kolu Erzurum üzerinden Gümüşhane'ye kadar uzanırken, Harput'tan devam eden yol ise Muş ve Bitlis'e doğru devam etmekteydi³⁵.

Bu yolun 1909 yılına kadar tamamlanmadığı anlaşılmaktadır. Zira 1909 yılına gelindiğinde, askerî ve iktisadî açıdan önemli olan bu yolun bakım ve onarımı için yeniden Nafia bütçesinden ücret tahsisi talebinde bulunulmuştu³⁶.

5.Mamuratü'l-aziz-Bitlis-Erzurum Güzergahı

Erzurum şehrinin güvenli olması ve Rus- İran sınırına yakınlığından dolayı IV. Ordu Karargâhı burada bulunmaktaydı. Erzurum Kenti bilhassa, Ermeni olaylarında kilit noktadaydı. Amerika, burada Konsolosluk açmak istediğinde, Osmanlı Devleti bu isteği onaylamamıştı. Amerika hükümetinin Erzurum'da tebaası yokken böyle bir talepte bulunması ve ısrarcı olması Osmanlı devleti tarafından kuşkuyla karşılanmıştı³⁷.

Erzurum Vilayeti'nde de nafia işlerinin yerine getirilmesi için Mühendis bulundurulmaktaydı³⁸. 1900/1901 Yılı Haziranı itibarıyla Erzurum vilayet sınırları dâhilinde yeni ve tamir edilen yol miktarı 51 kilometreydi. Bu rakam 1899/1900 yılı nafia işlerinin 3 misli kadardı. Oldukça başarılı olan 1901 yılında ayrıca 40 civarında köprü yapım ve onarımı da bitirilmişti³⁹. Bununla birlikte Mamuretü'l-aziz-Bitlis-Erzurum Güzergahındaki yolların yapımında önemli bir gelişme sağlanamamıştı. Bkz. **Ek. III** 1Mart 1289 (13 Mart 1873) Tarihli Harita.

6.Harput-Ergani-Diyarbakir Yolu (Piran-Beşik Mevkisi)

XIX. yüzyılın sonlarına doğru, Ergani bakır madeninin imalat ve hasılatını artırmak amacıyla, Ergani maden yolundan **Diyarbakir'e doğru** giden yol güzergahının 5. Kilometresinden ayrılan Piran yolu ve bunun devamında yer alan Hanlar Çayı ve Beşik mevkiine kadar olan yolun inşası

³⁵BOA. MV. 26/30, 4 Teşrin-i sani 1303/ 16 Kasım 1887.

³⁶BOA. MV. 125/82, 28 Safer 1327/21 Mart 1909.

³⁷BOA. İrade Hususi, 79, H. 25 B. 1315 (20 Aralık 1897).

³⁸BOA. T. 2303, 29 Mart 1304 (10 Nisan 1888). Mühendis daha sonra Turuk ve Meabir merkez teşkilatına II. Sınıf Mühendis olarak tayin edilmiştir.

³⁹Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H. 1 Cemaziyel-evvel 1320 (6 Ağustos 1902), s. 1797.

ilk defa tartışma konusu olmuştu. Bu yolun toplamdaki uzunluğu ilk olarak 30 kilometre olarak belirlenmişti. Güzergahın devamı ormanlık alan olup, zaman ve ihtiyaç durumunda yol uzatılabilecek bir kapasitede olduğundan dolayı mevcut kilometre daha da uzayabilmekteydi. Ergani Bakır Madeni İdaresi, bu yolun Diyarbakır-Ergani yolu ile herhangi bir alakasının olmadığı düşüncesini ileri sürerek, oluşabilecek masrafı karşılama taraftarı olmamıştır. Yolun daha ziyade Diyarbakır-Harput olarak yapılmasının daha doğru olacağı ve bu sebeple yol bedelinin de Harput Vilayet idaresi ve ilgili Nezaretçe karşılanması gerektiğini ileri sürmüştür. Bkz. **Ek. III** 1Mart 1289 (13 Mart 1873) Tarihli Harita.

Orman-Maden ve Ziraat Nezareti ise bu güzergah bedelinin, Ergani Bakır Madeni İdaresi tarafından karşılanması gerektiği görüşünde ısrarcı olmuş ve Nezaret bu yolun yapılması halinde Ergani bakır madeninin üretim ve nakliye kapasitesinin iki kat daha artacağını ileri sürmüştür. Zira yakın bir zamanda inşası tamamlanacak olan Bağdad Demiryolunun inşa edeceği istasyonlardan biri de Ergani Bakır Madenine yakın inşa edilecekti. Bu istasyon bakır mahsulünü dışarıya taşıyacaktı. Sonuçta, yolun masrafının Ergani Bakır Madeni İdaresi tarafından karşılanması uygun görülmüş, Orman-Maden ve Ziraat Nezareti, istasyon ile Ergani Bakır Madeni arasındaki yolun kaç kilometre olacağı hususunda, gerekli keşif çalışmalarının yürütülmesi amacıyla Ticaret ve Nafia Nezaretinden talepte bulunmuştu⁴⁰.

