



**T.C.  
HATAY MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANA BİLİM DALI**

**TANZİMAT'TAN CUMHURİYET'E BİTLİS'TE  
ULAŞIM VE HABERLEŞME**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hazırlayan  
Muhammed Ali DEVECİ**

**Tez Danışmanı  
Dr. Öğr. Üyesi Sacit UĞUZ**

**Hatay-2019**





**T.C.  
HATAY MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANA BİLİM DALI**

**TANZİMAT'TAN CUMHURİYET'E BİTLİS'TE  
ULAŞIM VE HABERLEŞME**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hazırlayan  
Muhammed Ali DEVECİ**

**Tez Danışmanı  
Dr. Öğr. Üyesi Sacit UĞUZ**

**Hatay-2019**

## ONAY

MUHAMMED ALİ DEVECİ tarafından hazırlanan TANZİMAT'TAN CUMHURİYET'E BİTLİS'TE ULAŞIM VE HABERLEŞME adlı bu çalışma jüri tarafından Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin ilgili maddelerine göre değerlendirilip oybirliği ile *TARİH ANABİLİM DALINDA YÜKSEK LİSANS TEZİ* olarak kabul edilmiştir.

.../.../2019

JÜRİ ÜYELERİ	İMZA
Dr. Öğr. Üyesi Sacit UĞUZ (Tez Danışmanı-Başkan) (Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi)	
Dr. Öğr. Üyesi Özer ÖZBOZDAĞLI (Üye) (Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi)	

*Muhammed Ali DEVECİ* tarafından hazırlanan *TANZİMAT'TAN CUMHURİYET'E BİTLİS'TE ULAŞIM VE HABERLEŞME* adlı tez çalışmasının yukarıda imzaları bulunan jüri üyelerince kabul edildiğini *onaylarım*.

Doç. Dr. Mustafa Onur KAN  
Enstitü Müdürü

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ**  
**HATAY MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE**

Bu belge ile *“Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Bitlis’te Ulaşım ve Haberleşme”* konulu tez çalışmamda yer alan bilgilerin tamamının akademik kurallara ve etik ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyân ederim. Söz konusu kural ve ilkelerin gereği olarak tezde yararlandığım eserlerin tamamına uygun bir şekilde atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi ayrıca beyân ederim. (26/07/2019)

**İmza**

**Muhammed Ali DEVECİ**

Bu alışma, Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) Koordinasyon Birimi tarafından Lisansüstü Destek Projeleri kapsamında Yüksek Lisans Tez Projesi olarak (Proje No: 16462) desteklenmiştir.



## ÖN SÖZ

Anadolu'nun en eski yerleşimlerinden biri olan Bitlis, Osmanlı Devleti'nin İran'a açılmasında geçiş güzergâhı olarak kullanılmıştır. Coğrafi konum ve bölgeleri birbirine bağlayan özelliği sayesinde, tarih boyunca büyük bir öneme sahip olan Bitlis Vilayeti, Bu özelliğine rağmen XIX. yüzyılda yapımına başlanan yol çalışmaları konusunda, diğer doğu vilayetlerden geri kalmıştır.

Bu çalışmada, Bitlis Vilayetinin Tanzimat'tan Cumhuriyet'e kadar olan ulaşım ve haberleşme olanakları ele alınmıştır. Bu süreçte yaşanan iktisadi ve sosyal sıkıntılar, vilayetin ulaşım ve haberleşmede geri kalmasına neden olmuştur. Ancak yaşanan zorluklara rağmen, yol yapım çalışmalarında halkın ücretsiz hizmetleri, devlete büyük dayanak sağlamıştır. Çalışma sürecinde; Osmanlı Devleti'nin yaşadığı iktisadi bunalıma rağmen, Bitlis Vilayetinde ulaşım ve haberleşme konusunda ilginç projeler ortaya konmuştur.

Çalışmanın hazırlanış aşamasında, konunun daha detaylı ele alınmasını sağlayacak döneme ait birincil kaynakların yetersizliğinden kaynaklı bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Ancak yine de var olan kaynaklar üzerinden oluşturulan bu eserde: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Şeriyye Sicilileri, döneme ait harita ve araştırma eserlerinden sıklıkla faydalanılmıştır. Bu çalışmanın gerçekleşmesinde ilmi manada beni destekleyen ve yönlendiren çok kıymetli hocam ve aynı zamanda danışmanım; Dr. Öğr. Üyesi Sacit UĞUZ'a ve Dr. Öğr. Üyesi Özer ÖZBOZDAĞLI'ya teşekkürlerimi arz ederim. Ayrıca çalışmamın her aşamasında yardım ve desteğini esirgemeyen meslektaşım, sevgili eşim Rabia Yıldız DEVECİ'ye ve arkadaşım Ahmet ÇAPARLAR'a da teşekkürü borç bilirim.

**HATAY-2019**

**Muhammed Ali DEVECİ**

# TANZİMAT'TAN CUMHURİYET'E BİTLİS VİLAYETİNDE ULAŞIM VE HABERLEŞME

**Muhammed Ali DEVECİ**

**Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2019, vii+132 s.**

**Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Sacit UĞUZ**

## ÖZET

Bu çalışmada, Tanzimat'tan Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar olan bir dönemde Bitlis'in ulaşım ve haberleşme durumu çeşitli yönleriyle incelenmiştir.

İki bölümden oluşan çalışmanın giriş kısmında, öncelikle Bitlis'in 19. yüzyıldaki idari durumu ve coğrafi konumundan bahsedilmiştir. Birinci bölümde, Bitlis'in ulaşımı; karayolu, demiryolu ve Van Gölü ulaşımı şeklinde üç ana başlığa ayrılmış ve her bir ulaşım türü alt başlıklar halinde detaylı bir şekilde ele alınmıştır.

İkinci bölümde, Bitlis'in 19. yüzyılda haberleşmesini sağlayan posta ve telgraf teşkilatı ayrı başlıklar halinde ele alınmıştır. Bu başlıklar altında Bitlis'in Tanzimat ve Cumhuriyet dönemlerindeki haberleşme yapısı, görevli memurlar ve bu memurların aldıkları maaşlar hakkında detaylı bilgiler verilmiştir. Ayrıca bu bilgiler yer yer tablolar halinde sunulmuştur.

Çalışmada, Bitlis'in, özellikle Osmanlı yönetimine dâhil olduktan sonra yürütülen ulaşım ve haberleşme faaliyetlerinin gerisinde kalmasının sebepleri araştırılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** *Bitlis, Ulaşım, Haberleşme, Karayolu, Demiryolu, Posta, Telgraf.*



# TRANSPORTATION AND COMMUNICATION FROM TANZIMAT TO THE REPUBLIC OF BITLIS PROVINCE

**Muhammed Ali DEVECİ**

**History Department, Master's Thesis, 2019, vii+132 p.**

**Supervisor: Asst. Prof. Sacit UĞUZ**

## ABSTRACT

In this study, the transportation and communication situation of Bitlis from the Tanzimat to the first years of the Republic were examined in various aspects.

In the introductory part of the study, which consists of two parts, firstly the administrative status and geographical location of Bitlis in the 19th century are mentioned. In the first part, the transportation of Bitlis; It is divided into three main sections as highway, railway and Van Lake transportation and each type of transportation is discussed in detail under subheadings.

In the second chapter, the postal and telegraph organization which enables Bitlis to communicate in the 19th century are examined under separate headings. Under these headings, detailed information about Bitlis's communication structure in Tanzimat and Republican periods, the officers in charge and their salaries are given. In addition, this information is presented in tables in some places.

In this study, the reasons why Bitlis lagged behind the transportation and communication activities carried out especially after being included in the Ottoman administration were investigated.

**Key Words:** *Bitlis, Transportation, Communication, Highway, Railway, Mail, Telegram.*

## İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar LİSTESİ.....	vi
EKLER LİSTESİ.....	vii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	viii
GİRİŞ.....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### ULAŞIM

<b>1.1. Karayolu Ulaşımı</b> .....	4
1.1.2. Bitlis'te Karayolu Ulaşımı.....	6
1.1.2.1. İnşası Tamamlanan Yollar.....	10
1.1.2.2. Bitlis Yol Çalışmaları ile İlgili Görüşler.....	13
1.1.3. Bitlis'in Genel Yollara Dâhil Edilmesi (1910-1913).....	16
1.1.4. Bitlis'te Kanunlar Çerçevesinde Yapılan Yollar (1913-1930).....	19
1.1.5. Ekonomik Sıkıntıların ve Coğrafi Şartların Yol Çalışmalarına Etkisi.....	23
<b>1.2. Demir Yolu Ulaşımı</b> .....	26
1.2.1. Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Ulaşımı.....	27
1.2.2. Bitlis Demiryolları.....	30
1.2.2.1. Cumhuriyet'ten Sonra Bitlis Demiryollarının Durumu.....	36
1.2.2.2. Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakir-Bitlis Hattı.....	40
1.2.2.3. Yolçatı-Elaziz-Van Hattı.....	43
1.2.2.4. Demiryolunun Van Gölü'yle Bağlantısı.....	45
<b>1.3. Göl Ulaşımı</b> .....	47
1.3.1. Van Gölü'nde Ulaşım.....	51
1.3.1.1. Van Gölü İşletiminde Görev Alan Memurlar ve Maaşları.....	60
1.3.1.2. Ticari Faaliyetler ve İskeleler.....	62
1.3.1.3. Van Gölü Taşımacılığında Alınan Ücretler.....	65

## İKİNCİ BÖLÜM

### HABERLEŞME

<b>2.1. Posta</b> .....	67
2.1.1. Osmanlı Devleti'nde Postacılık.....	69
2.1.2. Tanzimat'tan Sonra Postacılık.....	70

2.1.3. Bitlis'te Posta Teşkilatı .....	71
2.1.3.1. Bitlis Posta Memurları.....	75
2.1.3.2. Yapılan Yolsuzluklar .....	82
<b>2.2. Telgraf .....</b>	<b>85</b>
2.2.1. Osmanlı Devlet'inde Telgraf.....	86
2.2.2. Bitlis'te Telgraf .....	88
2.2.2.1. Bitlis'te Telgraf Hizmetinde Görevli Memurlar .....	93
2.2.2.2. Bitlis-Muş-Siirt-Hakkâri Telgraf Hatları.....	95
<b>SONUÇ.....</b>	<b>98</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>102</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>113</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>118</b>



## TABLÖLAR LİSTESİ

<b>Tablo 1.</b> 1929-1932 arası Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakir Demiryolu arasına çekilen hatlar.....	41
<b>Tablo 2.</b> 1926 yılına ait Van Gölü İşletme İdaresinde görev alan memurlar .....	61
<b>Tablo 3.</b> 1928-1934 arası Van Gölü İşletme İdaresinde gelir-gider durumunu .....	64
<b>Tablo 4.</b> 20. yüzyılda Van Gölünde yük taşımacılığında uygulanan ücret tarifeleri. 66	
<b>Tablo 5.</b> 1899 yılı salnamesine göre Bitlis sancak ve kazalarında görevli posta memurları .....	80
<b>Tablo 6.</b> 1900 yılı salnamesine göre Bitlis sancak ve kazalarında görevli posta memurları .....	80



## EKLER LİSTESİ

<b>Ek 1</b> Tatvan isimli geminin yolcu taşımacılığında kullanılması .....	113
<b>Ek 2</b> Van Gölü'nde gemi yapım çalışmaları. ....	114
<b>Ek 3</b> Tanzimat Dönemi Bitlis'te köprü yapımına dair proje .....	115
<b>Ek 4</b> XIX. yüzyılda Doğu Anadolu'da inşası tamamlanan ve henüz tamamlanmamış yollar. ....	116
<b>Ek 5</b> XIX. yüzyılda Bitlis-Siirt -Diyarbakir arası demiryolu çalışmalarının biran evvel bitirilmesi için Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderilen belge.....	117



## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>AÜ.</b>	: Atatürk Üniversitesi
<b>BOA,</b>	: Babıali Evrak Odası
<b>BETAV</b>	: Bitlis Eğitim Tanıtım Vakfı
<b>BOA,</b>	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
<b>BOA. DH. MKT.</b>	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dâhiliye Mektubi
<b>BOA. DH. İUM.</b>	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dâhiliye Nezareti İdare-i

Umumiye Müdüriyeti

<b>C.</b>	: Cilt
<b>Çev.</b>	: Çeviren
<b>DH_MKT</b>	: Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalebi
<b>DİA.</b>	: Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
<b>DTCF.</b>	: Dil Tarih Coğrafya Fakültesi
<b>Edl.</b>	: Editörler
<b>Haz.</b>	: Hazırlayan
<b>H.</b>	: Hicri
<b>Hzl.</b>	: Hazırlayanlar
<b>İA</b>	: İslam Ansiklopedisi
<b>İSAM</b>	: İslam Araştırma Merkezi
<b>MEB</b>	: Millî Eğitim Bakanlığı
<b>MMZC. D</b>	: Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri
<b>M.Ö.</b>	: Milattan Önce
<b>M.S.</b>	: Milattan Sonra
<b>OTAM</b>	: Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi
<b>PTT</b>	: Posta ve Telefon Telgraf
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>S.</b>	: Sayı
<b>SOBİAD</b>	: Sosyal Bilimler Atıf Dizini
<b>TBMM. ZC. D.</b>	: Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi
<b>T.D.K</b>	: Türk Dil Kurumu
<b>Vd.</b>	: Ve Diğerler
<b>Y.Y.</b>	: Yüzyıl

## GİRİŞ

Bu araştırmanın alanı, Tanzimat dönemi ile Cumhuriyet'in ilk yıllarını kapsamaktadır. Bu süreç içerisinde Bitlis Vilayetinin; idari, sosyal ve iktisadi durumu göz önünde bulundurularak, ulaşım ve haberleşmesi incelenmiş ve çeşitli yönlerden ele alınmıştır.

Anadolu'nun en eski yerleşim yerlerinden biri olan Bitlis, coğrafi konumu ve tarihi özelliğiyle önemini korumuştur. Bu durum Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra da değişmemiştir. Geçiş güzergâhı üzerinde bulunması, devletler nezdinde bu şehri cazip kılmışsa da, arazi yapısının dağlık ve engebeli olması buraya yatırım yapılmasını engellemiştir.

Van Gölü, Bitlis ile Van arasında aktif olarak kullanılan önemli bir ulaşım yoludur. Göl üzerinden Van'a ve buradan karayoluyla İran'a, Karadeniz üzerinden ise Rusya'ya ulaşımın sağlanması, bu şehri ticari faaliyetlerde vazgeçilmez kılmıştır. Bitlis 16. yüzyılda; Tatvan, Ahlat, Muş, Bulanık ve Hıms nahiyelerinin bağlı olduğu bir vilayet iken; daha sonra Muş sancağına bağlı bir kaza haline gelmiştir. Bu durum 19. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiştir. Fakat 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yeni bir düzenlemeyle Bitlis, yeniden ikinci sınıf vilayet olmuştur.

Bitlis geçmişte Türk, Kürt ve Ermenilerin yoğun olarak yaşadıkları bir bölgedir. Bu durum, sosyal açıdan güzel olsa da, yabancı devletler bunu fırsat olarak kullanmışlardır. Bölgede büyük çaplı isyanların çıkması ve Müslümanlar ile Ermenilerin geçmişten günümüze yaşadıkları sorunlar, yabancı devletlerin kışkırtmalarının bir sonucudur.

Bitlis, doğudan Van, kuzeyden Erzurum, batı ve kuzey batıdan Diyarbakır ve Elaziz, güneyden Musul vilayetleri ve Mardin sancağıyla sınırdır. Bitlis, bünyesinde bulunan birçok kaza ve nahiyelerden oluşmaktadır. Bitlis'e bağlı kazalar arasında; Ahlat, Hizan, Mutki, Merkez kaza, Çukur, Huyut ve Hizan bulunmaktadır.

Bitlis vilayet statüsü kazanmadan önce belli dönemlerde çeşitli bölgelere bağlı bulunmaktaydı. Bu bölgelere göz atıldığında; 1846'da Erzurum Eyaletinin Van Livasına bağlı bulunan Bitlis, 1861'de yine Erzurum Eyaletinin Muş Sancağına bağlı bir kaza haline getirilmiştir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbinden sonra Bitlis; Siirt, Muş ve Genç sancaklarıyla büyük bir sancak haline getirilmiştir. Ancak 1929'da 1509 sayılı kanunla Bitlis yeniden kaza haline getirilerek Muş vilayetine bağlanmıştır. Bu durum yaklaşık 6 yıl sürmüş ve 1935'te Bitlis yeniden il yapılmıştır. Yeniden il statüsü kazanan Bitlis bu defa Merkez, Ahlat, Hizan, Mutki

ve Tatvan olmak üzere 5 kazaya ayrılmıştır. Cumhuriyet sonrası Bitlis'e bağlı ilçeler şunlardır; Tatvan, Ahlat, Adilcevaz, Güroymak, Hizan, Mutki.

Bu çalışmanın amacı, tarihsel yönden önemli bir şehir olan Bitlis'in Tanzimat'tan Cumhuriyet'e ulaşım ve haberleşme durumunu ortaya koymaktır. Bu dönemde çevre vilayetlerde kapsamlı bir ulaşım ve haberleşme ağı kurulurken, Bitlis Vilayetinde bu durum ancak 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra görülmüştür. Vilayetin bu konuda geri kalmasında; yatırımların yetersizliği ön plana çıkmaktadır. Osmanlı döneminde Bitlis'in ulaşım veya haberleşmesi, akademik açıdan çok fazla ele alınmamıştır. Özellikle ulaşım ve haberleşmenin birlikte ele alınması ve aralarında bağlantı kurularak açıklanmasıyla ilgili herhangi bir akademik çalışma bulunmamaktadır.

Bu eser, 19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın başlarına kadar olan dönemde, Bitlis'in ulaşım (karayolu, demiryolu, göl taşımacılığı) ve haberleşme (posta ve telgraf) faaliyetlerini ele alarak okuyucuya sunmaya çalışmaktadır. Bu nedenle daha önce hakkında akademik düzeyde pek fazla eser bulunmayan, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bitlis Vilayetinin ulaşım ve haberleşmesi konusundaki boşluğu dolduracağı umulmaktadır.

Araştırmanın temelini arşiv belgeleri oluşturmaktadır. Bahsi geçen dönemle ilgili çoğunlukla Başbakanlık Osmanlı Arşivinde yer alan belgelerden yararlanılmıştır. Ayrıca Bitlis'e ait Şer'iyeye Sicilleri'nde bölgenin; sosyal, kültürel ve ekonomik durumu hakkında detaylı bilgiler verilmiştir. Bitlis'e ait sekiz adet Şer'iyeye Sicili vardır. Milli Kütüphane' de bulunan ve 1878–1911 yılları arasında kapsayan bu Şer'iyeye Sicillerinden; beşinin transkripsiyonu yapılmıştır. Bitlis'e ait bir diğer önemli kaynak salnamelerdir. Bitlis Vilayet Salnamelerinden özellikle posta teşkilatında görev yapan memurların isimleri ve görevleri hakkında önemli bilgiler elde edilmiştir.

Seyahatnameler de kaynaklar arasında önemli bir yer tutmaktadır. Wilhelm Köhler'in kaleme aldığı "Evliya Çelebi Seyahatnamesinde Bitlis ve Halkı" adlı eser bölgenin karakteristik yapısını ele alan önemli bir çalışmadır. Ayrıca H. F. B Lynch'in, "Reviewed Work(s) Armenia Travels and Studies" adlı eseri bölgede yaşayan Ermeniler hakkında bilgiler vermektedir. Bitlis'in Coğrafi özelliklerinden bahseden diğer öne çıkan eserler ise; Namiq Musalı'nın, "Havı Zeynel Abidin Şirvani Seyahatnamelerinde Van Gölü Havzası" ile Vital Cuinet'in, "La Turquie D.Asie" isimli çalışmalarıdır.



Eserin oluşturulmasında, arşiv kaynaklarının dışında birçok araştırma eserden de faydalanılmıştır. Ayrıca konunun daha iyi anlaşılması için karayolu çalışmaları, demiryolu çalışmaları ve posta-telgraf memurları ile ilgili birçok bilgi tablo halinde verilmiştir.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### ULAŞIM

#### 1.1. Karayolu Ulaşımı

Ulaşım, toplumların yaşantısında önemli bir yere sahiptir. İnsanoğlu ulaşım sayesinde bulunduğu yerleri aşır bilinmeyen, duyulmayan veya görülmeyen yerleri keşfetmiştir. Bu durum; gidilen yerlerde farklı kültürlerin keşfedilmesi ve ticaretin gelişmesine de katkı sağlamıştır. Zamanın ilerlemesiyle, ulaşımda da hayli gelişmeler yaşanmıştır. Gelişimin en önemli unsuru ise teknoloji olmuştur. İnsanoğlunun teknolojiyi kullanmasıyla ulaşımda konfor artmıştır.

Anadolu'nun coğrafi konumu ve yer altı kaynakları geçmişten günümüze önemini korumaktadır. Bu özelliği; farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmasına da neden olmuştur. Bölgeye yerleşen ve burada faaliyetlerde bulunan Sümer, Akad ve Asur gibi devletler ulaşımda büyük işlere imza atmışlardır. Anadolu'da ulaşımın izleri M.Ö. 3000'lere kadar uzanmaktadır.<sup>1</sup> Urartular, M.Ö. 9. ve 6. yüzyıllarda Doğu Anadolu'nun dağlık ve engebeli bölgelerine yerleşmişlerdir. Buraya ilk geldiklerinde ulaşım patikalardan sağlanmaktaydı.<sup>2</sup> Urartular, Doğu Anadolu'da ilk ulaşım sistemini kurarak bölgedeki zor olan ulaşım olanaklarını kullanılabilir hale getirmişlerdir. Maden işletmeciliğinde gösterdikleri başarıların yanı sıra; Edremit, Tatvan, Erciş gibi bölgelerde ilk limanları inşa ederek, kara ve göl taşımacılığının avantajlarından faydalanmışlardır.<sup>3</sup>

Romalılar, M.Ö. II. yüzyılda Anadolu'da 10.000 km uzunluğunda yollar yapmışlardır. Anadolu'yu saran bu yollarla, askeri ve iktisadi açıdan dünyaya yön vermişlerdir.<sup>4</sup> Yolların sağlam ve kullanışlı olması Roma medeniyetinin teknik açıdan ileri düzeyde olduğunu kanıtlar. Roma'dan arta kalan bu yollar; Bizans, Selçuklu ve Osmanlı gibi devletler tarafından uzun süre kullanılmıştır. Roma yolları genel olarak 4,5 m. genişliğinde ve her iki tarafı yaya yolları ve kaldırımlardan oluşmaktaydı.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Tülay Şahin, *Asur Ticaret Kolonileri Çağında Ulaşım ve Haberleşme*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2007, s.17.

<sup>2</sup> Oktay Belli, "Urartular", *Görsel Anadolu Tarihi Ansiklopedisi*, C. 1, İstanbul (1982), s. 179.

<sup>3</sup> İhsan Kızmaz, *Van ve Bitlis Yörelerindeki Urartu Dönemine Ait Eserler ve Bölgede Yapılan Kazılar*, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ 2014, s. 8.

<sup>4</sup> Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1958, s. 274.

<sup>5</sup> Nuray Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara 2006, s. 5.

Anadolu Selçuklu Devleti zamanında genellikle ticari amaçlı kullanılan yollar, sistemli şekilde inşa edilmiştir. Yollar doğu-batı ve kuzey-güney şeklinde iki ana güzergâhtan oluşmaktaydı. Doğu-batı istikametini oluşturan yol güzergâhı; Antalya-Alanya-Konya-Aksaray-Kayseri-Sivas-Erzincan-Erzurum-İran üzerinden Türkistan'a ulaşmaktadır. Kuzey-güney güzergâhındaki yollar ise; Antalya-Alanya-Kayseri üzerinden Sivas'a buradan Tokat-Sinop veya Tokat-Samsun güzergâhından deniz yoluyla Kırım'da Suğdak limanına varmaktaydı. Bu yollar hem savaşlarda hem de ticarete kullanılmıştır.<sup>6</sup> Ayrıca bu yollar üzerinde bulunan kervansaraylar ticaretin sürdürülmesi bakımından büyük bir önem taşımaktadır.

### 1.1.1. Osmanlı'da Karayolu Ulaşımı

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu karayollarının temelleri; Roma ve Selçuklu'ya kadar dayanmaktadır. Bu devletlerden arta kalan yolları zamanla geliştiren Osmanlı Devleti, kısa sürede kendine has bir ulaşım ağı kurmayı başarmıştır.<sup>7</sup>

Diğer devletlerden farklı olarak Osmanlı'nın inşa ettiği yollarda sadece ulaşımın sağlanması amaçlanmamış, aynı zamanda bu yollar üzerinden ticaretin yürütülmesi de göz önünde bulundurulmuştur. İnşa edilen yolun kalitesiyle, yapılan ticaretin yoğunluğunun eş değer olması Osmanlı yöneticileri için önemliydi. Dönemin şartları gereği sürekli savaş durumunda olan ve topraklarını genişleten Osmanlı Devleti, yol yapım çalışmalarına da hız kesmeden devam etmiştir. Fethedilen her toprak parçası aynı zamanda inşa edilecek bir yolun habercisiydi. Sınırların genişlemesi, Osmanlı ticaretinin de bu yollardan diğer yerlere kaymasına sebep olmuş böylece Doğu-Batı ticaretinin imparatorluk tekeline geçmesini sağlamıştır.<sup>8</sup>

Osmanlı Devletinde karayolları, "umumi ve hususi yollar" diye ikiye ayrılmıştır. Umumi yolların yapımı ve onarımı devletin kontrolünde iken hususi yollar ise genellikle hayırseverler ile tımar ve zeamet sahiplerinin kontrolünde yapılmıştır.<sup>9</sup> Ayrıca devletin sınırları, sürekli genişleme gösterdiği için yolların

<sup>6</sup> Yusuf Halaçoğlu, "Anadolu, Ulaşım ve Yol Sistemi", *DİA*, C. III, İstanbul 1991, s. 127.

<sup>7</sup> Cemal Çetin, "Anadolu İskeleleri ve Kara Yolu Bağlantıları (XVI. Yüzyıl Sonları)", *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırma Dergisi*, S. 28, 349-367.

<sup>8</sup> A. M. Arslan, "Münakalat Bakımından Anadolu", *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl: 3, S. 7, Aralık (1936), s. 28.

<sup>9</sup> Kenan Göçer, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım", *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, C. XI, S. 2 (2016), s. 152.

bakım ve onarımı da bir hayli zorlaşmıştır. Yolların; devlet yolları ve eyalet yolları diye ikiye ayrılmasıyla sıkıntılı durumun önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Osmanlı'da yol inşası genellikle; köprücüler, derbentler ve kaldırımcılar tarafından yapılırdı. Bu iş için kullanılan malzemeler, işçi ücretleri ve diğer bütün masraflar; devletin koymuş olduğu yol, derbent, toprakbastı adı altında toplanan vergilerle karşılamaktaydı. Fakat uygulanan bu sistem tabanda farklı sorunlara yol açmıştır. Bu sorunların başında ise ekonomik etmenler yatmaktaydı. Yol yapımı, emek isteyen bir iştir. Yapılacak olan yollarda kullanılan malzemeler ve işi gerçekleştiren işçiler özenle seçilmeli ve belli plan dahilinde yürütülmelidir. Ancak Tanzimat'tan önce Osmanlı Devleti, yol maliyetini düşürmek amacıyla yol yapımında, tecrübesi olmayan kişileri de çalıştırmış ve sonuç olarak bu durum yolların kalitesinin düşmesine neden olmuştur.<sup>10</sup>

Osmanlı Devleti, kuruluştan Tanzimat'a kadar yol yapım ve onarımı konusunda istikrarlı bir gelişme sağlayamamıştır. Ancak Tanzimat'la beraber karayolu yapımında önemli adımlar atılmıştır.<sup>11</sup> Mühendishane-i Berr-i Hümayun'a yol ve köprü dersleri konması ile vilayet nizamnameleri çıkarılması bu konuda atılan önemli adımlardan birkaçıdır.<sup>12</sup> Tanzimat'ın ilanından sonra karayollarıyla ilgili çıkarılan nizamnamelerden bazıları şunlardır; 1863 tarihli "*Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*", 1864 Vilayet Nizamnamesi ve 1866 tarihli "*Turuk ve Muabir Nizamnamesi*".

### 1.1.2. Bitlis'te Karayolu Ulaşımı

Vilayetlerde yol yapım çalışmalarını hızlandıran gelişmelerin başında bu konuda hazırlanan nizamnameler gelmektedir. 1864 Vilayet nizamnamesi ile Tuna Vilayetine vali olarak atanan Mithat Paşa (1864-1867), bölgede birçok imar faaliyetlerinin yanında yol yapım ve onarımları da yapmıştır. Mithat Paşa'nın yol yapımı konusunda ki bu gayreti diğer vilayetlerde görevli valilere de örnek olmuştur.<sup>13</sup> Bu dönemde Doğu Anadolu ve Güney Doğu Anadolu arasında bir geçiş noktası olan Bitlis vilayetinde de yol yapımı ve onarımı konusunda çeşitli çalışmalar

<sup>10</sup> Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s.7.

<sup>11</sup> Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı*, Ankara Üniversitesi DTCE, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, (1991), s. 153.

<sup>12</sup> İlhan Tekeli-Selim İlkin, *Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımında Gelişmeler, II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumuna Sunulan Tebliği*, s. 66.

<sup>13</sup> Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara 1991, s. 299-300.

başlatılmıştır. Fakat bölgenin coğrafi bakımdan dağlık ve engebeli, ulaşım açısından ise elverişsiz olması inşa sürecindeki maliyeti artırmıştır.

Bitlis vilayetinde görevli Tahsin Paşa vilayette birçok yol, köprü ve çarşı imarı yapmıştır. Tahsin Paşa, çalışmalarını Vilayet merkezinden başlatarak zamanla çevreye doğru genişletmiştir. Menteş Ağa, Demirciler, Arastaaltı Çarşıları yeniden düzenlenirken, Muş'a doğru giden büyük cadde, Menteş Ağa Çarşısı ve Çarşı Başı'ndan Mahallebaşı'na kadar olan üç-dört bin metrekarelik yol, paket taşlarıyla döşenmiştir. Ayrıca Siirt ve Muş bölgelerinde birer saatlik şose yol (toprak yol) döşenmiş ve Arap Köprüsü, Sefer Bey ve Alemdar gibi köprülerin de bakım ve onarımı yapılmıştır. Bunlardan başka Tahsin Paşa döneminde, Muş'tan Erzurum'a doğru uzanan yolun inşası da başlatılmıştır.<sup>14</sup>

19. yüzyılda güneyden ve kuzeyden gelen ticaret malları kara taşımacılığı ile doğruya aktarılacağı zaman, Bitlis güzergâhı kullanılmıştır. Bu da taşınacak malların zamanında ve düzgün bir şekilde aktarılması için bölgede yol yapımını ayrıca gerekli kılmıştır. Örneğin; Bitlis, Van, Muş ve Harputlu tütün tüccarları mallarını Bitlis üzerinden Erzurum'a getirmişlerdir. Duhan Gümrüğü Emimi tarafından satın alınan bu tütünler; kervanlar ile Karadeniz'e oradan da İstanbul ve diğer yerlere deniz ve kara yolu ile aktarılmıştır. Bu açıdan bakıldığında Bitlis üzerinden çevre bölgelere uzanan yollar büyük bir önem arz etmektedir.<sup>15</sup>

İç yolların durumuyla ilgili Vital Cuinet; Bitlis Vilayetinde ulaşımın düz ovalar, dağlar ve rastgele ezilerek oluşturulan yollar aracılığıyla yapıldığını belirtmiştir. 1881 yılında hazırlanan bir taslak ile üç güzergâhtan oluşan bir yol yapım çalışması hazırlanmıştır. Fakat Nafia Nezareti'nden istenen teknik personelin zamanında gönderilememesi sonucu proje, 1888'e kadar ertelenmiştir.<sup>16</sup> Nihayet 1888'de bölgeye gelen personel gerekli incelemeleri yaptıktan sonra şu şekilde bir imar projesi oluşturmuşlardır:

Mamahatun üzerinden Bitlis-Erzurum yolu: 170 km.

Veysel Karani Geçidi üzerinden Bitlis-Diyarbakir Yolu: 15 km.

Veysel Karani-Siirt Yolu: 18 km.

Üç yıl içinde bu yolların ancak şu kadarı yapılmıştır:

Bitlis-Diyarbakir Yolu: 16 km.

<sup>14</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1310 (M. 1892), s. 148-153.

<sup>15</sup> Bülent Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde Bitlis Sancağı (1908-1914)*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Sakarya 2005, s. 144

<sup>16</sup> Cuinet, *La Turquie D'Asie*, C. II, Paris 1891, s. 548.

Muş-Bitlis Yolu: 20 km.

Bitlis-Erzurum Yolu: 16 km.

1888'den itibaren Bitlis vilayeti için 543 kilometre uzunluğunda yol imar projesi oluşturulmuştur. Yapımına başlanan yollarda; teknik sıkıntılar ve bütçe yetersizliğinden dolayı işler istendiği gibi gitmemiştir. Üç yıl içinde yani 1891'e kadar sadece 52 km. yol yapılabilmıştır. Bu iş için toplanan nakit para ise toplamda 2.000 liradır.<sup>17</sup>

Yol yapımı, gerek vilayet merkezinde gerekse vilayete bağlı sancaklarda en önemli meselelerin başında gelmekteydi. Bu iş için yöneticilerden ahaliye herkes seferber olmuştur. Çoğu zaman yaşanan maddi sıkıntılar, bazen de mevsim şartlarından kaynaklanan aksaklıklar nedeniyle yol yapımında istenen düzeyde ilerleme kaydedilememiştir. Yine de bu durum her fırsatta yazılan tezkirelerle merkeze bildirilmiştir. Bu tezkirelerden biri de 20 Eylül 1892 senesinde yolların bozuk ve tamire muhtaç olması üzerine Bitlis vilayetinden Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderilmiştir. Gönderilen bu yazıda, Vilayet dâhilinde tamire muhtaç olan yolların bir an evvel yapılmasının gerekliliğinden ve bu yolların yapımı için gerekli masrafların karşılanmasından bahsedilmiştir.<sup>18</sup>

1892'de Bitlis-Muş ve Siirt arasında yapılacak yollar için, Bitlis Vilayetinden Ticaret ve Nafia nezaretine başka bir yazı daha gönderilmiştir. Son gönderilen yazı karşılık bulmuş ve bölgeye bir özel görevli ile askeriyeden oluşan bir komisyon gönderilmiştir. Yapılan incelemeler sonucu Turuk ve Meabir (Yol ve Köprü) idaresi tarafından, biri Bitlis'ten Veysel Karani yoluyla Siirt'e, diğeri ise Bitlis'ten Muş kazasına kadar uzanan yolların yapımına başlanmıştır. Ancak merkezden vilayete gönderilen aynı raporda, merkezi hazineden bu iş için yeterince masraf harcadığından dolayı, mevcut yol inşaatları bitmeden sene içerisinde diğer yolların inşaatına başlanmaması gerektiği de belirtilmiştir.<sup>19</sup>

Gerek Bitlis Vilayetinde gerekse diğer vilayetlerde yapılan yollar her ne kadar vilayete bağlı bazı bölgelerde yaşayan insanların ihtiyaçlarını karşılayıp hayatlarını kolaylaştırmışsa da, bu faaliyetler vilayetin geneli için yeterli görülmemiştir. Yolların ulaşım elverişsiz olması göl taşımacılığını daha cazip hale getirmiştir. Bunu destekleyen durum ise; Bitlis'ten Van'a karayoluyla bir haftada

<sup>17</sup> Hilmi, *Memalik-i Osmaniye Cep Atlası*, Kitabhane-i Askeri 1323, s. 213; Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 134.

<sup>18</sup> BOA, 6\435. (20 Eylül 1892).

<sup>19</sup> BOA, 203\015166. (24 Nisan 1892).

gidilirken, aynı mesafenin göl üzerinden bir günde gidilebilmesiydi. Ayrıca Van Vilayeti kışlık yakacak ihtiyacını, Kadirhan Kazası ve Bitlis'in çevresinden elde etmekteydi. Gölde bulunan yelkenliler aracılığıyla da taşımacılığı yapılmaktaydı. Bundan başka Reji şirketi de tütün ticaretinde göl taşımacılığını kullanmaktaydı.<sup>20</sup>

Kış aylarının sert ve bol yağışlı geçtiği Bitlis vilayetinde kara ulaşımı durma noktasına gelmekteydi. Böylesi durumlarda gözler göl ulaşımına çevrilmişse de orada da durum pek farklı değildi. Çünkü 20. Yüzyılın ilk yıllarında Van Gölü'nde ulaşım ilkel sallarla yapılmaktaydı. 1900 yılı kış ayında bölgeyi gezen ve Van Gölü üzerinden kayıklarla Tatvan'dan Van'a gitmek isteyen Mark Sykes, seyahat esnasında zor anlar yaşayarak, ölümden döndüğünü seyahatnamesinde belirtmiştir.<sup>21</sup> Can ve mal güvenliğinin tam anlamıyla sağlanamadığı böylesi durumlarda seyahat ve ticaret, daha uygun koşullarda sağlanmaya çalışılmıştır. Acil bir durum olmadığı sürece kış mevsiminde göl taşımacılığı pek tercih edilmemiştir.<sup>22</sup>

Meşrutiyetin ilanından önce Bitlis Vilayetinde taşımacılık genellikle hayvanlarla sağlanmaktaydı.<sup>23</sup> Buna rağmen bölge yollarının bozuk olmasından dolayı, hayvan taşımacılığında bile zorluk çekilmiştir.<sup>24</sup> Yine aynı şekilde doğuda bulunan diğer vilayetlerde de aynı sıkıntı yaşanmıştır. 1904 senesinde Muş'tan Van'a top sevkiyatı yapılırken hayvanlar kullanılmıştır. Yine bu sırada aralıksız yağan yağmurdan dolayı yollarda meydana gelen çamur sevkiyatı zorlaştırdığı gibi beş hayvanın da telef olmasına neden olmuştur. Bu sıkıntıların ileride askeri kuvvetin sevki sırasında da yaşanmaması için merkezden gerekli tedbirlerin alınması konusunda ricada bulunulmuştur.<sup>25</sup>

Meclis-i Mebusan'da, 1909 yılına ait Nafia Nezareti bütçelerinin görüşülmesi esnasında nezaretin programı da ele alınmıştır. Buna göre, Osmanlı Devleti genelinde sekiz yılda 30.000 kilometre yol yapımı ön görülmüştür ve bu iş için tahmini masraf ise 1.200.000 lira tutmuştur. Fakat hazine bu masrafı karşılayamadığı için yollar da yapılamamıştır. Yine görüşmeler sırasında vilayetlerdeki yollar ile bu yollarda görev yapacak memurların masrafları da değerlendirilmiştir. Değerlendirmeler sonucunda Nezaret şöyle bir karar almıştır:

---

<sup>20</sup> Cuinet, *La Turquie ...*, s. 670.

<sup>21</sup> Mark Sykes, *Beş Türk Eyaletine Doğru*, İnsan Yayınları 2013 s. 71-80.

<sup>22</sup> Hilmi, *Memalik-i Osmaniye ...*, s. 216.

<sup>23</sup> G.W., Prothero, *Armenia and Kurdistan*, British Government Foreign Offices 1920 s. 32.

<sup>24</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde ...*, s. 148.

<sup>25</sup> BOA. 2833\212461.

### **Memur Maaşları İçin Ayrılan Para:**

Bitlis için; 936 lira

İstanbul ve çevresi için; 1.518 lira

Van için: 588 lira

### **Vilayetlerde Yapılacak Yolların Masrafları İçin Ayrılan Para:**

Bitlis için: 505 lira

İstanbul için: 1.500 lira

Van için: 20 lira

Yukarıda verilen bilgilerden de anlaşıldığı üzere Bitlis Vilayeti için ayrılan bütçede memur maaşları, yol ve köprü için ayrılan masraflardan fazladır. Bu durum bir süre tartışma konusu olmuş ve üzerinde çalışmalara gidilmiştir. Ayrıca iş yapamayacak durumda olan memurlar hakkında da nezaretçe düzenlemeye gidilmiştir.<sup>26</sup>

#### **1.1.2.1. İnşası Tamamlanan Yollar**

Bitlis bölgesinde yapılan yatırımların büyük bir kısmı yol yapımına ayrılmıştır. Yollar genellikle şose ve topraktan oluşmaktaydı. Bölgede yol yapımı kademeli olarak yürütülmüş ve kimi zaman inşası bitirilen yollar iklim koşulları nedeniyle bozularak yeniden tamire muhtaç hale gelmiştir. Yol yapımı 1891’de ilk defa bölgenin kalbi olan ve bakıma muhtaç olan Rahva üzerinden başlatılmıştır. Ardından Bitlis’i Erzurum’a bağlayan yollar ile Bitlis’in çevre vilayetler ile bağlantısı sağlanmıştır.<sup>27</sup>

1892 yılı içerisinde Bitlis Valiliği tarafından inşası biten yollarla ilgili bir cetvel oluşturulmuştur. Bu cetvelde geçen yollardan bazıları ilk defa yapılmış bazıları da tamir yoluyla kullanıma açılmıştır. Bahsi geçen yollar şunlardır:<sup>28</sup>

#### **Toprak ve Şose Yol İmalatı**

Şose: 6595 Metre

Toprak: 3260 Metre

Yapılmakta olan toprak yol: 1920 Metre

<sup>26</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 148.

<sup>27</sup> Eralp Yaşar Azap, *Bitlis Salnameleri Devlet-Vilayet-Maarif*, BETAV Yayınevi, 2017., s. 173.

<sup>28</sup> Azap, *Bitlis Salnameleri Devlet...*, s. 48.



Yolun genişliği: 7 Metre

**Sanayi İmalatı**

Köprü: 8 Adet

Menfez: 20 Adet

İstinat Duvarı: 401 Metre

Kasis: 2 Adet

Bunun dışında uzunluk olarak 2852 metre yol tamiratı da gerçekleştirilmiştir.

**Devlet Yolları:**

Bitlis-Norşin: 75 km

**Vilayet Yolları:**

Bitlis-Hizan / Bitlis-Mutki / Bitlis-Ahlat: 125 km

Bitlis ile diğer vilayet ve kazaların yol durumu aşağıda verilmiştir.<sup>29</sup>

**Bitlis-Diyarbakir Yolu:**

Yolun Uzunluğu: 62 km

Sağlam Kısmı: 25 km

Harap şose: 17 km

**Bitlis-Muş-Erzurum-Bitlis-Selçuk Köyü**

Yolun Uzunluğu: 141 km

Harap şose: 40 km

Yapım Aşamasında: 37 km

Hiç İnşa Olunmamış: 40 km

Döşenmiş şose: 19 km

**Bitlis-Ahlat-Van-Bitlis-Norşin [Güroymak (ilçe), Bitlis] Köyü**

Yolun Uzunluğu: 101 km

Yapım Aşamasında: 101 km

**Bitlis-Mutki-Bitlis- Hur [Aydın (mezra),]**

Yolun Uzunluğu: 25 km

Yapım Aşamasında: 17 km

Hiç inşa olunmamış: 8 km

**Bitlis-Hizan-Bitlis- Karasu-i Süfla [Aşağı Karasu / Hizan]**

Yolun Uzunluğu: 50 km

Harap şose: 10 km

<sup>29</sup> Azap, *Bitlis Salnameleri Devlet.....*, s. 49-50.