7.Diyarbakır-Bitlis-Harput-Kığı-Erzurum-Trabzon

Nafia Nezaretinin 23 Mart 1913 tarihli tezkeresinde, 1913 yılı Nafia bütçesinin 15. faslının 2.maddesinde yol yapım çalışmaları için 6 milyon kuruşluk bir zam talebinde bulunulmuştu. Bu paranın bir kısmı Diyarbakır-Bitlis, Harput ve Kığı yollarının yapımına tahsis edilirken bir kısmı da Adilcevaz'dan başlayıp Erzurum ve oradan da Trabzon sahillerine kadar uzanacak yola harcanacaktı⁴¹.

8.Mamuratül-aziz-Diyarbakır Vilayeti

Berlin Antlaşmasının imzalanmasından sonraki süreçte, XIX. yüzyılın sonlarında İngiltere, Fransa ve Rusya tarafından ıslahat adı altında, Osmanlı devletine çeşitli raporlar sunmaktaydı. Berlin Antlaşması'ndaki hükümlere

⁴⁰BOA. MV. 119/46, 4 Ca. 1326/4 Haziran 1908.

⁴¹BOA. MV. 176/64, 11 Haziran 329/24 Haziran 1913.

dayanarak, bu devletler Şarkî Anadolu'da kendi çıkarları doğrultusunda ıslahat yapılmasını için Osmanlı devletini zorlamaktaydılar.

Doğu Anadolu bölgesinde ıslah çalışmalarını yürütmek amacıyla, Osmanlı Devleti tarafından IV. Orduya bağlı 15. Redif Fırkası'nı teftiş amacıyla Erkan-ı Harbiye Binbaşlarından Mehmed Ali Nüzhet Bey görevlendirilmişti. Mehmed Bey, teftiş sırasında hazırladığı raporda, askerî amaçlı nakliye açısından önemli olan Diyarbekir-Mardin-Malatya ve Maden yollarının ve köprülerinin kısa zamanda bakım ve onarımının yapılması gerektiğini belirtmişti⁴².

Ancak bu yollarının yapımı sırasında tıpkı, Van-Trabzon Vilayetleri'ndeki gibi amele istihdamı ve personel görevlendirilmesinde çeşitli meseleler ortaya çıkmıştır. Amele-i mükellefe ücretinin tahsilinde⁴³ çeşitli zorluklar yaşandığı gibi, görevliler de üzerlerine düşen vazifeyi tam anlamıyla yerine getirememişlerdi. Bu durum vilayet yollarının bir bütün olarak inşasını güçleştirmekteydi. Vilayetlerin, nafia işlerini yapabilmeleri için, mutlaka merkezden tayin edilmiş mühendis veya diğer teknik personelden birinin ya da birkaçının bulunmasını gerekmektedir. Aksi hallerde devlet yapılan keşifleri geçersiz saymaktaydı⁴⁴.

Vilayet İdaresi'ne bağlı olarak çalışan Umur-u Nafia Komisyonu, 1887-1888 de Nafia Nezareti'ne başvuruda bulunarak, yolların tamamlanması amacıyla vilayete 3 Mühendis ile 6 Kondüktör'ün görevlendirilmesini talep etmişti. Bu bilirkişiler, gelmediği sürece çalışmalara başlanılamayacağı belirtilmişti. Vilayet İdaresi ilerleyen zaman içerisinde 2 Kondüktör'ün kafi geleceğini belirterek, bunlardan birinin Vilayet ahalisinden, bir diğerinin ise İlkbahar mevsimine kadar tayin edilmesini istemişti. Bütün bu isteklere rağmen, devlet içinde bulunduğu ekonomik dar boğazdan dolayı, fazla sayıda personel istihdamında bulunamamaktaydı⁴⁵.

Birçok vilayet, bağlantılı olduğu yönlerde göre isimler alabilmekteydi. Diyarbekir yolları, yolun gittiği yöne göre isim almıştır. Diyarbekir'den başlayıp, Harput ve Samsun'a doğru yönelen yolun caddesine, Samsun

⁴² **Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Şevval 1317 (2 Şubat 1900), s. 679.

⁴³ Amele ücretinin tahsilinin düzensizliğinden Vilayet İdaresi sorumluydu. H.1312-1313 (1894-1895) ve H. 1314 (1896) yıllarına ait Maden Kazası'nın amele ücreti tahsil edilmemişti. Devlet bu durumlarda kaza halkını cezalandırma yoluna gereklemekteydi. Ancak görevde suiistimalin olmasından dolayı kaza halkı sorumlu tutulmamıştır. **Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Rebiü'l-ahir 1317 (9 Ağustos 1899), s. 487.

⁴⁴ **BOA. T. NFM. 721/53**, 1305 M. 8 (26 Eylül 1887).

⁴⁵ **BOA. T. NFM. 721/53**, 1305 M. 8 (26 Eylül 1887).

Caddesi adı verirken; Haleb Sancağı'na doğru uzanan caddeye ise Haleb Caddesi denilmiştir. Keza Bağdad yönünde giden caddesine de Bağdad Caddesi adı verilmiştir. Bugün bu durum halen devam etmektedir⁴⁶.

9.Samsun-Amasya-Sivas-Harput-Diyarbakir Yolu

Orta Karadeniz sahilinde yer alan Samsun Limanından başlayan yol, Anadolu'nun iç kısımlarını dolaşarak önce Amasya'ya ulaşmaktaydı. Daha sonra Sivas'tan geçen yol Harput'a ve oradan da Diyarbakir'e kadar uzanmaktaydı. Bkz. EK: II Osmanlı Hâkimiyeti Süresince Ticaret Yolları (Diyarbakir'dan Geçen Ticaret Yolları).

Yolun eksikliklerini tespiti amacıyla 1864 yılında IV. Ordu subaylarından Ahmed Sehil Efendi görevlendirilmiştir. Tarik Komisyonu reisliği görevini yürütmekte olan Hacı Mehmed Ağa'nın yerine de İzzet Ağa görevlendirilmiştir. Bu görevlendirmeler sırasında gerekli harcırahlar ve maaşlar ödenmiştir⁴⁷. Sivas-Harput yolunun mesafesi 33 saatte kat edilebilmekteydi. Bağdad Demiryolunun 2. Kısımında yer alan Sivas-Harput yolu boyunca 10 çavuş yol güvenliğini sağlamakla sorumlu tutulmuştu⁴⁸. Sivas-Harput yolu da diğer mevkiler gibi parça parça Taşçı ustalarına ihale ile tamamlanması için verilmişti⁴⁹.

Samsun'dan Diyarbakir'e kadar uzanan yolun Mamuratü'l-aziz Vilayeti dâhilindeki kısmı 1896 tarihinde tamire ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu dönemde gerekli tamirat yapılmıştır⁵⁰. Yolun devamı için ara ara çalışmalar yürütülmüştür. Samsun'dan başlayan ve adını Bağdad Caddesi olarak alan yolun, Diyarbakir Vilayeti'ndeki devamı Ergani Kazası yönünde gitmekteydi. Diyarbakir-Samsun yolunun Ergani'ye tesadüf eden kısmında daha önceleri inşa edilmiş olan 17 adet köprü ile 10 menfezin kagir yapıya dönüştürülmesi için Vilayet bütçesinden 117. 832 kuruş harcanmıştır⁵¹. Bu yol Diyarbakir'den sonra Musul-Haleb ve Harput yönünde üç kola ayrılmaktaydı.

⁴⁶Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H. 15 Rebiü'l-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 864.

⁴⁷BOA. İ-MVL. 516/23255, 9 Rebiü'l-ahir 281/11 Eylül 1864.

⁴⁸BOA. İ.HR. 173/9471, 16 C. 1276/6 Ocak 1860.

⁴⁹Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H.15 Şevval 1317 (16 Şubat 1900), s. 678. Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H.15 Zilhicce 1323 (10 Şubat 1906), s. 364.

⁵⁰Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H. 1 Safer 1314 (12 Temmuz 1896), s.44.

⁵¹Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H.1 Rebiü'l-ahir 1320 (8 Temmuz 1902), s. 1765.

Samsun iskelesinden Malatya hududuna kadar ki uzunluk 520 kilometre yani 104 saat olarak hesaplanmaktaydı. Bu yol boyunca yüzlerce araba işlemekte ve işleyen araba sayısı 1881/1882 yılı itibariyle 300'leri bulmaktaydı⁵². Harput vilayetinin batı yönündeki yolları oldukça işlek iken Dersim güzergahı için aynı durum söz konusu değildi.

10. Erzurum-Diyarbakir-Harput

Erzurum, Diyarbakir ve Harput vilayetleri bulundukları mevki itibariyle oldukça önemliydi. Yapılacak yeni yol ve tamirat çalışmalarında inşaat mevsiminin iyi değerlendirilmesi gerekmektedir⁵³.

1900 Yılı bayındırlık hizmetleri içerisinde Diyarbakir-Harput güzergâhı başarıyla tamamlanmıştı. Yol Diyarbakir vilayet merkezinden başlayıp, Harput hududuna kadar devam etmekteydi. Yol boyunca 111 kilometre taşı dikilmişti⁵⁴.

11. Samsun-Mamûretü'l-Azîz-Erzurum Güzergâhı

Samsun Vilayeti'nin Bağdad Caddesi'nden, Mamûretü'l-aziz Vilayeti'ne ve daha ötelere uzanacak yolun yapımına 1884'te başlanılmıştı. Askeri amaçlı olarak döşenmesine başlanan yolun, Harput-Erzurum arasındaki mesafesi toplam 230 kilometre olup, yolu tamamlama çalışmaları oldukça uzun sürmüş ve ancak 15 yıl içerisinde tamamlanabilmişti.