Yapım Aşamasında: 35 km

Hiç İnşa Olunmamış: 10 km

**Bitlis-Diyarbakir-Destomi**

Yolun Uzunluğu: 43 km

Sağlam kısmı: 26 km

Harap Kısım: 7 km

Tavsiye Halinde: 9 km

Hiç İnşa Edilmemiş Kısım: 0 km

**Bitlis-Muş**

Yolun Uzunluğu: 80 km

Sağlam kısmı: 3 km

Harap Kısım: 23 km

Tesviye Halinde: 39 km

Hiç İnşa Edilmemiş Kısım: 14 km

**Bitlis-Van-Adilcevaz-Nussini?:**

Yolun Uzunluğu: 103 km

Sağlam kısmı: 0 km

Harap Kısım: 0 km

Tesviye Halinde: 90 km

Hiç İnşa Edilmemiş Kısım: 3 km

**Bitlis-Karmuç (Yeni Köprü)-Bulanık:**

Yolun Uzunluğu: 90 km

Sağlam kısmı: 0 km

Harap Kısım: 0 km

Tesviye Halinde: 50 km

Hiç İnşa Edilmemiş Kısım: 40 km

1897 yılında Doğu Anadolu'da birçok yol yapılmıştır. Yolların büyük bir kısmını askeri yollar oluşturmaktadır. Bu nedenle bu yolların yapımına ayrı bir önem verilmiş ve diğer yollara nazaran daha hızlı sonuç alınmaya çalışılmıştır. 1898 yılında askeri yolların yapımı aynı hızla sürdürülmüştür. Bu yolların geçtiği vilayetlerin başında Erzurum vilayeti gelmektedir. Erzurum'da 2.300 metre şose (toprak yol) ile birçok köprü meydana getirilmiştir. Ayrıca birçok bozuk olan yolunda tamiri yapılmıştır. Bitlis'te 3, Van'da ise 5 km. lik yol tamiri yapılmıştır. Başlangıçta bu yolların yapımı için memur sayısında eksiklik, bütçede ise sıkıntılar

bulunmaktaydı. Bu nedenle bölgeye bir mühendis ile birkaç memur gönderilmiştir. Memur maaşlarının ödenmesi ve yol masraflarının karşılanması için gerekli bütçe Ziraat Bankasından tahsil edilen 20.000 kuruş ile karşılanmıştır.<sup>30</sup>

8 Haziran 1909'da Bitlis Valisi Hüsnü Bey, Bitlis Vilayetinde en önemli sorunlardan biri olan asayiş meselesinin halledilmesi için, Bitlis Vilayet dâhilinde yapılacak yol ve köprüler hakkında mazbata hazırlayarak, Dâhiliye Nezaretine göndermiştir.<sup>31</sup> Gönderilen bu mazbatadan sonra 27 Haziran 1909'da vali yeniden Dâhiliye Nezaretine müracaat etmiş ve vilayet dâhilindeki yolların en az sekiz senede tamamlanabilmesi için yıllık 20 bin lira bütçe gerektiğini söylemiştir. Fakat Ticaret ve Nafia Nezareti zorlu koşullardan dolayı bunun mümkün olmadığını belirtmiş ve yıllık ancak bin lira verebileceğini söylemiştir. Bu durum ise yol yapımını büyük ölçüde sıkıntıya sokmuştur.<sup>32</sup>

Dâhiliye Nezareti tarafından, 1910 yılında tüm vilayetler ile müstakil livalara yol, köprü ve diğer imar faaliyetlerine hız vermeleri ve bu konuda gerekli tüm çalışmaları yapmaları konusunda bir ikazda bulunulmuştur.<sup>33</sup> Bunun üzerine Bitlis valiliği harekete geçmiş ve vilayet dâhilinde ki yollar üzerinde bulunan köprülerin önem derecelerine göre inşaları yapılmıştır.<sup>34</sup>

#### **1.1.2.2. Bitlis Yol Çalışmaları ile İlgili Görüşler**

1911 yılı Nafia Nezareti bütçe görüşmeleri sırasında; doğu vilayetlerinin yol durumu ele alınmıştır. Görüşme sonunda doğuda bulunan her bir vilayet için bütçe taksimi yapılmışsa da bu kararlar kâğıt üzerinde kalmaktan ileri gidememiştir. Yine 1911 yılı Nafia Bütçesi görüşmeleri sırasında, Nafia Nazırı Bedros Hallacyan Efendi Mecliste yaptığı konuşmada Doğu yolları hakkında şunu söylemiştir: <sup>35</sup> *“...Anadolu'nun zavallı vilayat-ı şarkiiyesi, Sivas, Erzurum, Bitlis vilayeti gibi vilayetlerde vesait pek az bulunduğundan o vilayetlerdeki yollar için talipler yoktu, bu yüzden yollar yapılamıyor”*

1912 yılında Nafia Nezareti bütçe görüşmeleri sırasında, Bitlis Mebusu Sadullah Bey, Dördüncü, Beşinci ve de Altıncı Orduları birbirine bağlayan Diyarbakir-Bitlis yollarının bu önemine binaen Meclis-i Mebusan Riyasetine bir yazı

<sup>30</sup> DH.TMIKS, 25\19. 15 Mayıs 1801.

<sup>31</sup> BOA. DH. MKT.2867/103; Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s.148.

<sup>32</sup> BOA. BOA. 3588/269034; Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 149.

<sup>33</sup> BOA. DH. İUM, 115/54; Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 149.

<sup>34</sup> BOA. DH. MKT, 2871/94; Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 149.

<sup>35</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 149.

vermiştir. Sadullah Bey bu yazıda askeri ve siyasi açıdan öneme sahip bu yolların turuk-ı umumiyeye (genel yollar) dâhil edilerek gerekli tamirat ve inşasının yapılması gerektiğini belirtmiştir. Bu karar, Meclis'in onayından geçtikten sonra hükümete bildirilmiş ve 29 Temmuz'da yapılan bir oturum esnasında bu karar hükümet tarafından da kabul edilmiştir.<sup>36</sup>

Doğu Anadolu'da birçok vilayet yolu genel yollara dâhil edilmiştir. Ancak buna rağmen bu yollar için ne istenen bütçe tahsis edilmiş ne de yolların tamirat ve inşaatları yapılabilmıştır. Bu durum Meclis'te bir tartışma havası içerisinde ele alınmıştır. Doğu vilayetlerindeki yolların kötü durumu ile Nafia Nezaretinin yollar hakkındaki çalışmalarını Muş, Erzurum, Diyarbakir ve Elaziz mebusları şu şekilde eleştirmişlerdir:

Muş Mebusu Keygam Efendi:

*“Teessüf ederim ki, Anadolu tarafında yolların yapılması için katiyen icraat yoktur. Fukara-yı ahaliden daha fazla para alıyorlar fakat hiç yol yoktur. Erzurum'dan Bitlis'e ve Van'a, Diyarbakir'e kadar katiyen yol yoktur. Dağlarda ahali kendi ihtiyaçlarını sırtında sevk ediyor. Erzurum-Bitlis-Van yolları turuk-ı umumiyeye dâhilken, hiç inşaat yapılmadı, ahali her tarafta intizar ediyor, yol yapılmayacak ise ahaliden neden para alıyorlar. Rica ederim bu yollar yapılsın, bütün Anadolu'ya 60 bin lira tahsis olunuyor. Hâlbuki bir vilayet için 50 bin lira tahsisat verilmiş. Bu 60 bin lira yirmi vilayete nasıl taksim olunacak. Rica ederim yalnız kararla iktifa etmeyelim icraat yapalım.”<sup>37</sup>*

Erzurum Mebusu Şaban Efendi:

*“Efendiler! Bendeniz de Erzurum Vilayetinden bahsedeceğim. Fakat ekseriniz hariçte gezdiniz, en edna bir hana gittiğiniz vakit kendinizi muhafaza için mutlaka o hanın kapısına iki taş korsunuz, buna emin olun ki altı yüz seneden beri Erzurum Vilayetine hiçbir şey yapmamışlardır. Hazreti Nuh zamanında nasıl ise öyle kalmış. Ta bizim hududumuzun gerisine kadar muntazam şimendiferi vardır. (Rusya'yu kastediyor). Bizim bir şeyimiz yok. Burada 35 sene evvelisi Gazi Muhtar Paşa Hazretleri ne kadar sıkıntıya uğradıklarını bizzat takdir ettiler de, o zaman nasıl bıraktılar ise bugün öylece duruyor. O bedbaht ahali, o zavallı askerler bir çuval un alıp da mevki-i askeriye götürünceye kadar biçare, bataktan, gedikten geçeceğim diye üç gün, üç gece çalışır, ya öküzünün ya kendinin bacağı kırılır. Bunlar nazar-ı dikkate alınacak bir şeydir. Burada öyle on bin lira ile yirmi bin lira ile yol yapılmaz. Eğer yapacaksanız, adamakıllı yol yapın. Memalik-i Mahruse-i Şahanenin aksa-yı Şark-i itlakına seza olan Erzurum, Van, Bitlis, hepsi bu deritten büryan oluyor, burada ne yol var, ne bir şey var. Eğer siz keçiboynuzu yiyip de bal yiyorum diyorsanız, aklınıza yanarım. On bin lira ile orada ne yolu yapıyorsun? Ben, bu hudutta o yolları gezdim, hepsini biliyorum,*

<sup>36</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 150.

<sup>37</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 150.

zaten meşhur Zivan ve gediklerden, o bizim Tahir Gediğinde bulunan yollar, nasılsa, eski halinde duruyor. Allah için düşününüz, Mayısın başında orada yol açılır. Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos deyince, Ağustos'un on beşinde ahali soğuktan içeri girerler.”<sup>38</sup>

Diyarbakir Mebusu Feyzi Bey:

“Turuk-ı Umumiyye dâhil olmakla yollar yapılmıyor. 1908 senesinde yine Musul Vilayetinin turuk-ı umumiyyesinden iki turuk buna dâhil oluyor. Hâlbuki vaktiyle mürur ve ubur imkânı var iken, bugün yollarımızda dört seneden beri bir metre yapılmadı. Memlekete gelen emvali ticariyye Halep turukiyle geliyor, bugün o turuk yapılmadı. Vaktiyle bu turuka yine başlanmış idi. Hali aslisi üzerine ibka edildi. Bu yol yine ciheti askeriyenin ısrarı üzerine turuk-ı umumiyyeye idhal edildi. Hükümet bize bir şey söylesin; başladım, başlayacağım, başlıyorum desin. Bugün dört senedir bir metre yol yapılmıyor. Turuk-ı umumiyyeye dâhil olmazsa hiç olmazsa ufak tamirat yapılıyor, ahali, yüklerini arabalarını getiriyor. Nafia bedelinden sarf edilmiyor, edilmediğinden dolayı hali aslisi üzerine yapılıyor.”<sup>39</sup>

Elaziz Mebusu Mehmet Sait Efendi: “Mühendisler verilen maaşların bir kısmı yola sarf olursa, şimdiye kadar pekçok yollar yapılmış olacaktı. Mühendisler senetleri yalan yere tasdik ettirirler ve hem de o senedi tasdik mecburidir ve hem de tasdike mecbursun diyorlar, paraları çekiyorlar, paralarını alıyorlar. Zavallı ahali yine yoldan mahrum kalıyor. Ticareti Anadolu yapıyor, tekâlifi Anadolu veriyor, askeri Anadolu veriyor, her şeyi Anadolu veriyor, malını, canını veriyor. Anadolu yine nimeti maariften, nimeti medeniyetten mahrum kalıyor illallah. Yol nerede yapılıyor rüfeka-i kirama sorarım? Zannedirim ki görmemişlerdir. Allah aşkına hiçbir yol yapılmıyor ve yapılmaz da. Rüfeka-i kiramın nazarı dikkatini celbediyorum. Turuk-ı umumiyyeyi kaldırmalı, valilere vermeli. Yine valiler bir şey yapar. Bu işleri valilere vermeli ki, valiler yaptırınsınlar. Yoksa iş mühendisler kalırsa dad-u feryat?, vay bunlara. Sefahata verdikleri paraları da aldılar. Efendim, gidip gelip maaş senetlerini tasdik için icbar ediyorlar. (Eliyle vücudunu göstererek) Buranın etini yiyorlar, yine masraf senedi veriyorlar, maaş ayrı, harcirah ayrı, sefahat ayrı, gündelik ayrı, her şey ayrı, insaf yahu.”<sup>40</sup>

Bu eleştirilerden sonra Süleyman Sami Bey, konuyu Bitlis-Diyarbakir yollarına getirmiştir. Bu yolların yapımı için hem inşaat şirketinin hem de devletin katkılarının olması gerektiğini söylemiştir. Hükümet merkezi ile Doğu Anadolu arasında bir köprü vazifesi gören bu yollar askeri ve siyasi açıdan büyük bir öneme sahiptir. Böyle bir öneme sahip yolların yapılmasında gevşeklik göstermenin doğru olmadığını da belirttikten sonra Bitlis-Diyarbakir yollarının umumi yollar arasına katılarak yapılması gerektiğini söylemiştir. Süleyman Sami Bey'in bu

<sup>38</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 151.

<sup>39</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 140.

<sup>40</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 140.

konusmasından sonra bir oylama yapılarak Bitlis-Diyarbakir yollarının umumi yollar arasına katılması kararı alınmıştır.<sup>41</sup>

Ancak bu yolun yapımı için ayrılan bütçe yeterli gelmemiştir. Bu yüzden inşaatın devam ettirilmesi için Meclis Başkanlığı'na 10 bin lira daha bütçe tahsis olunması gerektiği bildirilmesine rağmen bu talep yaşanan bütçe sıkıntısından dolayı geri çevrilmiştir.<sup>42</sup>

Hazinenin durumunun gün geçtikçe kötüye gitmesi yapılması planlanan yolların inşasını imkânsız hale sokmuştur. Nafia Nezareti 1913 yılında, Diyarbakir-Bitlis ile Erzurum-Kiğı yollarının inşası için sadareten para talebinde bulunmuştur. Fakat yaşanan ekonomik sıkıntılardan dolayı istenen para verilmediği gibi inşaatın durdurulması da istenmiştir.<sup>43</sup>

### **1.1.3. Bitlis'in Genel Yollara Dâhil Edilmesi (1910-1913)**

19. yüzyılda Doğu Anadolu'da yer alan Bitlis, Van, Erzurum, Elaziz ve daha güneyde bulunan Diyarbakir gibi önemli vilayetlerin yol yapımına, devletin ekonomik durumuna göre ya özel olarak bütçe ayrılmış ya da bu yollar turuk-ı umumi (genel yollar) adı altında ele alınmıştır. Genel yollar uygulaması ile bir vilayette yapılacak yolların masrafları, devlet yollarının masrafları arasına katılarak tamamlanması amaçlanmıştır. Ayrıca bir bölgede yapılmamış birden fazla yol olsa bile bunlardan ticari ve askeri açıdan en önemlileri belirlenerek genel yollara katılması istenmiştir. Bakıma muhtaç olan diğer yollar ise ekonomik gerekçelerden dolayı sürekli ertelenmiştir.

19. yüzyılın sonlarına doğru Bitlis vilayet yolları genel olarak bakıma muhtaç haldeydi. Bu nedenle bu yollardan ticari ve askeri bakımdan en önemlileri belirlenerek bunların genel yollar arasına katılması uygun görülmüştür. Ayrıca yapılacak yollar genelde inşaat şirketlerine ihale ile verilmiştir. İhale dışında kalan yollar ise devlet ekonomisinin iyileşmesini beklemek üzere sürekli ertelenmiştir. 20. Yüzyılın ilk yılları Bitlis vilayetinin yol yapılması için merkezden (İstanbul) ısrarla talepte bulunduğu, merkezin ise ekonomik gerekçelerle bu talepleri geri çevirdiği yıllar olmuştur.<sup>44</sup>

<sup>41</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 152.

<sup>42</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 153.

<sup>43</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 153.

<sup>44</sup> BOA, 4213\315933.

Bitlis yolları askeri ve ticari açıdan büyük önem taşımaktadır. Vilayet yollarının en önemli kısmını; Diyarbakir güzergâhı oluşturmaktaydı. Bu nedenle yapılacak yollarda öncelik Bitlis- Diyarbakir yollarına verilmiştir. Bitlis- Diyarbakir güzergâhı başta olmak üzere diğer yolların yapılması için Bitlis merkezden Dâhiliye Nezaretine birçok defa durumu özetleyen yazılar gönderilmiştir. Bu yazılarda vilayet yollarının öneminden ve bu öneme rağmen yolların ihmal edilmesinden bahsedilmiştir. Bu nedenle bahsi geçen yolların ya vilayete özel bütçe ayrılarak yapılması ya da genel yollar arasına katılarak yapılması gerektiği hakkında yazışmalar sıklıkla görülmektedir. Bitlis- Diyarbakir yollarının genel yollar arasına dâhil edilmesi hakkında Dâhiliye Nezaretine gönderilen bir yazı gönderilmiştir.<sup>45</sup>

Osmanlı Devleti'ne bağlı hemen her vilayette ticari ve askeri bakımdan o bölgeye hayat veren belli başlı yollar vardır. Bitlis'e askeri ve ticari açıdan hayat veren en önemli yollardan biri de Bitlis-Diyarbakir ve Halep güzergâhıdır. Bu güzergâhın önemi Suriye, Kürdistan<sup>46</sup>, İran sınırı ve Kafkaslara kadar uzanan bir güzergâh olmasıyla birlikte ithalat ve ihracatın bu bölgeler arasında yoğun bir şekilde yapılarak iyi bir gelir elde edilebileceğinden gelmekteydi. Bitlis için böylesine önem arz eden Diyarbakir güzergâhının yapılması diğer yollara oranla daha önemli görülmüştür. Bu nedenle 1909 senesinde vilayetten merkeze birçok yazı gönderilerek Bitlis-Diyarbakir kısmının bir an evvel genel yollar arasına katılarak inşa edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Turuk-ı umumiye (genel yollar) dâhil edilen bazı yollar belirlenen tarihte yaşanan olumsuz iklim koşulları veya ekonomik sıkıntılardan dolayı daha ileri bir tarihe ertelenebiliyordu. Nadiren görülen bu tür durumlarda, program eğer ilk belirlendiği tarihte yapılmadıysa, konu Meclis'te yeniden görüşülürdü. Bu görüşmelerin ardından Meclisten çıkan kararlardan hangisi çoğunluktaysa ona göre hareket edilirdi. Yani eğer çıkan karara göre; bahsi geçen yolların ilk belirlendiği tarihte yapılması kararlaştırıldıysa aynı tarihte yapılırdı. Aksi durumda ise bu yollar için ileri bir tarih oluşturulurdu.<sup>47</sup> Ayrıca Meclis tarafından oy birliğiyle kabul edilen yollar belli bir programa dâhil edilerek ihaleye çıkarılırdı. İhaleyi kazanan inşaat şirketi bu iş için gerekli hazırlıklarını tamamlayarak belirlenen tarihler arasında yol

---

<sup>45</sup> *DH.İD*, 25\2-6. 1855.

<sup>46</sup> Kürdistan ismi idari değil coğrafi olarak Kürtler'in yoğunlukta yaşadıkları bölgeleri tabir etmek amacıyla kullanılmıştır. İran'ın dağlık bölgeleri ile Doğu Anadolu'nun birçok bölgesi yoğun Kürt nüfusundan dolayı bu şekilde adlandırılmıştır.

<sup>47</sup> *DH.İD*, 25\2-8. (12 Nisan 1910).

inşasını bitirirdi. Bazı durumlarda kararlar alınıp hazırlıklara başlandıktan sonra listeye yeni yolların eklenmesi için müracaatta bulunan vilayetler de olmuştur. Böyle durumlarda Meclis'in kararı katiyen değiştirilmemiştir. Sonradan çıkan yollar ise ikinci bir cetvele dâhil edilerek inşaları ileri tarihlere ertelenmiştir.<sup>48</sup>

1910 yılında Bitlis ve Diyarbekir yollarının genel yollar arasına katıldığı Meclis-i Aliye tarafından kabul edilmiştir. Bu yolların yapımı ise inşaat şirketleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Ancak bu yolların tamiri ya da değiştirilmesi ilk etapta kabul edilmemiş, sadece çok gerekli görülen kısımlar, Meclis-i Aliyenin de kararı ve onayıyla, ilerleyen sürelerde tamir edilmek üzere kabul edilmiştir. Genel yollar iki cetvelde ele alınmıştır. Birinci cetvelde yolların inşasına, tamirine veya düzenlenmesine karar verilmiştir. İkinci cetvelde ise yapımına karar verilen yolların icraatları ele alınmıştır.<sup>49</sup> Ayrıca 2 Kasım 1910 senesinde Meclis-i Aliyenin aldığı bir karar ile Bitlis-Diyarbekir yolu ikinci cetvele dâhil edilmiştir. Yukarıda da bahsi geçen bazı yollar turuk-ı umumi cetveline katılmasına rağmen inşaları ertelenebilmekteydi. Böyle bir ihtimalin Bitlis yollarında da yaşanmaması için özen gösterilmiştir. Sonuç olarak Nafia Nezaretinin kararıyla Mecliste okunan bir tezkirede Bitlis-Diyarbekir yolunun genel yollar arasına katılması kesin olarak kararlaştırılmıştır.<sup>50</sup>

1910 yılında genel yollar arasına katılan Bitlis-Diyarbekir yolunun ardından bu defa Bitlis-Erzurum yolunun genel yollar arasına katılarak inşa edilmesi fikri gündeme gelmiştir. Bitlis vilayeti tarafından gündeme getirilen bu konu yakın vilayetlerden de destek bulmuştur. Van Valisi Bekir Sami Bey, 1910 yılında Dâhiliye Nezareti'ne çektiği bir telgrafta Bitlis'in güneydoğudan Diyarbekir-doğudan ise Erzurum ile olan bağlantısından söz ederek, ticari ve askeri açıdan büyük bir önem taşıyan bu vilayetin köprü vazifesi gördüğünü bu nedenle Bitlis yollarından en azından en önemlilerinin genel yollar arasına katılarak yapılmasının vilayet açısından gerekliliğini belirtmiştir. Bu konuda gerekli adımların atılmasını Bitlis vilayeti adına istirham etmiştir. Ekonomik gerekçelerle Bitlis-Diyarbekir yolu ile Bitlis-Erzurum yolunun aynı anda genel yollar arasına katılması o dönem için uygun görülmemiştir. Bu yüzden öncelik daha önemli görülen Bitlis-Diyarbekir yoluna verilmiştir.<sup>51</sup>

<sup>48</sup> *DH.İD*, 25/2-1. (12 Nisan 1910).

<sup>49</sup> *DH.İD*, 25/2-1. (12 Nisan 1910).

<sup>50</sup> *MV*, 229/46.

<sup>51</sup> *DH.İD*, 25/2-7. (18 Nisan 1910).



Bitlis-Erzurum yollarının (Kiğı ve Harput dâhil) genel yollar arasına katılması fikri ilk olarak 1911 yılında gündeme gelmiştir. Ancak hazinenin durumu pekiyi olmadığından sıkıntıya düşmek yerine inşaat programı dışında kalan Bitlis-Erzurum yolunun sonraki senelere ertelenmesinin daha uygun olacağına karar verilmiştir. Bu karardan sonra bile konu gündemden düşmemiştir. Bu yolların en azından bir kısmının sonraki senelerde daha kolay tamamlanabileceği şeklinde yazışmalar sonuç vermiş ve bu konu 1912’de yeniden Meclis tarafından ele alınmıştır. Yapılan incelemelerden sonra 13 Şubat 1913’te Meclis tarafından oy birliğiyle kabul edilen bu durum, Padişah V. Mehmet Reşat’a (1909-1918) da bildirilmiştir.<sup>52</sup> Padişahın onayıyla çalışmalara başlanmış ve bu iş için Nafia Nezareti görevlendirilmiştir.<sup>53</sup>

1910-1913 yıllarında Meclis tarafından Bitlis vilayetini güneydoğudan Diyarbakir, doğudan ise Erzurum ile bağlayan çok önemli kararlar çıkmıştır. Bu bağlantıyı sağlayan turuk-ı umumi programı vilayetin ticari ve sosyal hayatına olumlu katkılar sağlamıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti’nin bu yolları askeri amaçlı kullanması da ayrıca önemlidir. Turuk-ı umumi programı Bitlis, Erzurum, Diyarbakir gibi önemli vilayetlere ticari ve sosyal yönden hayat vermiştir. Bu vilayet halkları yapılan yolları sevinç, minnet ve şükranla karşılamıştır.

#### **1.1.4. Bitlis’te Kanunlar Çerçevesinde Yapılan Yollar (1913-1930)**

Tanzimat’tan Cumhuriyet’e uzanan süreçte çıkarılan bölgesel kanunlar ile bazı yollar yeniden inşa edilmiş, bazıları ise onarılmakla sınırlı kalmıştır. Bitlis vilayet yolları ile ilgili çıkarılan kanunlar bölgede birçok yolun yapılmasına vesile olmuştur. Bu yollar, vilayet merkezi ile bazı önemli kazaları birbirine bağladığı gibi Bitlis’in diğer doğu vilayetleri ile olan bağlantısını da sağlaması bakımından büyük öneme sahiptir. 1839’dan Cumhuriyet’in ilanına kadar; Birinci Meşrutiyet (1876), Osmanlı-Rus Harbi (1878), İkinci Meşrutiyet (1908) ve Birinci Dünya Savaşı (1914) gibi birçok önemli olay yaşanmıştır. Böyle bir ortamda ekonomik, sosyal ve siyasal sorunlar, yapılacak yolların önündeki en büyük engeldir. Ancak buna rağmen askeri ve ticari amaçlı yol ve köprüler inşa edilmiştir.

Bitlis vilayetinde yollar, diğer vilayetlerde olduğu gibi kanunlar doğrultusunda yapılmıştır. Yapılması planlanan yollar öncelikle merkeze bildirilir ve bir heyet yapılacak yolları yerinde teftiş ederek gerekli gözlemler yapılırdı. Eğer yol yapımı için Meclis’ten onay çıkarsa, bu defa yapılacak yolların uzunluğu, genişliği

<sup>52</sup> *DH.İD*, 3/79-1. (21 Mayıs 1910).

<sup>53</sup> *DH.İD*, 3/79-2. (10 Şubat 1910).

ve bu yollarda çalışacak işçilerin masraflarına göre bir bütçe oluşturulur, ona göre yol yapımına başlanırdı. Ayrıca yol yapımı için oluşturulan taleplerin bazen devletin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılardan dolayı reddedildiği de olmuştur. Bu yüzden yol yapımında devletin ekonomik durumuna göre gelen talepler dikkate alınırdı.

Bitlis'te bulunan yolların inşaatça pekçok eksikliği olduğu halde bu eksikliklerin tamamlanması için gerekli önlemler alınmamıştır. Bu konudaki taleplerin karşılıksız kalması ya da çok geç karşılık bulması vilayet dâhilindeki yolların uzun süre bozuk kalmasına neden olmuştur.<sup>54</sup> Bitlis'te yol inşaatları genelde kontrat ile gerçekleştirildiğinden ve bu kontrata sadık kalınmadığından bazen bir yolun yapımı planlanandan çok daha geç olabiliyordu. Bu nedenle yapılacak yolların devlet kontrolünde ve zamanında yapılması için merkezin desteğine ihtiyaç duyulmuştur.<sup>55</sup>

Bitlis doğu ve batı arasında bir köprü vazifesi gördüğü için şehir, askeri ve ticari açıdan önem taşımaktadır. Bu önemine binaen Bitlis ile diğer vilayetleri birbirine bağlayan yollar ile ilgili bazı kanunlar çıkarılmıştır. Bu kanunlardan biri de Diyarbakir-Bitlis-Erzurum- Kiğı yollarının yapımı ile ilgili kanundur.<sup>56</sup> Bu yolların Erzurum sınırından Harput'a kadar olan kısmı, 11 Şubat 1913 senesinde geçici kanun maddesiyle genel yollar kısmına dâhil edilmiştir. Bu vilayetlerin konumları önemli olduğundan, inşaat mevsimi olmasından da yararlanılarak yol yapım çalışmalarına bir an önce başlanması gerekli görülmüştür. Yol yapım çalışmaları için gerekli olan 4,5 milyon kuruşun ek ödenek olarak verilebilmesi için gerekli kanun maddesi ve raporların düzenlenerek konunun Nafia Nezaretine havale edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>57</sup>

Hakkında kanun çıkarılan bir diğer önemli konu ise Adilcevaz'dan Erzurum-Trabzon yoluna eklenecek yollar ile Diyarbakir-Bitlis-Harput ve Kiğı yollarıdır. Bu yollar inşaat şirketi tarafından henüz inşalarına başlanmadığı için Nafia Nezareti tarafından altı milyon kuruşluk bir bütçe hazırlanarak bir kanun maddesi oluşturulmuştur. Yapılan araştırmalar neticesinde bahsi geçen yolların yapılması için Meclis'te kanun tasarısı hazırlanmış ve gerekli çalışmalar yürütülmüştür.<sup>58</sup>

Cumhuriyet ilan edildiğinde ulaşım imkânları ihtiyaçları karşılayacak düzeyde değildi. Çünkü birçok yol bakımsızlıktan dolayı bozularak kullanılamaz

---

<sup>54</sup> BOA, 6\435. (11 Şubat 1913).

<sup>55</sup> BOA, 6.\435. (11 Şubat 1913).

<sup>56</sup> DH.İD, 3\79.

<sup>57</sup> BOA, MV.178/30.

<sup>58</sup> BOA, 4168\312582.

hale gelmişti. Bu nedenle yeni Türk devleti, ulaşım konusunda yeniden bir yapılanmaya gitmek zorunda kalmıştır. Yol; tarım, ticaret ve kültürel gelişimin temeli olarak görüldüğünden bu konu Cumhuriyet Dönemi'nde daha bir dikkatle ele alınmıştır. Ayrıca Tanzimat döneminde, vilayet, kaza ve köyler arasında bir bağlantı kurulmaya çalışılmıştır. Tanzimat döneminde olduğu gibi Cumhuriyet döneminde de bu durum aynen devam ettirilmek istenmiştir. Çünkü Mustafa Kemal ve arkadaşlarının düşüncesine göre; siyasi bağımsızlığın korunması için iktisadi kalkınma şart idi. Bunun da temelinde iyi bir ulaşım ağı yatmaktaydı.<sup>59</sup>

Cumhuriyet'in ilk yıllarında ekonomik durum oldukça kötü olmasına rağmen ulaşım konusunda bazı adımlar atılmıştır. Bu konuda özellikle 21 Şubat 1921'de çıkarılan "Turuk Bedel-i Nakdisi Kanunu" uygulaması devam ettirilmiştir. Bu kanun gereği yapılacak yollar için halktan yeni vergiler toplanmıştır. Bu durum ilk zamanlar özellikle çiftçi kesim tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Ancak zamanla herkes bu vergi yükümlülüğünü yerine getirmiştir. Halktan alınan vergilere rağmen ulaşım sıkıntısı hala devam etmiştir. Bunun sebebi ise toplanan paranın daha öncelikli diğer sıkıntılara harcanmasıydı.<sup>60</sup>

1921'de çıkarılan Turuk Bedel-i Nakdisi Kanunu'nun yetersiz gelmesi üzerine dört yıl sonra "Yol Mükellefiyeti Kanunu" adında yeni bir tasarı hazırlanmıştır. Bu defa halktan toplanan paranın yanında bizzat halkın da yol inşasında çalışması istenmiştir. Böylece devlet işçi masraflarını azaltmış ve yol yapımını bu şekilde sürdürmüştür. Ayrıca çıkarılan bu kanun sayesinde Bitlis vilayetinde, Haziran 1925'ten itibaren bütün kaza kaymakamları ve nahiye müdürleri yol yapımında görevlendirilmiş ve yapılan yoğun çalışmalar sonunda Bitlis-Hizan, Bitlis-Mutki, Bitlis-Ahlat yolları yapılarak, hizmete sunulmuştur.<sup>61</sup>

1925'te çıkarılan Yol Mükellefiyeti Kanunu ile halkın ve idarecilerin göstermiş oldukları çabalar sonucunda birçok vilayet yolları tamamlanmıştır. Teknolojinin gelişimi ve demiryolunun icadıyla karayolunun yerini yavaş yavaş bu ulaşım türü almıştır. Çünkü demiryolu ulaşımı, taşımacılıkta hız, ulaşımında ise konfor sağlamaktaydı. Bu gelişme karşısında Türkiye Cumhuriyeti kayıtsız kalamamış ve imar faaliyetlerinde ağırlığını demiryoluna vermiştir. Demiryolu faaliyetlerinden dolayı karayoluna devlet bütçesinden yeterli tahsisat ayrılamamıştır. Vilayetler de

---

<sup>59</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 37.

<sup>60</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, 40.

<sup>61</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, 41.

ancak kendi bölgelerindeki yollarla ilgilenebiliyorlardı. Bu nedenle karayolu çalışmaları bir dönem iyice ihmal edilmiştir. Karayolunda yavaşlayan gelişmeyi yeniden hızlandırmak adına yeni bir kanun oluşturulmuştur. 22 Haziran 1927' kabul edilen "Tevhid-i Turuk Kanunu" ile devlet yolları ve vilayet yolları ayırımına son verilmiştir. Bunun yerine her iki yolun yapım ve onarımı vilayet hususi bütçesinden karşılanmıştır. Ancak Vilayetler açısından böylesi ağır bir yük olan bu kanun sadece iki yıl yürürlükte kalmıştır.<sup>62</sup>

Kısa bir süre yürürlükte kalan ve fazla bir etkinliği olmayan Tevhid-i Turuk Kanunu ile vilayetler beklenen desteği sağlayamamıştır. Bu kanunun devam etmesinin sakıncalı olacağı düşünüldüğünden 1 Haziran 1929'da "Şose ve Köprüler Kanunu" adında yeni bir kanun çıkarılmıştır. Bu kanunla beraber daha önce uygulanan devlet yolları ve vilayet yollarının birleştirilmesi kararı yeniden kaldırılmıştır. Bundan böyle devlet yollarının yapımı Nafia Vekâlet'ine (Bayındırlık Bakanlığına), Vilayet Yollarının yapımı ise vilayetlere bırakılmıştır. Devlet yollarının masrafları genel bütçeden, vilayet yollarının masrafları Vilayet Özel İdare'sinden ve köy yollarının masraflarının ise köylüler tarafından karşılanması kararlaştırılmıştır.<sup>63</sup>

Şose ve Köprüler Kanunu ile önemli adımlar atılmıştır. Ancak çıkarılan bu son kanun 1929 Dünya Ekonomik Buhranına denk geldiği için vilayetlerin yol çalışmaları bu durumdan olumsuz etkilenmiştir. Halk bu krizden etkilenerek vergilerini düzenli bir şekilde ödeyemediği için bu durum yol yapımını olumsuz etkilemiştir. 1929 yılında Van ve Bitlis yolu üzerinde 101 menfez ve köprünün yapım ve onarımı kararlaştırılmıştır. Bu iş için 115.000 liraya ihtiyaç duyulmuş ve bu para Nafia Vekâlet'inden talep edilmiştir. Ancak krizin etkisiyle bu masrafın ancak 40.000 lirası karşılanabilmiştir. Ancak söz konusu yol ve diğer imar faaliyetler sosyal bakımdan önem arz ettiği için Nafia Vekâleti tarafından Diyarbakir-Bitlis ve Bitlis-Van karayolunun yapımı için 28.000 liralık bir ödenek hazırlanarak çalışmaların yürütülmesi sağlanmıştır. 11 Ekim 1930'da yeni bir bütçeye ihtiyaç duyulmuş ve bu son talepte İcra Vekilleri Heyeti tarafından çıkarılan bir kararname ile 30.000 lira şeklinde karşılanarak yol yapımı tamamlanmıştır.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 42.

<sup>63</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 42.

<sup>64</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 43-44.

Tanzimat ile başlayıp Cumhuriyet ile devam eden Bitlis ve diğer Doğu vilayetlerindeki yol çalışmaları; ekonomik, sosyal ve iklimsel nedenlerden dolayı zaman zaman istenilen düzeyde olmamıştır. Ancak daha önce hayvanların bile yürümekte zorlandığı yollardan otomobillerin rahatlıkla geçebildiği bir düzeye ulaşan bu yollar, kendi içerisinde büyük bir değişim yaşamıştır. Özellikle Cumhuriyet Hükümetleri Doğu Anadolu'da bulunan vilayetleri, ulaşım ağıyla birbirine bağlayarak ticari faaliyetler yürütmeyi istemişler ve bu konuda yoğun bir çalışma başlatmışlardır. Bu çalışmaların bir kısmı Van Gölü havzasında yürütülmüştür. Van Gölü Havzasında bulunan; Van, Hakkâri, Bitlis, Muş, Siirt ve Çapakçur gibi bölgeleri birbirine bağlayan yollar onarılmış ve geriye kalan eksiklikler kısa sürede tamamlanmaya çalışılmıştır.<sup>65</sup>

#### **1.1.5. Ekonomik Sıkıntıların ve Coğrafi Şartların Yol Çalışmalarına Etkisi**

19. yüzyılda Bitlis vilayeti başta olmak üzere diğer Doğu vilayetlerinde yol yapımı pek kolay olmamıştır. Yol yapımında karşılaşılan sorunların başında ekonomik nedenler gelmekteydi. Bu sorun belki de bir vilayetin kaderi olan yol çalışmasının ertelenmesine hatta çalışmanın tamamen durdurulmasına kadar giden ciddi bir durumdur. Bu nedenle yapılacak yollarda ekonomik desteğin yetersiz kaldığı yerlerde halktan toplanan vergiler yol yapımının tamamlanmasında kullanılmıştır.

Yol inşasında karşılaşılan diğer bir husus ise iklimsel sorunlardır. Bu sorun diğerlerinden farklı olarak bazen insan çabalarının yetersiz kaldığı sorunlardır. İlimden kaynaklı sorunlar arasında; şiddetli yağışlar, kar, buzlanma ve fırtına yer almaktadır. Osmanlı sınırları içerisinde diğer bölgelere nazaran Doğu Anadolu, kışın yoğun kar yağışlarının görüldüğü bir bölgedir. Doğu vilayetleri içerisinde diğerlerine nazaran daha küçük ve dağlık bir yapıya sahip olan Bitlis vilayetinde yolların bozuk olması, kar ve yağmurların da etkisiyle hayatı daha da zorlaştırmaktaydı. Bu gibi doğa olaylarının yol açtığı can ve mal kaybı telafi edilemeyecek derecede önem taşımaktadır.

Yol yapımında aranan ilk koşul sermayedir. Sermaye olmayınca planlanan projeler ve faaliyetler hayata geçirilemez. Aynı zamanda iyi bir sermaye yapılacak iyi bir yolun habercisidir. Bu nedenle Osmanlı Devleti bünyesinde barındırdığı her

<sup>65</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 44.

bir vilayet için özel bütçeler ayırmıştır. Bu bütçeler zaman zaman vilayetlerin ulaşım ve haberleşme ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılmıştır. Diğer vilayetler göz önünde bulundurulduğunda özellikle Bitlis vilayeti için ayrılan bütçe ihtiyaç duyulan yollar için yetersiz kalmıştır. Bu yüzden Bitlis'te yapımına başlanan yollar sürekli ertelenmeye maruz kalmıştır.

Osmanlı Devleti askerlerin olası bir savaş durumunda kolaylıkla hareket edebilmeleri için bazı bölgelere askeri yollar inşa etmiştir. Doğu'da Bitlis, Erzurum, Elaziz, Sivas, Van, Trabzon, Diyarbakir vilayetlerindeki yollar, askeri yol olarak kullanılan önemli yollardandır. Bu yolların yapımına devlet tarafından ayrı bir önem verilmiştir. Askeri yolların masrafları her sene düzenli bir şekilde kayıt altına alınmıştır. Ayrıca her yıl bu yolların bakım ve onarımı yerine getirilmiştir. Bu durum 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar bu şekilde devam etmiştir. Ancak bozulan ekonomi ile birlikte en çok önem verilen askeri yolların inşaları bile sürekli ertelenmiştir.<sup>66</sup>

Bitlis vilayet yol çalışmalarının yarım kalmasında genellikle yollar için ayrılan bütçenin az, yapılacak yolların ise fazla olması etkili olmuştur. Böyle durumlarda Osmanlı hükümeti açısından iki durum ortaya çıkmaktaydı. Bunlardan ilki ya ayrılan bütçenin artırılarak eksik kısımların tamamlanması sağlanmalı "ki buna ekonomik durum el vermemiştir" ya da bölgede çalıştırılacak işçileri memnun edecek bazı kararlar çıkarılmalıydı.<sup>67</sup>

19. yüzyılın sonlarında Bitlis, Erzurum, Elaziz ve Van vilayetleri dâhilinde inşalarına başlanan fakat henüz bitirilmeyen yolların toplam uzunluğu bin iki yüz kırk yedi kilometredir. Bu yolların tamamlanması için altı yıllık bir süre ön görülmüş ve buralara bedelat-ı nakdiye ile bedenen çalışacak kişiler gönderilmiştir. Ayrıca yol yapımı için bu vilayetlere ayrı ayrı bütçeler oluşturulmuştur. Bu vilayetlerden Erzurum için (bir milyon beş yüz bin), Bitlis ve Elaziz vilayetleri için 500 bin ve Van vilayeti için 400 bin kuruş ayrılmıştır. Ancak ekonomik sıkıntılardan dolayı bahsi geçen vilayetlerin hiçbirine tahsis edilen paralar gönderilememiştir. Bu nedenle bütçe kalemlerinde yeni bir düzenlemeye gidilerek her bir vilayet için yeni bir kalem oluşturulmuştur. Buna göre; Erzurum için 220 bin guru, Erzincan-Gümüşhane-Harput'a giden yollar ile Trabzon (yoluna) 207 bin kuruş, Elaziz için 535.635 guru, Harput'tan Malatya'ya tamamlanacak yollar için 424 bin kuruş, Bitlis vilayeti için 259.914 kuruş ve son olarak Bitlis-Muş-Diyarbakir arası yapılacak yollar için 245.05

<sup>66</sup> BOA, 2054\154034.

<sup>67</sup> BOA, A.MKT.MHM, 486\57-2.

kuruş sarf edilmiştir. Ayrıca bu kalemdede Van için bedelat-ı nakdiyeden ne tahsilat ne de sarfiyat olmadığı gösterilmiştir.<sup>68</sup>

3 Ağustos 1911 senesinde Diyarbekir-Bitlis-Erzurum-Kiğı arasında inşası devam eden yollar için ayrılan bütçe tükenmiş ve yol inşasının devamı için yeni bir bütçe ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyacın karşılanması ve sene sonuna kadar yolun tamamlanması için merkezden talepte bulunulmuştur. Bu yolların acilen tamamlanması gerektiği birçok defa belirtilmesine rağmen gelen cevap; ekonomik gerekçelerden ötürü yol inşasının bir sonraki seneye ertelenmesinin daha uygun olacağı yönünde olmuştur. Merkezden gelen cevap net olmasına rağmen vilayet yollarının tamamlanması için en azından iki milyon kuruşluk bir tahsisat ayrılması yönünde yeni bir talep olmuşsa da değişen bir şey olmamıştır.<sup>69</sup>

Bitlis'te kışın kar, ilkbaharda ise yoğun yağmurlar görülmekteydi. Bu durum yol yapımını engelleyen başlıca etmenlerdir. Menteş Ağa, Demirciler, Arastaaltı çarşıları dışında Bitlis'te genelde şose adı verilen toprak yollar inşa edilmekteydi. Ancak yağın kar veya yağmurun ardından bu yollar çamura bulanır ve yapılan yollar bozularak yeniden bakıma muhtaç hale gelirdi. Bozulan yolların sayısı çok olduğu için onarım işlemleri genelde ertelenmiştir.

Bitlis'te yağın kar sadece ulaşımı değil haberleşmeyi de olumsuz etkilemiştir. Bazen üç arşına (yaklaşık 204 santimetre) kadar yağın kar, posta hayvanlarının ilerlemesine engel olmuştur. Bu gibi durumlarda ise insan gücüne başvurulmuştur. Ancak bu defa da haberler olması gerekenden daha geç yerine ulaşmıştır.<sup>70</sup> Kar yağışı sadece postayla haberleşmeyi değil aynı zamanda telgraf haberleşmesini de sekteye uğratmaktaydı. Yoğun kar yağışı nedeniyle zarar gören teller haberin karşı tarafa iletilmesini engellenmekteydi.