Ancak bu zaman zarfında güzergâhtaki bazı köprüler tamamlanmadığı gibi bir kısım yol da tamire muhtaç hale gelmişti. Devlet hem bu eksiklikleri tamamlamak hem de yenilerini eklemek için çalışmalara başlamıştı. Daha önce yapılmış olan ve Doğu Anadolu'da Ermeni ayaklanması ile muhtemel Rus saldırısına karşı inşa edilen Mamûretü'l-aziz-Erzincan yolunun, Harput-Eğir kısmı tamamlanmıştı. Yolun, Eğir'den Samsun'a kadar olan kısmıyla, Harput-Hozat mevkii kısmında 1897/1898 yılında değişikliğe gidilerek yolun daha güvenli olan Harput-Erzurum yönünde döşenmesine karar verilmişti⁵⁵.

Bütün bu çalışmalara rağmen ne Harput-Erzurum yolu ne de Samsun'a giden yolda istenilen sonuç alınamamıştır. Bunun üzerine devlet, yeniden bir komisyon oluşturarak, yol ve yol üzerindeki köprü, menfez ve diğer

⁵²BOA. İ.DH. 913/72501,

⁵³BOA. MV. 178/30, 11 Haziran 329/24 Haziran 1913.

⁵⁴Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H.15 Rebiü'l-evvel 1318 (13 Temmuz 1900), s. 864.

⁵⁵Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H. 15 Muharrem 1317 (26 Mayıs 1899), s. 410.

yapıların durumu ile Erzincan'ın Eğin Sancağında, yarım kalan yolun, kısa zamanda Samsun Vilayetinin Bağdad Caddesi'ne kadar sorunsuz olarak ulaşımı sağlamak için Turuk ve Meabir İdaresi tarafından Seyyar Müfettiş Bedri Bey görevlendirmişti⁵⁶.

Samsundan başlayıp, Bağdad'a kadar uzanan bu yolun geçtiği mıntıkalardan biri de Keban Madeni kısmıdır. Yolun 1867'lerdeki durumu pekte iç açıcı değildi. Yol bakımsızlığından dolayı, ciddi oranda hayvan sakatlanmaları ve mal tahribatı olmaktaydı. Yol yapım çalışmalarına başlanılmış ve Keban madeni ile Taşbaşı arasındaki yolun 2 arabanın geçeceği kadar genişlikte yapılmasına karar verilmişti⁵⁷.

II. HARPUT VİLAYETİ KÖPRÜLERİ

Yeryüzü şekilleri ve tabii olaylar, köprü, sed ve bendleri doğrudan doğruya etkilemekte olan faktörlerdir. Köprü, sed ve bend gibi yapılar günübirlik hizmetler olmayıp, uzun zaman hizmet verecek nitelikteki işlerdir. Ayrıca halk için yapılacak her hizmetin kalitesi, devlet ekonomisini de etkileyici özelliktedir. Bu sebeple, Osmanlı Devletinde yapılacak tesisatın neye, niçin, hangi amaçlarla hizmet edeceği, işe yarayıp yaramayacağı konusunun, Fen Memurları tarafından tespit edilmesi gerekmektedir.

Turuk ve Meabir (Yollar ve Geçitler) işlerine ait nizamnameler düzenlenirken, köprülerin nasıl ve ne şekilde yapılacağı da nizamnamelerde yer almaktaydı. 2 Ekim 1885 (22 Zilhicce 1302) tarihli tahririne göre; bu husustaki bazı esaslar şu şekilde düzenlenmişti.

“Yapılacak köprü ve menfezler için gerekli olan taş, kereste ve kirecin zamanında sağlanması ve amelenin işe sevk edilmeden önce bunların tedarik edilmesi gerekmektedir. Kireç yaktırıp hazır olarak bekletilmedir. Bir diğer maddede ise, yapılacak köprülerin temellerinin gayet derin, ayakları metin bir şekilde ve üzerileri ağaç olarak yapılması” hususu önemle hatırlatılmaktadır. Ayrıca, “Büyük köprülerin, kasislerin, menfezlerin ve harçlı duvarların yapımından hükümet birinci derecede sorumludur. Mühendisler her yıl vilayet, sancak ve kazaları için gerekli olan Nafia cetvellerini düzenler. Bu cetvellerdeki bilgiler doğrultusunda merkez, vilayet ve civar mahallelerdeki talip olan müteahhitlere gönderilerek Nafia

⁵⁶Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H. 15 Muharrem 1317 (26 Mayıs 1899), s. 410.

⁵⁷BOA. İ-DH. 558/38901, 8 Şevval 1283/13 Şubat 1867.

Komisyonları ve Vilayet İdare Meclislerince tasdik edilerek kontratlarına ilave edilmektedir”⁵⁸.

1888 Yılından itibaren devlet köprüleri, müteahhitler tarafından yapılmaktaydı. Müteahhitler işe başvururken kefil göstermek zorundaydılar. İhale usulü ile yapılan köprülerde, bedel amele-i mükellefeden karşılanmaktaydı. Müteahhitler tarafından yapılacak işlerde eksik ve kalitesiz malzeme kullanılacağı durumları göz önüne alınarak, ayrıca malın kalite ve niteliğine aykırı fiyatlarda bulunabileceği düşüncesiyle, bazı işlerin devlet kontrolünde yapılması uygun görülmüştü⁵⁹. Örneğin, kireç, kum, demir, kurşun ve çimentonun temini devlet tarafından sağlanmaktaydı. Ancak gerekli taşın madenden çıkarılması, yontulması, iskelelerin kurulması, köprü kalıplarının yapılması ve harcın yoğunlaşması gibi işler müteahhide aitti.