20. yüzyılın ilk yıllarında Doğu vilayetleri arasında yürütülen taşımacılıkta hayvanlar aktif bir şekilde kullanılmıştır. Özellikle top, silah ve ağır cephaneliklerin taşınmasında kullanılan bu hayvanlar, o dönemde büyük önem taşımaktaydı. Çok sayıda hayvanın bir araya toplanması, yolculuk için hazır hale getirilmesi ve belli bir düzende yürütülmesi uğraş gerektiren işlerdendir. 1904'te Muş'tan Van'a taşınacak toplar için Erzurum'dan bazı fertler ile hayvanlar bölgeye getirilmiştir. Ancak toprak olan yolların aşırı yağışlardan dolayı çamurlaşması, ağır yük taşıyan hayvanların

---

<sup>68</sup> BOA, 573\42910.

<sup>69</sup> BOA, 4213\315933.

<sup>70</sup> BOA, DH.MKT. 920\48-1.

hareketini engellemiştir. Bu esnada birçok hayvan yaralanarak ölmüştür. Bu olayların meydana gelmesinde elbette düzenli bir ulaşım ağının olmayışı etkili olmuş ve bu durumun bir sonucu olarak birçok maddi zararlar meydana gelmiştir.<sup>71</sup>

Sonuç olarak ekonomik durum ve coğrafi şartlar ulaşım faaliyetlerinin geleceği açısından önemli bir yere sahiptir. Ekonomi iyi oldukça yolların yapılması kesintisiz devam etmiş, aksi durumda ise yol yapımı sekteye uğramıştır. Ayrıca Doğu Anadolu'da engebeli arazi yapısı, yol yapımının beklenen süreden daha geç tamamlanmasına bazen de yolların hiç yapılamamasına neden olmuştur. Ancak zamanla ekonomik ve coğrafi şartların olumsuzluklarına rağmen Bitlis yollarının yapımında ilerleme kaydedilmiş ve daha önce hayvanların bile yürümekte zorlandığı yollardan artık arabalarla seyahat edilebilecek düzeye gelinmiştir.

## 1.2. Demir Yolu Ulaşımı

Demiryolu, taşıtların demir raylar üzerinde hareket etmesini sağlayan sistemin adıdır.<sup>72</sup> Bu ulaşım sistemi sayesinde insanoğlu; ağır malları uzak bölgelere hızlı ve kolaylıkla taşıyabilme imkânı bulmuştur. Bu yönüyle demiryolu taşımacılığı özellikle ticarete karayoluna oranla daha çok tercih edilmiştir.

Demiryolu taşımacılığının icadından önce taşımacılık; ilkel şartlarda yapılmaktaydı. Romalılar döneminde taşımacılık, genellikle tahta kirişler üzerinden ya da taşların yarılması ile meydana gelen oluklar üzerinden insan veya hayvan gücü kullanılarak yapılmaktaydı.<sup>73</sup> Gelişen teknolojiyle birlikte taşımacılık faaliyetleri de değişime uğramıştır. Daha önce taşımacılıkta kullanılan tahta ve taşın yerini bu defa demir almıştır. İlk defa 1550'lerde Fransa'daki Alsace Laberthal maden ocaklarında bir demiryolu yapılmış ve bu sayede Avrupa demiryolu ile tanışmıştır.<sup>74</sup> Fakat değişmeyen bir şey var ki; taşımacılıkta hala insan ve hayvan gücü kullanılmaktaydı. Bu durum ise 17. yüzyıla kadar devam etmiştir.<sup>75</sup>

Buhar gücünün keşfi ve enerji olarak kullanılması, ulaşımında bir devrim niteliği taşımaktadır. Buhar gücü, ulaşımında ilkin karayolu taşıtlarında kullanılmıştır. Bu enerjiyi karayolu ulaşımında ilk defa kullanan ise Fransız askeri mühendis

<sup>71</sup> BOA, 2833\212461-1.

<sup>72</sup> Gülçin Uzuntepe, *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2000, s. 3.

<sup>73</sup> Yalçın Akarabulur, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı", *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 6 (2010), s. 164.

<sup>74</sup> Şengül Sonar, *Türkiye'de Uygulanan Demiryolu Ulaşımı Politikaları*, Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Giresun 2015, s. 33.

<sup>75</sup> Akarabulur, "Türkiye'de Demiryolu"..., s. 164.



Nicolas Cugnot'tur. Cugnot öncülüğünde başlayan bu durum daha sonra 1784'te William Murdock adında bir İngiliz tarafından aynen devam ettirilmiştir.<sup>76</sup>

Demiryolu ulaşımından elde edilen faydalar arttıkça, bu taşımacılığın dünya genelinde kullanımı da yaygınlaşmıştır. 1830'da İngiltere ile başlayan bu serüven yıldan yıla diğer ülkelerde de artış göstermiştir. Bu ülkeler sırasıyla; 1830'da İngiltere<sup>77</sup> 1832'de Fransa (Fransa'da ilk düzenli demiryolu olan St. Etienne ile Roann arasındaki hat, maden kömürü ve demir cevheri taşımak için yapılmıştır), 1835'de Almanya ve Belçika, 1838'de Avusturya'da, 1839'da İtalya,<sup>78</sup> 1848'de Rusya, 1856'da Osmanlı Devleti'dir.

### 1.2.1. Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Ulaşımı

Demiryollarının gerek ekonomik gerekse ulaşım bakımından faydalarını, Avrupa ülkeleri gibi Osmanlı devleti de kısa sürede fark etmiştir. Bu farkındalığın ardından Osmanlı Devleti'nde de bir takım çalışmalar başlamıştır. Tabii bu sırada yabancı devletlerin de desteğine ihtiyaç duyulmuştur. Osmanlı Devleti bu konuda ilk olarak İngiltere'den yardım istemiştir. Sömürgesi olan Hindistan'a daha kısa yoldan gitmek ve yine Rusya'nın Hindistan üzerinde ki etkinliğini kırmak maksadıyla İngilizler de bu destek talebini geri çevirmemiş ve Osmanlı topraklarında zaman kaybetmeden çalışmalara başlamışlardır.<sup>79</sup>

İngiltere ilk olarak; Albay Chesney başkanlığında bir heyeti keşif yapmak üzere Fırat havzasına göndermiştir.<sup>80</sup> 1830 yılı Haziran ayında bölgeye gelen Chesney, bir yıl kadar incelemelerde bulunmuştur.<sup>81</sup> Aslında heyetin ilk olarak bu bölgede araştırma yapmasının amacı; Basra ile Birecik arasında gemilerle nakliyatı yapılan malların, Birecik-İskenderun arasında inşa edilecek bir demiryolu ile Akdeniz'e ulaştırılması düşüncesiydi. Fakat Fırat nehrinin ulaşım için elverişli olmaması ve yine 1836 yılında deneme seferi yapan gemilerden birinin batması

<sup>76</sup> Arif Kolay, *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2011, s. 15.

<sup>77</sup> Şule Koçer, *Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları*, İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1995, s. 4.

<sup>78</sup> Uzuntepe, *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Demiryolu...*, s. 9.

<sup>79</sup> Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, C. XIV (Editörler: Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Ankara 2002, s. 462.

<sup>80</sup> Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, İletişim Yayınları İstanbul 2005, s. 42; Kolay, *İzmir-Kasaba ve Uzantısı...*, s. 17.

<sup>81</sup> A. D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, (Çev. Nabi Dinçer), 1. Baskı, Onur Yayınları Ankara 1979, s. 15.

üzerine bu plandan vazgeçilmiştir.<sup>82</sup>

Demiryolu yapımında Osmanlı Devlet'inden imtiyaz hakkını ilk elde edenler İngilizler olmuştur. Bu doğrultuda Osmanlı toprakları üzerinde İngilizler tarafından yapılan ilk demiryolu İskenderiye-Kahire demiryolu hattıdır. 1851 senesinde yapımına başlanan bu hat 1854'te tamamlanmıştır.<sup>83</sup> Daha sonra şirket, Anadolu toprakları üzerinde çalışmalarını yürütmüştür. 1856 yılında Anadolu'da ilk demiryolu olan İzmir-Aydın hattı on yılda tamamlanırken, 1864 yılında yapımına başlanan İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı ise üç yılda tamamlanmıştır.<sup>84</sup> Yine bu hatlar dışında, 1856'da Köstence- Çernova hattı, 1861'de Rusçuk-Varna hatları da İngiliz şirketi tarafından yapımına başlanan hatlar arasında yer almaktadır.<sup>85</sup>

1866 yılında Osmanlı toprakları üzerinde inşa edilen demiryolu hattı uzunluğu toplamda 519 km'yi bulmuştur. Bu hattın 130 km'lik kısmı Anadolu'da, geri kalan 389 km'lik kısmı ise Köstence-Çernova ile Varna-Rusçuk arasında yer almaktadır.<sup>86</sup> Anadolu'da yapılan demiryollarından sonra Osmanlı Devleti, 1869 yılında Rumeli Demiryollarını geliştirmek için çalışmalara başlamıştır. Tıpkı Anadolu'da olduğu gibi Rumeli'de yapılacak demiryollarının inşası için de yabancı şirket arayışı içine girilmiştir. Bu doğrultuda yapılan görüşmelerin ardından Rumeli'de yapılacak demiryolları için imtiyaz hakkı Avusturyalı banker olan Baron Hirsch'e verilmiştir.<sup>87</sup>

İlk zamanlar Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapmak istemesinde; savaş zamanlarında hızlı bir şekilde mühimmat taşımak ve verimli topraklardan elde edilen ürünleri hızlı bir şekilde diğer bölgelere nakletmek<sup>88</sup> gibi sebepler etkili olmuştur. Osmanlı'nın, demiryollarını yabancı şirketlere yaptırmada ise devletin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar ile bu konuda yeterli bilgi ve donanıma sahip

---

<sup>82</sup> Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık 1993, s. 35; Kolay, *İzmir-Kasaba ve Uzantısı...*, s. 18.

<sup>83</sup> Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, s. 115.

<sup>84</sup> Selen Durak, *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı*, Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bursa 2003, s. 56.

<sup>85</sup> Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, s. 115.

<sup>86</sup> M. Serhan Yücel-M. Murat Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", *Vakanüvis-Uluslararası Dergisi*, S. 1 (2016),s. 314.

<sup>87</sup> Ahmed Cevdet Paşa, *Tezâkir*, C. IV, Ankara 1967, s. 94-95.

<sup>88</sup> Durak, *Bir Modernleşme Projesi...*, s. 57.

olunmaması etkilidir.<sup>89</sup> Ancak bu durum ileride devletin ağır ekonomik yükümlülükler ile karşı karşıya kalmasına neden olmuştur.

Osmanlı yöneticileri, her ne kadar Avrupalı devletlerin güttükleri menfaatin farkında olsa da demiryolunun ülkeye sağlayacağı faydalardan dolayı bu duruma ses çıkarmamışlardır. Aksine bu konuda oldukça kararlı ve istekli davranmışlardır. Sultan Abdülmecid'in saray duvarlarına tren resimleri asarak, özel doktorlarına, "Ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur"<sup>90</sup> demesi, yine sultan Abdülaziz'in de tren yolunun saray bahçesinden geçme ihtimaline karşılık "Memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin" şeklinde söylediği söz bu konudaki istek ve kararlılığı göstermesi bakımından önemlidir.<sup>91</sup> Ayrıca Sultan II. Abdülhamid' de demiryolu konusunda diğer padişah ve devlet adamlarından farklı davranmamıştır. Bu konuda oldukça istekli olan padişahın en büyük hayali; Hicaz Demiryolu projesini hayata geçirmek idi. Bu proje, birçok ülkeden Müslüman halkın ekonomik desteği ile gerçekleştirilmiştir.<sup>92</sup>

Osmanlı devleti zamanında Anadolu'da yapılan demiryolu hatları şu şekildedir;<sup>93</sup>

#### **Özel Şirketlere ait normal genişlikteki hatlar:**

İzmir-Kasaba hattı ve uzantısı: 703 km

Aydın hattı ve şubeleri: 610 km

Yenice-Nusaybin hattı ve şubeleri: 632 km

Sirkeci-Edirne hattı: 337 km

Toplam: 2.282 km

#### **Özel Şirketlere ait dar hatlar:**

Bursa-Mudanya hattı: 41 km

Ilıca-Palamutluk hattı: 29 km

Toplam: 70 km

#### **Devlet kontrolündeki normal genişlikte olan hatlar:**

<sup>89</sup> Musa Gümüş, "1893'ten 1923 Chester Projesine Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", *Tarih Okulu*, S. 10 (2011), s. 153; İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, (6. Basım), İletişim Yayınları 2004, s. 152.

<sup>90</sup> Gümüş, "1893'ten 1923 Chester Projesine"..., s. 154.

<sup>91</sup> Kolay, *İzmir-Kasaba ve Uzantısı*..., s. 18-19.

<sup>92</sup> Murat Özyüksel, "Hicaz Demiryolları", *Türkler*, C. 14, (2002), s. 470-473; Gümüş, "1893'ten 1923 Chester Projesine"..., s. 155.

<sup>93</sup> Evren Güngör, *Demiryollarımız*, Türkiye Mühendislik Haberleri 1996, s. 18-19; Durak, *Bir Modernleşme Projesi* ..., s. 63.

Haydarpaşa-Ankara hattı: 587 km

Eskişehir-Konya hattı: 445 km

Konya-Yenice hattı: 346 km

Mersin-Adana hattı: 68 km

**Toplam:** 1.446 km

Osmanlı imparatorluğunda yapılan demiryolları, devleti birçok kere maddi yönden zarara uğratmıştır. Bu zararda en büyük pay ise; yabancı şirketlere aittir. Devletin bu konuda yeterli bilgi ve donanıma sahip olmaması, yapılacak herhangi bir demiryolu için yabancı şirketle iş birliğini gerekli kılmıştır. Bunu fırsata çeviren yabancı şirketler ise yaptıkları her kilometre için devletten para almışlar ve Osmanlıyı maddi yönden çöküşün eşiğine getirmişlerdir. Örneğin; 1911 yılına kadar, sadece Anadolu hattı ile Bağdat hattının kısa bir bölümü için devletin bütçesinden 4.080.000 altın lira çıkmıştır.<sup>94</sup>

### **1.2.2. Bitlis Demiryolları**

Osmanlı döneminde, karayolları konusunda olduğu gibi demiryolları hususunda da Doğu Anadolu gerekli yatırımı alamamıştır. Bunun en önemli sebepleri arasında bölge arazisinin engebeli olması gösterilebilir.<sup>95</sup> Arazi yapısının engebeli olması; kara ve demiryolu yapımını zorlaştırdığı gibi maliyeti de artıran önemli bir sorundur. Doğu Anadolu'da önemli bir yere sahip olan Bitlis şehri, geçiş güzergâhında bulunduğu için ticari faaliyetlerde aktif olarak kullanılmıştır. Bu nedenle Bitlis'in iyi bir ulaşım ağına sahip olması, sadece bölge içinde değil aynı zamanda bölgeler arası yapılacak ticaretinde etkisini artırabilirdi.

Avrupalı devletler gelişmekte olan sanayileri için Osmanlı Devlet'ini hammadde ve pazar aracı olarak kullanmışlardır. Bunun için de ihtiyaç duydukları hammadde ve tahıl ürünlerini iç kesimlerden kıyı kesimlere ulaştıracak bir yola ihtiyaç duymuşlardır. Bu ulaşımın hızlı ve ucuz olması ilk aranan özelliklerdendi. Tüm bu özellikleri karşılama potansiyeline sahip ulaşım türü ise; demiryolundan başkası olamazdı. Bu amaç doğrultusunda Bitlis-Erzurum ve Trabzon arasında ulaşımı sağlayacak bir demiryolu projesi gündeme gelmiştir. Fakat bu bölgelerin coğrafi yapısının engebeli, ekonominin kötü ve siyasi durumun karışık olmasından

<sup>94</sup> Güngör *Demiryollarımız*, s. 19.

<sup>95</sup> Belli, "Urartular", s. 179.

dolayı proje gerçekleştirilememiştir.<sup>96</sup>

İlk zamanlar Doğu Anadolu'da demiryolu yapılamamasında maddi sıkıntılarının yanında, yabancı devletlerin bölge üzerindeki çıkar çatışmalarından doğan baskılar da etkili olmuştur. Bu baskı daha çok Ruslardan gelmiştir. Osmanlı-Alman ilişkilerinin artması sonucu Ruslar, sınıra yakın bölgelerde olası tehlikelerden dolayı demiryolu yapılmasını istememiştir. Bunun için de doğuda demiryolu yapılmaması için her türlü yola başvurmuştur.<sup>97</sup> Bu baskılardan birisi de inşası Almanlara verilen ve oldukça önemli bir yere sahip olan Bağdat demiryollarının yapımı sırasında gerçekleşmiştir. Hattın geçeceği güzergâhlar belirlenirken, Erkan-ı Harbiye tarafından hattın güneyden değil de doğu illeri üzerinden geçirilmesi gerektiği aksi takdirde güneyden geçirilirse herhangi bir savaş durumunda, yolun denizden kolaylıkla tahrip edilebileceği söylenmesine rağmen Rusların ve Almanların çıkarlarına ters düştüğü için hat güneyden geçirilmiştir.<sup>98</sup>

Avrupa Devletleri gibi Amerika da, bazı çıkarları doğrultusunda Osmanlı ile yakın ilişkiler kurmuştur. Amerika'nın Osmanlı'dan elde etmek istediği asıl şey ise; Osmanlı'nın yer altı zenginliklerinden biri olan petrol idi. Bu çıkarlarını elde etmek adına İngiliz ve Almanlar ile adeta bir rekabete giren Amerika, 1908 yılında harekete geçmiştir. Amiral Chester öncülüğünde yürütülen demiryolu inşa projesi için Osmanlı hükümeti ile görüşülmüştür. Görüşmeler sonucunda bu projeye; Osmanlı hükümeti tarafından da sıcak bakılmıştır. Çünkü İngiliz ve Almanlara oranla Chester'in hükümete sunduğu proje, Osmanlı Devlet'i tarafından daha makul bir teklif olarak görülmüştür.<sup>99</sup>

Yukarıda bahsi geçen planlar doğrultusunda hareket eden Chester, ilk olarak 1909 yılında Nafia Vekâleti ile bir ön sözleşme imzalamıştır. Bu sözleşmeye göre; Sivas ile Van arasında; Harput (Elaziz), Ergani, Diyarbakir, Siirt ve Bitlis'ten geçen geniş bir hat oluşturulması ve bu hattın bir uzantısını Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye diğer uzantısını ise Adana yöresindeki Yumurtalık ya da Süveydiye'ye (Samandağ) kadar uzanan 2000 km uzatılması planlanmıştır. Yine Yumurtalık veya Süveydiye'de bir limanının yapımı da gündeme alınmıştır. Proje,

<sup>96</sup> İhsan Seddar Kaynar, *19. yy'ın İkinci Yarısından Cumhuriyet'e Fırdığın Ekonomik ve Sosyal Tarihi (Orta Karadeniz Bölgesi)*, Marmara Üniversitesi SBE Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012, s. 33.

<sup>97</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 158

<sup>98</sup> Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı...*, s. 116.

<sup>99</sup> Bilge Şükran Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 24 2003, s. 530.

1911'de Meclis-i Mebusan'a gönderilmiştir. Projenin ilk hali; Harput'tan başlayarak Van'a ulaşacağı şeklindeyken, Meclisin kararından sonra hattın istikameti; Harput'tan başlayarak Van'a değil, Van Gölü kıyısında bir iskeleye ulaşacak dar bir hattın yapılması şeklinde değiştirilmiştir.<sup>100</sup> Ayrıca Chester, bu ön sözleşmeden sonra 600.000 Dolar değerinde The Otoman-American Development Company (Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi) adında bir şirket kurmuştur.<sup>101</sup> Ancak Chester'in Osmanlı Hükümeti ile yaptığı ön sözleşmeye rağmen proje tamamlanamamıştır.<sup>102</sup>

İkinci Meşrutiyet'in ilanıyla beraber, Meclis-i Mebusan'a Erzurum Mebusu olarak giren Karakin Pasdirmacıyan o dönem Meclis'e, Erzurum'u da içine alan bir demiryolu projesi sunmuştur. Yine aynı dönemde gündeme gelen Chester projesinin aslında kendisine ait olduğunu dile getiren Pastırmacıyan, bu ilginç savını farklı yollardan ispat etmeye de çalışmıştır.<sup>103</sup>

Pasdirmacıyan, Samsun, Sivas, Trabzon, Erzurum, Van, Bitlis, Elaziz ve Diyarbakır vilayetleri için olası bir dış tehlikeye karşı bu vilayetlerin işgale uğrayabileceğini söylemiştir. Yine bunun yanında malların kolaylıkla ihraç edilememesinin, orman veya maden işlerinde elde edilecek faydalardan mahrum kalınmasının en büyük sebebi olarak Doğu'daki demiryolu eksikliklerini işaret etmiştir.<sup>104</sup>

Bitlis Vilayetine demiryolu döşenmesi fikri, 10 Mart 1909'da Bitlis Mebusu Arif, Muş Mebusu İlyas Sami, Erzincan Mebusu Osman Fevzi ve Muş Mebusu Keygam Efendinin Meclis başkanlığına sundukları bir tavrile gündeme gelmiştir. Mebusların bu tavrile, Doğu Anadolu Vilayetlerinin devlete karşı her türlü sorumluluğun bilincinde olmasına rağmen devletin bu bölgeye gerekli önemi vermemesinden yakınarak: *"Bu müessif ahvalin tek çaresi Trabzon, Sivas, Erzurum, Bitlis, Van, Mamurâtülaziz, Diyarbakır vilayetlerini Karadeniz sahiline bağlamak için Nazır Beyefendi tarafından inşası düşünüldüğü beyan olunan demiryolu hututunun bir an evveli inşası hususundan ibaret olmakla, işbu tavrile-i âcizanemiz Heyeti Umumiyyede okunduktan sonra gerekli tetkikatın icrası ve neticesinin tavrile*

<sup>100</sup> Yavuz, , "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında"... , s. 530.

<sup>101</sup> Gümüş, "1893'ten 1923 Chester Projesine"... , s. 187.

<sup>102</sup> Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında"... , s. 530; Tezel, "Birinci Büyük Millet Meclisi"... , s. 291-292.

<sup>103</sup> Firdevs Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2008, s. 57; Karakin Pasdirmacıyan, "Anadolu-i Şarkî Şimendifer Mes'elesi", *Dersâadet*, 1328, s. 29, 50-51, 69, 107.

<sup>104</sup> Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun...*, s. 57-58.

*inhası hususunun Nafia Encümenine havalesi rica olunur efendim.*” şeklindeki sözleri ile durumu ifade etmişlerdir.<sup>105</sup>

Anadolu’da demiryolu yapımı için Nafia Nezaretine birçok başvuru olmuştur. Başvuruda bulunan şirketlerin birçoğu Anadolu ve Trakya bölgelerinde yapılacak hatlara göz dikmiştir. Ancak Osmanlı Hükümeti, memleketin her bölgesi arasında bir bağlantı oluşturma niyetindeydi. Bu nedenle şirketlerin beklentilerinin aksine ağırlık Doğu ve Güneydoğu bölgesine verilmiştir. Böylece batıdan güneye ve buradan da doğuya bir demiryolu ağı ile yurdun dört bir yanına ulaşım imkânı sağlanacaktı. Demiryolu yapımı için Osmanlı Hükümetine yapılan başvurular, Meclis tarafından 13 Mayıs 1911 tarihli bir oturumda değerlendirilmiştir.

İmtiyaz talebinde bulunan şirketlerden biri Çe-çi Vayet Demiryolu İnşaat Şirkettir. Bu şirket adına Amerikalı Doktor Glaskov tarafından talepte bulunmuş ve bu talep hükümet tarafından dikkate alınmıştır. Glaskov’un araştırmaları sonucuna göre yapılacak hattın genişliği 1.05 cm. olmalıydı. Bu ölçümde arazi yapısı da etkili olmuştu. Ön görülen demiryolu hattı, dar hat statüsüne girmekteydi. Hat, Sivas’tan başlamakta idi ve Harput-Diyarbakır-Bitlis-Van güzergâhından devam etmekteydi. Bu hat aynı zamanda ana güzergâh olarak belirlenmiştir. Ana hattın yanında bir de şube güzergâhlar oluşturulmuştur. Bu güzergâha ise; Musul-Kerkük-Süleymaniye ile Ceyhan Vadisi-Yumurtalık Körfezi hatları dâhil edilmiştir. Doktor Glaskov’un, hükümete sunduğu bu güzergâh Mecliste görüşülmüş ve çıkan karar sonucunda teklif uygun görülmemiştir.<sup>106</sup>

Osmanlı Hükümeti ile yaptığı anlaşmada başarısız olan Amerikalı sermayedarların ardından sahneye Fransa çıkmıştır. Fransızlar, üç hattan oluşan bir demiryolu ağı kurmak istemişlerdir. Buna göre;

Birinci Hat: Sivas’tan başlayarak Keban Madeni-Harput-Palu-Muş ve Bitlis üzerinden Van’a bağlanacak, yine bu yol bir yan hat ile Malatya’ya da bağlanacak idi. Toplamda 850 km uzunluğunda olan bu hattın çizildiği projede sonradan bazı değişiklikler yapılmış ve projenin son hali olarak Diyarbakır-Bitlis arası bir hat yapımına karar verilmiştir.

---

<sup>105</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 156-157.

<sup>106</sup> İbrahim Yılmazçelik, Sevim Erdem, “Meşrutiyet Döneminde Gerçekleştirilemeyen Bir Proje: Şarkî Anadolu Demiryolu Projesi ve Bu Projede Harput Sancağının Rolü”, *Fırat Üniversitesi Harput Uygulama ve Araştırma Merkezi Geçmişten Geleceğe Harput Sempozyumu, Elazığ 23-25 Mayıs 2013*, s. 615.

İkinci Hat: Harput'tan başlayarak Diyarbakir-Cizre-Musul-Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye ulaşacak toplam uzunluğu ise yaklaşık 900 km olacaktır.

Üçüncü hat: Keban Madeni'ninden başlayarak Malatya-Elbistan-Maraş üzerinden İskenderun Körfezi'ne oradan da Yumurtalık'a ulaşacak ve yaklaşık 350 km uzunluğunda olacaktır.<sup>107</sup>

1911 yılı bütçe görüşmeleri sırasında gerek Fransız gerekse Amerikalıların hükümete sunmuş oldukları bu proje teklifleri Mecliste görüşülmüştür. Yapılan görüşmelerin ardından söz alan Muş Mebusu İlyas Sami Efendi demiryolu hakkında:

*“Efendiler, bu milletin ruhu Anadolu'da şimendiferdir. İşte mehakim-i seyyare odur, maarif odur. Her bir vagonuyla medeniyeti getiren yine şimendiferdir. Her zaman bunu tekrar ediyorum, bunu bir an evvel yapmaya muvaffak olalım. Heyet-i Vükelâmızın hepsi buradadır, hepsinden rica ediyorum; âmâl ve ümniyemiz, bir an evvel bunun hayyiz-i fiille çıkması ile milleti mesrur etmek, irşat etmektir. Bunu yaparsak, o vakit bahtiyar oluruz. Nazır Beyefendi tezyid servet hususunda bir iki söz söylediler; heyet-i tahsiliyyeyi ıslah etmeye inanırım, emin olunuz ki, oralarda, hücrâbilâdda daha hiçbir hüsn-i tesir gösterilmemiştir. Yüzde 5 nisbetinde belki kesb-i salah etmiştir.*

*İkinci sebep; şimdi biz zirai bir memleket olduğumuz ve gayet kesretle buğday yetiştirdiğimiz halde, ekmek yapacak unları dahi ecnebiden allıyoruz. Artık buna tahammül edilir mi?.. Ne için bunu alıyoruz?.. İşte şimendifer vesaiti nakliye olmadığından bugün Diyarbakir, Van, Bitlis'te mevcut olan ziraata emin olunuz vesaiti nakliye de hizmet ederse, memleketimizin, baştanbaşa, her tarafını ihya etmiş olur. Bunların yapılmasını Heyeti Vükelâdan rica ederim. Ümidimiz, bilfiil istidatı fitrî! memalikimizden istifadeye bir an evvel koşmamız, şitap etmemizdir. Başka türlü çare yoktur. Onun için tasarruf taraftarı da değilim. Neden tasarruf edelim?..*

*Tasarruf edeceğimiz yerimiz yok, çünkü bizim memleketimizde tütün ziraatı kesretle vardır. En ziyade nazarı dikkati celp eden ve Heyeti kiramın da nazarı ehemmiyetlerini celp ederim. Bugün hepimiz müttehiden Heyeti Vükelâ hazır olduğu halde teklif ederim. Bunun*

<sup>107</sup> Bilmez, *Demiryolundan Petrole Chester...*, s. 136.



*müddeti yaklaşmıştır. Şimdiden bunun ademitemditine karar vermek için noktai nazarlarını şu kürsüden beyan etmezlerse millet perişan olur, hem de birçok masarrif olur. Hükümet, şu kürsüde nokta-i nazarlarını beyan edip âdemi temdidini, rica ederiz, bize beyan etsinler. (Umumumuz temenni ederiz sadaları) Millet şu hususta mahvoluyor, bunu da kemali ehemmiyetle rica ederim.”*

şeklinde konuyla ilgili görüşlerini dile getirmiştir.<sup>108</sup>

Yine 1912 yılında Trabzon valisi tarafından Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen yazıda demiryolları hakkında:

*“Trabzon ile Erzurum, Van ve Bitlis vilayetleri birçok zengin madenlere, büyük ormanlara sahipken bu vilayetleri birbirine bağlayacak demiryolunun olmayışı nedeniyle bu kadar tabii nimet ve servet toprak altında kalarak bu vilayetler harabe olmuş ve bu yüzden ahali sefalet içinde kalmıştır... Şimendifer inşaatına başlanılmadığı takdirde ahali göçe başlayacak ve bu vilayetlerin durumu daha da kötüleşecektir. Her türlü gelişmeye müsait olan, Anadolu'nun şarkında ve Rusya hududunda olan bu illerin taşıdığı önemi söylemeye gerek bile duymuyorum... Yolsuzluğun, askerî sevkiyat ve nakliyatın fenalığı, daha önce şimendifer yokluğundan dolayı yaşanmıştır. Bu nedenle ahalinin maddi ve manevi gelişimi ancak şimendiferle mümkündür. Trabzon-Erzurum şimendifer hattının tehire (erteleme) uğraması ahali üzerinde pek büyük bir tesir bıraktığından bu mesele için burada eşraf ve ileri gelenlerden oluşan bir heyet teşkil edilmiştir. Ayrıca bu konuda halk da üzerine düşen görevleri yapmaya hazırdır... Gerek bu ilin gerekse mezkûr havalinin siyasî, ticarî, iktisadî ve ictimâî gelişiminde tek etken olan şimendifer hattının yapılması çok önemlidir”*

şeklindeki ifadeler demir yollarının bölge için ne kadar önemli olduğunu anlatmaktadır.<sup>109</sup> Fakat Fransızların bu projesi de Amerikalılarınki gibi sonuçsuz kalmıştır.

Fransızlara ait bir başka proje ise 1914 yılında Osmanlı hükümetine sunulmuştur. Bu proje ile Karadeniz ile Doğu Anadolu arasında bir demiryolu ağı

<sup>108</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 161-162.

<sup>109</sup> Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun...*, s. 51.

kurmayı hedefleyen “*Regie Generale de Chemins de Fer et de Travaux Publics*” adında ki bir Fransız şirketinin kurmayı planladığı hat şu şekildedir;

Samsun-Sivas-Harput-Ergani

Ergani-Bitlis-Van

Erzurum-Trabzon

Erzurum-Erzincan-Sivas

Fransız şirketi bu hattı on yılda tamamlamayı planlamıştır. Fakat 1. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, hem Fransızların hem de Amerikalıların projelerinin yarım kalmasına neden olmuştur.<sup>110</sup>

### **1.2.2.1. Cumhuriyet'ten Sonra Bitlis Demiryollarının Durumu**

Cumhuriyetin ilanından sonra izlenen demiryolu politikaları önceki Osmanlı politikalarından bir hayli farklıydı. Bu farklılığın temelinde millileşme yatmaktaydı. Osmanlı dönemi demiryolu faaliyetlerine bakıldığında temelde bir millileşmeden söz etmek mümkün değildir. Bunda yapılan demiryollarına ayrılan bütçenin büyük bir kısmının yabancı sermayeden gelmesi ve yine yapılan demiryollarının hayata geçirilmesinde yabancı personellerin yer alması etkili olmuştur. Ancak Cumhuriyetin ilanı ile bu düşünce tamamen terk edilmiştir. Milli sermaye ve Türk milletinin emeğiyle ülke baştan sona demir ağlarla örülmüştür. Örülmekle kalmamış aynı zamanda bu demiryollarının işletilmesi de yine Türk halkı tarafından gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet dönemi demiryolu politikası iki temel esasa bağlanmıştır. Bunlardan ilki demiryolunun olmadığı yerlere milli sermaye ve milli emek gücüyle demiryolu yapmak, ikincisi ise ülkede yabancıların işlettiği demiryollarını millileştirmek.<sup>111</sup>

Sanayileşmenin olmadığı yeni Türk Devleti'nde ekonomi tarıma dayalıydı. Tarım ise genellikle ülkenin iç ve doğu kesimlerinde yapılmaktaydı. Yetiştirilen ürünlerin iç ve dış pazara açılması ülke ekonomisi açısından önem arz etmekteydi. Bunun için iyi bir ulaşım ağına ihtiyaç duyulmuştur. Ancak ülkenin kara taşımacılığı bu olanakları sağlayacak düzeyde değildi. Bu nedenle yetiştirilen ürünlerin varacağı noktaya hızlı ve sağlam ulaşmasında demiryolu taşımacılığı düşünülmüştür. Bu amaç doğrultusunda ülkenin doğusundan batısına güneyinden kuzeyine bir demiryolu ağı

<sup>110</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 161.

<sup>111</sup> Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 28.

kurularak, iç pazarlara gerekli ürünler ihraç edilecekti. Böylece ürünlerin yollarda zarar görmesi ve geç ulaştırılması sorunları ortadan kalkacaktı.

Cumhuriyet dönemi yeni Türk Devleti'nin diğer bölgelerine nazaran en geri kalmış kısmı Doğu Anadolu bölgesidir. Bu durum Osmanlı döneminde de aynıydı. Durumun bu şekilde seyretmesinde Doğu Anadolu'ya yeterli yatırımın yapılmaması etkili olmuştur. Ekonomide tarımın etkin olduğu doğu bölgesinde, engebeli arazinin çokluğu nedeniyle iyi bir ulaşım ağı kurulamamıştır. Bu gibi durumlar da Doğu Anadolu'nun diğer gelişmiş bölgelerle etkileşiminin kopmasına neden olmuştur. Kara ulaşımının pek de başarılı işlemediği doğu bölgesinde 1923'den sonra demiryolu çalışmaları gündeme gelmiştir. Bu durum M. Kemal Atatürk'ün önem verdiği bir konu olmuştur. Onun; "...Doğu vilayetlerimizin belli başlı ihtiyacı orta ve batı illerimize demiryollarla bağlanmaktadır. Şarka ilerleyen iki ana demiryolunun hızla bitirilmesi ve bunları birbirine bağlayacak yollar örgütüne şimdiden başlanmasını lüzumlu görüyoruz." şeklinde söylediği söz bu konuya verdiği önemi göstermektedir.<sup>112</sup>

Demiryolu ulaşımı bölgeler arası ticaretin sağlanmasında önemli bir yere sahiptir. Ancak sadece ticarete değil aynı zamanda savaş zamanlarında ülkenin savunmasında da büyük bir öneme sahiptir. Osmanlı Devleti açısından demiryolunun eksikliği Birinci Dünya Savaşı'nda acı bir şekilde hissedilmiştir. Cepheler arası iaşe ve cephane nakliyatının en hızlı yapılabileceği ulaşım türü demiryolu ulaşımıdır. Ancak Osmanlı ekonomisi ve bilgisi o dönemde ülkenin çoğunluğunda demiryolu ağı kuracak düzeyde değildi. Bu durumun yaşandığı bir diğer yerde Doğu Anadolu Bölgesidir. Savaş esnasında; gerekli iaşe maddelerinin ihtiyaç duyulan bölgeler arasında hızlıca aktarılamaması,<sup>113</sup> yine bu bölgeler arasında irtibatın sağlanamaması gibi sorunlar doğu cephesinin savaşı kaybetmesinde etkili olmuştur. Bu nedenle var olan eksikliğin giderilmesi için savaştan hemen sonra ülke savunması ve ekonomik gelişme adına demiryolu yapımına başlanmıştır. Bu çalışmaların başlamasında ise yine M. Kemal Atatürk'ün: "...Demiryolları memleketin tüfekten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır." sözü etkili olmuştur.<sup>114</sup>

---

<sup>112</sup> Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 31.

<sup>113</sup> Gülpinar Akbulut, "Osmanlı Devlet'inden Türkiye Cumhuriyet'ine Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1936)", *Atatürk Dergisi*, C. 1, S. 1(2012), s. 237; "Tuncay Ögün, Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği", *Atatürk Araştırma Merkezi* (1999), s. 126.

<sup>114</sup> Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 32.

Amerikalıların Osmanlı toprakları üzerindeki demiryolu projeleri Birinci Dünya savaşı sonrası da devam etmiştir. Ankara Hükümeti ile görüşen Mac Dewell, 8 Mart 1922 yılında İstanbul'da görev yapan Amerikan Yüksek Komiseri Bristol'e yazdığı yazıda, Ankara Hükümeti ile yapılan görüşmelerin iyi geçtiğini ve bunun sonucu olarak da; Ankara Hükümetinin demiryolları ile ilgili imtiyaz sözleşmesine olumlu baktığını söylemiştir. Yapılan görüşmelerin ardından Nafia Vekili Fevzi Bey, Mac Dewell ile yapılacak demiryolları planı hakkında bir araya gelmiştir. Mac Dewell, Fevzi Bey'e iki alternatif demiryolu projesi sunmuştur. Bunlardan ilki: İskenderun Körfezi'nde Ayas yakınlarında bir limandan başlayıp Maraş, Antep, Malatya, Ergani, Diyarbakir-Mardin, Van Gölü ve Musul bölgelerinden geçerek İran sınırına giden güzergâh, diğeri ise: Samsun yakınlarında bir limandan başlayıp Amasya, Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakir, Mardin, Van Gölü ve Musul üzerinden İran sınırına giden güzergâhtır. Fevzi Bey bu güzergâhlardan ikincisini tercih etmiştir.<sup>115</sup>

22 Mart 1924'te Meclisin onayı ile Diyarbakir ve Ergani arasında bir demiryolu yapılmasına karar verilmiştir. Yapılacak bu hat için; 2. 738.000 lira para ayrılmıştır. Bu hattın yapımı birçok açıdan önemlidir. Çünkü bu hat doğudaki asayişin sağlanmasından, Ergani'de bulunan bakır madenlerinin işletilmesi ve taşınmasına kadar çeşitli faaliyetlerde kullanılabilirdi. Bu da devlete hem ekonomik hem de sosyal bakımdan fayda sağlardı. Fakat bir sıkıntı var ki o da; hattın yapımına başlanır başlanmaz TBMM'de tartışma konusu olmuştur. Bu hattın geçtiği güzergâh olan Diyarbakir-Ergani ve buradan da Bağdat demiryolu ile Suriye'ye bağlanması, gerek zaman gerekse ekonomik açıdan sağlıklı olmayacağı düşüncesiyle bu hat iptal edilmiştir. Bunun yerine; Malatya-Ergani-Diyarbakir üzerinden Siirt'e ve buradan da Bitlis'e ulaşacak güzergâh belirlenmiş ve Mecliste kabul etmiştir.<sup>116</sup>

Malatya-Diyarbakir ve Bitlis demiryollarının inşaa çalışmalarına başlandığı dönemde, Elaziz milletvekilleri bu hattın bir bölümünün de Elaziz'dan geçirilmesi için İsmet Paşa ile görüşmüşlerdir. Yapılan görüşmelerin ardından İsmet Paşa'nın onayını almayı başaran Elaziz milletvekilleri bu haberi hemen Elaziz halkı ile paylaşmışlardır. Bu haber karşısında Elaziz halkı büyük sevinç yaşamıştır. Malatya-Diyarbakir ve Bitlis demiryollarının inşası Elaziz'e yaklaşıncaya, bu hattın uygun bir

<sup>115</sup> Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında"..., s. 530.

<sup>116</sup> Kardeş, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu*..., s. 48;

noktası Elaziz'e bağlanmış ve yine bu hattın Elaziz'e uzanan kısmı 1934'te tamamlanmıştır.<sup>117</sup>

22 Mart 1924'te Meclisin onayı ile yapımına başlanan Diyarbekir ve Ergani arası demiryolu inşası nihayet meyvelerini vermiştir. 22 Kasım 1935'te Ergani-Diyarbekir arası hat tamamlanarak kullanıma açılmıştır. Bu hattın açılış töreninde konuşma yapan dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, yapılan hattın Diyarbekir'dan Doğu Vilayetlerine ve oradan da İran'a bağlanacağını belirtmiştir.<sup>118</sup>

Doğu Anadolu'ya uzatılacak bir hat hem doğunun yeraltı ve yer üstü zenginliğinden faydalanmak hem de İran ile ilişkilerin geliştirilmesi bakımlarından önemliydi. Bu nedenle hükümet, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgesine çok önem vermiş ve bu bölgelere kurulan demiryolları için büyük masraflar yapmıştır. Hükümetin, Diyarbekir-Kurtalan-Van arası yapılan hat için 65 milyon liralık bütçe sarf etmesi ise durumu özetleyen iyi bir örnektir.<sup>119</sup>

Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya demiryollarının daha doğuya ve oradan İran'a kadar uzatılacağından bahsetmişti. Bundan iki yıl sonra 14 Haziran 1937'de Diyarbekir'de bulunan demiryolunu iki kola ayırarak biri Irak'a diğeri ise Doğu üzerinden İran'a uzatılması için çalışmalara başlanmıştır. Buna göre; Doğu'ya varacak olan hat, Van Gölü Havzası'na kadar uzatılıp, Tatvan bölgesinde bir feribot iskelesi yapılacaktır. Böylece Tatvan-Van arası ulaşım, feribotlar ile sağlanacaktır. Proje, teoride cazip olsa da ekonomik sıkıntılara yol açmış ve inşa işleri bir hayli yavaşlamıştır.

Sonuç olarak, Osmanlı ile başlayan ve Cumhuriyet Döneminde daha da ileriye götürülen demiryolları devlete; sosyal, siyasal ve ticari açıdan büyük katkılar sağlamıştır. Ancak Doğu Anadolu bölgesinde özellikle Bitlis Vilayeti ve buna bağlı kazalarda demiryolu çalışmalarına daha geç başlanmıştır. Bu durum bölgenin gelişmesine engel olmuştur. Bu gelişmeyi yavaşlatan en büyük etken ise bölgenin coğrafi şartları ve devletin yaşadığı ekonomik sıkıntılardır. Bahsi geçen sıkıntılar nedeniyle Bitlis Vilayeti'nden doğrudan demiryolu geçmemiş, doğuya uzanan hatların geçiş güzergâhında bulunduğu için hatlardan dolaylı olarak faydalanılmıştır.

---

<sup>117</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 50-51.

<sup>118</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 150.

<sup>119</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 151.