Yapılacak işlerin fiyatlandırılması, metre hesabıyla yapıldığından yapılan iş, herhangi bir tabii olay ve tahribata uğramadan, yapılış tarihinden itibaren 3 yıl içerisinde yıkılır ya da büyük hasar görür ise müteahhit yeniden yapmakla yükümlüydü⁶⁰.

Osmanlı Devleti'nde amele istihdamı, Turuk ve Meabir Nizamnamesi'ne göre sadece yollar için yapılmaktaydı. Ancak köprü, sed, bend gibi nafia işleri yapımında, Fen Memurlarının belirlediği cetveller doğrultusunda, Nafia Bütçesi'nden pay ayrılabilmekteydi⁶¹.

Köprüler uzun soluklu yapılarıdır. Bu sebeple de köprülerin yapım masrafı, yollardan daha pahalıdır. Su taşması, sel, heyelan, deprem gibi çeşitli sebeplerle yıkılan ve açılan köprü yarıkları için Bab-ı Ali, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne danışmaksızın anında müdahalede bulunulması ve zararın azaltılması için Vilayetlerdeki Nafia Komisyonlarına, nezaretten izin almaksızın 1000 kuruşluk masrafa kadar eldeki bütçeden kullanım hakkı tanınıyordu. 1.000 kuruştan daha fazla masrafı gerektiren hallerde, Ticaret ve Nafia Nezareti'nin izni gerekmekteydi. Mevzuat değişimi, yol ve diğer yapıların zararı hallerinde de geçerliydi. Ancak 1.000 kuruş bedelin yetersiz

⁵⁸ **Mecmua-ı Umur-u Nafia**, H. Fi Zilhicce 1302 (Eylül-Ekim 1885), s. 359.

⁵⁹ **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), Ticaret Defteri (T.)172**, 25 Mayıs 1314 (6 Haziran 1898).

⁶⁰ **BOA. Ticaret-Nafia-Ziraat-Orman-Meadin Nezaretleri (T. NFM.) 721/13**, H. 1304 Ra 26 (23 Aralık 1886).

⁶¹ **Mecmua-ı Umur-u Nafia**, Nisan 303 (Nisan-Mayıs 1887), s. 37.

olduğuna kanaat getirilerek, bu meblağ 2.000 kuruşa yükseltilmişti. Yeni yönetmelik derhal vilayet idarelerine tebliğ edilmiştir⁶².

Yol üzerinde amele-i mükellefe yolu ile inşa edilen köprüler için lazım olan kerestenin, köprü yapımına en uygun ormandan kesilerek temin edilmesine, 1887 yılı itibariyle izin verilmişti. Köprü işleri, nafiaya ait işlerden olduğu için bedeli de Nafia Bütçesi'nden karşılanmaktaydı. Ancak ne kadar ve hangi tür ağacın kesileceği konusunda açıklık olmamasından dolayı, Orman İdaresi, bu kanunda birtakım değişikliğe gidilerek 1888 yılında yeniden düzenlenmiştir. Buna göre hangi köyün hangi ormandan, ne miktarda ve hangi cins keresteye ihtiyacı olduğu belirlenip, daha sonra kesimin yapılmasına izin verilecekti.

Turuk ve Meabir İdaresi 1886'dan itibaren ihtiyacı olan kereste miktarı ve cinsini ihtiva eden cetvelleri hazırlayarak, Nafia Nezareti'ne sunmuştur. Nezaretin onaylamasından sonra Maliye Nezareti tarafından belli bir bütçe belirlenerek, bu ihtiyacın karşılanmasına karar verilmiştir. Ayrıca devlet düzenli olarak Tersane, Tophane-i Amire ve Askeriye için düzenli olarak ağaç kesmekteydi. İhtiyaç doğrultusundaki kerestenin buradan temin edilmesi sayesinde, gereksiz ağaç kesimi engellenmiş olacaktı⁶³. Köprü yapımında kullanılan çam, meşe ve diğer türdeki ağaçların kesimine, Orman ve Meadin Nezareti tarafından ruhsat verilmekteydi. Bu arada bu tür kesimlerde, Orman vergisinden muaf tutularak devletin katkısı dolaylı olarak sağlanmaktaydı⁶⁴.

Köprüler işletmeye verildiği gibi hayır yolu ile de yapılmaktaydı. İhtiyaç doğrultusunda masrafları nakdiye bedelinden karşılanmaktaydı⁶⁵. Vapur, kayık ve mavna gibi ulaşım araçlarının işlediği göl, nehir, ırmaklar üzerindeki köprülerde, gerek köprü ayaklarında gerekse kemer kısımlarında yükseltmeler ve yeniden inşalarla destekler yapılmaktaydı⁶⁶.