### 1.2.2.2. Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakir-Bitlis Hattı

Cumhuriyet'in ilanından sonra hükümet doğudan geçecek demiryolları için yoğun çaba sarf etmiştir. Bu çabaların devlete getirileri ise doğuda bulunan birçok madenin işletilmesi ve demiryolu ile taşınması sonucu ülke ekonomisini kalkındırmak olacaktı. Bu konuda atılan adımlardan ilki 22 Mart 1924'te TBMM'den geçen karar ile "Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakir ve Bitlis" hattının yapımıdır. Bu hattın yapımını hükümet ilk olarak 2 Aralık 1924'te İtibar-ı Milli Bankası'na vermiştir. Ancak banka da bu işi zamanla Philip Holzman adında yabancı bir şirkete devretmiştir.<sup>120</sup>

Fevzipaşa-Diyarbakir hattının geçtiği güzergâhta yer alan Ergani madenlerinin işletilmesi ve siyasi-askeri koşullar bu hattın yapılmasını elzem kılmaktaydı. Ayrıca dışarıdan gelecek bir saldırı esnasında devletin zamanında asker ve mühimmat sevkıyatı yapması var olan saldırıyı bertaraf edebilirdi. Bunlarla birlikte memleketin doğusunda ve güneyinde bulunan yer altı kaynaklarının çıkarılması, işlenmesi ve taşınması hep bu demiryolu üzerinden yapılacaktı. Bu gibi nedenlerle Hükümet, Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakir-Bitlis demiryolu hattına maliyetli bir iş olmasına rağmen ayrı bir önem vermiştir. Hatta bu konuda ilk borçlanmaya dahi gidilmiştir.<sup>121</sup>

Doğu vilayetlerinde demiryolu yapımı arazi yapısından dolayı zor ve masraflıdır. Bu nedenle Fevzipaşa-Bitlis arası yapılacak hat, Meclis'te her fırsatta tartışma konusu olmuştur. Projenin yapımı ve bu iş için ayrılacak bütçenin karşılanması imkânsız görülmekteydi. TBMM hükümeti bahsi geçen sorunlardan dolayı hattın iptali konusunda bir teklif sunmuş ve bu teklif aynı gün Meclis'te kabul edilmiştir. Böylece çıkarılan yeni bir kanunla bu hattın yerine; Malatya-Ergani-Diyarbakir-Siirt ve Bitlis'e kadar uzanan yeni bir güzergâh belirlenmiştir. Hattın ilk kısmı 143 km'dir ve bu hat 9 Eylül 1929'da işletmeye açılmıştır.<sup>122</sup> Hattın Malatya-Fırat bölümü ise 1 Şubat 1932'de işletmeye açılmıştır.<sup>123</sup>

<sup>120</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 48.

<sup>121</sup> İbrahim Tavukçu, "Yeni Cumhuriyet'in "İlk" Demir yolu Yatırımı: Fevzi Paşa-Diyarbakir Demir yolu Projesi Üzerine Bir İnceleme", *Uluslararası Diyarbakir Sempozyumu*, s. 412.

<sup>122</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 49.

<sup>123</sup> M. A. Abisel, *Bir Karış Fazla Şimendifer*, Ankara Basımevi 1948, s.134.

**Tablo 1.**1929-1932 arası Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakir Demiryolu arasına çekilen hatlar<sup>124</sup>

<b>Çekilen Hatlar</b>	<b>Km.</b>
Fevzipaşa-Gölbaşı	137,8
Gölbaşı-Doğanşehir	54,01
Doğanşehir-Malatya	56,7
Malatya-Fırat	32,5
Fırat-Yolçatı	62,3
Yolçatı-Maden	75,950
Maden-Diyarbakir	82.670
<b>Toplam</b>	<b>502,028</b>

1929 yılına kadar inşa faaliyetleri hızla ilerleyen Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakir-Bitlis demiryolu hattı 1929'da çıkan Dünya Ekonomik Buhranı ile sekteye uğramış ve duraklama noktasına gelmiştir. Bu dönemde çıkan kriz sonucunda tüm dünyada ciddi bir ekonomik bozulma meydana gelmiştir. Nitekim kuruluş evresini tam manasıyla tamamlayamayan Türkiye Cumhuriyet'i de bu krizden etkilenmiştir. Krizin tam da Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakir-Bitlis hattının yapıldığı döneme denk gelmesi hükümet açısından büyük talihsizliktir. Çünkü yüklenici firma ve müteahhitlere düzenli ödemenin yapılamaması bu işi tamamlayacak kişi ve şirketlerin geri durmasına neden olmaktadır. Bu durum ise demiryolu inşaatını durma noktasına getirmiştir. Tüm bu sebeplerden dolayı demiryolu inşasının tamamlanması ve biran evvel faaliyete geçmesi için iç borçlanma yoluna gidilmiştir.<sup>125</sup>

Ekonomik sıkıntılardan kaynaklanan gecikmelere rağmen yapımı tamamlanan Fevzipaşa-Malatya-Diyarbakir-Bitlis hattı Türkiye Cumhuriyeti için büyük bir zafer olarak algılanmıştır. Bu durumu dönemin Ayıntap Valisi Talat Bey şu şekilde dile getirmiştir:

*“Asırlardan beri ne bitmiş nede başlamış bir teşebbüse, tesadüf edilmeyen ana vatanın bu güzel parçasında şimdi topraklarımızın rengini çehresini ve hayatı umumiye seyrini değiştiren şu raylar ne kadar derin manalara tercüman oluyor. Bunlar Cumhuriyet rejimini eski idarelerden ayıran en kuvvetli harikalardan biridir. Halkı daima soymuş ona bir şey vermemiş olan eski idarelere karşı cumhuriyet aldığı vergileri birer*

<sup>124</sup> Bilmez, *Demiryolundan Petrole Chester...*, s. 87.

<sup>125</sup> Tavukçu, "Yeni Cumhuriyet'in "İlk" Demir yolu"..., s.412.

*servet ve refah vasıtası, birer umran abidesi olarak hak ediyor. İsmet Paşa hükümetinin emsalsiz bir enerji ile takip ettiği şimendifer siyasetinin bir eseri olan bu hat, nesillerden beri sürüp gelen açlığın, sefaletin vatanın ufkunda bıraktığı kara bulutları dağıtan ve halkın servetini temsil ettiği, refaha saadete koşturmak, siyasi iktisadî kudreti vahdeti korumak için atılan ilahi hamlelerin eseridir. Bu hat milli dehanın yegâne ve en yüksek rumuzu Reisicumhur gazi Mustafa Kemal hazretlerinin demir iradelerinin büyük bir mürtesimidir.”<sup>126</sup>*

Fevzipaşa'dan Diyarbekir'e bağlanan demiryolu hatlarının tamamlanmasıyla daha önce batıda yapımı tamamlanan demiryolları birleştirilmiş ve Eskişehir-Kütahya-Afyon-Ulukışla-Adana-Fevzipaşa-Malatya-Yolçatı ve Diyarbekir hatları meydana getirilmiştir. Ayrıca Fevzipaşa'dan doğuya uzanan kısmın yanında, bu hattın güneyde Kahraman Maraş ve Gaziantep'e uzanan kolları da bulunmaktadır. Güney kolunun önemi Suriye ve Irak'a uzanan hatları oluşturmasından gelmektedir. Yurdu baştan sona saran demiryolları sayesinde memleketin her bir yerine ulaşım imkânı sağlanmıştır. Bu hattın yapılması ile devletin siyasi, ekonomik ve askeri faaliyetleri yürütülmüş buna ek olarak bir de halkın sevgisi kazanılmıştır.<sup>127</sup>

Hattın açılışında Nafia Nazırı Ali Çetinkaya Cumhuriyet dönemi demiryolu politikasının öneminden ve geleceğinden bahseden bir konuşma yapmıştır. Yaptığı konuşmada, Ali Çetinkaya “*Varılan her nokta gibi Diyarbekir bizim için bir intihadır değil bir merhaledir*”, “*Fevzipaşa-Diyarbekir-Bitlis hattı, Diyarbekir'de kalmıyacak sınırlara kadar uzatılacaktır*”, “*Diyarbekir Şark sınırlarımızı kuşatacak hatların bir başlangıcı olacaktır.*” gibi konulara değinerek yapılan çalışmanın Diyarbekir ile sınırlı kalmayıp daha doğuya uzanacağına sinyalini de vermiştir. Böylece Doğu Anadolu baştan sona demir ağlarla örülerek ekonomik ve siyasi güçlenme sağlanmak istenmiştir.<sup>128</sup>

Nafia Nazırı Ali Çetinkaya, Fevzipaşa-Diyarbekir-Bitlis demiryolu için “Bakır Yolu” tabirini kullanmıştır. Doğuda bulunan bakır madeninin çokluğundan etkilenecek bu tabiri kullanan Ali Bey, doğudaki madenlerin demiryolu ile taşınması ve bu madenlerin işletilmesinin öneminden bahseden konuşmasında; demiryollarının ülke ticaretine büyük bir katkı sağladığından, bu fırsat iyi değerlendirilirse ülkede bulunan bakır, kömür ve krom gibi değerli madenlerin demiryolu ile güvenilir ve

<sup>126</sup> Yavuz Haykır, *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Elazığ 2011, s. 292.

<sup>127</sup> Demirtaş, “Cumhuriyet Döneminde Demiryolu”..., s.107

<sup>128</sup> Haykır, “Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu”..., s. 304.



hızlı bir şekilde taşınmasından ve son olarak ülkenin baştan sonra sanayileşmesinden bahsetmiştir.<sup>129</sup>

### 1.2.2.3. Yolçatı-Elaziz-Van Hattı

Cumhuriyet Hükümeti, ilk zamanlar memleketin dört bir yanına demiryolu döşeyerek bölgeler arası ulaşımın geliştirilmesi ve ülkenin rahata kavuşması gayesiyle hareket etmiştir. Bunun için öncelikle Doğu-Batı bağlantısını sağlayacak, biri Kuzeyde diğeri Güneyde iki hat oluşturulması planlanmıştır. İlk hat için; Ankara-Sivas-Elaziz-Van arası düşünülmüş, ikinci hat için; Fevzipaşa (Keller)-Diyarbakir-Bitlis hattı düşünülmüştür. Bu hatların kesiştiği bir noktada bulunan Yolçatı bölgesi sonraları Elaziz ve Van arası yapılacak hatların başlangıç noktasını oluşturacaktı. Ayrıca bu hattın diğer bir önemi de İran ile bağlantı sağlanarak ticari faaliyetlerin yürütüleceği düşüncesiydi.<sup>130</sup>

Elaziz-Yolçatı hattının yapılması ile Van şube hattının kısılacağı düşünülmekteydi. Bu gaye ile yapılacak hat sayesinde varış mesafesi kısılacak böylece hem yolcular rahat edecek hem de ekonomik avantaj elde edilecekti. Ancak bu durum maliyetli olduğundan sanıldığı kadar kolay değildi. Fakat yine de proje askıya alınmamış ve iki alternatif güzergâh belirlenmiştir. Elaziz hattının ortaya çıkışı her ne kadar Van şube hattının kısaltılması amacını taşısa da bu hat Ergani madeninden Diyarbakir'e giden ana hattın uzamasına neden olmaktaydı. Hattın uzaması, Gölcük gölü ile Elaziz ovasını birbirinden ayıran büyük bir dağın etrafından geçmesinden kaynaklanmaktaydı. Bu durum ise maliyetin artması, yolculuğun uzaması anlamına gelmekteydi.<sup>131</sup>

Başlangıçta Hükümet bu konuya sıcak bakmamış fakat Elaziz'den yola çıkan bir heyet İsmet Paşa'yı ziyaret ederek bu konu hakkında görüşmüşlerdir. Elaziz milletvekillerinin talebi ve halkın ısrarına rağmen İsmet Paşa bu konu hakkındaki fikrini değiştirmemiştir. Ancak görüşmeler neticesinde yapılacak demiryolunun Elaziz'e sağlayacağı katkılar ve bölgeler arası ulaşımın daha hızlı sağlanabileceği gibi bazı kararlar hükümetin bu konudaki olumsuz tavrının değişmesini sağlamıştır. Bununla birlikte önceden yapımına başlanan Muş-Van hattının Fırat'tan itibaren Elaziz'e kadar olan kısmının yapılması konusunda İsmet Paşa'nın talimatları ile

<sup>129</sup> Haykır, "Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu"... , s. 306.

<sup>130</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 397.

<sup>131</sup> Haykır, "Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu"... , s. 337-338.

hattın yapımına başlanmıştır. Hükümetin bu konuda attığı olumlu adımlar; Elaziz ve Van Gölü Havzasında yaşayan halk tarafından sevinçle karşılanmıştır.<sup>132</sup>

Yaşanan bu süreci yine halkın heyecanını dönemin belediye reisi Hürrem Bey (Müftügil) demiryolunun önemini dile getirirken; Elaziz'in demiryoluna kavuşmasını adeta medeniyetin inşası olarak belirtmiştir.<sup>133</sup>

Hükümetin onayından geçen Yolçatı- Elaziz-Van hattının olası güzergâhı şu şekildedir; Demiryolu, Elaziz'den itibaren Baki Deresi-Elaziz Ovası-Murat Suyu-Palu-Genç- Muş-Murat Dağı eteklerini ve Rahva'yı geçerek Tatvan'a ulaşacaktı. Buradan da feribotla Van'a, Kotur'a ve İran'a geçecekti. Hattın geçtiği güzergâh aynı zamanda Muş, Genç ve Palu gibi verimli arazilerin olduğu yerlere denk gelmekteydi. Bu nedenle buraların zenginliğinden faydalanmak ve bu zenginliği demiryolu ile ülkenin diğer bölgelerine de hızlı bir şekilde aktarmak ayrıca önem arz etmekteydi.<sup>134</sup>

Yolçatı-Elaziz Hattının Hükümetin onayından geçmesinde dönemin Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya'nın yapmış olduğu gezideki gözlemleri de etkili olmuştur. Şükrü Bey'in gözlemlerine göre bu hattın Elaziz'den geçmesi demek ülkenin siyasi, idari ve iktisadi bakımdan avantajlı olması demektir. Ayrıca Elaziz halkının bu konudaki istek ve heyecanını da ayrıca dile getirmiştir. Tüm bu görüşlerini bir telgraf ile başvekâlete göndermiştir. Bu telgrafta ise şunları dile getirmiştir:

*“Hattın Elazizden geçirilmesinde iktisadî, idarî, siyâsî ve hatta inşaat noktasından mühim menfaat ve tasarruf olacağını burada görüştüğüm ve temas ettiğim fen ve idare adamları ile diğer alakadar zevat müttelifan beyan ediyorlar. Halkın çok hararetli arzu ve temennileri de bu merkezdedir. Büyük Erkân-ı Harbiye'nin istediği şeklin bir şube ve iltisak hattı olarak temini mümkün olacağı mütalaa edilmektedir. Vaziyeti tetkiki samilerine arz ederim. Keyfiyet Nâfia vekili beyefendiye yazılmıştır.”*

1 Nisan 1933'te kabul edilen “Elaziz Şube Hattının İnşasına Dair Kanun” ile yapımı devam eden Fevzipaşa-Diyarbakir hattı uygun bir noktadan Elaziz'e bağlanmıştır. Bu hattın Elaziz kısmının 1 yılda yapılması ön görülmüş ve 600 bin lira ödenek verilmiştir. Yolçatı-Elaziz-Van Hattı'nın oluşturulmasında Elaziz

<sup>132</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 50.

<sup>133</sup> Haykır, “Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu”..., s. 338-339.

<sup>134</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 262.

milletvekilleri ve halk büyük katkıda bulunmuştur. Yolçatı-Elaziz-Van hattının yapılmasındaki asıl gaye İran ile bir demiryolu bağlantısı kurarak,<sup>135</sup> iki devlet arasında ki ticari ilişkilerin geliştirilmesiydi. Bu hat 1 Temmuz 1934'te bitirilmiş ve Nafia Vekili Ali Bey'in de katılımıyla açılmıştır.<sup>136</sup>

Elaziz demiryolu hattının tamamlanmasından sonra birçok önemli siyasetçi ve Elaziz mebusları bu konu hakkında düşüncelerini dile getirmişlerdir. Bunlardan bazıları aşağıda verilmiştir:

Ali (Çetinkaya) Bey, “*Cumhuriyet devrinde devletçe inşa ettirilmiş ve edilmekte olan bugünkü demiryollarının uzunluğu 3195 kilometre, muharrik ve müteharrik edavat ile beraber sarfolunmuş ve olunacak olan meblâğ 335 milyon lira, demiryollar üzerinde aktarılan toprağın hacmi 42 buçuk milyon metre mikâp, sarfedilen çimento 50 buçuk milyondur.*” şeklinde ifadeleriyle işin maliyet kısmına değinmiştir.<sup>137</sup>

Elaziz mebusu Fazıl Ahmet (Aykaç) Bey, “*Hayatımda heyecanlı ve şerefli bir vazifeyi üzerime alarak buraya çıkmış bulunuyorum. Bu şeref demiryollarının çelik kollarını buraya kadar uzatan cumhuriyet idaresinin parlak zaferi karşısında bulunmaktan ileri geliyor.*”<sup>138</sup>

Bu konuşmaların ardından son olarak dönemin Elaziz Belediye Reisi Hürrem Bey (Müftügil), demiryolu taşımacılığında önce Elaziz'de ulaşımın ne denli zor şartlarda yapıldığını, ulaşım ve taşımacılıkta yaşanan sıkıntıların demiryolu ile büyük oranda çözüldüğünü ve bu ulaşım ağının Elaziz halkı için oldukça faydalı olduğunu dile getirmiştir.<sup>139</sup>

Sonuç olarak, Elaziz'e yapılan demiryolu hattı halk tarafından şükran ve minnetle karşılanmıştır. Bu durum halkın devlete olan bağlılığını artırdığı gibi ülke çapında demiryolu ağına bir yenisinin eklenmesi bakımından da büyük bir öneme sahiptir.

#### **1.2.2.4. Demiryolunun Van Gölü'yle Bağlantısı**

Van Gölü'nün demiryolu bağlantısı, iki açıdan önemlidir. Birincisi, demiryolu sayesinde göl üzerinde yapılan yük taşımacılığının hacmi artacak ve bu da bölgeye

<sup>135</sup> İ. Tekelli-Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı 3*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 2000, s. 315-316.

<sup>136</sup> Hüseyin Kalgay, “Fevzipaşa-Ergani- Diyarbakir Hattı Bakır Yolu”, *Demiryolları Dergisi*, C. XIV, (1938), s. 945; Kardeş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 51.

<sup>137</sup> Haykır, “Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu”..., s. 345.

<sup>138</sup> *Demiryollar Mecmuası*, C.10, S.115, Eylül 1934, s.409.

<sup>139</sup> Haykır, “Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu”..., s. 346-347-348.

ve devlete gelir sağlayacaktı. İkincisi, İran ile yapılacak ticarete gölün prestiji artacaktı. Elaziz-Palu-Muş-Tatvan arası demiryolu hattı bu konuda atılan ilk adımdır. Projenin hayata geçilmesi için 1940 yılında kapsamlı bir çalışma yürütülmüş ve bu iş için 17.471.000 lira para ayrılmıştır. Gerekli tüm çalışmalar tamamlandıktan sonra karar Bakanlar Kurulu tarafından da kabul edilmiş ve hattın yapımı için çalışmalara başlanmıştır.<sup>140</sup>

Atatürk'ün TBMM'deki nutuklarında; “*Yurdun ve halkın fikren yükselmesi için alınacak tedabir (tedbirler) arasında Doğu Bölgesi için Van Gölü sahillerinde en güzel bir kültür şehri yaratmak yolunda şimdiden fiiliyata geçilmelidir.*”<sup>141</sup> İfadesi uyarınca yapılan çalışmalar ülkenin diğer bölgelerinde olduğu gibi doğu vilayetlerinde de kısa sürede demiryolu ağı kurulmasına vesile olmuştur. Ayrıca Van Gölü havzasından geçecek demiryolunun önemine binaen çalışmalara ara verilmeksizin devam edilmiştir. Buna göre Muş-Tatvan demiryolu inşaatında çalışan işçilerin çalışma saatleri artırılmış ve daha önce 90 gün olan fazla mesaiyi yıl boyunca uzatılmıştır. Böylece az zamanda çok iş başarılmaya çalışılmıştır.<sup>142</sup>

İran'a geçişlerde güzergâh olarak kullanılan Tatvan bölgesi bulunduğu konum itibarıyla her zaman yabancı devletlerin ilgi odağı olmayı başarmıştır. Bu nedenle buralara yapılacak kara ve demiryollarında İngiltere, Fransa ve Amerika gibi devletler ekonomik destekler sağlamış ve ileride gerçekleştirmeyi düşündükleri emelleri için zemin hazırlamışlardır. Benzer durum Muş-Tatvan Demiryolu hattı projesinde görülmektedir. Hattın inşasında kullanılmak üzere İngiltere'den 13 adet kamyon ile yedek parçaları bağış yoluyla gönderilmiştir. Ayrıca Amerika bu inşaatın tamamlanması için 6.000.000 dolarlık bir fon oluşturmuştur.<sup>143</sup>

Demiryolu, teknik bilgi becerisinin yanında, malzeme, işçi ücretleri ve diğer harcamalarla oldukça masraf gerektiren bir işdir. Osmanlı Devleti Muş-Tatvan hattı için gerekli malzemelerin bir kısmını ülke içinden temin etmiş, bir kısmını ise dışarıdan satın almıştır. Hat için ihtiyaç duyulan ağaçlar ülke içinden ihale yoluyla temin edilmiştir. Ayrıca bu hat için 23.500 adet kayın ağacı kullanılmıştır. Toplanan malzemeler Derince Travers adında bir fabrikaya teslim edilmiş ve burada gerekli işlemler yapıldıktan sonra 1963 yılında Muş'a gönderilmiştir. Muş-Tatvan hattı 25

---

<sup>140</sup> Mehmet Demirtaş-Oktay Subaşı, *Osmanlıdan Cumhuriyete Van Gölü Denizcilik Tarihi*, İstanbul 2015, s.118.

<sup>141</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 153.

<sup>142</sup> BOA, 30/18-1-2-148-22-20.

<sup>143</sup> BOA, 30/18-1-2-157-28-13.

Ekim 1963 yılında faaliyete girmiştir. Fakat sonradan bozuk olan kısımların tamiri ve bazı çalışmaların tamamlanmasıyla resmi açılış sonraki yıla sarkmıştır.<sup>144</sup>

Sonuç olarak Tatvan adına önemli bir faaliyet olan Muş-Tatvan hattı için toplamda 124.000.000 lira harcama yapılmıştır.<sup>145</sup> Bu hattın tamamlanması Tatvan'ın transit geçişlerde kullanılmasını sağlamıştır. Ayrıca Tatvan Doğu Anadolu'da göl ulaşımı, kara ulaşımı ve demiryolu ulaşımına sahip Van'dan sonra ikinci önemli şehirdir.

### 1.3. Göl Ulaşımı

Geçmişten bu yana insanoğlunun hayatında aktif olarak kullandığı dört ulaşım türü vardır. Bunlar; Karayolu, Denizyolu, Demiryolu ve Havayolu ulaşımıdır. Bu ulaşım türleri içerisinde demir ve hava yolu ulaşımı günümüze daha yakın zamanlarda kullanıldığı için üzerinde durulacak asıl konu; kara ve deniz ulaşımıdır.

Karayolu ve denizyolu ulaşımı eski bir ulaşım türüdür. İlk zamanlar denizyolu ulaşımı, karayoluna göre daha az kullanılmıştır. Bunun sebebi; denizlerde seyahat edebilecek taşıtların olmamasıydı. Fakat karayolu ulaşımı için aynı durum söz konusu değildir. Bu ulaşım türünde at, deve ve hatta eşek sırtında bir yerden başka bir yere seyahat yapılmıştır.

İnsanoğlunun karayolu üzerinde yaptığı seyahatler esnasında çektiği sıkıntıları en aza indirmek istemesi onu zorunlu olarak deniz taşımacılığını kullanmaya sevk etmiştir. Her iki ulaşım türünde de bazı aksaklıklar yaşanmıştır. Su taşımacılığı ilk olarak, nehirlerin kıyı kesimlerinde gerçekleştirilmiştir. Bunun içinde sal ve kanolar kullanılmıştır. Bu iki ilkel su taşıtı ile insanlar kısa mesafeli ulaşımını sağlamışlardır.<sup>146</sup>

Su taşımacılığının karayoluna göre birçok avantajı olsa da bazen nehirlerdeki suların çekilmesi, şiddetli akıntıların meydana gelmesi veya suların sığ olduğu bölgelerde kayalıkların ortaya çıkmasıyla teknelerin bu kayalara çarpması<sup>147</sup> gibi sorunlar nehir taşımacılığında can ve mal kayıplarına neden olmuştur.

İlk çağlarda başlayan denizcilik faaliyetleri ortaçağda da devam etmiştir. Bu dönemde yaşanan gelişmeler daha geniş çaplı olmuş ve ağırlıklı olarak Akdeniz

<sup>144</sup> BOA, 30/11-1-292-20-5.

<sup>145</sup> Demirtaş- Subaşı, *Tatvan Tarihi*, s.120.

<sup>146</sup> Perihan Kauççu, *Kısa Mesafeleri Deniz Ulaşım Araçlarında Yaşam Çevreleri*, Marmara Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2013, s. 3.

<sup>147</sup> Tuncay Öğün-Halit Baş, "Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve 1. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesinde Kullanımı", *Tarih Dergisi*, S. 8 (2016), s. 89.

üzerinde gerçekleşmiştir. Ayrıca bu dönemde denizcilik bilgisi eskiye göre daha da artmıştır. Bu nedenle ortaçağda denizlere açılma ve hâkimiyet mücadeleleri ilk çağa oranla daha sık görülmüştür.<sup>148</sup>

18. yüzyılın ikinci yarısında Sanayi İnkılabının gerçekleşmesiyle deniz ulaşımında adeta bir devrim yaşanmıştır. Bu dönemde buhar gücü, kara ve demir ulaşımında olduğu gibi deniz ulaşımında da kullanılmaya başlanmıştır.<sup>149</sup> Bu gelişmeler neticesinde su üzerinde daha hızlı hareket eden gemiler yapılmış ve önceden ulaşılmaması hayal olan yerlere ulaşım daha kolay hale gelmiştir. Denizlerde ulaşımın hızlanmasını Fransız Tarihçi F. Braudel şu şekilde ifade etmiştir. “*Bugünkü teknoloji ile Akdeniz adeta bir göl halini almıştır, çünkü bugün Akdeniz’i bir ucundan diğer ucuna bir saatte kat edebilirsiniz.*”<sup>150</sup>

Sanayi inkılabının diğer bir etkisi gemilerin askeri alanda kullanılması olmuştur. Yapılan ilk buharlı gemiler ile donanmalar güçlendirilmiştir.<sup>151</sup> Bu durumdan en fazla faydalanan devletlerden birisi İngiltere olmuştur. Tarihsel süreçte denizlerden gerektiği gibi istifade etmesi İngilizleri tarih boyunca denizlerde güçlü kılmıştır.<sup>152</sup> Böylece devletlerarasında karada yaşanan kanlı hâkimiyet mücadeleleri gemilerin savaşlarda kullanılması ile denizlere de taşınmıştır.

Osmanlı Devletinin denizlerdeki hâkimiyetini anlamak için Selçuklu devletinin denizcilik faaliyetlerine bakmak gerekir. Horosan ve Maveraünnehr bölgeleri nehir taşımacılığı açısından önemlidir. Selçuklulardan önce birçok devlet buralarda taşımacılık ve ticaret yapmak amacıyla gemiler kullanmışlardır.<sup>153</sup> Selçuklu Devletinin denizlerle tanışması ise Anadolu topraklarının fethi ve Türklerin buralara yerleşmesine kadar uzanır. Türkler bu yerleşmenin ardından karada ve denizlerde ilerlemişlerdir.<sup>154</sup>

Selçuklu devletinin ilk donanması Çağrı Bey zamanında oluşturulmuştur. İlk deniz aşırı seferi ise Çağrı Bey’in oğlu Melik Kavurd döneminde gerçekleşmiştir. Kavurd, Kirman bölgesine hâkim olduktan sonra, yönünü Umman’a çevirmiştir,

<sup>148</sup> Musatafa Gül- Mustafa Balcıoğlu, Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri, *On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, S. 5 (1990), s. 57.

<sup>149</sup> Ünal Özdemir, “Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri”, *SOBİAD Dergisi*, Temmuz 2015, s. 426.

<sup>150</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, Metis Yayınları, 2007, s. 34-35; Deniz Yalçınkaya, *Antikçağ Akdeniz Medeniyetlerinde Kullanılan Denizcilik Terimleri İncelenmesi*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Konya 2016, s. 41-42.

<sup>151</sup> Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 426.

<sup>152</sup> Oktay Çetin, “Denizcilik Sektöründe Mukayeseli Bir Model”, *Dergi Park*, C.5, S.10 (2009), s. 54.

<sup>153</sup> İdris Bostan-Salih Özboran, *Türk Denizcilik Tarihi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1. Baskı 2009, s. 21.

<sup>154</sup> Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu...*, s. 421.

Umman'ı ele geçirmek için tüm hazırlığını itina ile gerçekleştirmesine rağmen geriye aşılması güç olan bir engel kalıyordu ki o da; Umman denizinin geçilmesiydi. Fakat Kavurd, Hürmüz Emiri ile işbirliği yaparak bu problemin de üstesinden gelmeyi başarmış ve uzun yıllar bu bölgenin hâkimiyeti Kirman Selçukluları tarafından sağlanmıştır.<sup>155</sup>

Selçuklu Devleti açık denizlerde Melikşah dönemiyle birlikte zirveye ulaşmıştır. Sultan Melikşah zamanında kurulan bir Türk akıncı grubunun Karadeniz sahillerine kadar ulaştığına dair bilgiler mevcuttur. Hatta o dönemde Bizans'ın elinde bulunan Trabzon şehri ele geçirilmiştir. Fakat daha sonra Bizanslılar şehri geri almışlardır (1080). Ayrıca 1087 yılına gelindiğinde önce Antakya'ya, daha sonra da Samandağ'ına kadar giderek Akdeniz kıyısına ulaşan Melikşah'ın donanması zaferden zafere koşarak denizlerdeki hâkimiyetini güçlendirmiştir.<sup>156</sup>

Malazgirt zaferinden sonra Anadolu'nun iç kısımlarına doğru ilerleyen Türkler ilk etapta bu topraklara yerleşmek için uygun bir yer aramışlardır. Alparslan'ın ölümünden sonra Anadolu'ya sıklıkla seferler yapılmıştır. Ayrıca bu konuda Türkmenlerden de destek alınmıştır. Bu akınlar neticesinde önce Konya ardından İznik alınarak merkez haline getirilmiştir. Böylece Anadolu Selçukluları ele geçirdikleri verimli topraklar ile yetinmemiş aynı zamanda sınır ötesini hedefleyerek denizlere açılmayı istemiştir. Bu hedef doğrultusunda hareket eden Anadolu Selçuklu Devleti'nin başına geçen sultanlar gözlerini Antalya, Alanya, Sinop ve Samsun gibi kıyı kesiminde bulunan şehirlere dikmişlerdir. İlk olarak Antalya'nın fethi, ardından Sinop ve Samsun'un ele geçirilmesi ile Anadolu Selçukluları hem kara hem de denizlerde oldukça güçlenmişlerdir.<sup>157</sup>

Anadolu Selçuklu Devleti'nin otoritesinin zayıflaması ile Anadolu'da birçok beylik bağımsızlığını ilan etmiştir. Bu beyliklerden bazıları kuruldukları coğrafyanın da etkisiyle denizcilikle yakından ilgilenirken bazıları hiç ilgilenmemişlerdir. Anadolu'da kurulan beylikler arasında denizcilikle yakından ilgilenenler şunlardır; Menteşeoğulları, Aydınöğulları, Saruhan Beyliği, Karesi Beyliği ve Osmanlı

---

<sup>155</sup> Bostan- Özboran, *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 21.

<sup>156</sup> M. H. Yinanç, *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri I Anadolu'nun Fethi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1944, s. 111-112; İ. Kafesoğlu, *Sultan Melikşah Devrinde Büyük Selçuklu İmparatorluğu*, Ötüken Neşriyat 2014 s. 114-115; Bostan- Özboran, *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 22.

<sup>157</sup> Mustafa Gül-Mustafa Balcioğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik...", s. 62.

Beyliğidir. Ayrıca bu beylikler denizlerde Hristiyanlara karşı mücadeleye girişmişlerdir.<sup>158</sup>

Osmanlı Beyliği'nin ilk deniz gücü Orhan Bey zamanında kurulmuş<sup>159</sup> ve bu donanma zamanla geliştirilerek birçok yer fethedilmiştir. Osmanlı gemicilik tarihi, esasında üç döneme ayrılmaktadır. Bunlardan ilki beyliğin kuruluşundan 17. Yüzyıla kadar sürdürülen kürekli gemiler dönemidir. İkinci olarak, yelkenli gemilerin ortaya çıkması ve yaygın olarak kullanıldığı dönemdir. Üçüncü ve en önemli olanı ise sanayi devrimi ile buhar gücünün keşfedilmesi ve bu gücün gemilerde kullanılmasıdır. Buharlı gemiler tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı devleti içinde kaçırılmayacak bir fırsat olarak görülmüş ve imparatorluğun yıkılışına kadar kullanılmıştır.<sup>160</sup>

İlk Osmanlı donanmasının şekillenmesinde Rumların katkısı oldukça büyüktür. 1284 yılında Bizans Devleti aşırı bir masraf oluşturduğunu düşünerek kendi donanmasını kaldırmıştır. Bu durumda işsiz kalan Rumlarda kendilerinden yardım isteyen Türklere gerek gemi yapımında gerekse gemi idareciliğinde yardım etmişlerdir. Ayrıca Rumların bu yardımları sadece işsiz kalmalarından kaynaklanmıyordu aynı zamanda o dönemde Katolik egemenliğinin baskılarından bunalmaları da Müslüman Türklere yavaşlarında büyük bir etkiye sahiptir.<sup>161</sup>

Osmanlı denizciliğinin ilk yükselişe geçtiği dönem; Yıldırım Bayezid dönemidir. Yıldırım Bayezid 1390'da Batı Anadolu beylikleri ile girdiği tüm mücadeleleri kazanarak büyük bir zafer elde etmiştir. Bu zafer beyliklerin Osmanlı himayesine girmesinin yanında donanmalarının da Osmanlı'ya katılması avantajını sağlamıştır. Böylece Osmanlı donanması daha da güçlenmiştir. Bayezid'in önemli icraatlarından biri de; Gelibolu'da bir tersane inşa ettirmesidir. Bu tersane Osmanlı'nın ilk tersanesi olma özelliğini taşımaktadır.<sup>162</sup>

Yıldırım Bayezid ile parlayan Osmanlı deniz gücü, Fatih döneminde doruğa ulaşmıştır. Osmanlı devleti daha önce denizlerde karşı konulamayan Venedik ve Cenevizlerle boy ölçüşebilecek duruma gelmiştir. Bu güce kavuşan Fatih, yönünü Ege, Akdeniz ve Karadeniz ticaret yollarına çevirmiştir. Çünkü denizci devletlere üstünlük sağlamanın yolu buralara sahip olmaktan geçmektedir. Trabzon'da kurulan

---

<sup>158</sup> Halil İnalçık, *Türk Denizcilik Tarihi*, Eren Yayıncılık 2002, s. 49.

<sup>159</sup> İnalçık, *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 52.

<sup>160</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, 1. Baskı, Kitap Yayınevi 2006, s. 184.

<sup>161</sup> İnalçık, *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 52-53.

<sup>162</sup> İnalçık, *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 52-53.



ve kendisini Bizans'ın varisi olarak gören Rum Devleti ise bu üstünlüğü Osmanlı'ya kaptırmak istememiş, içeride ve dışarıda müttefikler bularak Osmanlı'ya karşı koymaya çalışmıştır.<sup>163</sup> Ancak bu engelleme çabaları sonuçsuz kalmıştır. Fatih, Karadeniz ticaret yoluna sahip olmak için her türlü yolu denemiştir. Öncelikle Karadeniz'de tehdit oluşturabilecek tüm engelleri ortadan kaldırmış ardından Kırım Hanlığını himayesine alarak Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmiştir. Bu başarı sonucunda da Osmanlı Devleti Karadeniz'de tam bir hâkimiyet sağlamıştır.<sup>164</sup>

Fatih'ten sonra gelen padişahlar, Osmanlı Denizciliğinde önemli girişimlerde bulunmuşlardır. Bunlar arasında Kanuni'nin Akdeniz'deki faaliyetleri ile 2. Bayezid döneminde yetenekli denizcilerin devlet hizmetine alınmasını sayabiliriz.<sup>165</sup>

19. yüzyıl Osmanlı deniz taşımacılığında önemli değişimlerin yaşandığı bir dönemdir. 19. yüzyıldan önce kullanılan gemiler genellikle ahşap ve yelkenli iken, Bu yüzyıldan itibaren sahneye demir gövdeli buharlı gemiler çıkmıştır. Karada olduğu kadar denizlerde de ticari yönden aktif bir rol oynayan Osmanlı Devleti'nde denizlerde yürütülen ticaretin en önemli unsurunu dayanıklı ve hızlı hareket eden gemiler oluşturmaktadır. Bu nedenle 19. yüzyılda buharlı gemilerin ticarete kullanılması denizlerde daha hızlı ve güvenilir yolculuğun yapılmasını sağlamıştır.

### 1.3.1. Van Gölü'nde Ulaşım

Van Gölü, konum olarak Doğu Anadolu'nun Van, Adilcevaz, Ahlat ve Tatvan havzalarında yer alan tektonik bir göldür. Dördüncü zaman başlarında Nemrut yanardağının patlaması sonucu oluşan göl, kapalı bir havza özelliğine sahiptir.<sup>166</sup>

Van Gölü hakkında bilgi veren kaynaklar incelendiğinde gölün yüz ölçümü ve derinliği konusunda farklı yaklaşımlar görülmektedir. Kimi kaynağa göre Van Gölü'nün yüz ölçümü 3.574 km<sup>2</sup> <sup>167</sup> iken kimi kaynağa göre ise 6,300 km<sup>2</sup> ve ya 3,764 km<sup>2</sup> dir. <sup>168</sup> Ancak gölün yüz ölçümü esasında 3.690 km<sup>2</sup> dir.<sup>169</sup>

<sup>163</sup> Cihan Yemişçi, Tarık Eray Çakır ve Mustafa Gürbüz Beydiz, 2. *Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu*, 1-4 Kasım 2013 Turgutreis Bodrum, Bildiriler C. 1, Bodrum 2015, s. 433.

<sup>164</sup> Yemişçi, Çakır ve Beydiz, 2. *Turgut Reis ve...*, s. 433.

<sup>165</sup> Yemişçi, Çakır ve Beydiz, 2. *Turgut Reis ve...*, s. 433.

<sup>166</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 1.

<sup>167</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 3.

<sup>168</sup> İsmail Mangaltepe, 19. *Yüzyıl Fransız Seyyahlarına Göre Van*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2005, s. 44.

<sup>169</sup> Cihan Yapıştıran, "19. Yüzyıl Van Gölü'nde Ulaşımın Bölge Ticaretine Etkileri", *Marmara Üniversitesi VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, 27-28 Mayıs, s. 305.

Gölün kuzey-güney arası uzunluğu yaklaşık 52,5 km iken, güneybatı-kuzeydoğu yönlü uzunluğu ise 127 km'dir.<sup>170</sup> Yine gölün ortalama derinliği 171 metre, en derin yeri ise 451 metre olarak ölçülmüştür. Gölün çevresi 430 km.'dir ve bunun 245 km'si Bitlis ili sınırları içindedir. Suyu aşırı derecede sodalı ve tuzlu olan gölde sadece İnci kefali adında tek bir balık türü yaşamaktadır.<sup>171</sup>

Van Gölü'nün suyu tarımda kullanılamamaktadır. Kıyılarında birçok burun, koy ve iskele olan Van Gölü genellikle ticari amaçlı kullanılmıştır.<sup>172</sup> Zira dünyanın en sodalı,<sup>173</sup> Türkiye'nin ise en büyük gölü olma özelliğine sahiptir. Ayrıca Gölün ismi konusunda da birçok farklılık söz konusudur. Van Gölü'ne Urartular "Biaini" derken,<sup>174</sup> "Bahire-yi Ermen",<sup>175</sup> "Van Denizi", "Akdamar Denizi" veya "Arzen Denizi" diyenler de olmuştur.<sup>176</sup>

Adilcevaz, Ahlat, Bitlis, Erciş, Hakkâri ve Van şehirleri, Van Gölü havzasında yer alan şehirlerdir.<sup>177</sup> Bu şehirlere giden seyyahlar hem bölge hakkında hem de bölgede yaşayan insanlar hakkında önemli gözlemlerde bulunmuşlardır. 19. yüzyılın ilk çeyreğinde Van Gölü'nü ziyaret eden Şirvani'nin gözlemleri şu şekildedir;

*"Orası çok taifelerin ve sayısız toplulukların meskenidir. Halkı güzel suratlı ve mütenasip görünümlü oluşu ile diğer yerlerin ahalisinden üstün ve seçkindir. Fakat bu iyi taraflarına rağmen kavgacıdırlar".<sup>178</sup>*

19. yüzyılın sonlarına doğru Van Gölü hakkında gözlemlerde bulunan Cholet Armand-Pierre göl hakkında şunları söylemiştir;

*"...Akşam gün batımının son ışıklarıyla parıldayan bu içdeniz (Van Gölü), gözlerimizin önüne büyüleyici bir manzara seriyor. Kendisini çevreleyen, kar ve buzla kaplı engin dağların görüntüsü, kıyıda kurulmuş sayısız köy ve kasabanın silüetleri, kıyı boyunca süzülen hafif yelkenliler ve uzakta mor akşam sisini delip, karşı kıyıdaki zirveler bizi yatıştırıp, bütün yorgunluğumuzu ve geçtiğimiz günlerde karşı karşıya kaldığımız tehlikeleri unutturuyordu..."<sup>179</sup>*

<sup>170</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 3

<sup>171</sup> Yapıştıran, "19. Yüzyıl Van Gölü'nde", s. 305.

<sup>172</sup> Mangaltepe, *19. Yüzyıl Fransız Seyyahlarına*, s. 43.

<sup>173</sup> Orhan Kılıç, "Osmanlı Döneminde Van Gölü ve Hayat", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, (Habl.: Şakir Batmaz-Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri (2015), s. 49.

<sup>174</sup> Hatice Keleş, *Salnamelere Göre Van Ve Bitlis Vilayetlerinde Dini Ve Sosyal Yapı*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Felsefe ve Din Bilimleri Anabilim Dalı Dinler Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ 2009, s. 2.

<sup>175</sup> Namiq Musalı, "Hacı Zeynel Abidin Şirvani Seyahatnamelerinde Van Gölü Havzası", *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, C. 1, S. 2 (2014), s. 6.

<sup>176</sup> Yapıştıran, "19. Yüzyıl Van Gölü'nde", s. 304.

<sup>177</sup> Musalı, *Hacı Zeynel Abidin*, s. 1.

<sup>178</sup> Musalı, *Hacı Zeynel Abidin*, s. 4.

<sup>179</sup> Mangaltepe, *19. Yüzyıl Fransız Seyyahlarına*, s. 43-44.

Van Gölü'nü gezip gören seyyahların gözlemlerinin olumlu yönde olması gölün doğal güzelliğinden kaynaklanmaktadır. Ayrıca Van Gölü'nün taşımacılıkta kullanılması ile göle yakın yerlerde bulunan diğer nehirlerin tarımda kullanılması, bölge halkına ekonomik yönden avantaj sağlamıştır.<sup>180</sup>

Van Gölü'nün en önemli özelliklerinden biri de taşımacılığa elverişli olmasıdır. Tarih boyunca Van Gölü Havzasında yaşayan devletlerin Van Gölü'nü, taşımacılıkta kullanmasında birçok faktör etkili olmuştur. Bunlar arasında; Doğu Anadolu bölgesinin dağlık bir yapıya sahip olması ve bu sebeple karadan ulaşımın oldukça zor olması ile iklim koşullarıdır. Bilindiği üzere Doğu Anadolu bölgesi özellikle kışları sert bir iklime sahip olduğu için bu mevsimde bölge ahalisinin yaşamı oldukça zorlaşmaktaydı. Bu zor şartlar sosyal ve ticari hayatı olumsuz yönde etkilemiştir. Bu nedenle Van Gölü Havzasında yaşayan insanlar tarih boyunca karayolunun yetersiz kaldığı yerde Van Gölünü kullanarak ticari faaliyetlerini yürütmüşlerdir.<sup>181</sup>

Göl ulaşımının en aktif kullanıldığı dönem 12. ve 13. yüzyıllardır. Bölgede hâkimiyet süren ve adını kurulduğu bölgeden alan Ahlatşahlar, bölgeler arası ticari faaliyetlerinde Van Gölü'nden sıklıkla faydalanmışlardır. Bu dönemde Van-Tatvan-Vastan limanları ile Ahlat-Erciş limanları arasında aktif bir ticaret ağı kurulmuştur. Van Gölü'nde ticaret yapan ve burada acemiliklerini atan Ahlatlı gemiciler daha sonra Karadeniz'de ticari faaliyetlerde bulunmuşlardır. Ayrıca Tebriz'den gelen ticaret yolu üzerinde bulunan Ahlat, yılda yaklaşık iki milyon vergi elde edebilecek büyüklüğe kavuşmuştur. Öyle ki; Ahlat, ticarete Şam ile eşit tutulmuştur. Dönemin en işlek ticaret ağı; Erciş, Ahlat, Van, Gevaş ve Tatvan limanları arasında kurulmuştur.<sup>182</sup>

Osmanlıya kadar taşımacılıkta aktif bir şekilde kullanılan Van Gölü, Osmanlı döneminde de aynı sıklıkla kullanılmaya devam edilmiştir. 16. yüzyılda İran'a sefer hazırlığında bulunan ve böylece zaman kaybetmek istemeyen sadrazam İbrahim Paşa, 1568 yılında bölgeye gelerek Tatvan Kalesi önüne bir tersane ile liman inşa ettirmiştir. Böylece Osmanlı Devleti, olası seferlerde bölgeyi bir üs olarak kullanmıştır.<sup>183</sup>

---

<sup>180</sup> Serdar Sakin-Cengiz Kartın, "İngiliz Seyyahlar Maunsell, Harris ve Sykes'in Gözlemlerinde İran, Irak ve Türkiye", *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 11 (2004), s. 310-311.

<sup>181</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 55

<sup>182</sup> Kılıç, "Osmanlı Döneminde Van Gölü"..., s. 52.

<sup>183</sup> Orhan Deniz-Hakkı Yazıcı, "Van Gölü'nde Ulaşım", *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 40 (2003), s. 20.

Osmanlı döneminde Van Gölünde gemi yapımı ile ilgili ilk bilgiler İrakeyn Seferine (1533-1535) kadar uzanır. Bu dönemde sefere katılan Mimar Sinan'a Kanuni tarafından Van Göl'ünde işletilmek üzere 3 kadirga yapılması emri verilmiştir. Kadırgaların inşası ve faaliyete geçirilmesi Sinan'ın arkadaşı olan Mustafa Çelebi tarafından Sinan'ın hatıraları mahiyetindeki eserinde anlatılmıştır. Kanuni'nin, acem diyarına sefere karar vermesi üzerine bölge hakkında malumat toplanması kararlaştırılmıştır. Ayrıca İran'a geçişte kestirme yol olarak Van Gölü kullanılmak istenmiştir. Gölün diğer yakasına bulunan acemler hakkında bilgiler toplanmasında Van Gölü ulaşımı, büyük katkı sağlamıştır. Bunun için öncelikle gölde işletilmek üzere birkaç gemiye ihtiyaç duyulmuştur. İmkânlar doğrultusunda 3 gemi inşa edilmiştir. Bu gemiler, devlet kontrolünde bulunan tersanelerde yapılmıştır.<sup>184</sup> Gemilerin inşası ve bölge hakkında malumat toplanması işini Mimar Sinan ve arkadaşları üstlenmiştir. Görevlerini başarıyla ifa etmelerinden dolayı Mimar Sinan ve arkadaşları çeşitli hediyelerle ödüllendirilmişlerdir. Van Gölü'nde inşa edilen gemilerin masrafları ile bu gemilerde görevli kişilerin ücretleri zaman zaman Diyarbekir hazinesinden karşılanmıştır.<sup>185</sup>

Osmanlı'da yapılan gemilerin mülkiyeti devlete aittir. Bu durum Van Gölü'nde devlete ait gemiler dışında herhangi bir geminin kullanımını engellemiştir. Devlet kontrolünde üretilen gemi sayısı az olduğundan göldeki ticaret sekteye uğramış, göl kenarında ormanlık olan bölgelerden odun taşıma işlemi için gemi sayısı yetersiz kalmıştır. Bu durumun düzeltilmesi amacıyla bölge ahalisi tarafından 30 Aralık 1582 yılında Van Beylerbeyine durumun mahiyetini anlatan bir yazı gönderilmiştir. Bu yazıda, Van Gölü'nde gemi kullanılması için halkın ihtiyacını karşılayacak ama devleti herhangi bir zarara uğratmayacak şekilde izin istenmiştir.<sup>186</sup>

Van Gölü havzasında yer alan en önemli şehirlerden biri de Van şehridir. 17. yüzyılda Van, Ahlat, Tatvan, Erciş, Erzurum bölgeleri ile Güneydoğu ve İç Anadolu bölgeleri arasında ticari faaliyetler yürütülmüştür. Bu ticari faaliyetlerin yürütülmesinde genellikle karayolu kullanılmışsa da karayolunun yetersiz kaldığı yerde ulaşım, göl üzerinden sağlanmıştır. Bu dönemde göl kıyısında bulunan en önemli iskeleler; Tatvan, Ahlat, Erciş, Adilcevaz ve Van'da bulunuyordu. Güneydoğu ve İç Anadolu bölgesinden çıkan mallar öncelikle Tatvan iskelesine

<sup>184</sup> Kılıç, "Osmanlı Döneminde Van Gölü"... , s. 52.

<sup>185</sup> Mehmet Demirtaş- Subaşı -Oktay Subaşı, *Tatvan Tarihi*, Birleşik Yayınları, s. 51-52.

<sup>186</sup> Kılıç, "Osmanlı Döneminde Van Gölü"... , s. 52-53.

getirilmiştir. Buradan Van, Erciş ve Akdamar adalarında üretilen barutlarla önce göl ulaşımı, daha sonra karayolu ulaşımıyla diğer bölgelere taşınmıştır.

1660'ta Van Gölü ve çevresini gezen Fransız tüccar ve gezgin Tavernier, bölge hakkında bazı gözlemlerde bulunmuş ve bunu da eserinde dile getirmiştir. Tavernier, Van Göl'nün batı ucunda bulunan Tatvan'ın Van Gölü'ne yakınlığını dile getirirken şu ifadeyi kullanmıştır; “*Tatvan şehri Van Gölü'ne ancak bir top atımlığı mesafesindedir*”. Ayrıca gezgin, Tatvan limanı hakkında; “*limanın her yanı kayalarla çevriliydi bu nedenle liman her türlü rüzgâra karşı korunmaktaydı*” şeklinde yorumlarda da bulunmuştur. Tavernier'in gözlemlerine göre bu dönemde Tatvan, bir köy durumundaydı. Fransız gezgin gözlemlerini daha çok Tatvan Limanı üzerine yoğunlaştırmıştır. Buna göre 1660'larda Tatvan Limanının kapasitesi ancak 20-30 büyük kayığı barındırabilecek çaptaydı. Limanda tüccarlar genelde havanın güzel, rüzgârın ise gemiler için elverişli olduğu zamanları beklemekteydiler. Böyle günlerde tüccarlar mallarını kayıklara yükleyerek Van'a doğru yol almaktaydılar. Göl üzerinden Van'a ulaşım yaklaşık 24 saat sürerken, aynı bölgeye karadan ulaşım 8 gün sürmekteydi.<sup>187</sup>

Van Gölü, ticari ve askeri amaçlı kullanılmasının yanı sıra, havzasında bulunan madenler bakımından da önemlidir. Bölgede çoğunlukla kömür ve demir madeni bulunmaktaydı. 19. yüzyılda bu madenlerin yerinde incelenmesi için çeşitli mühendisler görevlendirilmiştir. Bu işe önem veren merkezi hükümet bölgeye gönderilen maden mühendislerinin maaşlarına da zam yapmıştır. 19. yüzyılda Van Gölü havzasında yapılan incelemeler sonucunda hangi bölgede hangi madenin olduğunu belirten bir harita çıkarılmıştır. Haritada geçen bilgilere göre; Van Gölü çevresinde yer alan birçok bölgede madenler bulunmaktaydı. Buna göre Tatvan'ın Engesor (Dalda) köyünde demir, Vanik köyünde kurşun madeni bulunmaktaydı. Bu madenlerin çıkarılarak işletilmesi bölge ekonomisi açısından büyük öneme sahiptir. Ancak bu işin güvenli bir şekilde yapılması daha öncelikli olarak görülmüştür.<sup>188</sup>

Van Gölü havzası çeşitli gruplara ev sahipliği yapmaktaydı. Bölgede Kürt aşiretler ve Ermeniler çoğunlukta bulunmaktaydı. Bu gruplar arasında zaman zaman

---

<sup>187</sup> Jean-Baptiste Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, (Editör; Stefanos Yerasimos), (Çev.; Teoman Tunçdoğan), Kitap Yayınları, İstanbul 2006, s. 291.

<sup>188</sup> Demirtaş-Subaşı, *Tatvan Tarihi*, s. 59-60.

meydana gelen çatışmalar bölge güvenliğini tehlikeye sokmaktaydı. Devlet bu tür kırıksıklıklara zamanında müdahale için Van Gölü ulaşımını sıklıkla kullanmıştır.<sup>189</sup>

17. yüzyılda Van Gölü'nde sadece devlete ait gemiler değil aynı zamanda özel gemiler de ticarete kullanılmıştır. Osmanlı'dan aldıkları izinle ticari faaliyetlerde bulunan zengin tüccarlar da “ki bunların çoğu Ermenilerden oluşmaktaydı” ticaret yapmaktaydı. Göl üzerinde yapılan ticaret her ne kadar devlet kontrolünde yapılsa da yine de bazı usulsüzlükler görülmekteydi. Bu durum ise bölge ticaretini sekteye uğratmaktaydı. Yapılan usulsüzlüklere örnek olması bakımından zengin Ermeni tüccarların faaliyetleri gösterilebilir. Van Gölü'ndeki iskeleler arasında gemi işletme imtiyazını elinde bulunduran bazı Ermeni vatandaşlar, devletin belirlediği mukavelede yer almayan bazı yollara başvurmuşlardır. Bu kişiler kumpanyalarına kendi yandaşlarından hissedarlar yazmışlardır. Bu durum devlet tarafından fark edilince bölgede yürütülen ticaret incelenmeye alınmıştır. Bir süre sonra Avadis Çubukyan adında bir Ermeni tüccar, gölde naklettiği odun ve diğer mallardan fazla ücret aldığı tespit edilince arkadaşlarıyla beraber hapsedilmiştir.<sup>190</sup> Bu yolla diğer tüccarlara gözdağı verilerek düzenin bozulmasına mani olunmaya çalışılmıştır.

Osmanlı Döneminde Van Gölü'nde kullanılan gemiler ticari ve askeri yönden aktif olarak kullanılmıştır. Bu gemilerin niteliği, sayısı yıldan yıla farklılık göstermiştir. 16. ve 17. yüzyılda gölde askeri ve ticari amaçlı kullanılan gemilerin sayısı 50 olarak belirlenmiştir.<sup>191</sup> Bölgeyi gezen Evliya Çelebi de gölde 50 civarında gemi bulunduğunu ve bu gemilerin kaleden kaleye mal taşındığını ifade etmiştir. XIX. yy. sonlarına doğru gemi sayısı 87 olarak kaydedilmiştir.<sup>192</sup>

Van Gölü'nün en önemli özelliklerinden biri de ticarete elverişli bir yapıya sahip olmasıdır. Osmanlı Hükümeti, Van Gölü'nde vapur işletmeyi sadece ticari yönden değil aynı zamanda güvenlik açısından da istemiştir. Bunda ise; 19. yüzyılın sonlarına doğru Van Gölü havzasında yaşayan insanlar arasında meydana gelen bazı sorunlar etkili olmuştur. Bölge üzerinde hâkimiyet kurmak ve çıkan sorunlara zamanında müdahale etmek için Osmanlı Hükümeti, genellikle göl ulaşımını tercih etmiştir.<sup>193</sup>

<sup>189</sup> Kılıç, “Osmanlı Döneminde Van Gölü”..., s. 53.

<sup>190</sup> Demirtaş-Subaşı, *Tatvan Tarihi*, s. 57.

<sup>191</sup> Kılıç, “Osmanlı Döneminde Van Gölü”..., s. 53.

<sup>192</sup> Deniz-Yazıcı, “Van Gölü'nde Ulaşım”, s. 21.

<sup>193</sup> Yayıştıran, “19. Yüzyıl Van Gölü'nde”, s. 309; *BOA, DH. ŞFR*, 225/29.

Van Gölü'nde düzenli gemi işletme teşebbüslerinin ilki Sultan II. Abdülhamit zamanında gerçekleşmiştir. Osmanlı tebaasından olan Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan adında iki Ermeni Van Gölü'nde vapur işletmek için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz talebinde bulunmuşlardır. 16 Ağustos 1879'da Osmanlı Devleti tarafından 40 yıllığına imtiyaz verilen bu iki girişimcinin görevleri arasında; yolcu ve eşya taşımak ile eşya yüklü mavnaları çekmek vardı. Ayrıca iki yıl içinde Van Gölünün belli yerlerine iskeleler inşa edecek ve bundan bir buçuk yıl kadar sonra da vapur işletmeye başlayacaklardı.<sup>194</sup>

Van Gölü'nde vapur işletme imtiyazını elde eden Artin Sarrafyan ile Abraham Kavafyan Efendiler aldıkları bu imtiyaza karşılık Osmanlı bankasına kefalet akçesi olarak 500 Osmanlı altını yatırma sözü vermişlerdir. Bundan başka Osmanlı Devleti imtiyaz sahiplerinden gölde vapur işletilmek üzere yeri ve sayısı devlet tarafından belirlenecek olan noktalara iskeleler ve eşya ambarları yapılmasını istemiştir. Buna göre, imtiyaz fermanının ilgililere verildiği tarihten itibaren iki sene içerisinde gölün sahillerinde en az dört noktada iskele inşasına başlanacak ve iki buçuk sene içerisinde iskelelerin inşası tamamlanacaktı. Ayrıca gölde yolcu ve eşya taşımak için en az iki tane vapur işletmeye sokulacaktır.<sup>195</sup>

Doğu Anadolu bölgesinde meydana gelen bazı Ermeni ayaklanmaları, müteşebbislerin söz verdikleri halde Osmanlı Bankasına parayı eksik yatırmaları ve bu müteşebbislerin görevlerini zamanında yapmayarak işi aksatmaları<sup>196</sup> gibi bazı sebeplerden dolayı, Osmanlı Hükümeti anlaşmadan vazgeçmiştir. Van Gölü'nde vapur işletme işi de bunlardan alınarak Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresine devredilmiştir.<sup>197</sup>

Hükümetin Sarrafyan ve Kavafyan Efendiler ile yapılan anlaşmadan vazgeçmesi üzerine bu iki şahıs daha önceden bu iş için yaptıkları masrafların kendilerine iade edilmesini istemişlerdir. Söz konusu masraf ise iddialara göre; 95.000 kuruştur. Yapılan anlaşmaya göre, taraflardan birinin şartları yerine getirmemesi sonucu anlaşma feshedilecekti ve imtiyaz sahiplerine harcadıkları tutar ile kefalet ücretleri geri iade edilecekti. Ancak bu iş hiç de beklendiği gibi olmamış ve bozulan anlaşmanın üzerinden onca zaman geçmesine rağmen Artin ve Kavafyan

---

<sup>194</sup> Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir 2006, s. 204; Fahrettin Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri (1879-1907)", *Bellekten*, C. LXIV, S. 240 (2000), s. 473-474.

<sup>195</sup> Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme"... , s. 474.

<sup>196</sup> Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme"... , s. 478..

<sup>197</sup> *Demiryollar Mecmuası*, s. 56.

Efendiler Osmanlı Hükümetinden talep ettikleri parayı bir türlü alamamışlardır. Her ne kadar olayın üzerinden uzun bir zaman geçmiş olsa da hak sahipleri haklarından vazgeçmemişlerdir. 27 Kasım 1899 yılında hayatta olan Artin Efendi bu konuyu yeniden Osmanlı Hükümeti ile görüşmüş ve masrafların kendisine eksiksiz bir şekilde ödenmesini istemiştir. Buna karşılık Osmanlı Hükümeti talep edilen tutarın sadece 40.000 kuruşunun ödenmesini teklif etmiştir. Fakat Artin Efendi bu tutarın çok az olduğunu ve masrafın tamamının ödenmesini istemiştir.<sup>198</sup>

Yapılan incelemeler sonucu isteğinde haklı görülen Artin Efendi ile sıkı bir pazarlığa girilmiştir. Bu yüzden daha önceden teklif edilen fakat Artin Efendi tarafından kabul edilmeyen 40.000 kuruşun üzerine 10.000 daha eklenerek toplamda 50.000 kuruşa anlaşmaya varılmıştır. Artin Efendi'nin ikna olması, devletin Van Gölü'nde vapur işletmesi engelini ortadan kaldırmıştır. Bilinmeyen bir sebepten dolayı hükümet söz verdiği halde, 50.000 kuruşu da vaktinde ödemediği için. Bu durum 19 Kasım 1901'de Artin Efendi'nin Nafia ve Ticaret Nezaretine yeniden başvurduğunu bildiren belgelerden anlaşılmaktadır. İki yıldan beri ödenmeyen 50.000 kuruşun daha sonra ödenip ödenmediği ise bilinmemektedir.<sup>199</sup>

Van Gölü'nde vapur işletme girişimleri, 1879'da başlamasına rağmen uzun bir süre vapurlar faaliyete geçirilememiştir. Ancak 1897'de Anadolu Islahatı Umum Müfettişi sıfatı ile bölgede incelemelerde bulunan Yaver Müşir Şakir Paşa bu işe el atmıştır. Şakir Paşa, konu hakkında yaptığı gözlemler ve araştırmalarını 2 Nisan 1897 yılında Bab-ı Ali'ye sunmuş olduğu layihada anlatmıştır. Sunulan bu layihada Şakir Paşa, Van Gölü'nde vapur işletilmesinin hem bölgeye hem de devlete sağlayacağı katkılardan bahsettikten sonra dikkati sosyal konulara çekmiş ve Van, Bitlis ve Erzurum bölgelerinde asayiş ve güvenliğin sağlanarak sükûnetin devam ettirilmesinde Van Gölü'nde işletilecek olan vapurların öneminin büyük olduğundan bahsetmiştir. Şakir Paşa'nın bu konuda ki çabaları sonuçsuz kalmamıştır. Hükümet tarafından İdare-i Mahsusa'ya ait olmak şartıyla ihtiyaç duyulan miktarda vapurun imal edilebileceği küçük çaplı bir tersane kurulması ve bu tersanenin en geç bahar ayına kadar faaliyete girmesi hakkında bir irade-i seniyye yayınlanmıştır.<sup>200</sup>

Devletin ele aldığı vapur işletme işi için gerekli para hazine tarafından karşılanmıştır. Daha öncesinde Ermenilere verilen bu görevin sonraları Osmanlı

<sup>198</sup> BOA, Y.A. Res, 100/26; Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme"... , s. 481.

<sup>199</sup> BOA, Y.A. Res, 11/71; Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme"... , s. 482.

<sup>200</sup> Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme"... , s. 482-483.



Devleti tarafından üstlenilmesinde daha güvenli bir ticaret ve daha huzurlu bir seyahat anlayışı hâkim olmuştur. Bu amaçla hareket eden Osmanlı yönetimi, Van Gölü'nde Ermenilere ait iki gemi hakkında da tahkikat başlatmıştır. Böylece devletin baskısını iyice tepesinde hisseden yabancı tüccarlar, bu konuda daha temkinli davranmak zorunda kalmışlardır. 1899 yılında Osmanlı'nın Van Gölü'nde yaptığı ilk faaliyet 12 ton ağırlık taşıma kapasitesine sahip 87 adet yelkenliyi başarıyla işletmeye koymasıdır. Ayrıca Van Gölü havzasında bulunan değerli madenlerin taşınması, ticari hayatın canlanması ve halkın durumunun iyileştirilmesinde kullanılan gemiler birçok amaca hizmet etmesi bakımından büyük bir öneme sahiptir.<sup>201</sup>

Van Gölü'nde vapur işletilmesi işi ile ilgili hükümetin ilk başlardaki kararlılığı zamanla zayıflamıştır. Bunda da yeterli teknik bilgiye sahip olunmamasına rağmen hem imalatın yapılması hem de masrafların hazineden karşılanması etkili olmuştur. Ayrıca işin bir anda halledilmeyip zamana yayılması da bu durumun etkileri arasında gösterilebilir. Bu gibi sebeplerden dolayı Osmanlı Hükümeti, tersane kurarak gemi inşa etmek yerine, gölde işletilecek gemileri dışarıdan satın alma yoluna gitmiştir.<sup>202</sup>

Seyr-i Sefain şirketi 1897 yılında Sarrafyan ve Kavafyan Efendilerden görevi devralmıştır. Bu şirket, görevi üstlenmesinden hemen sonra çalışmalara başlamıştır. İlk iş olarak ise iki adet vapur satın alınmıştır.<sup>203</sup> Osmanlı Hükümeti bir yandan vapur siparişinde bulunulurken, diğer yandan da iskeleler inşa ederek, göl üzerinden eşya ve yolcu taşınmasını istemiştir. Ancak hem sipariş edilmesi planlanan vapurlar için hem de inşa edilecek iskeleler için gereken bütçe sağlanamamıştır. Bunun üzerine Nafia ve Maliye nazırları yarım kalan bu işlerin tamamlanması için Meclis'e başvurmuşlardır.<sup>204</sup> Durumun bu hale gelmesinde; ihtiyaca uygun vapurların bir türlü temin edilememesi ile yapılmak istenen iskelelerin nereye ve nasıl yapılacağına dair tam bir karara varılamaması etkili olmuştur.<sup>205</sup>

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi tarafından daha önceden sipariş edilen iki vapur ekonomik sebeplerden dolayı alınamamıştı. Fakat 1911 yılına gelindiğinde 3 adet vapur satın alınabilmiştir. Hatta alınan bu vapurları yetersiz gören şirket gölde

---

<sup>201</sup> Demirtaş-Subaşı, *Tatvan Tarihi*, s. 61.

<sup>202</sup> Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme"... , s. 484-485.

<sup>203</sup> BOA, 4168/312582-4-1.

<sup>204</sup> BOA, 4168/312582-3-1.

<sup>205</sup> Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme"... , s. 485.

işletmek için 4 tane daha vapura ihtiyaç duymuştur. Bunun üzerine Meclis tarafından Anadolu Demiryolu Şirketi'nden yüzde altı buçuk faiz ve bir buçuk komisyon ile yüz yetmiş bin lira tahsil edilerek ihtiyaç duyulan vapurların alınması kararlaştırılmış ve bunun için bir kanun çıkarılmıştır.<sup>206</sup>

19. yüzyılda Van Gölü'nde meşe, söğüt ve kavaktan yapılan gemiler 20. yüzyılda yerini buhar gücüyle çalışan motorlu gemilere bırakmıştır. Teknolojinin bir eseri olan bu gemiler ticarete hız ve işlev yönünden büyük kolaylıklar sağlamıştır. Ayrıca bu dönemde Van Gölü'nde buhar gücüyle çalışan gemilerin yanında petrolle çalışan motorlu gemileri görmek de mümkündür. Bu gemilerin dış iskeleti Van'da bulunan tersanelerde yapılırken, gemilerin hareketini sağlayan motorlar ise Amerika'dan sipariş edilmekteydi. Motorlar parçalar halinde öncelikle Trabzon limanına getirilir buradan da Van'a ulaştırılırdı.<sup>207</sup>

Van Gölü'nde vapur işletilmesi ile ilgili faaliyetler, Cumhuriyetin kuruluşundan sonra da devam etmiştir. 1923'te Hükümet Van Gölü'nde vapur işletilmesi için Nafia Nezaretine bütçe sağlamasını ve sonucun adım adım rapor edilmesini istemiştir. Nafia Nezareti ise; bu iş için yeterli bütçenin sağlanamayacağını ayrıca Chester sözleşmesine göre Van Gölü'nde bu işi yürütmesi için daha önceden bir şirkete imtiyaz verildiğinden ve bu imtiyazın hala devam etmesinden dolayı ikinci bir kuruma aynı görevin verilmesinin uygun olmadığı şeklinde açıklama yapmıştır.<sup>208</sup>

Cumhuriyet ile birlikte Erciş tersanesi de yeniden faaliyete sokulmuş ve gölde işletilen gemiler yeniden burada imal edilmeye başlanmıştır. Ayrıca burada işinin ehli olan elemanlar çalıştırılarak bu iş üzerinde titizlikle durulmuştur.<sup>209</sup>

### **1.3.1.1. Van Gölü İşletiminde Görev Alan Memurlar ve Maaşları**

Van Gölü işletme idaresinde gemilerin bakımı, gidiş geliş seferleri, tersanenin idaresi ve tüm bu işleri kayıt altına alan memurlar bulunmaktadır. Bu memurların her biri idarenin işleminde ayrı bir öneme sahiptir. Memurların yaptıkları işler de almış oldukları maaşlar da birbirinden farklıdır. Van Gölü idaresi yapı itibarıyla çok büyük olmadığından burada görevli memur sayısı az idi. Bu durum ise işlerin zaman zaman aksamasına neden olmaktadır.

<sup>206</sup> BOA, 4168/312582-3-1.

<sup>207</sup> Yapıştıran, "19. Yüzyıl Van Gölü'nde", s. 281.

<sup>208</sup> BOA, 30/10-156-96-1; Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 45

<sup>209</sup> BOA, 30/10-170-179-2; Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 45.

Van Gölü İşletmesinde yapılan masraflar kâtipler tarafından yıllık olarak kuruşu kuruşuna kaydedilmiştir. Masraflar ve gelirler arasında yıllara göre farklılık olabilmekteydi. Bu farklılaşmalar ise sene içerisinde yapılan yolcu ve yük taşımaya göre değişmiştir. Van Gölü İdaresinin kayıtlarının 20. yüzyılın ilk yıllarında düzenli olarak tutulduğu görülmektedir. Bu idarede görevli memurlar ve yapılan masraflar aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

**Tablo 2.**

1926 yılına ait Van Gölü İşletme İdaresinde görev alan memurlar<sup>210</sup>

Memuriyet Unvanı	Adet	Ücret (Lira)
<b>Sefain Memuru</b>	1	350
<b>/Müdürü</b>		
<b>Tersane Memuru /</b>	1	300
<b>Müdürü</b>		
<b>İdare Memuru</b>	1	150
<b>Makine Mühendisi</b>	1	150
<b>Tesviyeci</b>	1	115
<b>Motorcu</b>	1	110
<b>Kâtip ve Mutemet</b>	-	50

1926 senesinde Van Gölü İşletme İdaresinde görevli memur kadrosu incelendiğinde sayıları birin üzerinde herhangi bir memuriyet görülememektedir. Ayrıca ücret yönünden en yüksek maaş (350 Lira) işletme müdürüne aittir. Diğer memurların maaşları ise müdürün maaşına oranla düşük olsa da yine de az değildir. Bunlar arasında işletmede görevli Kâtip'in aldığı maaş (50 Lira) diğerlerine göre çok düşüktür.

1932 yılında Van Gölü İşletme İdaresinin bütçesi iki koldan sağlanmaktaydı. Bunlardan biri genel bütçeden (Devlet Bütçesi) diğeri ise Van vilayetinin hususi bütçesindedir. Ancak bu işletmenin geliri detaylı bir şekilde incelendiğinde bu idare vilayet müessesesinden ziyade devlet müessesesi halindedir.<sup>211</sup>

1932'de Van Gölü'nde kurulan idarenin, en başarılı olduğu alan nakliyecilik idi. Bu durum idareyi, dikkatleri üzerine çeken bir konuma getirmiştir. İdaresinin başarıları arasında; ucuzluk, sürat, emniyet ve intizamı sağlaması sıralanabilir.

<sup>210</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 45.

<sup>211</sup> T.C. Başvekâlet Muamelat Müdürlüğü, *1932 Van Gölü Sefain İşletme İdaresi Bütçesi, Van Gölü İşletme İdaresinin Mülhak Bütçe ile İdaresi Hakkında 1/37 Numaralı Kanun Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası*, S. 6/1335, s. 3.

Ayrıca bu başarının tesis edilmesinde göl idaresinde devlet kontrolünün sağlanması büyük öneme sahiptir.<sup>212</sup>

### 1.3.1.2. Ticari Faaliyetler ve İskeleler

16. ve 17. yüzyıllarda Van Gölü'nde 50 civarında gemi bulunmaktaydı. Gemilerin bazıları askeri, bazıları da ticari amaçlı kullanılmıştır. 1604-1606 yıllarında gölde aktif bir ticaret yapılmaktaydı. Bu ticaretin yıllık getirisi 8.500 akçe olarak kaydedilmiştir. Ancak aynı döneme ait bazı arşiv belgelerinde bu gelirin 85.000 akçe<sup>213</sup> olduğu kayıtlıdır. Ayrıca gemilerin sayısı sonraki dönemlerde daha da artış göstermiştir.<sup>214</sup>

18. yüzyılda Van Gölü'nde bulunan Tatvan, Van, Ahlat, Adilceviz gibi birçok önemli iskele malların saklanmasında depo olarak kullanılmıştır. Gölde işleyen gemiler Bitlis, Diyarbakir ve Mardin civarından satın alınan malların taşınmasında aktif bir şekilde kullanılmıştır. Nakliye işlerinde malın taşınması, boşaltılması, depolanması ve kontrolü gibi birçok vazifeyi İskele Emni ve Ambar Emni adında görevliler yapmaktaydı. Gölde sıklıkla nakledilen ürünler arasında; buğday, arpa, un ve bulgur yer almaktaydı. Nakli yapılan bu ürünler Tatvan ve Van iskelelerine taşınarak burada depolanmıştır. Savaş ve kıtlık zamanlarında bu ürünler depolardan çıkarılarak kullanılmıştır.<sup>215</sup>

19. yüzyılda gölde kullanılan gemiler genellikle yelkenlilerden oluşmaktaydı. Bu gemiler fazla dayanıklı değildi. Bu nedenle sadece Bitlis ve çevresindeki ticarete kullanılmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru bölgeyi ziyaret eden Vital Cuinet gölde bulunan iskeleler ve bu iskelelerde yer alan gemiler hakkında şu bilgileri vermiştir:<sup>216</sup>

İskele Köy: 19. yüzyılda burada 60 adet yelkenli gemi bulunmaktaydı. Her biri 12 yolcu alan bu gemiler toplamda 720 yolcu kapasitesine sahipti. Ayrıca bu iskelede toplam 240 personel, gemilerin yapım ve bakımından sorumluydu.

Gevaş İskelesi: 19. yüzyılda Van Gölü ticaretinde önemli bir yere sahip olan Gevaş İskelesi, bünyesinde 25 yelkenli gemi bulundurmaktaydı. Bu gemilerin her

<sup>212</sup> T.C. Başvekâlet Muamelat Müdürlüğü, *1932 Van Gölü Sefain İşletme...*, s. 3.

<sup>213</sup> Yılmaz Kurt, *Van Eyaletinde Vakıf ve Mülk Sahipleri*", Musa Çadirci'ya Armağan Yazılar, (Yayına Haz.: Selda Kılıç, Bekir Koç, Tülay Ercoşkun), Bilgin Kültür Sanat Yayınları 2012, s. 300.

<sup>214</sup> Kılıç, "Osmanlı Döneminde Van Gölü"..., s. 53

<sup>215</sup> Serdar Genç, "XIII. Yüzyılın İlk Yarısında ki Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu Bildirileri*, 14-17 Nisan, Uşak 2011, s. 1410-1411.

<sup>216</sup> Kılıç, "Osmanlı Döneminde Van Gölü"..., s. 54.

biri 12 yolcu kapasitesine sahipti. Alan itibariyle çok büyük olmayan bu iskelede gemilerin yapım ve bakımından sorumlu yaklaşık 100 personel çalışmaktaydı.

Adilcevaz İskelesi: Adilcevaz iskelesi, Konum olarak önemli bir noktada bulunmaktadır. Ancak bu iskele çok büyük değildir. İskelede 2 adet yelkenli gemi bulunmaktaydı. Bu gemiler ile Adilcevaz bölgesine diğer bölgelerden mallar taşınmaktaydı. Gemi başına 12 yolcu düşmekteydi ve bu gemiler daha çok ticari maksatlı kullanılmıştır. Adilcevaz bölgesinde bulunan bu küçük iskelede gemi işiyle ilgilenen 8 personel çalışmaktaydı.

V. Cuinet'in haklarında bilgi verdiği bu iskelelerin dışında bu dönemde Tatvan, Ahlat ve Erciş İskeleleri de aktif olarak kullanılmaktaydı.

Van Gölü, karayoluna oranla hem daha güvenli hem de zaman bakımından daha avantajlı olduğu için ulaşımda sıklıkla tercih edilmiştir. Göl üzerinde taşınan mallar ve odun ihtiyacı çoğunlukla ormanlık bölgelerden sağlanmıştır.<sup>217</sup> Sebze, meyve, tahıl ve iplik<sup>218</sup> gibi ürünler ticareti sıklıkla yapılan ürünler arasında yer almaktaydı.<sup>219</sup>

Gölde yelkenlilerle gerçekleştirilen taşımacılık miktarı şu şekildedir:<sup>220</sup>

Van için yakacak odun: 4948 ton

Odun kömürü: 231 ton

Van'dan Bitlis'e giden İran keteni: 65 ton

Toplam: 5.244 ton

Van Gölü'nde 19. ve 20. yüzyıllarda kullanılan gemiler belli güzergâhlar üzerinde hareket etmiştir. Bu güzergâhlar ise şu şekildedir:<sup>221</sup>

Birinci Güzergâh: Bu güzergâhı kullanan gemiler Tatvan'dan yola çıkarak sırasıyla Ahlat, Adilcevaz ve Erciş bölgesinden geçerek Van'a ulaşırdı. Dönüşte ise Edremit, Gevaş ve Reşadiye bölgelerine uğrayarak yeniden Tatvan'a gelirdi.

İkinci Güzergâh: Bu güzergâhı kullanan gemiler birinci güzergâhı kullanan gemilerin tam tersi istikameti kullanmıştır. Bu gemiler, Tatvan'dan yola çıkarak

<sup>217</sup> Azap, *Bitlis Salnameleri Devlet...*, s. 92.

<sup>218</sup> 19. Yüzyılda misyonerler tarafından Van bölgesinde tesis edilen iplik dokuma makinaları ile üretilen iplikler gölün diğer kısımlarına ticari maksatlı olarak satılmaktaydı. Bu ürünler göl kıyısına kadar hayvan sırtında taşınmaktaydı buradan itibaren ise gemilere yüklenerek gölün diğer tarafında bulunan bölgelere götürülerek satılmaktaydı. Dilşen İnce Erdoğan, "1890'lı Yıllarda Van'da Ekonomik Hayat ve Amerikalı Misyonerlerin İktisadi Faaliyetleri", *Birinci İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri-2*, Yayın No: 2010-67, İto Yayınları, İstanbul, 2010, s. 38-39.

<sup>219</sup> Yapıştıran, "19. Yüzyıl Van Gölü'nde"..., s. 305; Deniz-Yazıcı, "Van Gölü'nde Ulaşım"..., s. 23.

<sup>220</sup> Mangaltepe, *19. Yüzyıl Fransız Seyyahlarına...*, s. 47.

<sup>221</sup> Yapıştıran, "19. Yüzyıl Van Gölü'nde"..., s. 304-305.

Reşadiye, Gevaş, Edremit'e uğrayarak Van'a ulaşırdı. Dönüşte ise gölün kuzeyinde bulunan Erciş, Adilcevaz ve Ahlat üzerinden yeniden Tatvan'a ulaşırdı.

Üçüncü Güzergâh: Bu güzergâhı kullanan gemiler, gidişte direkt Tatvan'dan yola çıkarak Van'a ulaşırdı. Dönüşte ise kuzeyde bulunan iskelelere uğrayarak geri dönerdi.

Osmanlı Devleti, Van Gölü'nü ulaşım ve ticari amaçlı kullanmıştır. Gölde bulunan sodyum borat devlete yıllık 20.000 kuruş gelir sağlamıştır.<sup>222</sup> Gölde bulunan ve bu göle has olan inci kefalı (kafalı) adındaki balıktan da gelir elde edilmekteydi.<sup>223</sup> Ayrıca gölden çıkarılan soda, sabun imalatında kullanılmıştır. Diğer bölgelere gemiler aracılığıyla ticaret yapılmıştır. Ticaret en fazla Bitlis ve Muş bölgelerine yapılmaktaydı. Bu durum bölge halkına iyi bir gelir sağlamaktaydı.<sup>224</sup>

Van Gölü'nde yürütülen ticaret Cumhuriyet'in ilanına kadar hız kesmeden sürmüştür. Cumhuriyet'in ilk yıllarında ticaretin daha sistematik hale geldiğini görülmektedir. Devletin bu konuya verdiği önem Van Gölü ticareti için ayırdığı bütçelerden anlaşılmaktadır. Buna karşılık yapılan ticaretin kontrolü Van Gölü İşletme İdaresi tarafından sağlanmaktaydı. İşletmenin gelir-gider rakamlarındaki artış ve azalış aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 3.**

1928-1934 arası Van Gölü İşletme İdaresinde gelir-gider durumu<sup>225</sup>

Yıllar	Bütçelerdeki Ödenekler (Lira)	Masraflar (Lira)	Gelirler (Lira)
1928	113210	100670,23	6950,27
1929	90312,21	57330,50	7474,26
1930	92262,08	93622,59	16126,29
1931	99833,05	98264,21	12398,94
1932	73600	52230,85	17851,89
1933	80600	66559,74	23931,49
1934	74980	60281,91	17742,86

Tablo incelendiğinde 1928-1934 arası yapılan ticarete elde edilen gelir her yıl artarken, devletin bu iş için ayırdığı bütçede ise yıldan yıla azalma görülmektedir. Bu durum yapılan ticaretin başarılı bir şekilde uygulandığını Van Gölü İşletmesinin

<sup>222</sup> M.F. Millingen, *Kürtler Arasında Doğal Yasam*, (Çev: N. Mestçi), Doz Yayınları 1998, s. 90.

<sup>223</sup> Mangaltepe, *19. Yüzyıl Fransız Seyyahlarına...*, s. 46.

<sup>224</sup> Mangaltepe, *19. Yüzyıl Fransız Seyyahlarına...*, s. 46; X.H. De Hell, *Voyage en Turquie et En Perse*, Tome Second, Premiere Partie, P.Bertrand Libraire Editeur 1856, s. 509.

<sup>225</sup> Kardaş, *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü...*, s. 63.

gelir sağlayan bir kurum haline geldiğini göstermektedir. Ancak bu durum çok uzun sürmemiştir. 1939'a kadar ekonomiyeye olumlu katkıları olan Van Gölü İşletmesi, bu yıldan sonra bozulmaya gitmiştir. Gelir-gider dengesi bozularak masraflar önüne geçilemez hale gelmiştir.

Gölde ticari gemilerin yanında askeri gemiler de bulunmaktaydı. Fakat bu gemilerden askeri olanları sadece sefer zamanı kullanılmıştır. Göl ulaşımı, zaman bakımından tasarruf, ekonomik bakımdan ise avantaj sağlayarak ordunun ihtiyaçlarını büyük oranda karşılamıştır. Çünkü gölün bir ucundan diğer ucuna karadan ulaşım oldukça zordu. Kimi kaynaklara göre bir kervan günde 7 saat yürüme ile 13 günde ancak gölün güneyinden Van'a gidebiliyordu.<sup>226</sup> Bu koşullar göz önünde bulundurulduğunda, gölün ulaşımında kullanılması avantajlıydı.

### **1.3.1.3. Van Gölü Taşımacılığında Alınan Ücretler**

Osmanlı döneminde doğudaki yolların bozuk olması ulaşımı zorlaştırdığı için mesafeyi kısaltmak adına çoğunlukla göl ulaşımı tercih edilmiştir. Osmanlı Devleti, Van Gölünden daha çok askeri yönden faydalanmıştır. İran'a yapılan seferler esnasında göl üzerinden Van'a oradan da İran'a birçok defa erzak nakli yapıldığı bilinmektedir. Osmanlı askerlerinin erzak ve giyim ihtiyaçlarının göl üzerinden zamanında ulaştırılması İran'a karşı yapılan savaşın kazanılması ve Tebriz'in ele geçirilmesinde büyük öneme sahiptir.<sup>227</sup>

Osmanlı Devleti son zamanlarda Van Gölü Havzasında bulunan yerlere ücretli seferler başlatmıştır. Bu seferlerden alınan ücretler; Hayvanlı yolculardan alınan ücretler ve hayvansız yolculardan alınan ücretler şeklinde ikiye ayrılmıştır. Özellikle hayvancılığın sık görüldüğü doğu bölgesinde hayvanlı yolcular hayvanlarının cinsine, büyüklük ve küçüklüğüne göre farklı ücretler ödemişlerdir.

İnsan ve hayvan ücretlerinin dışında ticaret mallarının taşınmasında da taşınacak malların cinsine göre farklı ücret tarifeleri uygulanmıştır. Bu ücretler aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

<sup>226</sup> Genç, "XIII. Yüzyılın İlk Yarısında"... s. 1408.

<sup>227</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV. T.T.K Yayınları 1995, s. 180.

**Tablo 4.**20. yüzyılda Van Gölünde yük taşımacılığında uygulanan ücret tarifeleri<sup>228</sup>

<b>Malın beher tonilatosu beher kilometre başına alınacak nakliye ücreti</b>				
<b>beyanındadır.</b>				
<b>Sınıf</b>	<b>Vapurla</b>		<b>Vapura Bağlı Diğer Araçlarla</b>	
	<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>	<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>
Birinci sınıf taze balık ve bakliye ürünleri, baharat ve madeni ev eşyası	0	-	0	1
İkinci sınıf un, kereste, adi kömür, odun, yağ, şarap ve maden	0	1	-	1
Üçüncü sınıf biçilmiş taş, tuğla, çimento, maden cevheri, odun, odun kütüğü, maden kömürü, kireç taşı, kum, balçık ve terbiye edilmiş gübre	-	1	0	-

Yukarıda ki tablo incelendiğinde diğer iki tablonun aksine başta İran olmak üzere Van Gölü Havzasında yer alan diğer bölgelere ihraç edilen ürünler yer almaktadır. Bu ürünler incelendiğinde gıda, inşaat malzemeleri ve orman mahsulleri adı altında çeşitli ürünler yer almaktadır. Taşınan bu mallar yine Van Gölü çevresinden elde edilmekteydi. Bu mallar arasında yer alan taşların büyük kısmı Ahlat bölgesinden çıkarılmaktaydı. Van Gölü'nde yaşanan tek tür olan inci kefali adında ki balık ise ihraç edilen ürünlerin başında gelmektedir. Ayrıca Van Gölü çevresinde yer alan ormanlık alanlardan kesilen odunlar da çevre bölgelere taşınmaktaydı. Bu odunlar hem yakacak olarak hem de gemi yapımında kullanılırdı. Bu ürünlerin bazıları vapurlar ile bazıları da vapurlara bağlı diğer araçlar ile taşınırdı.

Sonuç olarak Van Gölü havzasında yer alan bölgeler arasındaki ticari etkileşim sadece kara ulaşımı ile sınırlı kalmamış aynı zamanda göl ulaşımı da aktif olarak kullanılmıştır. Ancak bölgede karayoluna nazaran göl ulaşımı hızlı, güvenilir ve ekonomik olması sebebiyle daha çok tercih edilmiştir. Bu durum bölge halkının daha az maliyetle daha çok kazanç el etmesini sağlarken, Bitlis vilayetine de yeni bir alternatif ulaşım yolu kazandırmıştır.