Köprüler her noktada aynı ebatta bulunamazlardı. Bu sebeple her bir köprü için ayrı ayrı projelerin düzenlenmesi gerekmektedir. Köprülerin baş ayakları ile orta ayaklarının zeminleri farklı olabilirdi. Nehir içindeki toprak

⁶² BOA. Yıldız Tasnifi Perakende Ticaret Nafia Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.) 4/8, H. 1 Şaban 1311 (23 Ekim 1903).

⁶³ Mecmua-ı Umur-u Nafia, Nisan 1303 (Nisan-Mayıs 1886), s. 35-36.

⁶⁴ Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H. 15 Rebiü'l-evvel 1320 (22 Haziran 1902), s. 1740.

⁶⁵ BOA. İrade Ticaret Nafia (İ. TNF.) H. 1310 C. 28 (17 Ocak 1893).

⁶⁶ BOA. İmtiyaz Defteri 1, H. 8 Safer 1300 (19 Aralık 1882), s. 138.

yapısı değişeceğinden, sağlam zemine ulaşana kadar derinlik oluşturulmaya çalışılmıştır⁶⁷.

Devlet, imtiyaza verdiği köprülerde, **Köprü Müruriyesi resmi** almaktadır. Bilhassa büyük köprülerden geçenlerden alınan bir bedeldir. Ayrıca, köprü gibi hassas noktalarda devlet tarafından Karakollar da inşa edilmekteydi.

XIX. yüzyılın sonlarında Harput veya Mamuretü'l-aziz Sancağında pek çok nehir olup, bunların üzerinde eskiden yapılmış olan köprüler işlevlerini sürdürmekteydi. Bu dönemde gerek yeni yapılan veya tamir edilen ve gerekse yapılması için teşebbüse geçilen köprülere aşağıda yer verilmiştir.

1. Maden-Palu Yolu Köprüsü

Bu dönemde Maden Sancağı'nın Palu Kasabası yakınından geçen Fırat Nehri üzerinde daha önce inşası yapılmış olan köprünün 1890-1891 tarihleri arasında tamir çalışması yapılmıştır.

Köprü ahşap ve yontma taş dayalı olarak yapılmıştı (Bakınız: **EK V: Maden-Palu Yolu Köprü Resmi**). Köprünün bir kısmında kemer yapı kullanılmış olup, ayrıca köprünün korkuluk kısmı da oldukça muntazam olarak inşa edilmişti. Köprünün uzunluğu 147,5 metre olup, köprünün yontma taş ve ahşap kısmı da tamir edilecekti⁶⁸.

2. Murad Nehri Köprüsü

Mamuretül-Aziz vilayeti dâhilîlinde Boşavi Nahiyesi ile Erzurum Vilayeti'ne bağlı Kuruçay Kazası arasında akmakta olan Murad Nehri üzerinde, iki köyün birleşimini sağlayacak bir köprünün inşası için Mikail Efendi tarafından imtiyaz başvurusu yapılmıştı. Bu talep, Vilayet İdaresi ve Nafia Nezareti'nde değerlendirilmiş, Padişah'ın onayına sunulmuştu.⁶⁹

3. Ergani Civarında Köprü

Ergani madeni civarında yer alan Büyük Köprünün harap bir duruma gelmesinden dolayı, gelip gitmelerde pek çok güçlük çekilmekte ve mal ve

⁶⁷ BOA. T.NFM. 721/42, H. 1304 Za. 16 (6 Ağustos 1887). **Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası**, H. 1 Safer 1315 (2 Temmuz 1897), s. 43.

⁶⁸ BOA. Y. PRK. TNF. 3/5, H. 1308 C. 5 (16 Ocak 1891). Ek I'de Köprünün resmi yer almaktadır.

⁶⁹ BOA. Y. EE. 796, H. 17 Safer 97 (30 Ocak 1880), s. 20.

hayvan kaybına yol açmaktaydı. 1867 tarihinde bu köprünün imar ve inşasının yapılması için izin verilmesi hususu Nezarete sunulmuştu⁷⁰.

4. Sivas-Harput Güzergahı Köprüleri

Bölgede yürütülen yol yapım çalışmalarına paralel olarak, Sivas-Harput yolu güzergahı boyunca, Harput hududuna kadar ki mesafede yer alan, 1,5 ila 5 metre açıklıklarındaki 16 adet köprü 1900 ile 1906 tarihleri arasında tamir edilmişti⁷¹.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru Mamuretülaziz Sancağı'na bakıldığında, bu sancağın içerisinde yer alan Harankirt Nehrinin (Murad Nehrine katılır) üzerinde 3 taş köprü ve Vanko Nehrinin(Fırat Nehrine katılır) üzerinde 2 ahşap köprü olduğu görülmektedir. Daha önce de belirtildiği üzere Osmanlı devletinin ilk dönemlerinden itibaren bölgede yapılmış olan bir kısım köprüler işlevlerini, bu dönemde de sürdürmüşlerdir.