<sup>228</sup> Demirtaş- Subaşı, *Tatvan Tarihi...*, s.35.



## İKİNCİ BÖLÜM

### HABERLEŞME

#### 2.1. Posta

İnsanlık tarihinde haberleşme oldukça büyük bir öneme sahiptir. Her toplum kendi kültür ve bilgi birikimlerine göre çeşitli şekillerde haberleşme sağlamıştır. Haberin karşı tarafa iletilmesi kadar bu haberin doğru anlaşılması da önemlidir. Çünkü karşı tarafın haberi yanlış anlaması veya görmemesi gibi durumlarda istenmedik sonuçlar ortaya çıkabilir. Bir diğer önemli konu ise haberin zamanında karşı tarafa iletilmesidir. Bazı devletler atlı habercilik denilen sistemi geliştirmiştir. Selçuklu ve Osmanlı devletlerindeki ulak ve menzilhaneler buna örnektir.

Haber; Arapça bir kelime olup, bir şeyi bilmek anlamına gelmektedir. Haberin çoğuluna *Ahbar* haberi getiren kişiye ise *Muhabir* denilmektedir.<sup>229</sup> Antik Roma döneminde haberciyi tanımlamak için genel olarak *Lictores* ve *Statores* terimleri kullanılmıştır.<sup>230</sup> Bu terimler; siyasi, askeri ve sosyal hayatta bu işi yapan kişiler için kullanılmıştır.

Haberleşme de kullanılan ilkel araçlar şunlardır;<sup>231</sup>

Görsel İşaretler: Ateş, Duman, Işık Ayna.

Akustik İşaretler: Davul, Boru, Islık Çalma.

Bunların dışında hayvanlardan özellikle kuşlar haberleşme de etkin kullanılmıştır. Kur'an-ı Kerimde geçen Hz. Süleyman ile Hühüd kuşu en bilinen örnektir.<sup>232</sup>

Mezopotamya'nın güneyinde kurulan<sup>233</sup> Sümerler, tarihte ilk defa çivi yazısını kullanmışlardır. Ayrıca Meclis'ler kurarak demokrasinin ilk örneklerini sunmuşlardır. Bu özelliğiyle kendine has haberleşme ağı kurarak, yakın ve uzak

<sup>229</sup> Mehmet Şimşir, *İlk Dönem İslam Tarihinde Haberleşme*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslâm Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı İslâm Tarihi Bilim Dalı, Doktora Tezi, Konya 2011, s. 7.

<sup>230</sup> A.M. Ramsay, "A Roman Postal Service Under The Republic", *The Journal of Roman Studies*, Vol. 10: 79-86, (1920), s. 80.

<sup>231</sup> Tahsin Hasan Uçankuş, *Arkeoloji*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000, s. 676.

<sup>232</sup> Kuran-ı Kerim, *Neml Suresi*, 27\28.; Hz. Süleyman ve ordusu karınca vadisine geldikleri vakit Hz. Süleyman cinlerden, insanlardan ve hayvanlardan oluşan ordusunu kontrol ederken hühüd kuşunu görmemiş ve bunun üzerine hühüd nerede diye sormuştur. Bu sırada hühüd gittiği yerden gelerek Hz. Süleyman'a çok önemli bilgiler getirdiğini söylemiştir. Bunun üzerine Hz. Süleyman'da bu haberin doğruluğu teyit etmek için hühüd'e bir not vermiş ve bu notu Sebe halkının yöneticisi olan Belkıs'a iletmesini söylemiştir.

<sup>233</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, PTT Genel Müdürlüğü Ankara 2007, s. 6.

bölgeler ile haberleşme sağlamışlardır. Kendinden sonra gelen birçok devlete de yol göstermişlerdir.

Sümerler kurmuş olduğu posta teşkilatıyla şehirlerarasında haberleşmeyi düzenli şekilde yürütmüşlerdir. Haberleşme ağını ikiye ayıran Sümerler şehir içi haberleşmelerinde yaya habercilerini, şehirlerarası haberleşmede ise atlı habercileri kullanmıştır.<sup>234</sup>

Sümerlerde olduğu gibi Asurlularda da postacılık faaliyetlerinin olduğuna dair bilgileri dönemin kaynaklarından öğrenmek mümkündür. Örneğin; Asurlulara ait bir mektupta şu ifadeler geçmektedir; “*On gün içinde buraya dönecek ve altını satın alıp sana postacı ile göndereceğim*”<sup>235</sup>

Mısır uygarlığında haberleşme posta ile yapılmaktaydı. Bilinen ilk posta hizmetleri M.Ö. 2000’li yıllarda Mısır’da başlamıştır.<sup>236</sup> Mısır’da ilk zamanlar postacılık hizmetinde güvercin postası kullanılırken,<sup>237</sup> ilerleyen zamanlarda gerçek anlamda bir posta teşkilatı kurulmuştur.

Pers, Asur ve Mısır Medeniyetlerinde atlı postacılar bulunmaktaydı. Bu postacılar günlerce uzak mesafelere at sırtında gitmekteydiler. Ayrıca yolda belli mesafelerde atların ve postacıların dinlenmesi için konak tarzı ahırlar inşa edilmiştir. Bir süre istirahat eden postacılar, buradan aldıkları yeni atlarla yollarına devam etmekteydiler.<sup>238</sup> Yapılan kazılardan elde edilen bulgu ve bilgilere göre; eski Mısır’da iyi bir posta hizmeti bulunmaktaydı.<sup>239</sup>

Roma İmparatorluğu, Pers Devletinden esinlenerek posta teşkilatını kurmuştur. Kurulan teşkilatın adını “Cursus Puplus” koymuştur.<sup>240</sup> Günümüzde kullanılan posta kelimesinin kökeni Roma’ya kadar uzanır. Latince bir kelime olan; “*Statio posita in.....*” kelimesi (istasyon..... da yer alır) anlamına gelmektedir. Bu kalıp cümle zamanla değişime uğrayarak; “*Postia*” daha sonraları; “*Post*” şeklinde telaffuz edilmiştir. Günümüzde ki hali (posta) ise 13. yüzyılda Papa Honorius III ve Kastilya Kralı X. Alphons tarafından kullanılmıştır.<sup>241</sup>

<sup>234</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 7.

<sup>235</sup> Salih Çeçen, *Ankara Müzesi’ndeki Yeni Kültepe Metinlerinden Elde Edilen Orijinal Neticeler*, Ankara Üniversitesi, S.B.E., Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1990, s.150-151.

<sup>236</sup> Yurda Güven Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi*, Türkiye Haber-İş Sendikası Yayınları. s. 5.

<sup>237</sup> Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi...*, s. 26.

<sup>238</sup> Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi...*, s. 5.

<sup>239</sup> Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi...*, s. 12.

<sup>240</sup> Barthold W. - Fuad Köprülü, *İslam Medeniyeti Tarihi*, Akçağ Yayınları (2004), s. 274-275.

<sup>241</sup> Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi...*, s. 15.

### 2.1.1. Osmanlı Devleti'nde Postacılık

Osmanlı Devleti'nde haberleşme ulaklar aracılığıyla sağlanmaktaydı. Türk ve İslam devletlerinde haberleşme amaçlı kurulan Berid sisteminin Osmanlı Devleti'ndeki karşılığı menzilhanedir.<sup>242</sup> Haberleşmenin düzenli bir şekilde yapılmasında menzilhaneler önemli bir yere sahiptir.<sup>243</sup>

Osmanlı Devleti'nde kuruluştan 19. yüzyıla kadar merkez ile taşra arasındaki haberleşme sırasıyla ulak hükmü, menzilhane sistemi ve posta teşkilatı ile sağlanmıştır.<sup>244</sup> Bu sistemler sayesinde uzun yıllar devlet haberleşmesi kesintisiz bir şekilde sürdürülmüştür. Yine bu haberleşme sayesinde padişahlar ülkenin her bir yanında olan bitenden haberdar olmuşlardır.

Devlet haberleşmesinde kullanılan ulakların tam olarak ne zaman ortaya çıktığı ve nereden geldiği bilinmese de bu konuda bazı varsayımlar bulunmaktadır. Örneğin; Lütfi Paşa'nın "*Osmanlı ulak zulmünden Cengizleri taklid gibi itmişlerdi*" sözü bu sistemin Moğollardan örnek aldığını göstermektedir.<sup>245</sup>

Menzilhanelerin kurulmasında önce ulakların haberleşmede kullanılması "ulak hükmü" denilen bir kurala bağlıydı. Bu kurala göre ulaklar; gittikleri yerlerde yeme, içme, at değiştirme ve dinlenme gibi temel ihtiyaçlarını o bölgelerde bulunan halktan karşılamaktaydı.<sup>246</sup> Bu durum; halk açısından hoş karşılanmamaktaydı. Köylünün durumu bu ihtiyaçları karşılamak için yeterli değildi. Fakat işler kanunla olduğundan halk bu duruma ses çıkaramıyordu. Bu sorunun zamanla büyümesi üzerine sadrazam Lütfi Paşa, kötü sonuçlar doğuran ulak hükmünü kaldırarak yerine "in'am usulü"nü getirmiştir. Yine ulakların yeme, içme ve konaklaması için menzilhaneler de bu dönemde kurulmuştur.<sup>247</sup>

Nüzul kökünden türemiş olan menzil kelimesi; "inilen yer" anlamına gelmektedir. Kelimenin çoğulu ise "menazil"dir.<sup>248</sup> Menziller genellikle sefere çıkan

<sup>242</sup> İbrahim Harekat, Berid, *İSAM*, s. 500.

<sup>243</sup> Cemal Çetin, "Osmanlı Devleti'nde Ulaşım ve İletişimin Örgütlenmesi", *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırma Dergisi*, S. 5 (2011), s. 18.

<sup>244</sup> İzzet Sak-Cemal Çetin, "XII. ve XIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16 (2004), s. 179.

<sup>245</sup> Lütfi Paşa, *Tevarih-i Al-i Osman*, Pergole Yayınları 2018, s. 373.

<sup>246</sup> Sak-Çetin, "XII. ve XIII. Yüzyıllarda Osmanlı"... , s. 183.

<sup>247</sup> Zübeyde Güneş Yağcı, "Osmanlı Menzil Teşkilatı İçerisinde İzmit Menzili ve Önemi", *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II* (2015), s.385; Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, T.C. Genelkurmay Basımevi 1956, s. 2.

<sup>248</sup> Yağcı, "Osmanlı Menzil Teşkilatı"... , s. 381.

orduların, hac, seyahat ve ticaret amaçlı yola çıkan kişilerin çoğunlukla da ulak ve posta tatarlarının at değiştirmek ve dinlenmek için uğradıkları mekânlardır.<sup>249</sup>

Menzilhanelerin kurulmasıyla haberleşmede yeni bir döneme giren Osmanlı Devleti'nde değişim kısa sürede kendini göstermiştir. Daha öncesinde halkın da maddi yönden desteklediği ulaklar artık menzilhanelerde konaklamaktaydılar. Burada bulunan menzilci, menzil kethüdası, ahur kethüdası, seyis, odacı, sürücü, aşçı gibi hizmetliler<sup>250</sup> tarafından menzilhaneye uğrayan kişilerin yeme, içme, dinlenme gibi ihtiyaçları karşılanmaktaydı.

Osmanlı devletinde menzilhaneler başlangıçta sadece devlet haberleşmesi için kullanılmaktaydı. Fakat zamanla siviller de haberleşmede ulakları kullanmışlardır. Devlet tarafından konulan kurallar göz ardı edilerek kurumun çalışma disiplini bozulmuş ve bu durumun düzeltilmesi için çeşitli önlemler alınmıştır.<sup>251</sup>

### **2.1.2. Tanzimat'tan Sonra Postacılık**

Osmanlı döneminde modern anlamda posta sisteminin temelleri II. Mahmut döneminde atılmıştır. Bu dönemde ele alınan projenin ilk adımı ise Sultan Abdülmecid döneminde gerçekleşmiştir.<sup>252</sup> Osmanlı'da posta nezareti ilk olarak 1840 yılında kurulmuştur.<sup>253</sup> Posta nezaretinin kurulmasındaki amaçlardan biri de, ülkede bu konuyla alakalı olarak faaliyet gösteren diğer iletişim kanallarını tek çatı altında toplamak ve haberleşmeyi tek merkezden sağlamaktır.<sup>254</sup>

Kurulan bu yeni teşkilat kendinden önceki ulak-menzilhane sistemini devam ettirirken buna ek olarak halkın da haberleşme ihtiyacını karşılaması bakımından bir ilk olmuştur. Nezaretin kurulmasının ardından devlete ait belgeler ile halka ait postaların taşındığı ilk postacılık faaliyetleri; 28 Ekim 1840 Çarşamba günü İstanbul'dan Edirne bölgesine, 2 Kasım 1840 Pazartesi günü ise Anadolu taraflarına çıkarılmıştır.<sup>255</sup>

Posta Nezareti, ilk zamanlar Fransız posta kanunlarına bakılarak oluşturulmuştur. İlk zamanlar sadece belge ve gazete postacılığı yapılmıştır. Fakat

<sup>249</sup> Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi...*, s. 68-69.

<sup>250</sup> Mehmet Güneş, "XIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Menzil Teşkilatı ve Karahisar-ı Sahib Menzilleri", *Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 10, S. 3 (2008), s. 37.

<sup>251</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 119.

<sup>252</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 145.

<sup>253</sup> Farisi Çerçi, "Osmanlı'da Haberleşme ve Ulak Organizasyonu", *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, S. 20, s. 223.

<sup>254</sup> Nesimi Yazıcı, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Postalar ve Atatürk Türkiye'sinde Postacılık", *İletişim*, S. 3, s. 142; Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı", *OTAM*, S. 17 (2005), s. 12.

<sup>255</sup> M. Münfahham Akaba, *Türkiye'de Pul ve Pulculuk*, Ceylan Yayınları 1963, s. 22.

zamanla para ve diğer eşyaların postacılığı da buna eklenmiştir.<sup>256</sup> Osmanlı devleti Fransız örneğiyle başladığı postacılık faaliyetlerinden zamanla kendi sistemine doğru bir geçiş sağlamıştır. Bunun en bariz örneği ise 21 Eylül 1871 yılında Posta Nezareti ile Telgraf müdürlüğünün birleştirilmesidir.<sup>257</sup> Osmanlı döneminde oluşturulan bu teşkilat günümüzün modern teşkilatının da temelini oluşturmuştur.

### 2.1.3. Bitlis'te Posta Teşkilatı

Posta teşkilatının kurulduğu ilk dönemlerde haberleşme Rumeli'nin ve Anadolu'nun bazı bölgeleri arasında yapılmaktaydı. Bundan dolayı ilk zamanlar kısıtlı ve yetersiz bir haberleşme olmuştur.<sup>258</sup> Ayrıca yine ilk dönemlerde yapılan haberleşmede devlet kontrolü tam anlamıyla sağlanamamaktaydı.<sup>259</sup> Bu durum bölge güvenliğini tehlikeye soktuğu gibi devletin gücünü de sarsmaktaydı. Bu nedenle denetimin daha kolay yapılabilmesi için 1868'de Taşra teşkilatı on bir daireye ayrılmıştır. Bu doğrultuda her daireye beşer merkez müdürü, bir kâtip ve mukayyid (kayıt memuru) gönderme kararı alınmıştır.<sup>260</sup>

Haberleşme ağının merkezden eyaletlere yayıldığı zaman diliminde Bitlis vilayeti bu durumun biraz gerisinde kalmıştır.<sup>261</sup> Bunda, vilayetin bulunduğu coğrafi konum göz ardı edilemez. Bitlis posta teşkilatının tam olarak ne zaman kurulduğuna dair net bir bilgi olmamakla birlikte 1881 yılında Erzurum-Bitlis-Van ve Hakkâri arasında bir posta ağı kurulduğuna dair bilgiler mevcuttur.<sup>262</sup> Yine 1890 yılında Bitlis şehrini gözlemleyen Vital Quinet bölge hakkında teferruatlı bilgi aktardıktan sonra Bitlis'teki belediye binası ve bina içerisinde posta merkezinin de bulunduğu dair bilgiler vermiştir.<sup>263</sup>

Bitlis'te posta teşkilatının kurulması halk tarafından büyük bir sevinçle karşılanmıştır. Çünkü ulak sisteminden farklı olarak posta taşımacılığı belli bir ücret karşılığında halkın da hizmetine sunulmuştur. Bitlis halkı uzak bölgelere mektup

<sup>256</sup> Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi...*, s. 56.

<sup>257</sup> Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi...*, s. 55.

<sup>258</sup> Mübahat S. Kütükoglu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", *Osmanlı Devleti Tarihi*, C. II, Feza Gazatecilik Yayınları 1999, s. 600-601.

<sup>259</sup> Danyal Tekdal, *II. Abdülhamid Döneminde Bitlis Vilayeti (İdari ve Sosyal Yapı)* Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Tarih Anabilim Dalı, Denizli 2012, s. 106.

<sup>260</sup> Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, İkinci Baskı, T.T.K. Yayınları 1997, s. 295-297.

<sup>261</sup> Ebru Polat, *H. 1310 (M. 1892) ve H. 1316.1317.1318 (M. 1898.1899.1900) Tarihli Bitlis Vilâyeti Sâlnâmelerinin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kayseri 2006, s.402.

<sup>262</sup> Tekdal, "II. Abdülhamid Döneminde Bitlis"..., s. 108.

<sup>263</sup> Cuinet, *La Turquie ...*, s. 562.

gönderimi ve daha sonraki dönemlerde de hafif eşya ve para gönderimi ile birlikte bu hizmetten oldukça memnun kalmıştır. Halkın memnuniyetine gölge düşüren tek olay postanın saldırıya uğraması ihtimaliydi. Bunun dışında Bitlis halkı, hizmetin sunmuş olduğu olanaklardan sonuna kadar faydalanmıştır.<sup>264</sup>

Osmanlı Vilayetlerinde ilk aşamada kurulan postaneler sadece postacılık hizmetinin yürütülebileceği basit yapıda inşa edilmiştir. Bunun gereği olarak uygun ortam bulunduğu takdirde merkezden müsaade alınarak hemen bir postane yapılıp ve kısa sürede hizmete açılırdı. Posta hizmeti için yeni bina yapımının maliyetli olacağı düşünülen bazı vilayetlerde ise yeniden inşa yerine uygun bir yer bulunarak kiralanırdı. Kiralanacak binalarda da aranan belli başlı özellikler vardı. Bunlardan ilki tutulacak binanın aylık kirası idi. Belirlenen usule göre posta hizmeti için kiralanacak yerlerin ücreti en az 50 en fazla ise 75 kuruş olmalıydı. Bu durum posta binası kiralama da aranan en önemli özellik idi. Bu nedenle herhangi bir vilayette postane açılacağı zaman oranın yöneticisi önceden uygun bir yer bulmak için çalışmalara başlardı.<sup>265</sup>

Bitlis Vilayetinde bulunan posta teşkilatı küçük çaplıydı. Vilayete bağlı sancak ve kazalardan bir kaçı dışında posta ve telgraf bulunmamaktaydı. 1892 tarihli salnameye göre posta ve telgraf bulunan sancaklardan biri Muş diğeri ise Siirt sancağıydı.<sup>266</sup> Diğer kaza ve sancaklarda da posta ve telgraf tesis edilmesi için merkezden birçok talepte bulunulmuştur. Bu taleplerin çoğu bölgede ticaret yapan tüccarlar tarafından yapılmıştır.<sup>267</sup> Bitlis-Hınıs ve Bitlis-Siirt arasında posta ağı kurulması için bölgede ticaret yapanlar merkezden talepte bulunmuşlardır. Yapılacak posta teşkilatının masraflarının bir kısmının karşılanacağına dair teklifte de bulunmuşlardır.<sup>268</sup> Bitlis, Hınıs ve Ahlat bölgeleri arasında da bir posta ve telgraf ağı kurulmak istenmiştir. Zamanla bu proje sadece Bitlis ile Hınıs arasında bir posta ağı kurulması yönünde karara bağlanmıştır.<sup>269</sup>

Bitlis postacılığının tarihi 1880'lere dayanmaktadır. Bitlis'te faaliyet gösteren bu posta teşkilatı ilk zamanlar müdürlük düzeyindeydi. Bu nedenle 1894 yılına kadar Bitlis ile Erzurum posta ve telgraf müdürlükleri Van Başmüdürlüğüne bağlı kalmıştır. Ancak zamanla artan haberleşme ve gelişen postacılıkla, Bitlis ve Erzurum

---

<sup>264</sup> *DH.MKT*,383/41-1-2.

<sup>265</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, 149.

<sup>266</sup> Polat, *H. 1310 (M. 1892) ve H. 1316.1317...*, s.402.

<sup>267</sup> Tekdal, *II. Abdülhamid Döneminde Bitlis...*, s. 108.

<sup>268</sup> *DH.MKT*,1835/49-1-1.

<sup>269</sup> *BOA*, 650/48697-1-1.

bağlı buldukları Van Başmüdürlüğünden ayrılmışlardır. Bu ayrılma neticesinde; Erzurum'da yeni bir başmüdürlük kurulmuştur. Aynı durumu Bitlis için söylemek mümkün değildir. Bitlis, 1894 yılında Erzurum Başmüdürlüğüne bağlı şekilde haberleşmeye devam etmiştir. Bu dönemde Bitlis posta ve telgraf müdürlüğüne; İsmail Hakkı Efendi ile işleri denetleyen bir müfettiş tayin edilmiştir.<sup>270</sup> Bitlis'te hem personel sayısındaki sınırlılık hem de posta taşımacılığında ki güvenlik sorunları işin yürütülmesinde birçok zorluğu da beraberinde getirmiştir.<sup>271</sup>

Bitlis vilayetine gönderilen ve yine Bitlis'ten yola çıkan postalar ancak uzun bir yolculuk sonrası hedefe ulaşmaktaydı. Bu yolculuğun uzamasında ve postaların gecikmesinde yolların durumu ile hava koşulları etkili olmaktaydı. İstanbul ve Trabzon gibi yerlerden Bitlis'e gönderilen postalar incelendiğinde olağan dışı bir durum olmadığı sürece postaların beş on gün içinde vilayete ulaştığı görülmektedir. Örneğin Trabzon'dan Cumartesi günü yola çıkan tatar postası, Pazar günü Gümüşhane'ye, Pazartesi Erzurum'a, Salı günü Hınıs'a ulaştıktan sonra Çarşamba günü Muş'a ve buradan da Bitlis'e ulaşabilmekteydi. Bu süre daha uzak bölgelerden gelen postalarda biraz daha zaman almaktaydı. İstanbul'dan Bitlis vilayetine gönderilen postalarda izlenen güzergâh ise "İstanbul-İnebolu-Sinop-Samsun-Ordu-Giresun-Trabzon-Gümüşhane-Erzurum-Van-Bitlis" şeklindeydi. Bu güzergâhta postalar Trabzon'a kadar denizyolu ile buradan sonra ise karayolu üzerinden hayvanlarla taşınmaktaydı.<sup>272</sup>

Bitlis vilayetinde hem kara hem de göl üzerinden posta faaliyetleri yürütülmüştür. 1879 senesinde Osmanlı Devleti'nden göl işletmeciliği için imtiyaz alan Abraham Kavafyan ve Artin Sarrafyan, 13 Ekim 1879 tarihli yirmişer maddelik bir mukavele ve şartname doğrultusunda Van Gölü'nde posta taşımacılığı yaptığı bilinmektedir. İmzalanan mukavelenin 13. maddesinde "*devlete ait posta çantaları ile diğer posta eşyalarının ücretsiz taşınacağına dair*" bilgi geçmektedir.<sup>273</sup> Buradan Bitlis'te postacılığın karayolu haricinde göl üzerinden yapıldığı anlaşılmaktadır. Göl postacılığı zamanla daha da geliştirilmiş bu konuda hazineden ödenekler ayrılarak 400 tonluk özel posta gemileri inşa ettirilmiştir.<sup>274</sup> Göl üzerinden yapılan postacılık sayesinde Bitlis'te daha hızlı ve güvenilir bir postacılık faaliyeti yürütüldüğü

<sup>270</sup> Tekdal, II. Abdülhamid Döneminde Bitlis..., s. 112.

<sup>271</sup> Yazıcı, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı"..., s. 336.

<sup>272</sup> Tekdal, II. Abdülhamid Döneminde Bitlis..., s. 108.

<sup>273</sup> Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme"..., s. 473.

<sup>274</sup> Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme"..., s. 476.

söylenbilir. Ayrıca göle kıyısı olan Van, Ahlat ve Tatvan gibi bölgeler arasında göl üzerinden postacılık yapıldığı görülmektedir. Bu da bahsi geçen bölgeler arasında hızlı, güvenilir ve ekonomik bir postacılık fırsatı sunmuştur.

Coğrafi yapı gereği doğu vilayetlerinin geçim kaynağı genellikle tarım ve hayvancılığa dayalıdır. Bu nedenle buralarda yetiştirilen tarımsal ve elde edilen hayvansal ürünler bazen ülke içine bazen ise ülke dışına posta ile gönderilmiştir. İlk zamanlar bu durum devlet tarafından pek dikkate alınmamıştır. Çünkü sınırlı sayıda ürün gönderilmekteydi. Belirli dönemlerde bu ürünlerin yurt dışına çıkarılmasına yasaklar getirilmiştir. Örneğin 1. Dünya Savaşı devam ederken 16 Aralık 1915'te böyle bir yasak gelmiştir. İhracatı yasaklanan ürünler arasında; buğday ve diğer tahıl ürünleri, hayvansal gıdalar, yağ, bal, darı bulunmaktaydı. Getirilen yasak gereğince bu işi denetlemesi için Tekâlif-i Harbiye Komisyonu tarafından postanelere memurlar atanmıştır. Yasakları çiğneyenler tespit edildiği takdirde ağır cezalar uygulanmıştır.<sup>275</sup>

Bitlis Vilayetinde posta taşımacılığı zor şartlarda yapılmaktaydı. Vilayette postalar, hayvanlarla taşınmaktaydı ve bu durum kış aylarında bir işkenceye dönüşmekteydi. Yine bu bölgede özel posta taşımacılığı yoktu. Genelde posta taşımacılığı yapan kabileler herhangi bir saldırıya maruz kalmamak amacıyla zaptiyeler eşliğinde görevlerini ifa etmekteydiler.<sup>276</sup>

Posta taşımacılığının kış aylarında ne denli zor olduğu ile ilgili olarak Dâhiliye Nezareti'nden Sadaret'e gönderilen 1905 tarihli bir yazıda; Bitlis'te üç dört gündür aralıksız yağın karın üç arşına (yaklaşık 204 santimetre) ulaşmasından dolayı, Bitlis vilayetine ait postaların hayvanlar yerine insan gücüyle taşınmasının daha uygun olacağı belirtilmektedir.<sup>277</sup> Diğer bir yazı ise 1908 senesinde Bitlis valilik memurlarının maaşlarının ödenememesi ile ilgilidir. Memurlar ekonomik sıkıntılardan dolayı yaklaşık 4 aydır maaş alamamışlardır. Bu şartlar doğrultusunda Ramazan Bayramı'na denk gelen bir dönemde ihtiyaçlarını karşılamak adına memurlara en az birer maaş verilmesi için Bitlis Valiliğinden Dâhiliye Nezaretine bir yazı gönderilmiştir. Bu yazıda memur maaşları için en az 5000 lira gerektiği yazmaktadır. Normal şartlarda talep edilen para postacılar ile gönderilmesi gerekirken, bu yazının gönderildiği tarihte Bitlis vilayetinde yoğun kar yağışından

---

<sup>275</sup> *DH.MTV*, 62/1-20-3-1.

<sup>276</sup> Tekdal, *II. Abdülhamid Döneminde Bitlis...*, s. 108.

<sup>277</sup> *BOA, DH.MKT*, 920/48-1.



dolayı yollar kapanmış ve posta taşımacılığı durdurulmuştur.<sup>278</sup> Bu hadiseler kış aylarında Bitlis vilayetinde posta taşımacılığının hangi şartlar altında yapıldığını göstermektedir.

Posta taşımacılığının önünde bir engel de yolların bozuk olmasıydı. Bir bölgede yolların durumu ne denli iyi olursa ulaşım kolay, yolları ne denli bozuk olursa ulaşım zor olmaktadır. 19. yüzyılda Bitlis vilayet yolları incelendiğinde kara yollarının pek kullanışlı olmadığı görülür. Bu durum posta arabalarının ilerlemesini zorlaştırmıştır. Örneğin; Bitlis ile Siirt arası posta yaklaşık on saat sürmekteydi. Yolların engebeli ve taşlık olması posta arabalarının tekerlerine zarar verirken,<sup>279</sup> atlı postacıların da hızını kesmekteydi. İlerleyen zamanlarda Bitlis vilayetinde demiryolunun inşası ile vilayet postaları trenlerle taşınmıştır.

Bitlis Vilayetinde Müslümanlar ve Ermeniler bir arada yaşamaktaydılar. Bu birliktelik getirdiği güzelliklerin yanında zaman zaman karışıklıklara da neden olmuştur. Örneğin; Toma Bizoi? Adında bir gayrimüslimin Bitlis posta ve telgraf müdürlüğüne tayin olmasıyla ilgili bir hadise yaşanmıştır. Bu zatın gayrimüslim olduğu bölge halkı tarafından kısa sürede anlaşılması üzerine karışıklıklar çıkmıştır. Karışıklıkların giderilmesi için Bitlis Vilayeti ile merkez arasında; bu memurun Bitlis'ten başka bir yere gönderilmesiyle ilgili yazışmalar yapılmıştır.<sup>280</sup> Neticede Toma Bizoi? Efendi başka bir yere nakledilmiştir. Yerine ise Müslüman olan başka bir memurun getirilmesi ile karışıklık sonra ermiştir.<sup>281</sup>

### 2.1.3.1. Bitlis Posta Memurları

Tanzimat'ın ilanından sonra devletin yanı sıra halkın da hizmetinden faydalanacağı bir posta teşkilatı kurulmak istenmiştir. Bunun için bir komisyon oluşturulmuş ve çalışmalara başlanmıştır. Henüz kuruluş aşamasında olan bu teşkilatın ilk idarecisi 1840'ta tayin edilen Mustafa Sami Bey'dir. Mustafa Sami Bey'den sonra göreve Ahmet Şükrü Bey tayin edilmiş ve onun zamanında posta nezareti kuruluşunu tamamlamıştır. Daha sonraki sürelerde bu kadro genişleyerek daha teşkilatlı hale gelecektir.<sup>282</sup>

Posta Nezaretinin kuruluşu tamamlandıktan sonra sıra burada hizmet verecek seçkin kadronun oluşturulmasına gelmişti. Oluşturulacak kadroda görevli memurlar

<sup>278</sup> BOA, DH.MKT, 2685/82-2.

<sup>279</sup> DH.MTV, 62/1-20-2-1.

<sup>280</sup> DH.MKT, 460/4-4-1.

<sup>281</sup> DH.MKT, 460/4-3-2.

<sup>282</sup> Geçmişten Günümüze Posta, s. 150.

ilk olacakları için özenle seçilmiştir. Bu arada Posta Nezareti'nin ilk tam kadro görevlilerinin olduğu liste 1841-1842 yıllarına ait maaş defterinde yer almaktadır. Bu defterde görevlilerin isimlerinin yanında aldıkları maaşlar, görev tarihleri ve sayıları da yazılıdır. Buna göre İstanbul'da 9 memur ve 15 posta tatarı ile birlikte toplam 24 memur bulunmaktaydı. Bu memurlara ödenen toplam maaş ise 17.975 kuruştur. Posta Nezaretinin merkez teşkilatı zamanla daha da gelişmiş ve bu kadro 71 kişiye yükselmiştir. Bu kadroya ödenen toplam maaş ise 39.365 kuruştur.<sup>283</sup>

Posta Nezaretinin merkez teşkilatında görevli memur sayısını ve bu memurların aldıkları maaşları gösteren son belge ise 1845 yılına ait maaş defteridir. Bu defterde verilen bilgiler doğrultusunda bir nazır, 17 asil memur, 71 tatar ve 3 maaşlı gönüllü ile birlikte toplam 92 kişilik bir kadro yer almaktadır. Memur sayısındaki artış ödenen maaşın da artması anlamına gelmekteydi. Kaydedilen bu son kadroda yer alan görevlilere ödenen toplam maaş 45.945 kuruştur. Ayrıca bu tutara nazırın aldığı maaş dâhil değildir. Üç yıl gibi bir sürede memur sayısında yaklaşık 20 kişi artış göstermiştir. Ayrıca 1845'te Anadolu'da 21, Rumeli'de 13 olmak üzere toplamda 34 posta müdürü görev almıştır. Bu doğrultuda Posta Nezaretinde maaş alan hem merkez hem de taşra memurlarının sayısı 126'yı bulmuştur.<sup>284</sup>

İstanbul'da kurulmaya başlayan Posta Teşkilatı kısa sürede diğer bölgelere de yayılmıştır. Merkez ile taşra arasında iletişimin sağlanması adına atılan bu adım doğrultusunda Anadolu'da bir iletişim ağı kurulmuştur. Haberleşmenin taşraya kaymasından sonra postacılık "Muntazam" ve "Gayr-i Muntazam" şeklinde ikiye ayrılmıştır. Bu ifadelerden kastedilen asıl şey başında müdürün olduğu veya olmadığı yerlerdir. Bu doğrultuda kendisine Posta Nezareti tarafından müdür tayin edilen yerlere "Muntazam" denilirken, müdürün tayin edilmediği, onun yerine posta ile ilgili işleri en rütbeli memur veya kâtiplerin yaptığı yerlere de "Gayr-i Muntazam" adı verilmiştir. Ancak daha sonra bu ifadelerin içeriği değiştirilmiş ve posta müdürü bulunan iki merkez arasındaki bütün yerlere "*Muntazam*" ismi verilmiştir.<sup>285</sup>

Merkez ve taşrada kurulan postaneler günün belli saatlerinde hizmet vermekteydi. Halk bu saatler içerisinde postalarını gönderebiliyor veya alabiliyordu. Posta memurları günde beş saat çalışmaktaydılar. Bunun iki saati sabah, üç saati ise öğleden sonraya bölünmüştür. Memurların çalışma saatlerini belirleyen kural Birinci

<sup>283</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 150.

<sup>284</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 152.

<sup>285</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 155.

Posta Kanunu'nda şöyle ifade edilmektedir: “*Külli yevm mektup alıp vermek için iki saat öğleden mukaddem ve üç saat öğleden sonra ki ceman beş saat odalarında olmak lazım geleceği*” posta memurlarının çalışma saatlerini açıkça gösteren bu kanundan sonra, çalışma saatlerini ve mesai sürelerini tespit etmek zorlaşmıştır. Ayrıca ilk olarak beş saat şeklinde belirlenen çalışma saatleri daha sonra artırılmıştır.<sup>286</sup>

19. yüzyıla ait Bitlis vilayet salnameleri incelediğinde Bitlis merkez başta olmak üzere buraya bağlı kaza ve sancaklarda da ihtiyaca göre posta memuru tayin edildiği görülmektedir. Ancak bu kadrolaşma ilk başlarda sayı itibariyle düşük tutulmuştur. Bunda da memur maaşlarının ödenememe durumu etkili olmuştur. 1892 tarihli Bitlis Vilayet Salnamesi'ne göre Bitlis vilayetinde posta ve telgraf teşkilatı ile ilgili tam bir sistem oturtulmamıştır. Bu dönemde Muş Sancağı telgraf dairesinde yalnızca 1 müdür ve 1 memur görev almaktaydı. Toplamda iki kişiden oluşan bir kurumun işlemesi ve halkın ihtiyacına cevap vermesi mümkün değildi. Aynı durumu Siirt Sancağı posta ve telgraf dairesinde de görülmektedir. Burada görevli sayısı da yine 1 müdür ve 1 memurdan oluşmaktaydı. 1892 senesinde Muş ve Siirt Sancağında durum bu şekilde iken, diğer kaza ve sancaklarda telgraf ve posta teşkilatı bulunmamaktaydı.<sup>287</sup>

İstanbul posta teşkilatı kurulduğu günden belli bir süreye kadar görevli memur sayısında artış olduğu gibi Bitlis merkez, kaza ve sancaklarında görevli posta ve telgraf memuru sayısında da aynı durum yaşanmıştır. 1892-1898 arasında vilayete bağlı kaza ve sancaklarda ki kadro sayısı artmış ve postacılık faaliyetleri daha teşkilatlı bir hal almıştır. Altı yılda gerçekleşen bu gelişime göz atıldığında Bitlis merkez kadrosunda daha önce memur bulunmayan Malazgirt Kazası ve Genç Sancağına da memur tayin edilmiştir. Buna göre Malazgirt Kazasına 1 müdür ve 2 muhabere memuru, Genç Sancağına 1 müdür, 2 çavuş tayin edilmiştir. Ayrıca daha önce görevli sayısı sadece iki kişiden oluşan Muş ve Siirt Sancaklarındaki artış ise şu şekildedir; Muş Sancağı; 1 müdür, 1 baş memur 3 muhabere memuru Siirt Sancağı; 1 müdür ve 3 muhabere memuru şeklindedir.<sup>288</sup>

Bitlis'te görevli posta memurları diğer vilayetlerdeki posta memurları gibi düşük tutarda maaş almaktaydılar. Bu durum çalışan personel üzerinde olumsuz

<sup>286</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 161-162.

<sup>287</sup> Polat, *H. 1310 (M. 1892) ve H. 1316.1317....*, s. 402.

<sup>288</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, s. 167.

etkiler bırakmıştır. Düşük maaşın etkileri ise posta memurlarının işine yansımaktaydı. Mesela posta memurlarının işlerinde verimsiz olması, istifalar veya yolsuzluk bunlardan bazılarıdır. Bir memurun maaşı 200-800 kuruş arasında değişmekteydi. Bu ücret memurların geçinmelerini adeta olanaksız kılmaktaydı. Özellikle kış aylarında giyim ve yakacak sorunu olduğundan memurlar bir hayli sıkıntı çekmekteydiler.<sup>289</sup> Posta memurlarının aldıkları maaşın yetersiz olduğunu İstanbul mebusu Şefik Bey şöyle dile getirmiştir:

*“...Bunlar ne maaş alıyor efendiler? 400 kuruştan 800 kuruşa kadar. Bugün emin olunuz bunları bu hizmette çalıştıran hamiyetleri değildir. Aç bir insan için hamiyetten bahsedilemez. Zavallılar ne yapsınlar?... Bugün bunlar askerdir. Maaşlarına 100, 200, 500 kuruş zam etmekle karınları doymaz. Kömür ve odun bulunmamasından dolayı tir tir titreşiyorlardı. Onun için bunlara askerlere verildiği gibi tayin verilmesi icap eder.”<sup>290</sup>*

Mecliste yapılan bir tartışmada vilayetlerde görevli tüm müdür ve memurların eşit maaş almaları ile ilgili bir konu gündeme gelmiştir. Ancak bu fikir pek tutmamıştır. Çünkü böyle bir durumda çok çalışan ile az çalışan memur eşit kabul edilecekti ve bu durum hiç de adil değildi. Bu nedenle sabit maaş yerine memurların çalışma düzeyine göre maaş sistemi uygulanmak istenmiştir. Üzerinde anlaşılan fikre göre en yüksek maaş en çok çalışan memurların alabileceği tutar olmalıydı ki, memurlarda çalışma azmini artabilsin. Posta memur maaşlarının ele alındığı bu görüşmede memurların alabileceği tutar en az 400 kuruş en fazla 3500 kuruş olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda vilayet memurları 19 sınıfa ayrılmıştır.<sup>291</sup>

Bitlis merkez posta ve telgraf görevlileri merkezden atama ile göreve getirilmekteydi. Göreve getirilen memurlar Bitlis halkına hizmet sunarak görevlerinin layıkıyla yapmaya çalışmışlardır. Görev süreleri içerisinde işlerinde üstün başarı gösteren memurlar zaman zaman terfi almaktaydılar. 1870-1929 yılları arası Bitlis Vilayetinde görev yapan müdür kadrosu incelenecek olursa; bu yıllar arasında Bitlis merkez posta ve telgraf teşkilatında toplam 15 müdür görev yapmıştır. Bu müdürler içerisinde en uzun görev süresi 4 yılı bulmaktadır. Diğerleri incelendiğinde ise 1 yıl, 2 yıl ve 3 yıl şeklinde devam etmektedir. Hastalık ve

---

<sup>289</sup> BOA, İ.ŞD, 38/1950-2.

<sup>290</sup> Tanju Demir, *Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Haberleşme Kurumuna Dair Değerlendirmeler*, Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları, C. 1-2, S. 25-26, 2014, s. 17.

<sup>291</sup> Erkan Tural, *Osmanlı Posta Bürokrasisi 1908-1914*, TODAİE Yayınları, Ankara, 2009. s. 219.

ölümlerin dışında memurların görev sürelerinin uzunluğu veya kısalığı bu memurların görevdeki başarı veya başarısızlıklarına bağlıydı.<sup>292</sup>

Bitlis merkez posta ve telgraf teşkilatında görev yapan kadro arasında en nadir rastlanan memur türü müfettişlerdir. Bu durum kurumun işleyişi ve nizamın devam ettirilmesini olumsuz etkileyen büyük bir eksikliklerdir. Teftişin olmadığı kurumlarda iyi bir hizmetten söz edilemeyeceği gibi usulsüzlüklerin de baş göstereceği aşikârdır. Bitlis merkez ve kazalarda da benzer durum görülmektedir. Bitlis vilayet salnameleri incelendiğinde 1870'ten 1890'a kadar bölgeye müfettiş atanmamıştır. Ancak yolsuzluk olduğu zamanlarda bölgeye müfettiş gönderilmiştir. Bu süre içerisinde bölgeye gelen müfettişler ise merkezden (İstanbul) geçici olarak gönderilmiştir. Ancak 1891'den itibaren bölgeye müfettiş atandığını görülmektedir. Bu müfettişlerin isimleri ise Tefvik Efendi (1891-1895) ve Mehmed Efendi (1895-1901) dir.<sup>293</sup>

1898-1899-1900 yıllarına ait Bitlis Vilayet salnameleri incelendiğinde dönemin merkez ve bazı sancaklardaki posta memurlarının sayısı, görevleri ve bu memurların isimleri hakkında bilgi edinilebilir.

Diğer sancak ve kazalarda genelde bir müdür ve sayıları iki ile dört arasında değişen memurlar görev almaktayken, Bitlis merkezde bu sayı daha fazladır. Müdür ve muharebe memurlarının yanında müfettiş ve müfettiş muavini de görmek mümkündür. Ayrıca yine diğer kaza ve sancaklarda olmayan "Lisan-ı Ecnebiye Memuru" Bitlis merkez posta teşkilatında görev yapmaktadır. Bu memurun görevi yabancı dilde gelen mektupları incelemek, sakıncalı bir durum olduğunda ise bunu derhal merkeze bildirmektir. Bilindiği üzere Bitlis'te Türklerin yanı sıra Ermeniler de yaşamaktaydı. Özellikle Amerikan misyonerlerinin bölgedeki faaliyetleri düşünüldüğünde bu durumun ehemmiyeti ortaya çıkmaktadır.

---

<sup>292</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, s. 166.

<sup>293</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, s. 166.

**Tablo 5.**1899 yılı salnamesine göre Bitlis sancak ve kazalarında görevli posta memurları<sup>294</sup>

<b>Muş sancağı</b>	<b>Siirt sancağı</b>	<b>Garzan Kazası</b>	<b>Genç sancağı</b>	<b>Malazgirt Kazası</b>
<b>Müdür</b> Hacı İbrahim Efendi	<b>Müdür;</b> Fethi Efendi	<b>Memur;</b> Hüsnü Efendi	<b>Müdür;</b> Rüştü Efendi	<b>Kazası</b>  <b>Müdür;</b> Hüseyin Şevki Efendi
<b>Ser (baş) Memur;</b> Şevki Efendi	<b>Muhabere memurları;</b> Behçet Efendi ve Şükrü Efendi	<b>Çavuş;</b> Hüseyin Efendi ve Mirza Ağa	<b>Çavuş;</b> Bekir Ahmet ve Dursun Ağalar	<b>Muhabere Memuru;</b> Ali Rıza Efendi
<b>Muhabere Memurları;</b> İsmail Efendi, Şükrü Efendi ve İbrahim Efendi			<b>Kuvvas?</b> NuriEfendi	<b>Çavuş;</b> Rüstem ve Mehmet Ağalar

Yukarıdaki tablo incelendiğinde 1899 senesinde Bitlis'e bağlı posta memurlarının sayısı iki ile dört arasında değiştiği görülür. Ayrıca bir yıl gibi kısa bir sürede birçok memurun görevi bir başka memura devrettiğini anlaşılmaktadır.

**Tablo 6.**1900 yılı salnamesine göre Bitlis sancak ve kazalarında görevli posta memurları<sup>295</sup>

<b>Muş sancağı</b>	<b>Malazgirt Kazası</b>	<b>Siirt sancağı</b>	<b>Garzan kazası</b>
<b>Müdür;</b> Hacı İbrahim Efendi	<b>Müdür;</b> Ahmet Efendi	<b>Müdür;</b> Fethi Efendi	<b>Müdür;</b> Hüsnü Efendi
<b>Ser (baş) memur;</b> Esad Efendi	<b>Muhabere Müdürü;</b> Hükümet Efendi ve Necip Efendi	<b>Muhabere Müdürü;</b> Behçet Efendi ve Şükrü Efendi	<b>Çavuş;</b> Hüseyin Efendi ve Mirza Ağa
<b>Muhabere Memurları;</b> Necip Efendi, Rıza Efendi, Şakird İbrahim Efendi			

<sup>294</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1317 (M. 1899), s. 160-176-194-202.

<sup>295</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1318 (M. 1900), s. 122-177-196-204-225.

Yukarıdaki tablolarda Bitlis'e bağlı kaza ve sancaklarda görevli posta ve telgraf memurlarının isimleri ve görevleri yer almaktadır. Muş, Malazgirt, Siirt, Genç ve Garzan bu kaza ve sancaklardan bazılarıdır. Bunların dışında Bitlis Vilayetine bağlı bulunan kazalar arasında Ahlat, Mutki, Hizan ve Adilcevaz da sayılabilir. Ancak bu kazaların isimleri tablolarda yer almamaktadır. Çünkü bu kazalardan Ahlat dışında diğer üçünde posta ve telgraf faaliyetleri çok daha sonraları başlamıştır. Bu kazaların posta ve telgraf ile tanışmaları şu şekildedir;

**Adilcevaz Kazası:** Adilcevaz Kazası konum olarak Doğu Anadolu'da yer almaktadır. Kaza, nüfus bakımından az, yüz ölçümü bakımından küçüktür. Bitlis'e bağlı olan bu kazanın doğusunda Erciş ve Van, batısında Ahlat ve Bitlis, kuzeyinde ise Van Gölü bulunmaktadır. Bitlis'e olan mesafesi yaklaşık on bir saattir. Adilcevaz Kazasında 1917 yılına kadar posta teşkilatı kurulmamıştır. Bu kadar geç tarihlere kadar neden posta teşkilatının kurulmadığına dair net bir bilgi olmamakla birlikte bu durumun sebebi olarak kazanın nüfus bakımından az ve gelişmemiş bir yer olmasıyla alakalı olabileceği düşünülmektedir. Kazada posta teşkilatının olmaması halkın haberleşmeden mahrum kalmasına neden olmuştur. Ayrıca bu kaza gerek vilayet gerekse diğer kazalarla haberleşme sağlayamadığı için merkezden kopuk kalmıştır. 1917 senesinde posta teşkilatının kurulduğu Adilcevaz Kazasına Posta ve Telgraf Müdürü olarak Mehmed Kamil Efendi (1917-1918) atanmıştır. Mehmed Emin Bey de (1925-1926) bu kazanın Posta ve Telgraf Müdürlüğünü yapmıştır.<sup>296</sup>

**Ahlat Kazası:** 1686 tarihine kadar müdüriyet unvanıyla idare olunmuş ve ondan sonra kaymakamlığa tahvili ile 1690 tarihine kadar bazen Van'a ve bazen Muş'a bağlanmıştır. En sonunda da Bitlis Vilayetine katılmıştır.<sup>297</sup>

Ahlat Kazasının doğusunda Adilcevaz, kuzeyinde Malazgirt ve Bulanık Kazaları batısında Nemrut Dağı ve kuzeyinde Van Gölü bulunmaktadır. Kaza yedi mahalle ve yirmi bir karyeye sahiptir. Kaza Bitlis Vilayetine bağlıdır ve buraya uzaklığı ise on saat mesafededir.<sup>298</sup> (1898 yılına göre) Ahlat Kazasında posta ve telgraf faaliyetleri 1900 senesinden itibaren başlamıştır. Kazaya atanan ilk Posta ve Telgraf Müdürü Resul Sıdkı Efendi'dir (1898-1901). Resul Sıdkı Efendi bir önceki sene normal memur olarak hizmet verirken 1899'da müdürlüğe terfi etmiştir. Ayrıca

<sup>296</sup> Azap, *Bitlis Salnameleri Devlet...*, s. 175.

<sup>297</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1316 (M. 1898), s.163.

<sup>298</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1316 (M. 1898), s. 163.

Bahaeddin Efendi (1926-1927) ve Emin Bey'de (1927-1928) Ahlat Kazasında müdür olarak görev yapmışlardır.<sup>299</sup>

Hizan Kazası: Hizan Kazası, doğusunda Van Vilayetine bağlı Gevaş, kuzeyinde Karçkan Kazasıyla merkez vilayetine bağlı Tatin? Nahiyesi, batıdan Şirvan, güneyden yine Şirvan ve Yervadi? Kazalarıyla çevrilidir. Yeni teşkilatlanma gereğince iki nahiyeye ve yüz altmış sekiz pare karay-ı şimal olup merkezde yaklaşık seksen hane bulunmaktadır.<sup>300</sup> Yapı itibarıyla küçük bir yerleşim yeri olan ve Bitlis'e bağlı bulunan Hizan Kazasında posta ve telgraf faaliyeti 1926'da başlamaktadır. Bu dönemde Posta ve Telgraf Müdürlüğüne Yusuf Bey (1926-1928) getirilmiştir.<sup>301</sup>

Mutki Kazası: Mutki, kuzeyden Bitlis batıdan Sason, güneyden Garzan kazaları ve kuzeyden Huyut? ve Norşin nahiyeleriyle çevrilidir. 57 karye bulunmaktadır. Merkez Kaza Genzo? Karyesidir. Mutki, Bitlis vilayetine sekiz saat mesafededir.<sup>302</sup> Bahsi geçen diğer üç kaza gibi Mutki'de yapı itibarıyla küçük, nüfus bakımından kalabalık olmayan bir yerleşim yeridir. Mutki Kazasında 1926 senesine kadar postacılık faaliyetleri bulunmuyorken, bu tarihten itibaren kazada küçük çaplı bir posta teşkilatı kurulmuştur. Bu teşkilatın başına Mutki Kazasının ilk Posta ve Telgraf Müdürü olarak Hulusi Bey (1926-1927) getirilmiştir. Hulusi Bey'den sonra görevi Nuri Bey (1928-1929) devralmıştır.<sup>303</sup>

### 2.1.3.2. Yapılan Yolsuzluklar

Devlet kurumları temelde dürüstlük ve disiplin üzerine kurulmalıdır. Aksi takdirde kurumların uzun ömürlü olması düşünülemez. Usulsüzlüğün görüldüğü yerde müdahale edilmesi kurumun ömrünü uzatır. Bunun bir örneği Bitlis Vilayetinde yaşanmıştır. Bitlis merkez ve vilayete bağlı sancaklarda görev yapan memurlar zaman zaman görevlerinde ihmalkârlık göstermişlerdir. Bu ihmaller ise çoğunlukla bütçe açıklarına neden olmuştur. Bu durumun sıklıkla yaşandığı 19. yüzyılın sonlarına doğru devlet bu memurları incelemeye almıştır. İşinde ihmalkârlık gösteren memurlar görevinden azledilmiş, yerlerine yeni memurlar getirilmiştir.

Posta memurunun göreve getirilmesi merkezden (İstanbul) atama ile gerçekleşmekteydi. Memur seçiminde aranan özellikler; çalışkanlık, dürüstlük, ahlaklı olmak ve vatansever olmaktır. Meslek konusunda yeterliliğe sahip olsa dahi

<sup>299</sup> Azap, *Bitlis Salnameleri Devlet...*, s. 184.

<sup>300</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1316 (M. 1898), s. 171.

<sup>301</sup> Azap, *Bitlis Salnameleri Devlet...*, s.194.

<sup>302</sup> *Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1316 (M. 1898), s. 178.

<sup>303</sup> Azap, *Bitlis Salnameleri Devlet...*, s. 201.



bahsi geçen özelliklere sahip olmayan kişiler göreve alınmamaktaydı.<sup>304</sup> Memurlar üzerinde bu özellikler incelendiğinde özellikle dürüstlük kuralının memurlar tarafından zaman zaman ihmal edildiği görülmüştür. Bazı vilayetlerde memurların yolsuzluk yapması ve bu sebeple görevlerinden azledilmeleri ise halkın kuruma olan güvenini sağlamaktaydı.

19. yüzyılda Bitlis'e bağlı kazalar içerisinde yolsuzluğun en sık rastlandığı yer Siirt kazasıdır. Doğu Anadolu'da yer alan Bitlis vilayetine bağlı kazalar 19. yüzyılda önemli bir durum olmadığı sürece teftiş edilmemekteydi. Bu durum ise bazı usulsüzlüklerin yaşanmasına neden olmaktadır. Teftişlerin yapılmamasını fırsat bilen bazı memurlar postane gelirlerini çalmaktaydılar. Bu durum bir süre sonra fark edilince müdahale edilmesi için merkezden yardım istenmiştir. Bunun üzerine bölgeye gönderilen müfettişler incelemelerde bulunmuşlardır. Soruşturma sonucunda yolsuzluğu tespit edilen memurlar görevlerinden azledilmişlerdir.<sup>305</sup> Ancak bu cezalar yeterince caydırıcı olmadığından benzer olaylar sıklıkla yaşanmıştır.

1896 yılında Bitlis'e bağlı Siirt kazasında posta memurlarının yolsuzluk yapmaları sonucu yaklaşık on bin kuruş açık meydana gelmiştir. İncelemeye alınan bu olayın failleri kısa sürede ortaya çıkarılmıştır. O dönem görevde olan Van-Bitlis posta ve telgraf müfettişi Raşid Efendi, yolsuzlukların yaşandığı dönemde Siirt'te ikamet eylemekteydi. Fakat yaşanan olayların farkında olmaması veya farkında olup da ses çıkarmaması üzerine görevinden azledilmiştir.<sup>306</sup> 1897 yılında yeni usulsüzlükler yaşanmıştır. Siirt merkez müdürlüğünü yapan Talat Efendinin yol, hasılat ve emanetlerden beş bin yedi yüz elli iki kuruş parayı zimmetine geçirdiği anlaşılmış ve Raşid Efendinin ardından Talat Efendi de görevinden azledilmiştir.<sup>307</sup> Bu örnek diğer vilayet ve kazalar için şu anlama gelmekteydi; cezalandırma sadece suç işleyenlere değil bu suça zemin hazırlayan ihmalkâr kişiler içinde geçerlidir. Bunun üzerine vilayet ve kazalarda görevli memurların işlerinde daha dikkatli olmaları sağlanmaya çalışılmıştır.

Bitlis merkez postanesinde yaşanan yolsuzluklar arasında para ve değerli posta eşyalarının çalınması gösterilebilir. Genelde çalınan paralar yapılan inceleme ve soruşturmalara rağmen ortaya çıkarılamıyordu. Ancak daha büyük çapta değerli eşyaların çalınmasında failerin yakalanması daha kolay olmaktadır. 1900 yılında ise

<sup>304</sup> *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 198.

<sup>305</sup> *BOA*, 640/47927-1-1.

<sup>306</sup> *DH.MKT*, 2168/87-1-1.

<sup>307</sup> *DH.MKT*, 2213/46-1-1.

Bitlis merkez postanesinde içinde değerli eşyaların bulunduğu bir koli çalınmıştır. Durumun anlaşılması üzerine bölgede geniş çaplı incelemeler yapılmış ve çok geçmeden failer ortaya çıkarılmıştır. Bu olayda işbirliği yapan memurlar tespit edilerek görevlerinden azledilmiş ve ardından cezalandırılmıştır. Memurlara verilen cezalar genellikle ibret alınması için ağırlaştırılmaktaydı. Böylece bu ve benzeri olayların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Ancak yine de beklendiği gibi olmamış ve yolsuzluk olayları aynı şekilde devam etmiştir.<sup>308</sup>

Bitlis başta olmak üzere diğer doğu vilayetlerinde yaşanan yolsuzlukları engellemek adına merkez tarafından vilayetlere müfettişler atanmıştır. Bu müfettişlerin yaptığı incelemeler raporlar halinde merkeze bildirilmiştir. Özellikle yolsuzluğun sık görüldüğü yerlerde incelemeler daha dikkatli yürütülmüştür. Bu vilayetlerin nezaret depolarında yapılan inceleme sonrası bulunan tedavülden kaldırılmış pulların sayımı yapılmış ve bunlar not edilerek yolsuzluk yapıp yapılmadığına dair incelemeye alınmıştır. Ayrıca müfettişlerin incelemeleri sonucu ortaya çıkan diğer bir konu ise yolsuzluğun sadece değerli eşyaların çalınmasında değil aynı zamanda bazı havale işlemlerinde de görülmesiydi.<sup>309</sup>

Memurları yolsuzluğa iten sebeplerin başında ekonomik sıkıntılar gelmektedir. Memurlar ilk zamanlar 400-600 arası maaş alıyorlardı.<sup>310</sup> Aldıkları bu maaş memurların geçinmeleri için yetersiz gelmekteydi. Bu rakamlar savaş zamanlarında yarıya düşmekteydi. Ayrıca ekonomik sıkıntılardan dolayı memur maaşların gününde ödenmemesi veya dört beş ay hiç ödenmediği de olmuştur. Bu ve benzeri durumlar memurlar üzerinde olumsuz etki bırakmaktaydı. Yaşanan sıkıntılara dayanamayan bazı memurlar görevlerinden istifa ederken bazıları da görevlerini sürdürmüşlerdir. Görevlerine devam edenler arasında kimi memurlar işine dürüst bir şekilde devam ettirmiş kimi de yolsuzluğa başvurmuştur.<sup>311</sup>

Doğu vilayetlerinde yaşanan yolsuzlukların yanında bir de postaların eşkıyalar tarafından yağmalanması sorunu bulunmaktaydı. Doğu Anadolu, coğrafi özelliği gereği dağlık ve engebeli bir arazi yapısına sahiptir. Bölgenin dağlık olması eşkıyalar için saklanma imkânı sağlarken, engebeli arazi de ulaşımı sekteye uğratmaktadır. Daha öncede bahsedildiği üzere posta memurları mektup ve gazete gibi haberleşme araçlarının yanında para ve değerli eşyaları da taşımaktaydılar. Bu

<sup>308</sup> BOA, 3737/280216-5-1.

<sup>309</sup> BOA, 4634/347490-2-1.

<sup>310</sup> *İstiklal Harbimizde PTT*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2009, s.45.

<sup>311</sup> DH.MKT, 1382/127-1-1.

nedenle eşkıyalar posta memurlarının önlerini keserek para ve değerli eşyaları çalmaktaydılar. Karşı çıkanları ise öldürmekteydiler. Bu tür durumlarda can ve mal güvenliğinin sağlanması adına posta memurları silah taşımaktaydılar.<sup>312</sup> Ancak yine de bu tedbir sayıca kalabalık olan eşkıyalara karşı koymada yeterli olmamaktaydı.

Bitlis posta teşkilatında ilk zamanlar yaşanan sorunlara kökten çözümler bulunamadığından bu aksaklıklar zamanla postacılığın düzenli işlemini engellemiştir. Tecrübeli personel eksikliği, postaların maruz kaldığı saldırılar, maaşların geç ödenmesi ya da hiç ödenmemesi ve kış aylarında postacılığın yavaşlaması bu sorunlardan bazılarıdır.<sup>313</sup> Dönemin imkânları göz önünde bulundurulduğunda bu sorunlardan bazılarının düzelme ihtimali varken, bazıları ise çözüme kavuşturulmamıştır.

Yolsuzluk yapan memurların yanında işini hakkıyla yapan memurlar da bulunmaktaydı. Görevlerini gerektiği gibi yerine getirdiklerinden dolayı bu memurlar çoğu kez terfi ile ödüllendirilmiştir. Bu memurlar arasında Bitlis posta ve telgraf memuru Abdülhadi Efendi terfi ile ödüllendirilmiştir.<sup>314</sup> Ayrıca Hüdavendigâr vilayeti telgraf ve posta başmüdürü Osman Bey, merkez müdürü Mahmut Efendi, muhasebe başkâtibi İbrahim ile Bitlis müdürü İsmail Efendi en kıdemli memurlar adı altında görevlerinde terfi etmişlerdir.<sup>315</sup>

Görevlerinde yükselen ve yaptıkları işlerde takdir gören posta memurlarının bu sevgiyi görmelerinde vazifelerini gönülden yapmaları etkili olmuştur. Haberleşme gibi çok mühim bir meselenin idrakini kavrayan bu memurlar çoğu zaman para almadan, birçok sıkıntıya göğüs gererek çalışmışlardır. Onların bu fedakârlığı ise dikkatlerden kaçmamıştır. Birkaç ay boyunca maaş alamayan ve maddi sıkıntılar yaşayan bu memurların hem maaşlarına zam yapılmış hem de görevlerinde yükselme imkânı sağlanmıştır.

## 2.2. Telgraf

Telgrafın icadı, insanlık tarihine çağ atlatan en büyük gelişmelerden biridir. İlk zamanlar haberleşmede postacılık kullanılmıştır. Ancak gelişen teknolojiyle beraber telgrafın icadı, postacılığın yerini kısa sürede almıştır. Telgrafla

---

<sup>312</sup> *DH.MKT*, 460/4-4-1.

<sup>313</sup> Tekdal, *II. Abdülhamid Döneminde Bitlis...*, s. 113-114.

<sup>314</sup> *DH.MKT*, 2041/7-1-1.

<sup>315</sup> *DH.MKT*, 1672/174-1-1.

haberleşmenin zahmetsiz ve hızlı olması bunda etkili olmuştur. Telgraf, yazılı bilgileri bir sinyal yardımıyla karşı tarafa hızlı bir şekilde gönderen sistemin adıdır. Telgraf kelimesi, yunanca “tele” ve “grafo” kelimelerinin birleşimi ile “uzak yazan” anlamına gelmektedir.<sup>316</sup>

Telgraf ilk olarak Fransız bir papaz olan Claude Chappe tarafından kullanılmıştır (1792). Bu mucidin ilk denemesi ise oldukça enteresandır. Fransız papazın yaptığı bu haberleşme sistemi tahtadan yapılmış üç koldan oluşmaktadır. Her bir kol farklı bir amaca hizmet etmektedir. Bu yüzden şekilleri; düz, dik ve yataydır.<sup>317</sup> Ayrıca yüksek kule ve binaların tepesine kurulan düzenek sayesinde yaklaşık 10-15 mil uzaklıktaki bir mesafeye mesajlar iletilmekteydi. Belli aralıklarda bulunan binalar ve bu binaların tepesinde bulunan gözlemciler aracılığıyla mesajın geldiği yerden alınan bilgiler bir sonraki noktaya iletilmekteydi. Bu ilk teşebbüs biraz zahmetli gibi görünse de oldukça başarılı sayılırdı. Çünkü Napoleon Bonapart, bu sistemi askeri faaliyetlerini kolaylaştırmak amacıyla Paris ile Lille arasında yaklaşık 230 kilometrelik bir mesafede kullanmıştır.<sup>318</sup>

1837 yılında Amerikalı mucit Samuel Morse tarafından modern telgraf icat edilmiştir. Öncesinde kulelere kurulan düzenek sayesinde haberleşme sağlanırken, S. Morse, elektriğin gücünü kullanarak haberleşmeyi daha hızlı ve zahmetsiz hale getirmeyi başarmıştır.<sup>319</sup> Kendi adıyla anılan alfabeyi haberleşmede kullanan S. Morse’un icadı; Osmanlı, İngiltere, Fransa ve Amerika’da büyük ilgi görmüştür.<sup>320</sup>

### 2.2.1.Osmanlı Devlet’inde Telgraf

Osmanlı Devleti’nde telgrafın icadından önce haberleşme farklı yöntemlerle sağlanmıştır. Kullanılan yöntemlerden en yaygın olanı “semafor” adı verilen aletin kullanılmasıydı. Alet daha çok savaş zamanlarında iki mesafe arasında bulunan askerlerin haberleşmesinde kullanılmıştır. Aslına bakılırsa bu aletin ortaya çıkmasında 1828-1829 yılında meydana gelen Osmanlı-Rus savaşında Osmanlı askerlerinin hızlı iletişim ağı kurulmasını istemesi etkili olmuştur. Semafor adındaki

<sup>316</sup> Esin Altun, *Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2011, s. 5.

<sup>317</sup> Mustafa Şehitoğlu, *Milli Mücadele’de Telgraf Muhaberatı (1918-1922)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ 2012, s. 3.

<sup>318</sup> Diren Çakılcı, “Osmanlı Devleti Telgraf Şebekesinde Üsküdar Telgrafhanesi ve Önemi”, *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu*, 11-13 Kasım 2016 Bildiriler C. 1, s. 132-133.

<sup>319</sup> Mehmet Mercan, “Giresun Telgraf İdaresi ve Telgrafhane Binası (1869-1904)”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 2/7 (2009), s. 161.

<sup>320</sup> Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi...*,s. 101.

alet haberleşmede çok verimli değildi. Fakat Osmanlı'da kullanılan ilk amatör telgraf olarak bilinmektedir.<sup>321</sup>

19. yüzyıl dünyada hızlı haberleşmenin temellerinin atıldığı yüzyıl olmuştur. Fransa ve İngiltere gibi önde gelen devletlerde telgraf haberleşmesi yaygın olarak kullanılırken, Osmanlı Devleti 19. yüzyılın ikinci yarısına doğru telgraf ile tanışmıştır. S. Morse'un elektrikli telgrafı icadından yaklaşık 4 yıl sonra Osmanlı Devleti'ne tanıtılmıştır. İcat, Morse'un arkadaşları Smith ve Hamlin tarafından Sultan Abdülmecit'e takdim edilmiştir. Yapılan bu çalışmayı oldukça beğenen Sultan, Morse ve arkadaşlarını takdir ettikten sonra onlara bir takım hediyeler vermiştir.<sup>322</sup> Telgrafın icadı, devletin idari kadrosu tarafından büyük ilgiyle karşılanmış, kısa sürede ülkenin başta merkez olmak üzere diğer yerlerinde faaliyete girmesi istenmiştir. Hatta bu konuda 1854 yılında bir komisyon kurulmuştur. Komisyonda alınan kararlar sonucunda İstanbul-Edirne-Şumnu hatlarıyla, Edirne-Filibe-Sofya-Niş hatlarının yapımı ihaleye sokulmuştur.<sup>323</sup>

Osmanlı topraklarına çekilen ilk telgrafların dili Fransızca idi. Kaynaklara göre telgraf, ilk olarak Amerika'da ortaya çıksa da daha çok Avrupa'da yaygınlık göstermiştir. Telgrafın Avrupa'da aktif bir şekilde kullanıldığı zamanlarda Osmanlı Devleti'nde durum tam tersiydi. Ekonomik durumun iyi olmamasının yanında, teknik bilgi eksikliği ve bu işi yapabilecek donanımlı memurun olmaması gibi sebeplerden dolayı Osmanlı Devleti telgraftan bir süre mahrum kalmıştır. Osmanlı topraklarında bir telgraf hattı bulunmasını Osmanlı kadar İngiltere ve Fransa'da istemiştir. Çıkarları uğruna hareket eden bu devletler her türlü ekonomik destek ve gerekli malzemeyi sağlamaya hazır olduklarını belirtmişlerdir. Osmanlı Devleti açısından hangi devletten telgraf malzemelerinin getirileceği konusunda ikilem oluşsa da tercih Fransa'dan yana kullanılmıştır. Gerek malzeme gerekse telgraf memuru bakımından gerekli desteği sağlayan Fransa'nın bu etkisi Osmanlı telgraf diline de yansımıştır. Bir süre Fransızca devam eden Osmanlı telgrafı 1855 senesinde Mustafa Efendi sayesinde Türkçeye tercüme edilmiştir. Böylece telgraf dili Fransızcadan Türkçeye çevrilmiştir.<sup>324</sup>

<sup>321</sup> Özkan Keskin-Ali Sönmez, "Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu'nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Örneği", *OTAM*, S. 25 (2009), s. 68.

<sup>322</sup> Roderic H. Davison, "Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi", *OTAM XIV*, (Çev.: Durdu Mehmet Burak), S. 1, s.348-349.

<sup>323</sup> Şehitoğlu, *Milli Mücadele'de Telgraf...*, s. 4-5.

<sup>324</sup> Nesimi Yazıcı, *Osmanlı Telgrafında Dil Konusu*, s. 753.

Bilindiği üzere ilk Osmanlı telgrafları Fransızların desteği ile yapılmıştır. İşçi ve malzemeler Fransa'dan getirilmiştir. Osmanlı ülkesinde kurulan hatlarda halkın çalıştırılmaması her ne kadar dönemin şartları gereği alınan karar olsa da bu durum bir süre yerli telgraf memurunun yetiştirilmesini engellemiştir. Bunun derhal düzeltilmesi gerekmektedir. Nihayet merkez tarafından alınan kararların sonucunda yetenekli memurlar yetiştirilmiştir. Mustafa ve Feyzi Efendiler bu iş için Fransız telgrafçıların yanında eğitim almıştır. Memurlar aldıkları eğitimin yanında üstün başarılarla da imza atmışlardır. Bunun en iyi örneği olan Feyzi Bey; *“İlk Türk muhabere memuru”* unvanını almıştır.<sup>325</sup>

Yerli memur yetiştirmek için telgraf okulları açılmıştır. Bu okullarda yetişen öğrenciler aldıkları temel eğitimle telgraf memuru olmaya hak kazanıyordu. Okulun ismi bazı kaynaklarda “Fünun-ı Telgafiye Mektebi (1861)” bazılarında ise “Telgraf Memur Mülazimi Mektebi” diye geçmektedir. Okulun kurulmasına öncülük eden isimlerden birisi de Feyzi Bey'dir. Okul yönetimi telgraf idaresi muavini tarafından yürütülmekteydi. Dönemin telgraf muavini ise Arif Efendi'ydi. Okulda bulunan öğrencilere 250 kuruş maaş verilmekteydi, dersler Cuma ve Pazar hariç diğer günler öğleye kadar sürmekteydi.<sup>326</sup>

Posta taşımacılığı ile haberleşmeyi sağlayan Osmanlı Devleti bu konuda bir nazırlık kurmuştur. Nazırlık 1871'e kadar hizmet vermiştir. Ülkede telgrafın kuruluş yaygınlaşmasıyla da posta ve telgraf örgütleri tek çatı altında toplanmıştır. Dâhiliye Nezaretine bağlanan bu kurumun adı; “Posta ve Telgraf Nezareti” olarak belirlenmiştir.<sup>327</sup>

### 2.2.2. Bitlis'te Telgraf

Osmanlı Devleti'nin doğusunda yer alan Bitlis Vilayeti, coğrafi konumu ve etnik çeşitliliğe sahip olması bakımından büyük öneme sahiptir. Kürt aşiretler ve Ermeniler bu çeşitliliği oluşturan başlıca etmenlerdir. Bitlis Vilayeti'nde yaşayan bazı gruplar zaman zaman yönetime karşı başkaldırma girişiminde bulunmaktaydılar. Bu nedenle başa gelen idareciler ilk olarak buranın kontrolünü sağlamaya çalışmışlardır. İyi yönetimin sırrı etkin haberleşmeden geçer. Bunun bilinciyle

<sup>325</sup> Nesimi Yazıcı, “Osmanlı İmparatorluğunda Dil Konusu, İslam Kurumları Tarihi”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, S. 26 (1983), s. 753-754.

<sup>326</sup> Bahri Ata, “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Telgrafçılar Nasıl Yetiştirildi?”, *Yedi Kıt Tarih ve Kültür Dergisi*, S. 66 (2014), s. 287.

<sup>327</sup> Bezaz, *Haberleşme ve Tarihçesi...*, s. 107.

hareket eden Osmanlı yöneticileri ilk zamanlar merkez ile Bitlis arasındaki haberleşmede posta haberleşmesini kullanmışlardır. Zamanla gelişen teknoloji sayesinde postacılığın yerini telgrafla haberleşme almıştır.

Bitlis Vilayetine ilk telgraf hattının ne zaman çekildiği ile ilgili kaynaklarda kesin bilgi bulunmamakla birlikte en erken tarih olarak 1860'lı yıllara rastlamaktadır. Bu tarihte Bitlis'e çekilen telgraf hattının başlangıç noktası Üsküdar'a kadar uzanmaktadır. 1859'da Üsküdar'a çekilen ilk telgraf hattı buradan İzmit, Ankara, Yozgat, Sivas, Harput, Diyarbakir ve Bitlis'e kadar ulaşmaktadır.<sup>328</sup> Bitlis'e gelene kadar bir yıl sürse de inşa faaliyetleri dönemin şartlarına göre oldukça başarılı sayılmaktadır. Ayrıca 20 Temmuz 1865'te inşasına başlanan<sup>329</sup> diğer bir hat ise Erzurum'dan başlamaktadır. Erzurum'u iki ayrı kola ayıran bu hattın ilk kolu; Erzurum-Oltu-Kars ve Beyazıt'a kadar uzanırken, diğer kolu ise; Erzurum-Muş-Bitlis'e uzanmaktadır. Bitlis'e kadar uzanan bu hattın bir kolu Van'a diğer kolu da Siirt'e uzanmaktadır.<sup>330</sup> Erzurum-Bitlis ve Siirt arasında ayrı bir telgraf hattının birleştirilmesi ile ilgili alınan kararlar sonucunda yapılan masraflar yaklaşık kırk altı bin iki yüz kuruş olarak ön görülmüştür.<sup>331</sup>

19. yüzyılın ikinci yarısında; Bitlis ve diğer doğu vilayetlerinde posta-telgraf hatlarının çekilip, haberleşmenin hızlandırılması gibi önemli gelişmeler yaşanmıştır. Her ne kadar bu haberleşme sistemi telgrafın icadından uzun süre sonra gerçekleşmiş olsa da bu konuda atılan adımlar genelde Osmanlı Devleti'nin özelde ise Bitlis Vilayetinin geleceği açısından büyük adım sayılır. 1867 yılının Eylül ayında Muş ile Bitlis arasında yapılması planlanan telgraf hattının projesi neticelenmiş ve hat kısa sürede hayata geçirilmiştir. Tabi hattın çekilmesinin hemen ardından bölgede bir telgrafhane kurulmuştur. Kurulan telgrafhaneye bin kuruş maaşla Şefik Efendi müdür, dört yüz kuruş maaşla Hüsnü Efendi ise müdür yardımcısı olarak tayin edilmiştir. Bitlis- Muş arasında çekilen bu hat daha sonra Bitlis-Van-Bayezid hattı ile Bitlis-Siirt hatlarının yapılmasında ilham kaynağı olmuştur. Ayrıca çekilen bu hatlar; Bitlis'in İstanbul ve diğer doğu vilayetleriyle doğrudan haberleşmesini sağlamıştır.<sup>332</sup>

Telgraf hattının çekilmesinde; kullanılan malzemeler ve çalıştırılan işçi ücretleri değerlendirildiğinde yapılacak işin maliyetli olduğu anlaşılmıştır. Vilayet

<sup>328</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 162.

<sup>329</sup> Mustafa Kaçar, *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1986, s. 90.

<sup>330</sup> Altun, *Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf...*, s. 32.

<sup>331</sup> Altun, *Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf...*, s. 47.

<sup>332</sup> Tekdal, "II. Abdülhamid Döneminde Bitlis"..., s. 109.

merkezi ile devletin kesintisiz iletişimini sağlanması şarttı. Bu yüzden merkez geneline telgraf hatları çekilmiştir. Merkeze hat çekilirken sancak ve kazalarda yeterli mali destek sağlanamadığından telgraf buralara geç ulaşmıştır. Bitlis vilayetine bağlı kazalar da bu durumdan nasibini almıştır. Fakat Bitlis halkı yaşanan sıkıntıya rağmen devletin yanında durarak, çekilecek telgraf hatlarında gönüllü hizmetlerde bulunmuşlardır. Böylece haberleşmeye ne kadar önem verdiklerini belli etmişlerdir.<sup>333</sup>

Bitlis'e çekilen telgraf hatları sayesinde başta merkez olmak üzere diğer kaza ve sancaklarla da iletişim sağlanmıştır. Üstelik bu iletişimin hızlı olması birçok ihtiyaca zamanında cevap verilmesini de mümkün kılmıştır. Doğu'da Erzurum ve Van ile Güney'de Diyarbakır ile bağlantısı olan Bitlis, doğu ile güney arasında bir köprü vazifesi görmektedir. Bitlis'in bu vilayetler arasında yer alması bölgeler arası haberleşmede de köprü görevi görmesini sağlamıştır. Telgrafın Bitlis'e en büyük katkılarından biri İstanbul ile doğrudan haberleşme imkânı sağlanmasıydı. Bu sayede Bitlis'te olup bitenden merkezin haberi olmaktaydı. Bitlis halkının İstanbul ile doğrudan iletişim sağlaması sayesinde halkın vilayette eksik gördüğü şeyleri dile getirmesi de ayrıca önemlidir.<sup>334</sup>

Bitlis vilayeti ile merkez arasında çeşitli konularda telgraflar çekilmiştir. Bu telgraflardan bazıları vilayetin ekonomik durumu ile alakalı iken bazıları siyasi amaçlı yazılmıştır. Bazen de sosyal hadiseler hakkında konular gündeme getirilmiştir. İstanbul, Bitlis vilayetinde mevcut olan etnik çeşitlilikten dolayı vilayette olan biteni yakından takip etmek istemiştir. Bunun için çekilen telgraflardan faydalanmıştır. Bahsi geçen telgraflar arasında 1887' de mali açıdan sıkıntı çeken Bitlis Valiliği Maliye Nezaretine bir yazı göndermiş ve çekilen mali sıkıntıların giderilmesi için ekonomik destek istemiştir.<sup>335</sup> 1901 senesinde Bitlis Maarif Müdürlüğü'nden maarif nezaretine çekilen bir telgrafta; Bitlis'teki kız okulunda kurulan dört tezgâhın törenle dokuma ve üretim faaliyetine başladığı hakkında bilgiler verilmiştir. Bahsi geçen telgrafta çeşitli devlet büyüklerinin ve Bitlis'te ileri gelen kişilerin eşliğinde dört adet halı dokuma tezgâhının dokuma ve üretim faaliyetlerine başlaması için resmi bir açılış yapılacağı hakkında bilgiler verilmiştir.<sup>336</sup> 1910 senesinde Bitlis'e bağlı Ahlat

---

<sup>333</sup> Uğur Akbulut, "Suriye'ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi", *Tarih Dergisi*, Ortadoğu Özel Sayısı, (2010), s. 2-8.

<sup>334</sup> *DH.MKT*, 1448/83-1-2.

<sup>335</sup> *BOA, DH.MKT*, 1438/104.

<sup>336</sup> *BOA, MF.MKT*, 550/5-2a.



kazasının sancak yapılması işlemlerinin hızlandırılması üzerine çekilen diğer bir telgrafta ise şu ifadeler yer almaktadır; “*Kapasitesi, mevkisi ve tarihsel önemi devletçe de bilinmesi lazım gelen kazamızın kalkınması ve saadeti için sancak haline getirilmesi hakkında bir yıl önce Meclis-i Mebusan [Osmanlı Parlamentosu] Başkanlığına müracaat etmiştik. Gönderdiğimiz evrakın Sura-yı Devlette [Danıştay] bekletilmesi büyük üzüntüye neden olmuştur. Bir an evvel ilgilenilmesi ve bir karara bağlanması gerekir. Memleketimiz için haklı olarak beslediğimiz parlak bir gelecek ümidinin çok yakın bir zamanda gerçekleşmesine müsaade buyurulması istirham olunur.*”<sup>337</sup>

Halkın desteği ile perdey pey inşa edilen telgraf hatları, başta merkez olmak üzere zamanla diğer sancak ve kazalara kadar yayılmıştır. Haberleşme hatlarının yayılması iletişim hızını artırmışsa da Bitlis bölgesinin bulunduğu coğrafya kış aylarında hayatı durma noktasına getirmekteydi. Bu durum haberleşme imkânlarını zorlaştırdığı için, Bitlis Vilayetinde telgrafhaneler kışın ancak güneş batıncaya kadar hizmet vermekteydi. Şehri beyazlara bürüyen kar, telgraf hatlarının çalışmasını aksatmaktaydı. Bundan dolayı iletişimde alternatif yollar aranmıştır. Bu yöntemlerden biri olarak; Bitlis valisinin konağının çevresine ek telgraf hattı çekilmiş ve iletişim buradan sağlanmıştır.<sup>338</sup>

Bitlis kaza ve köylerinde kış aylarında haberleşmenin aksamasının sebeplerinden birisi de; yapılan telgraf hatlarının bölgede yaşayan köylüler tarafından koparılması veya çalınmasıdır. Çalınan teller muhtemelen satılmakta veya başka işlerde kullanılmaktaydı. İşin bu kısmı tam olarak bilinmemektedir. Fakat köylülerin bu hareketi bölgeler arası iletişimi sekteye uğrattığı için bu işi yapanlar tutuklanarak en ağır cezalara çarptırılmışlardır. Ayrıca benzer olayların yaşanmaması için bölgede güvenlik tedbirleri de artırılmıştır.<sup>339</sup>

1890’da Bitlis ile Van arasında iletişimin sağlanması amacıyla telgraf hattı çekilmiştir. Ayrıca iki bölge arasındaki hattı güçlendirmek amacıyla, arada kalan ve henüz telgraf hattı bulunmayan Ahlat, Adilcevaz ve Erciş üzerinden de telgraf hattı çekilmek istenmiştir.<sup>340</sup> 1884-1892 yılları arasında doğu vilayetlerinde çekilen telgrafhanelere baktığımızda, Bitlis’te 3, Diyarbakir’de 11, Erzurum’da 14, Sivas’ta 16 ve Van’da 9 telgrafhane bulunmaktaydı. Bu vilayetlerden Bitlis ve Erzurum

<sup>337</sup> BOA, DH.MUI, 47-1/44-16a.

<sup>338</sup> Tekdal, II. Abdülhamid Döneminde Bitlis..., s. 111.

<sup>339</sup> DH.MUI, 34/2-10-6-1.

<sup>340</sup> Tekdal, II. Abdülhamid Döneminde Bitlis..., s. 109.

posta- telgraf müdürlükleri 1894 yılına kadar Van Başmüdürlüğüne bağlı kalmıştır. Bu tarihten itibaren Van Başmüdürlüğünden ayrılan Erzurum Vilayetinde, yeni bir başmüdürlük kurulmuştur. Bitlis posta-telgraf müdürlüğü de bundan böyle Erzurum'a bağlı olarak hizmet vermiştir.<sup>341</sup>

3 Ocak 1897 tarihli bir belgeye göre, Bitlis Vilayetine bağlı; Mutki, Hizan, Şirvan, Eruh, Pervari, Kulb, Çapakçur ve Sason kazalarında telgraf hattı yoktu. Bu bölgeler arasında haberleşmenin sağlanması için merkezden yardım istenmiştir. Bahsi geçen bölgeler arası çekilecek telgraf hatlarının toplam uzunluğu; 440 kilometredir. Gerekli görülen malzemeler ise; 6160 direk, orta boy izolatör, 44,000 kilo ağırlığında 4 milimetrelik hat telidir. Mali sıkıntılardan dolayı bu proje bir süreliğine ertelenmiştir.<sup>342</sup> 27 Nisan 1901 yılında bu kazalardan Hizan-Bitlis arasında telgraf hattı çekilmesi yeniden gündeme gelmiştir. Bu defa masraflar Seyit Ali Efendi tarafından karşılanmak istenmiştir. Bu hareketinden dolayı Seyit Ali Efendi, üçüncü rütbeyle ödüllendirilmiştir.<sup>343</sup>

Doğu vilayetleri Ermenilerin yoğun bulunduğu bölgelerdir. Mesela 1909 yılında Ermeni nüfusu; Bitlis vilayetinde 110.358, Erzurum'da 101.119, Van'da 71.583 şeklindeydi.<sup>344</sup> Bu vilayetler içerisinde en fazla Ermeni nüfus Bitlis vilayetinde bulunmaktaydı. Bu nedenle Bitlis vilayet genelinde telgraf hatları kurulurken, Ermenilerin çoğunlukta bulunduğu bölgelere öncelik verilmiştir. İsyanların arttığı bir dönemde bu telgraf hatları hayat kurtarmıştır. Çünkü bölgede alınan haberlerden, yapılan saldırılara kadar her bilgi anında merkeze iletilmiş, merkez ise gerekli önlemleri almıştır.<sup>345</sup> Bu konuda özellikle gelen posta, kitap, mektup, gazete ve haritaları inceleyerek gizli mesaj veya sakıncalı bir durum olup olmadığını kontrol eden memurlar, devletin bekası için hayati öneme sahip işler başarmışlardır.<sup>346</sup>

Osmanlı topraklarında yaşayan Ermeniler uzun yıllar Müslümanlar ile dostane ilişkiler kurmuşlardır. Ancak bu ilişkiler imparatorluğun son dönemlerine doğru zedelenmiştir. Bunda da yabancı devletlerin müdahaleleri etkili olmuştur. Ermenilerin dış müdahalelerin tesirinde kalarak bağımsız bir devlet kurma

---

<sup>341</sup> Tekdal, *II. Abdülhamid Döneminde Bitlis...*, s. 112; Ayşegül Okan, *The Ottoman Postal and Telegraph Services in The Last Quarter of the Nineteenth Century*, Boğaziçi Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2003, s.101.

<sup>342</sup> BOA, DH.MKT, 2078/84.

<sup>343</sup> BOA, DH.MKT, 2477/23.

<sup>344</sup> Azap, *Bitlis Salnameleri Devlet...*, s. 108.

<sup>345</sup> Tekdal, *II. Abdülhamid Döneminde Bitlis...*, s. 111.

<sup>346</sup> Tekdal, *II. Abdülhamid Döneminde Bitlis...*, s. 113.

düşünceleri bu topluluğu Osmanlı Devleti ile karşı karşıya getiren en büyük etmen olmuştur. Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne karşı ayaklanmasında en büyük paya sahip devletlerden biri ABD diğeri ise Fransa'dır. 1895 yılında Amerikalı Misyoner George Knapp'ın faaliyetleri sonucu Bitlis'te yaşayan Ermenilerin birçoğu Osmanlı Devleti'ne karşı ayaklanmışlardır.<sup>347</sup> Ermenilerin Osmanlı Devletine saldırılarının bir diğeri örneği ise Kurtuluş Savaşı'nda görülmektedir. Bu dönemde Fransızların desteğini alan Ermeniler birçok köy ve kasabada Müslümanları katletmişlerdir. Fransızların işgal ettiği her Osmanlı toprağında Ermeniler bu durumu sevinçle karşılamıştır.<sup>348</sup> Yabancı devletlerin Osmanlı topraklarında bu denli rahat hareket etmelerinde ve birçok faaliyette bulunmalarında Ermenilerin payı büyüktür. İçeriden sızdırdıkları bilgileri şifreli telgraflar ile servis etmeleri bu sıkıntıların başlıca sebebi olmuştur.