SONUÇ

Osmanlı Devleti geniş bir coğrafyaya yayılmıştı. Osmanlı devletindeki yol ağı farklı dönemlerde önemli değişikliklere uğramış, bu yollar üzerinde bulunan bazı yerleşim yerleri, yol önemini kaybedince buna paralel olarak, önemlerini kaybetmişlerdir. Yollar kentlerin gelişimine ya da gerilemesine etki ettiği gibi bölge güvenliğinde de etkilidir. Hudut bölgelerinden yapılan göçler, büyük şehirlerin daha da önem kazanmasını sağlamıştır. Yollarla birlikte büyük-küçük köprüler de yapılmış, bazı köprüler ise tamir edilmiştir. Osmanlı döneminde ulaşımı sağlayan yollar; çayırklar, nehirler, koylar, dağlar, vadiler ve boğazlar boyunca gitmekte olup, coğrafi yapıya uygun olarak yol haritaları düzenlenmekteydi. O dönemin şartları içerisinde, Anadolu'da ulaşımın büyük ölçüde karayoluyla yapıldığı bilinmektedir. Ancak bu karayollarının üzerinde bulunan nehirler ve dereler, karayolu ulaşımındaki en büyük engel olarak ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple Osmanlı devleti kuruluşundan itibaren ulaşımı kolaylaştırmak için köprü yapımına da büyük bir önem vermiştir.

Osmanlı döneminde Harput ve çevresi coğrafi mevkii sebebiyle fazla bir ilerleme kaydedememiştir. Bu bölgedeki Dersim gibi bazı bölgelere, Osmanlı devleti XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra girebilmiştir. Bunun

⁷⁰BOA. İ-DH. 558/38901, 8 Şevval 1283/13 Şubat 1867.

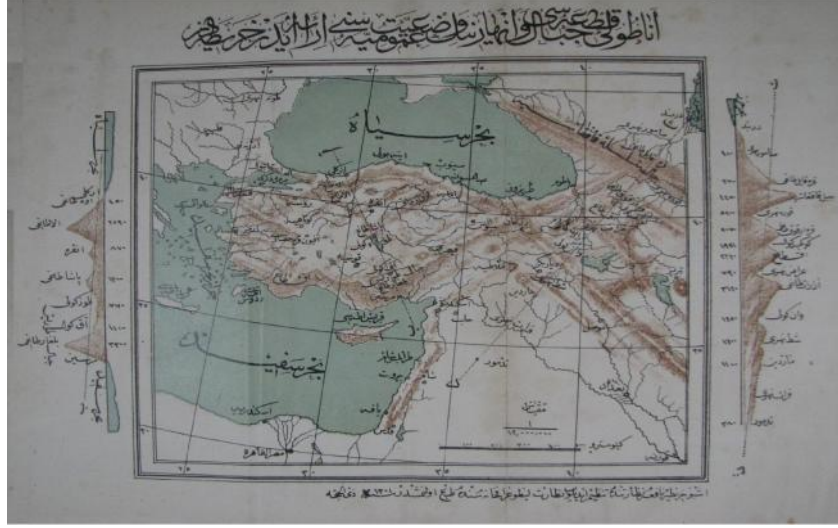
⁷¹Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H.15 Şevval 1317 (16 Şubat 1900), s. 678. Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası, H.15 Zilhicce 1323 (10 Şubat 1906), s. 364.

sebepleri çeşitlidir. Ancak, XIX. yüzyılda Doğu bölgesinin, Dünya ticarî dengesinde meydana gelen değişikliklerden en az etkilenen bölge olduğunu belirtmek gerekir. Bunun en başta gelen sebebi ise ulaşım ağlarının yetersiz olmasıdır. Karayollarının yanı sıra demiryollarının da yokluğu, bu bölgedeki ürünlerin uzak pazarlara nakledilmesini güçleştiren en önemli sebep olarak görülmektedir. Bu bölgede, XIX. yüzyılın ikinci yarısında özellikle II. Abdulhamid döneminde karayollarında bir kısım gelişmeler kaydedilmiştir. Demiryollarında ise bu bölgede Harput'un da içerisinde olduğu sahadaki gelişmeler 93 harbinden sonraki dönemdedir. Bunun birlikte demiryolları sahasında yapılmak istenenler, proje olarak kalmıştır.

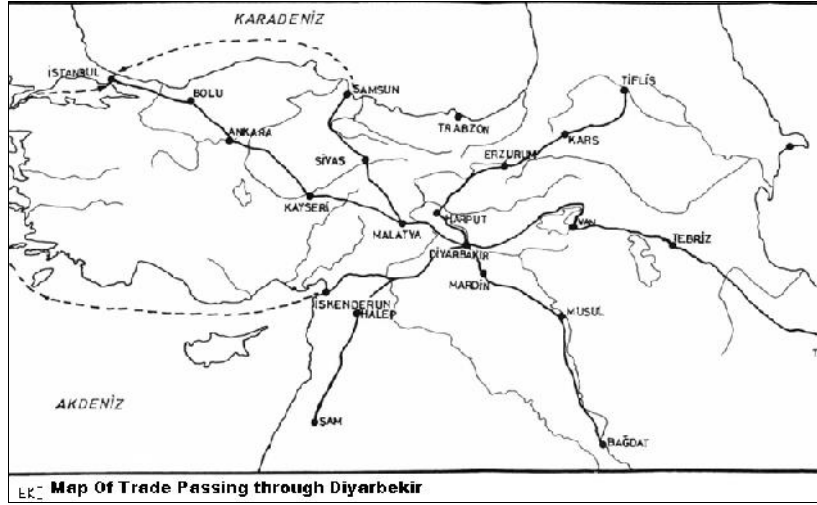
Osmanlı devletinin son dönemlerinde ve özellikle de II. Abdulhamid zamanında, devletin bayındırlık alanında büyük bir faaliyet gösterdiği görülmektedir. Bu dönemde yürütülen bayındırlık faaliyetleri içerisinde, ulaşımı kolaylaştırmak için yol ve geçitlerin yapılmasına büyük önem verilmekteydi. Sultan II. Abdülhamid, tahta çıktığı ilk zamanlardan itibaren Osmanlı memleketini çeşitli alanlarda kalkındırmaya çalışmış ve 93 Harbi dışında büyük çaplı savaşların yaşanmasına da izin vermemiştir. Sağlanacak sulh ve barış döneminde, ülkenin kalkındırılması için uzun vadeli atılımlar gerçekleştirmeye gayret etmiştir. Bu dönemde özellikle karayollarına büyük bir önem vermek suretiyle, ülkedeki ulaşım ağını geliştirmiş ve ülke kaynaklarından bir bütün olarak istifade etmeyi amaçlamıştır. Yine bu dönemde, Turuk ve Meabir (Yollar ve Geçitler) işlerine ait nizamnameler düzenlenmiştir.

XIX. yüzyılın sonlarında Osmanlı devletinin her açıdan oldukça zor şartlar altında bulunduğu bir gerçektir. Devlet içeriden ve dışarıdan büyük bir kuşatma altında kalmıştır. Bütün bunlara rağmen, özellikle II. Abdulhamid döneminde başlatılan bayındırlık faaliyetlerinin büyük bir gelişim kazandığı görülmektedir. Bu gelişim kendisini yol ve geçitlerin yapılması ve buna bağlı olarak nehirler üzerinde köprülerin inşa edilmesi sahasında da göstermiştir. Ancak 1908 tarihinden sonra bu çalışmalar büyük bir kesintiye uğramış ve birkaç sene sonra da tamamen durmuştur. Balkan Savaşları ve I. Dünya Harbi de bu çalışmaların tamamen durmasının bir diğer sebebi olmuştur. Bu alanda yapılan çalışmalara 1925 tarihinden sonra ancak başlanabilmektedir.

EK I: Osmanlı Asyâ-yı Fizikî Haritası (**Mecmua-ı Umur-u Nafia**; H. Fi Muharrem 1302 [Ekim-Kasım 1884], s.32).



EK: II Osmanlı Hâkimiyeti Süresince Ticaret Yolları (Diyarbakır'dan Geçen Ticaret Yolları)



KAYNAK::İbrahim Yılmazçelik, XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır, 1790-1840 (Fizikî, İdarî ve Sosyo-Ekonomik Yapı) Ankara,1995.



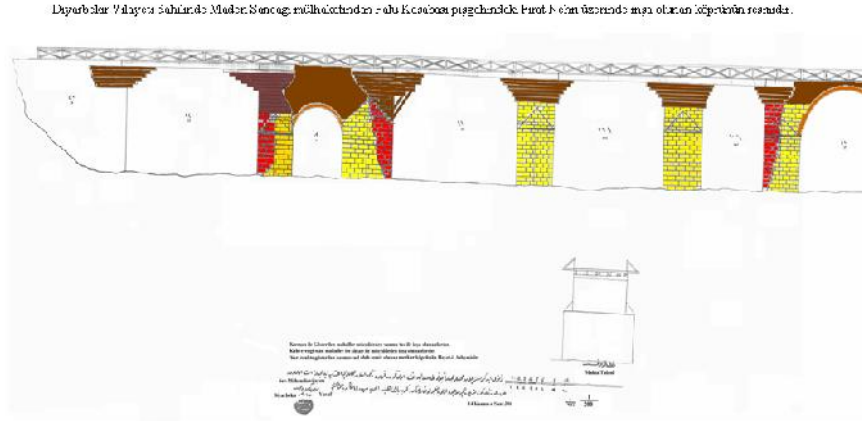
Ek: III 1 Mart 1289 (13 Mart 1873) Tarihli Harita (BOA.HRT.1897)

Ek: IV 1883 Tarihli Harita. BOA. HRT.11609.



666 İbrahim YILMAZÇELİK-Sevim ERDEM, XIX. Yüzyılın Sonlarında Harput'tan Geçen Karayolu Güzergâhları ve Harput'taki Köprüler

EK V:1891 Yılı Maden –Palu Yolu Köprü Resmi (BOA. Y.PRK.TNF. 3/5, H. 1308 C.5 [16 Ocak 1891]).



EK V: (Devamı) Maden –Palu Yolu Köprü Resmi