#### **2.2.2.1. Bitlis'te Telgraf Hizmetinde Görevli Memurlar**

Telgraf memurları buldukları bölgelerdeki haberleşmeyi sağlamakla görevlidir. Bu sayede iki bölge arasında kesintisiz haberleşme sağlanmasında önemli bir role sahiptirler. Posta haberleşmesine göre daha hızlı gerçekleştirilen bu haberleşme sayesinde bölgeler arası iletişim kesintisiz gerçekleşmiştir. Bu konuda telgraf memurlarının rolü göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir. Bitlis'te görevli memurların çalışma koşulları incelendiğinde aldıkları maaş, çalışma koşulları ve kışın olumsuz hava koşulları gibi sıkıntılardan dolayı diğeri vilayetlerde görevli memurlardan daha zor şartlarda görev yaptıklarını söylenebilir.

Telgraf memuru olmanın belli koşulları vardı. Her önüne gelen memur olamadığı gibi telgraf memurlarının da öncesinde ve görevleri süresince taşıdıkları belli başlı sorumlulukları vardı. Telgraf memuru seçimi konusunda ilk defa 26 Ağustos 1857'de bir nizamname hazırlanmıştır. Bu nizamnameye göre, telgraf eğitimi alacak kişilerin yaşları 18 ila 30 arasında olacaktı. Bu kişinin okuma yazma, hesaplama yeteneği gibi konularda iyi eğitilmiş olmaları gerekmekteydi. Ayrıca telgraf memuru olacak kişiler ahlak bakımından da ön planda olmalı, dürüst ve namuslu olmasının yanında en az iki kişinin kefilliğiyle bu işe başlayabiliyordu. Bu şartların tamamını sağlayan kişiler ancak telgraf memurluğuna seçilerek görevlerini ifa etmekteydiler.<sup>349</sup>

<sup>347</sup> BOA, A.MKT.MHM, 694/2-8.

<sup>348</sup> Mustafa Şehitoğlu, *Milli Mücadele'de Telgraf...*, s. 74.

<sup>349</sup> Ata, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde"..., s. 285.

19. yüzyılda telgrafhanelerin çalışma saatleri dönemin koşullarına ve halkın ihtiyaçlarına göre hazırlanmıştır. Hazırlanan çalışma saatleri bir levha üzerine yazılarak telgrafhanelerin duvarlarına asılmıştır. Böylece bunu gören halk o saatler içerisinde telgraf gönderme işlerini halledecekti. Telgrafhanelerin açılış ve kapanış saatlerini gösteren ilk levha şu şekildedir; Nisan-Haziran arası sabah 10'dan gece 4'e kadar, Temmuz-Eylül arası sabah 11'den gece 5'e kadar, Ekim-Aralık arası sabah 1'den gece 6'ya kadar, Aralık-Mart arası sabah 2'den gece 7'ye kadardır. Gece gündüz hizmet veren telgrafhaneler ayrıca Cuma, Pazar ve bayram günleri de çalışmaktaydı. Savaş yıllarında cephe ve merkez arasında iletişim sağlanması amacıyla telgraf iletişimi aktif bir şekilde kullanılmıştır. Bu dönemlerde telgrafhaneler 24 saat açık olduğundan telgraf memurları evlerine dahi gidemeden hizmetlerini ifa etmişlerdir.<sup>350</sup>

Arşiv belgelerine göre; telgraf ve posta memurları yaptıkları hizmet karşılığında pek fazla kazanç sağlayamamaktaydılar. Bu yüzden memurlar her defasında maaşlarına zam yapılmasını istemişlerdir. Telgraf memurlarının kazançlarıyla ilgili olarak; *“Bitlis, Siirt ve Bayezid merkezlerine üç yüz kuruşluk maaş ile birer memur tayin edilmesi”* ile ilgili merkezden gelen karar, bu memurların maaşları hakkında az da olsa bilgi edinmemizi sağlamaktadır.<sup>351</sup>

Bitlis posta ve telgraf memurları arasında birçok zorluğa katlanarak canla başla çalışan memurlardan da bahsetmek yerinde olacaktır. Bu memurların durumunu 1914'te Posta ve Telgraf Nazırı Oskan Efendi şöyle ifade etmiştir:

“Geçende Bitlis vakasında telgrafımızın yaptığı hidemat (hizmetler) da pek mühimdir. Dâhiliye Nazırı Beyefendi Hazretleri buyurdular ki, telgrafınız, telefon gibi işlemiştir. Tel iyidir, tel işlemiştir, fakat bunu işleten kimdir? Bitlis'te bulunan fedai memurlar. O karışıklıklarda birçok memurlar, iş bu kadar velveleye verilecek derecede değil iken, kaçıp evlerine gitmişlerdi. Ancak bu bizim iki memur birbirinden ayrılmadılar, yerlerinden kaçmadılar, makineyi bırakmadılar. Bu muhabereyi temin ettiler. Dâhiliye Nazırı Beyefendi Hazretleri buyuruyorlar ki, telgrafınız telefon vazifesini ifa etmiştir. İşte bu iki memuru bendeniz taltif ediyorum. Bu iki memura birer mükâfatı nakdiye veriyorum. Ve memurlarımızı temin ediyorum ki, kendi hizmetleri hatve be hatve bizim nazarı takibimizden uzak kalmıyor. Ne yapıyorlar, nereye gidiyorlar, ne iş görüyorlarsa, bunlar her gün bu Nezarette bir dürbün aletiyle görülüyor, hepsi takdir olunuyor, işte müfettişlerimizin gitmediği, bendenizin gitmediğim yerlere bile, İstanbul'dan memur göndermediğim yerlerde salah tasdik olunuyor. Bu neyle olmuştur? Bu, memurları irşad

<sup>350</sup> Kaçar, *Osmanlı Telgraf İşletmesi ...*, s. 26.

<sup>351</sup> *DH.MKT*, 333/24-2-1.

ile teşvik ile olmuştur. Bu memurların hakları mahfuz kaldığına itimad ile iman ile yaptıkları bir hizmeti müfthiredir".<sup>352</sup>

Posta ve Telgraf Nazırı Oskan Efendi'nin Bitlis'te görevli muharebe memurları hakkında söylediği övgü dolu sözler arasında dikkat edilmesi gereken birkaç nokta vardır. Bunlardan ilki muharebe memurlarının yaptıkları en küçük bir hizmet dahi karşılıksız bırakılmaksızın ödüllendirilmektedir. Aynı şekilde görevlerini yerine getirmeyen bununla birlikte iş akışını bozan kişilerin ise dikkatle takip edildiği ve gereken cezanın verildiğidir. Ödül ve ceza sistemi ile diğer memurlarının işlerine olan bağlılıklarının artırılması hedeflenmiştir.

### 2.2.2.2. Bitlis-Muş-Siirt-Hakkâri Telgraf Hatları

Mutki, Hizan, Eruh, Çapakçur ve Sason 1895 yılında Bitlis vilayet merkezine bağlı kaza ve sancaklardır. Bu bölgelerde telgraf hattının olmayışı gerek bölge halkı açısından gerekse Bitlis merkez açısından iletişim kopukluğuna neden olmaktadır. Bu bölgeler arasında birer telgraf hattı tesisi için 1895 yılında Bitlis vilayetinden merkeze bir yazı gönderilmiştir. Bu yazıda ise bu bölgelerde birer telgraf hattı yapılmasının bölgedeki devlet kontrolünü artıracakını ve bununla birlikte bu bölgelerde olan bitenden an be an haberdar olunmasının devlet açısından pek faydalı olacağından bahsedilmiştir. Yine bu yazıya istinaden şurası da vurgulanmalıdır ki bölgede telgraf haberleşmesinin eksikliği devlet açısından bir zafiyet oluşturabileceği gibi bölgede çıkabilecek karışıklıklara zamanında müdahale edilmesi de oldukça zorlaşacaktır.<sup>353</sup> 1911 yılına gelindiğinde Bitlis vilayetine bağlı birçok bölgede hala telgraf hattı bulunmamaktaydı. Hatta dönemin en önemli bölgeleri olarak görülen Mutki, Hizan, Ahlat'ta dahi telgraf hattı olmaması güvenlik ve asayiş konusunda sıkıntılara neden olmuştur. Buralara yapılacak hattın direk, tel ve telgrafhane binası masraflarının Telgraf, Posta ve Telefon Nezareti'nden tedarik edilerek yapılabileceği dile getirilmiştir.<sup>354</sup>

Bitlis'e telgraf hattı gelmesinin temelinde Erzurum'a çekilen hatlar yer almaktadır. Erzurum merkezli telgraf hatları tüm Doğu vilayetlerine yayılarak kesintisiz bir iletişim sağlanması adına şöyle bir proje düşünülmüştür; Erzurum'da bulunan telgraf hatları Muş üzerinden Bitlis'e, Bitlis'ten Dağ Yolu denilen bölgeden Van'a bağlanacaktır. Hattın çekilmesi Bitlis ile sınırlı kalmayarak buradan Siirt ve

<sup>352</sup> Cırık, *İkinci Meşrutiyet Döneminde...*, s. 170.

<sup>353</sup> *DH.MKT*, 2078/84-1-1.

<sup>354</sup> *DH.İD*, 169/8-5-1.

Diyarbakir'e kadar uzatılacaktır.<sup>355</sup> Böylece Bitlis ve çevresinde geniş bir haberleşme ağı oluşturma avantajı sağlanacaktı. Bu güzergâhta yer alan Bitlis-Muş arasındaki telgraf hattı 5 Eylül 1867'de tamamlanmıştır. Hattın tamamlanması haberi Erzurum Valisi Mehmet Reşit Paşa'nın Sadarete (Başbakanlık) gönderdiği telgrafla bildirilmiştir. Bu hattın dışında Van-Bayezid arası telgraf hattı ile diğer bölgelerde ki telgraf hatlarının da uzatılmaya başlandığı hakkında bilgiler verilmiştir.<sup>356</sup>

Bitlis'e bağlı yerler arasında yer alan Siirt Sancağı ile haberleşmeyi sağlayacak bir telgraf hattı bulunmamaktaydı. Bu durum ise iki bölge arasında önemli bir eksiklik olarak görülmekteydi. Siirt'te yaşayan halkın isteği üzerine hattın en uygun şekilde uzatılması için Muş-Bitlis ve Siirt güzergâhı öngörülmüştür. Bu hattın yapımında masrafların üç yüz seksen bir bin kuruşluk kısmı bölge halkı tarafından karşılanması kararlaştırılmıştır. Ancak ücretin sadece Bitlis halkı tarafından karşılanması zor olacağından çevre livalardan da yardım alınmıştır. Toplanan paralar sayesinde gerekli direk ve teller alınmış ve hattın inşasına bir an evvel başlanmıştır.<sup>357</sup> Hattın yapımı yaklaşık bir yıl sürmüştür. 1878 yılında Bitlis-Siirt arası telgraf hattı tamamlanmıştır. Bu telgraf hattında aylık 300 kuruş maaşla 4 çavuş işe alınmıştır.<sup>358</sup>

1888 yılında Bitlis merkez ile Hakkâri arasında birer telgraf hattı çekilmesi fikri gündeme gelmiştir. Bu fikrin zuhur etmesinde daha ötede yer alan Bağdat, Musul ve Basra vilayetlerindeki gelişmelerden haberdar olunması düşüncesi etkili olmuştur.<sup>359</sup> Bu dönemde Bitlis vilayetinin doğusunda kalan bölgeler ile bir bağlantı kurulması demek, sadece Bitlis merkezi için değil aynı zamanda buraya bağlı kaza ve sancaklarda da telgraf hatlarının bulunması anlamına gelmekteydi. Nitekim Bitlis ile Hakkari arasında çekilecek hat şu şekilde planlanmıştır; Hakkari'den başlayan hat Van üzerinden, Erciş<sup>360</sup>, Adilcevaz ve Ahlat'a buradan da Bitlis'e kadar uzanacaktı.<sup>361</sup> Böylece iki bölge arasında kalan bu güzergâhlara da telgraf haberleşmesi gelerek telgraf ile haberleşmenin avantajlarından yararlanma imkânı doğacaktı. Tabi bu kazalara telgraf hattının gelmesi demek zamanla buralara bağlı köylere de telgraf hattı çekilmesi demektir. Bu da Bitlis'e bağlı hemen her bölge için

<sup>355</sup> Altun, *Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf...*, s. 42.

<sup>356</sup> BOA, A.MKT.MHM, 391/8-1.

<sup>357</sup> Altun, *Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf...*, s. 42.

<sup>358</sup> BOA, İ.ŞD, 38/1950-2.

<sup>359</sup> DH.MKT, 1656/108-2-1.

<sup>360</sup> DH.MKT, 1656/108-1-1.

<sup>361</sup> DH.MKT, 1750/85-1-1.

kesintisiz bir iletişim ve haberleşme fırsatı sağlayabilirdi. 1888 yılında bu düşünce ile gündeme gelen Bitlis-Hakkâri telgraf hattının hayatta geçirilip geçirilmediği hakkında kesin bilgi yoktur. Ancak bu ihtiyacın ortaya çıkması sonraki yıllarda bölgede yapılacak telgraf hatlarına öncülük etmiştir.



## SONUÇ

Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bitlis'te Ulaşım ve Haberleşme adlı bu çalışmada, Bitlis Vilayetinin ulaşım ve haberleşmedeki durumu genel hatlarıyla ele alınmıştır. Yapılan incelemeler sonucunda şu neticelere varılmıştır;

Osmanlı Devleti'nde yol politikası mevcut yolların korunmasından ibaretti. Gerekmedikçe yeni bir yol yapılmazdı. Bu nedenle mevcut yollarda; Roma ve Selçukluların izlerine sıkça rastlanmaktadır. Zamanla kendine has bir sistem geliştiren Osmanlı Devleti'nde karayolları; umumi ve hususi yollar diye ikiye ayrılmıştır. Bu sistemde umumi yollar; devlet kontrolünde yapılırken, hususi yollar; hayır sahipleri, tımar ve zeamet sahipleri gibi kişi ve gruplar tarafından yapılmıştır. Ayrıca Osmanlı yollarının teşekkülünde ve dizaynında belli başlı gruplar yer almıştır. Bunlar; kaldırımcılar, köprücüler ve derbentçilerdir.

Osmanlı Devleti'nde yollar ile ilgili birçok nizamname çıkarılmıştır. Bunlardan en önemlisi; 1864 Vilayet nizamnamesidir. Bu nizamname ile Tuna Vilayetine vali olarak atanan Mithat paşa, bölgede birçok imar faaliyetlerinin yanında yol yapım ve onarımları gerçekleştirmiştir. Mithat paşanın yol yapımı konusundaki bu gayreti diğer vilayetlerde görevli valilere de örnek olmuştur. Doğu Anadolu ve Güney Doğu Anadolu arasında bir geçiş noktası olan Bitlis vilayetinde de yol yapımı ve onarımı konusunda çalışmalar başlatılmıştır. Fakat bölge coğrafi bakımından dağlık ve engebeli olduğu için, imar faaliyetleri oldukça masraflıydı. Buna rağmen inşasına başlanan Bitlis yollarında; 1892 yılında 6595 metre şose yol, 3260 metre toprak yol ve 1920 metre uzunluğunda inşası devam eden yol ve bunun yanı sıra birçok köprü, menfez, kasis de yapılmıştır.

Bitlis Vilayetinde karayolu çalışmaları tüm hızıyla devam ederken, 19. yüzyılda karayoluna alternatif olarak demiryolu çalışmaları da gündeme gelmiştir. Osmanlı Devleti'nde demiryolu çalışmalarına ilk olarak 1851 yılında başlanmıştır. Bu çalışmada İngiliz şirketlerin desteği alınmıştır. İlk demiryolu hattı; İskenderiye-Kahire arasında çekilmiştir. Bitlis Vilayetine ilk demir yolu hattı fikri; 10 Mart 1909 Bitlis Mebusu Arif, Muş Mebusu İlyas Sami, Erzincan Mebusu Osman Fevzi ve Muş Mebusu Keygam Efendinin Meclis başkanlığına sundukları bir takrirle gündeme gelmiştir. Birinci Dünya Savaşına kadar, Amerikalı ve Fransız demiryolu şirketleri tarafından Osmanlı Hükümetine Doğu Anadolu'da demiryolu inşasıyla ilgili birçok proje sunulmuştur. Bu projeler arasında en bilineni Chester projesidir.



Birinci Dünya savařının patlak vermesiyle her iki Őirketin hųkųmete sunmuŐ olduĐu projeler yarım kalmıŐtır. SavaŐtan sonra bu projeler yeniden gųndeme getirilmiŐtir. GųrųŐmeler Amerikalı giriŐimci Mac Dewell ile Ankara Hųkųmeti arasında yapılmıŐtır. Ankara Hųkųmeti adına gųrųŐmeyi Fevzi Bey saĐlamıŐtır. Bu gųrųŐmede; Mac Dewell, Fevzi Bey'e iki alternatif demiryolu projesi sunmuŐtur. Bunlardan ilki: İŐkenderun Kųrfezi'nde Ayas yakınlarında bir limandan baŐlayıp MaraŐ-Antep, Malatya, Ergani, Diyarbakir-Mardin, Van Gųlų ve Musul bųlgelerinden geçerek İnan sınırına giden gųzergâh, diĐeri ise: Samsun yakınlarında bir limandan baŐlayıp Amasya, Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakir-Mardin, Van Gųlų ve Musul ųzerinden İnan sınırına giden gųzergâh idi. Fevzi Bey bu gųzergâhlardan ikincisini tercih etmiŐtir.

Karayolundan farklı olarak Demiryolu alıŐmaları Bitlis Vilayetinde olduĐa geç bir zamana rastlamaktadır. Bųlgenin engebeli bir araziye sahip olması yapılacak demiryolunun maliyetini artırdıĐı gibi inŐasını da zora sokmuŐtur. Engebeli arazi yapısı gųz ųnųnde bulundurulduĐunda, Bitlis için demiryolu ulaŐımı kara yolu ve gųl ulaŐımına gųre daha az kullanılmıŐtır. Sonuç olarak: Bitlis Vilayeti; Erzurum, Elaziz, Van ve Diyarbakir vilayetleri arasında baĐlantı kurmak için geçiŐ gųzergâhı olarak kullanılmıŐtır. Bu nedenle Bitlis Vilayetine doĐrudan demiryolu hattı yoktur.

Bitlis'te ulaŐımı saĐlayan diĐer bir faktųr ise gųl ulaŐımıdır. Van Gųlų'nųn gemi iŐletme teŐebbųslerinin bir sisteme dâhil edilmesi ilk defa II. Abdųlhamit zamanında gerçekleŐmiŐtir. Osmanlı tebaasında yaŐayan Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan\Hafayan adında iki Ermeni Van Gųlų'nde vapur iŐletmek için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz talebinde bulunmuŐlardır. 16 AĐustos 1879'da Osmanlı Devleti tarafından 40 yıllıĐına imtiyaz verilen bu iki giriŐimcinin gųrevleri arasında; yolcu taŐımak ve eŐya yųklų mavnaları çekmek vardı. Ayrıca iki yıl içinde Van Gųlų'nųn belli yerlerine iskeleler inŐa ederek ve bu inŐalardan bir buçuk yıl kadar sonra da vapur iŐletmeye baŐlayacaklardı.

Osmanlı Devleti, Van Gųlų'nų ulaŐım ve ticari amaçlı kullanmıŐtır. Gųlde bulunan ve bu gųle has olan inci kefali (kafalı) adındaki balıktan gelir elde edilmiŐtir. Ayrıca gųlden çıkarılan soda, sabun imalatında kullanılmıŐtır. DiĐer bųlgelere gemiler aracılıĐıyla ticaret yapılmıŐtır. Ticaret en fazla Bitlis ve MuŐ bųlgelerine yapılmaktaydı. Bu durum bųlge halkına iyi bir gelir kaynaĐı saĐlamaktaydı. Bu koŐullar gųz ųnųnde bulundurulduĐunda gųlųn ulaŐımında kullanılması avantajlıydı.

Çalışmanın ikinci bölümünde haberleşme ele alınmıştır. Bitlis'in gelişip-büyümesinde haberleşmenin yeri azımsanamayacak derecede büyüktür. Posta ve Telgraftan önce haberleşme atlı haberci denilen ulaklar tarafından sağlanmaktaydı. Ulakların haberleşmede kullanılması; "ulak hükmü" denilen bir kurala bağlıydı. Bu kurala göre ulaklar; gittikleri yerlerde yeme, içme, at değiştirme ve dinlenme gibi temel ihtiyaçlarını o bölgelerde bulunan halktan karşılamaktaydı. Ancak Lütü Paşa zamanında bu kural değiştirilmiştir ve ulak hükmünü kaldırarak in'am usulünü getirmiştir. Haberleşmenin sağlanmasında diğer bir önemli etken menzilhanelerdir. Nuzül kökünden türeyen bu kelime inmek, konaklamak, misafir olmak gibi anlamlara gelmektedir. Kuruluş amacı ise; yolculuk yapan atlı habercilerin; yeme, içme gibi temel ihtiyaçlarının karşılamalarını sağlamaktır.

Menzilhanelerin bozulmasıyla haberleşmede posta taşımacılığına geçilmiştir. Posta teşkilatının temelleri II. Mahmut döneminde atılmıştır. Asıl gelişimi ise 1840'da Sultan Abdülmecid döneminde olmuştur. Ayrıca ilk postacılık faaliyetleri; 28 Ekim 1840 Çarşamba günü İstanbul'dan Edirne bölgesine, 2 Kasım 1840 Pazartesi günü ise Anadolu taraflarına çıkarılmıştır. 21 Eylül 1871 yılında ise Posta Nezareti ile Telgraf müdürlüğünün birleştirilmiştir. Bu genel bilgilerden sonra; Bitlis Vilayetinde posta ve telgraf haberleşmesine bakacak olursak; Bitlis posta teşkilatının tam olarak ne zaman kurulduğuna dair net bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak 1881 yılında Erzurum-Bitlis-Van ve Hakkâri arasında bir posta ağı kurulduğuna dair bilgiler mevcuttur. Yine 1890'larda seyyah Vital Quinet, gözlemleri sonucu Bitlis'te posta merkezi olduğuna dair bilgiler vermiştir.

Bitlis'te posta taşımacılığı zor şartlarda yapılmaktaydı. Bunun nedeni ise; engebeli arazi ve elverişsiz iklim şartlarıdır. Özellikle kış aylarında hayat durma noktası gelmekteydi. Posta taşımacılığı ise bazen haftada bir kez yapılmaktaydı. Tüm bu olumsuzluklara rağmen posta taşımacılığı yerine getirilmekteydi. Bitlis haberleşmesinde dönüm noktası telgraf ve posta teşkilatının birleştirilme hadisesidir. Bu durum genelde Osmanlı Devleti'ne özelde ise Bitlis Vilayetine büyük katkılar sağlamıştır. Bitlis'e telgraf ilk ne zaman gelmiştir sorusuna net bir cevap bulunamasa da, en erken tarih olarak 1860'lı yıllara rastlanmaktadır. 1867'de Bitlis ile Muş arasında bir telgraf hattı çekilmiştir. Akabinde bölgede bir telgraphane kurularak başına; bin kuruş maaşla Şefik Efendi adında bir müdür ile dört yüz kuruş maaşla Hüsnü Efendi adında bir müdür yardımcı tayin edilmiştir.

1884-1892 yılları arasında doğu vilayetlerinde birçok telgraf hattı çekilmiştir. Bunlardan; Bitlis'te 3, Diyarbakır'de 9-11 arası, Erzurum'da 14-17 arası, Sivas'ta 16-24 arası ve Van'da 3-9 arası telgrafhane bulunmaktaydı. Bu telgraf hatları ile vilayetler arası haberleşme kesintisiz ve hızlı bir şekilde sağlanmıştır. Bitlis vilayetine bağlı kaza ve köylerde bulunan telgraf hatlarına göz atıldığında, bu hatlara bölgede yaşayan köylüler tarafından zarar verildiği görülmektedir. Hatların tellerini koparan köylüler, bölge haberleşmesine zarar verdiklerinden dolayı bölgede yoğun güvenlik önlemleri alınmıştır. Suçlular ise en ağır şekilde cezalandırılmıştır.

Sonuç olarak, Tanzimat döneminden Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar Bitlis Vilayetinin ulaşım ve haberleşmesi ile ilgili, başta arşiv belgeleri, Bitlis Şer'iyeye Sicilleri, seyahatnameler, haritalar, araştırma eserler ile süreli yayınlar incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Bitlis'in ulaşım ve haberleşme kapsamında idari ve mali durumu göz önünde bulundurulmuştur. Netice itibariyle; yapılan masraflar ve ortaya konan eserlerden yola çıkarak, Bitlis'in sadece ulaşımında değil aynı zamanda haberleşmede de geri kaldığı anlaşılmıştır. Araştırma sürecinde dikkat edilen diğer bir husus ise tarihte önemli bir yere sahip olan ve diğer medeniyetlere de ev sahipliği yapan bu şehrin, ulaşım ve haberleşmesi hakkında yeterli çalışma bulunmamasıdır. Bu çalışma; Bitlis'in ulaşımı ve haberleşmesiyle ilgili araştırma yapmak isteyen araştırmacılara yardım etmesi bakımından önem taşımaktadır. Özellikle yerel tarih çalışan araştırmacıların bu konuda eserler ortaya koyması, Bitlis tarihi açısından faydalı olacaktır.

## KAYNAKÇA

### 1. BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)

*BOA*, 3737/280216-5-1.;203/015166.; 2054/154034; 2833/212461-1.; 4168/312582.;  
4213/315933.; 4213/315933.; 4634/347490-2-1.; 573/42910.; 6/435.; 6/435.;  
640/047927-1-1.; 2833/212461.; 6,/435-1-1.; 203/15166-2-1.; 650/48697-1-  
1.; 2833/212461-2-1.; 4168/312582-3-1.; 4168/312582-3-1.; 4168/312582-4-  
1.; 4213/315933-2-1.; 3737/280216-5-1.

*BOA*, *A.MKT.MHM*, 486/57-2.; 694/2-8.

*BOA*, *DH.MKT*, 1438/104.; 2477/23.; 2685/82-1.; 2685/82-2.; 920/48-1.; 920/48-1.

*BOA*, *DH.ŞFR*, 52 / 281.

*BOA*, *İ.ŞD*, 38/1950-2.; 38/1950-2.

*BOA*, *MF.MKT*, 1069/32.; 181/59.; 446/19 -2a

*BOA*, *MV.178/30*.

*BOA*, *Y.MTV*, 75/36.

*BOA*, *Y.PRK.UM*, 67/68.

*BOA*, 298/112.

*BOA. BOA*, 3588/269034.

*BOA. DH. MKT*, 1750/85.; 2871/94.; 2867/103.

*BOA. DH. İUM*, 115/54.

*BOA. DH. ŞFR*, 225/29-1314.

*BOA. DH.MKT*, 2078/84.; 2477/23.

*BOA. Mühimme Defteri No*: 59, 72/328.

*BOA. YA. Res*, 100/26.; 11/71.; 12/40.

*BOA. Y.MTV*, 75/36.

*DH.İD*, 169/8-5-1.; 25/2-1.; 25/2-7.; 25/2-1.; 25/2-6.; 25/2-8.; 3/79-1.; 3/79-2.; 3/79.;  
25/2-1-1.; 25/2-2-1.; 25/2-6-1.

*DH.MKT*, 2168/87-1-1.; 2213/46-1-1.; 1382/127-1-1.; 1656/108-1-1.; 1656/108-2-1.;  
1672/174-1-1.; 1750/85-1-1.; 2041/7-1-1.; 2078/84-1-1.; 2595/8-1-3.;  
2897/37.; 383/41-1-2.; 460/4-4-1.; 333/24-2-1.; 460/4-3-2.; 460/4-4-1.;  
1672/174-1-1.; 1835/49-1-1.; 2213/46-1-1.

*DH.MTV*, 62/1-20-2-1.; 62/1-20-3-1.

*DH.MUI*, 34/2-10-6-1.

*DH.TMIKS*, 25\19.

MV, 229/46.; 229/46-1-1.

ŞD, 1455\11.

## 2. Salnameler

*Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1310 (M. 1892)

*Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1316 (M. 1898)

*Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1317 (M. 1899)

*Sâlnâme-i Vilayet-i Bitlis*, H. 1318 (M. 1900)

## 3. Seyahatname

Cuinet, Vital (1891), *La Turquie D.Asie*, C. II, Paperback.

Köhler Wilhelm (1989), *Evliya Çelebi Seyahatnamesinde Bitlis ve Halkı*, Alan Yayıncılık.

## 4. Araştırmalar-İncelemeler

Akaba, M. Münfahham (1963), *Türkiye’de Pul ve Pulculuk*, Ceylan Yayınları.

Akarabulut, Yalçın (1997), “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 6, s. 163-187.

Akbulut, Uğur (2010), “Suriye’ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi”, *History Studies International Journal Of History*, Ortadoğu Özel Sayısı, s. 2-8.

Akyıldız, Ali (1992), “Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği)” *Yeni Toplum*, Sayı 1, s. 114-121.

Akyıldız, Ali (2005), *Anka’nın Sonbaharı Osmanlı’da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayınları.

Altun, Esin (2011), *Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi*, Atatürk üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.

Arslan, A. M. (1936), “Münakalat Bakımından Anadolu”, *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Sayı 7, s. 26-30.

As, Efdal.( 2006), *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir.

- Ata, Bahri. (2014),“Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Telgrafçılar Nasıl Yetiştirildi?”, *Yedi Kıta Tarih ve Kültür Dergisi*, Sayı 66, s. 283-304.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II* (1997), Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Azap, Eralp Yaşar (2017), *Bitlis Salnameleri Devlet-Vilayet-Maarif*, BETAV Yayınevi.
- Barda, Süleyman (1958), *Münakale Ekonomisi*, İsmail Akgün Matbaası.
- Başaran, Mehmet (1998), "Büyük Menderes Nehri Efsaneleri ve 19. Yüzyılda Nehir Ulaşımı Projesi", *Toplumsal Tarih*, Sayı 54, s. 49-51.
- Belli, Oktay (1982), *Urartular*, Görsel Anadolu Tarihi Ansiklopedisi.
- Bezaz, Yurda Güven, *Haberleşme ve Tarihçesi*, Türkiye Haber-İş Sendikası Yayınları.
- Bilmez, Bülent Can (2000), *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Bostan, İdris - Özboran, Salih (2009), *Türk Denizcilik Tarihi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Bostan, İdris (2008), *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi.
- Bozkurt, Rıza (1956), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, T.C. Genelkurmay Basımevi.
- Braudel, Fernand (2015), *Akdeniz Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, Metis Yayınları.
- Can, Bilmez Bülent (2001), "Suya Düşen Bir "Tatlı Hayal": Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-23)", *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı 11, s. 165-204.
- Cevdet Paşa, Ahmed (1967), *Tezakir*, (Yayına Haz.:Cavid Baysun), C. IV, T.T.K Basımevi.
- Cırık, Bülent (2015), *İkinci Meşrutiyet Döneminde Bitlis Sancağı (1908-1914)*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Sakarya.
- Çadırcı, Musa (1991), "Tanzimat Dönemi'nde Karayolu Yapımı", Ankara Üniversitesi, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 26, s. 153-167.
- Çadırcı, Musa (1997), *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, 2. Baskı, TTK. Yayınları.
- Çakılcı, Diren (2016), "Osmanlı Devleti Telgraf Şebekesinde Üsküdar Telgrafhanesi ve Önemi", *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu*, 11-13 Kasım, Bildiriler C. 1, s. 132-133.

- Çeçen, Salih. (1990), *Ankara Müzesi'ndeki Yeni Kültepe Metinlerinden Elde Edilen Orijinal Neticeler*, Ankara Üniversitesi, S.B.E., Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Çerçi, Farisi (2003), “Osmanlı’da Haberleşme ve Ulak Organizasyonu”, *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 20, s. 214-215.
- Çetin, Cemal (2011), “Osmanlı Devleti’nde Ulaşım ve İletişimin Örgütlenmesi”, *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırma Dergisi*, Sayı 5, s. 17-38.
- Çetin, Cemal (2014), “Anadolu İskeleleri ve Kara Yolu Bağlantıları (XVI. Yüzyıl Sonları)”, *International Journal Of Social Science*, Number 28, p. 349-367.
- Çetin, Emrah (2013), “Tanzimat Döneminde Yol Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunabad Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, , Sayı 2, s. 145.163.
- Çetin, Oktay (2009), “Denizcilik Sektöründe Mukayeseli Bir Model”, *Dergi Park*, Cilt 5, Sayı 10, s. 35-58.
- Davison, Roderic H. (2003),“Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi”, *OTAM XIV*, (Çev.: Durdu Mehmet Burak), Sayı 14, s.348-349.
- De Hell, X.H. (1856), *Voyage en Turquie et En Perse*, Tome Second, Premiere Partie, Paris, P.Bertrand Libraire Editeur.
- Deane, Phyllis (1988). *İlk Sanayi İnkılabı*, (Çev.; Tefik Güran), T.T.K. Yayınları.
- Demir, Tanju (2005), “Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”, *OTAM*, , Sayı 17, s. 281-298.
- Demir, Tanju (2014), Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Haberleşme Kurumuna Dair Değerlendirmeler, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, C. 1-2.
- Demirtaş, Bahattin, "Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyasetinin Malatya Durağı", *International Journal Of Eurasia Social Sciences*, Vol: 8, Issue: 26.
- Demirtaş, Mehmet - Subaşı Oktay, *Tatvan Tarihi*, Birleşik Yayınları.
- Demiryollar Mecmuası (1930)*, VI/ 66-70 I. Kânun, s. 278.
- Demiryollar Mecmuası (1934)*, C.10, S.115, Eylül.
- Deniz Orhan – Yazıcı, Hakkı (2003), “Van Gölü’nde Ulaşım”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 40, s. 17-33.
- Deniz, Orhan (2002), *Tatvan’ın Şehirsal Fonksiyonları, Etki Bölgesi ve Şehir İçi Arazi kullanılışı*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Erzurum.

- Durak, Selen (2003), *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa Mudanya Demiryolu Hattı*, Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bursa.
- Edward, Gibbon (1988), *Roma İmparatorluğu'nun Gerileyiş ve Çöküş Tarihi*, (Çev.; Asım Baltacıgil), Bilim Felsefe Sanat Yayınları.
- Ekinci, İlhan (1999), "Osmanlı Devletinde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *İnsan Bilimleri Araştırmaları*, Sayı 2, s. 67-89.
- Ekinci, İlhan (2004), "Lut Gölünde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Ortadoğu Araştırmaları Dergisi*, Cilt II, Sayı 2, s. 95-110.
- Engin, Vahdettin (1993), *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık.
- Engin, Vahdettin (2002), "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, Cilt XIV, s. 662-669.
- Erdoğan, Dilşen İnce (2010), "1890'lı Yıllarda Van'da Ekonomik Hayat ve Amerikalı Misyonerlerin İktisadi Faaliyetleri", *Birinci İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri-2*, Yayın No: 2010-67, İto Yayınları, s. 38-39.
- Erdoğan, İrfan (1999), "İlk Çağlardaki Egemen İletişim Biçimleri Üzerine Bir Değerlendirme", *Kültür ve İletişim*, Sayı 2, s. 15-47.
- Erkan, Yonca Kösebay (2007), *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Genç, Serdar (2011), "XIII. Yüzyılın İlk Yarısında ki Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu Bildirileri*, 14-17 Nisan, Uşak.
- Göçer, Kenan (2016), "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım", *Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi*, Cilt XI, Sayı 2, s. 149-205.
- Gül, Musatafa - Balcıoğlu, Mustafa (1990), "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", *On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı 5, s. 57-64.
- Gülpınar Akbulut (2012), "Osmanlı Devlet'inden Türkiye Cumhuriyet'ine Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1936)", *Atatürk Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, s. 225-257.
- Gülsoy, Ufuk (1994), *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık.



- Gümüş, Musa (2011), "1893'ten 1923 Chester Projesine Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", *Tarih Okulu*, Sayı 10, s. 151-194.
- Güneş, Mehmet (2008), "III. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Menzil Teşkilatı ve Karahisar-ı Sahib Menzilleri", *Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 10, Sayı 3, s. 35-64.
- Güngör, Evren (1996), *Demiryollarımız*, Türkiye Mühendislik Haberleri.
- Halaçoğlu, Yusuf (1981), "Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar", *Osmanlı Araştırmaları II*, s. 123-132.
- Halaçoğlu, Yusuf (1991), "Anadolu, Ulaşım ve Yol Sistemi", *DİA*, III, s. 127-128.
- Harekât, İbrahim (1992), "Berid", *İSAM*, C. 5, s. 498-501.
- Haykır, Yavuz (2011), *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Elazığ.
- Hilmi, Tüccarzade İbrahim (1323), *Memalik-i Osmaniye Cep Atlası*, Kitabhane-i Askeri.
- İnalcık, Halil (2002), *Türk Denizcilik Tarihi*, Eren Yayıncılık.
- İstiklal Harbimizde PTT (2009)*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Kaçar, Mustafa (1986), *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kafesoğlu, İbrahim (1992), *Selçuklu Tarihi*, Milli Eğitim Basımevi.
- Kafesoğlu, İbrahim (1997), "Selçuklular", *İA*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, C. 10, s. 353-416.
- Kafesoğlu, İbrahim (2014), *Sultan Melikşah Devrinde Büyük Selçuklu İmparatorluğu*, Ötüken Neşriyat.
- Karaduman, Fatma Ayşe (1994), *1956'da Bulunan Çeşitli Kültepe Vesikalarından Anadolu'nun Tarihi içtimai ve iktisadi Meseleleri Hakkında Çıkan Neticeler*, Ankara Üniversitesi S.B.E., Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Kardaş, Abdülaziz (2012), *Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda (Van-Bitlis-Muş) Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950)*, Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Müdürlüğü, Doktora Tezi, Erzurum.
- Kauççu, Perihan (2013), *Kısa Mesafeleri Deniz Ulaşım Araçlarında Yaşam Çevreleri*, Marmara Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

- Kaynar, İhsan Seddar (2012), *19. yy'in İkinci Yarısından Cumhuriyet'e Fındığın Ekonomik ve Sosyal Tarihi (Orta Karadeniz Bölgesi)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Keskin, Özkan - Sönmez, Ali (2009), "Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu'nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Örneği", *OTAM*, Sayı 25, s. 67-81.
- Keskin, Turan. (2012), *Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kılıç, Orhan (2015), "Osmanlı Döneminde Van Gölü ve Hayat", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, (Hazl.: Şakir Batmaz-Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri.
- Kılıç,Orhan (2017), "Orta ve Yeniçağlarda Van Gölü'nde Nakliyat ve Ticaret"  
*Uluslararası 9. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 4-5 Mayıs.*
- Kınal, Firuzan (1962), *Eski Anadolu Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Kızmaz, İhsan (2014), *Van ve Bitlis Yörelerindeki Urartu Dönemine Ait Eserler ve Bölgede Yapılan Kazılar*, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ.
- Koçer, Şule (1995), *Haydarpaşa-Gebze Demiryolu Hattında 19. yüzyılda Yapılmış Demiryolu İstasyon Binaları*, İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kolay, Arif (2011), *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Köprülü, Fuat (1979), "Berid", *İA*, Cilt II, s. 541-549.
- Kuran-ı Kerim, *Neml*, 27\28.
- Kurt, Yılmaz (2012), "*Van Eyaletinde Vakıf ve Mülk Sahipleri*", *Musa Çadircı'ya Armağan Yazılar*, (Yayına Haz.: Selda Kılıç, Bekir Koç, Tülay Ercoşkun), Bilgin Kültür Sanat Yayınları.
- Küçük, Levent (2015), "Tanzimat Döneminde Osmanlı Devletinin Nehirler ve Göller İle İlgili Yaptığı Bazı Düzenlemeler", *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayfa 26, s. 38-53.
- Kütükoğlu, Mübahat (1995), "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, s. 165-206.
- Kütükoğlu, Mübahat S. (1999), "Osmanlı İktisadi Yapısı", *Osmanlı Devleti Tarihi*, C. II, Feza Gazetecilik Yayınları.

- Mangaltepe, İsmail (2005), “19. Yüzyıl Fransız Seyyahlarına Göre Van”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Meclis-i Tanzimat Defteri, C. I, s. 247-251.
- Memiş, Ekrem (2012), *Eskiçağda Mezopotamya*, Ekin Kitabevi.
- Mercan, Mehmet (2009), “Giresun Telgraf İdaresi ve Telgrafhane Binası (1869-1904)”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı 2, s. 159-174.
- Millingen, M.F. (1998), *Kürtler Arasında Doğal Yasam*, (Çev.: N. Mestçi), Doz Yayınları.
- Miroğlu, İsmet (1997), “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, Cilt, XV, Sayı 15, s. 241-252.
- Namiq Musalı (2014), “Havı Zeynel Abidin Şirvani Seyahatnamelerinde Van Gölü Havzası”, *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, Cilt 1, Sayı 2, s.
- Noviçev, A. D. (1979), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi* (Çev. Nabi Dinçer), 1. Baskı, Onur Yayınları.
- Okan, Ayşegül (2003), *The Ottoman Postal and Telegraph Services in The Last Quarter of The Nineteenth Century*, Boğaziçi Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Onur, Ahmet (1953), *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, K.K.K Askeri Matbaa.
- Orhonlu, Cengiz (1967), *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı*, Eren Yayınevi.
- Orhonlu, Cengiz (1973), “Köprücülük”, *VH. Türle Tarih Kongresi*, 25-29 Eylül 1978, Kongreye Sunulan Bildiriler, II, s. 701-708.
- Ortaylı, İlber (2004), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, 6. Baskı, İletişim Yayınları.
- Ögün, Tuncay (1999), *Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği*, Atatürk Araştırma Merkezi.
- Ögün, Tuncay - Baş, Halit (2016), “Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve 1. Dünya Savaş'ında Irak Cephesinde Kullanımı”, *History Studies*, Sayı 8, s. 83-1090.
- Özdemir, Nuray (2006), *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara.

- Özdemir, Ünal (2015), “Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi”, *Sosyal Bilimler Araştırmalar Dergisi*, Sayı 12, s. 421-441.
- Özer, Yusuf Ziya (1939), *Mısır Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Özkan, Selim Hilmi (2013), “XIX. Yüzyılın Sonlarında Osmanlı Nehir ve Göllerinde Yapılan Silah Kaçakçılığı”, *Uluslararası Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller Sempozyumu*, Sayı 1, s. 616-618.
- Özyüksel, Murat (2002), “Hicaz Demiryolları”, *Türkler*, Cilt 14, s. 470-473.
- Paşa, Lütfi (2017), *Tevrih-i Al-i Osman*, (Yayına Hazırlayan: Bekir Manav), Pergole Yayınları.
- Platin, P. (1969), “Demiryolu”, *Meydan Larousse*, Cilt III, s. 510.
- Polat, Ebru (2006), *H. 1310 (M. 1892) ve H. 1316.1317.1318 (M. 1898.1899.1900) Tarihli Bitlis Vilâyeti Sâlnâmelerinin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kayseri.
- Prothero, G.W. (1920), *Armenia and Kurdistan*, British Government Foreign Offices.
- PTT Genel Müdürlüğü (2007), *Geçmişten Günümüze Posta*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Ramsay, A.M. (1920), “A Roman Postal Service Under The Republic”, *The Journal of Roman Studies*, Vol. 10: 79-86, s. 79-86.
- Sak, İzzet-Çetin, Cemal (2004), “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 16, s. 179-221.
- Sakin, Serdar-Kartın, Cengiz (2004), “İngiliz Seyyahlar Maunsell, Harris ve Sykes’in Gözlemlerinde İran, Irak ve Türkiye”, *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı 11, s. 310-311.
- Saydam, Abdullah (2002), “Yenileşme Döneminde Osmanlı Toplumunu”, Cilt 7, Yeni Türkiye Yayınları.
- Sonar, Şengül (2015), *Türkiye’de Uygulanan Demiryolu Ulaşımı Politikaları*, Giresun Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Giresun.
- Sykes, Mark (2013), *Beş Türk Eyaletine Doğru*, 1. Baskı, İnsan Yayınları.
- Şahin, Tülay (2007), *Asur Ticaret Kolonileri Çağında Ulaşım ve Haberleşme*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

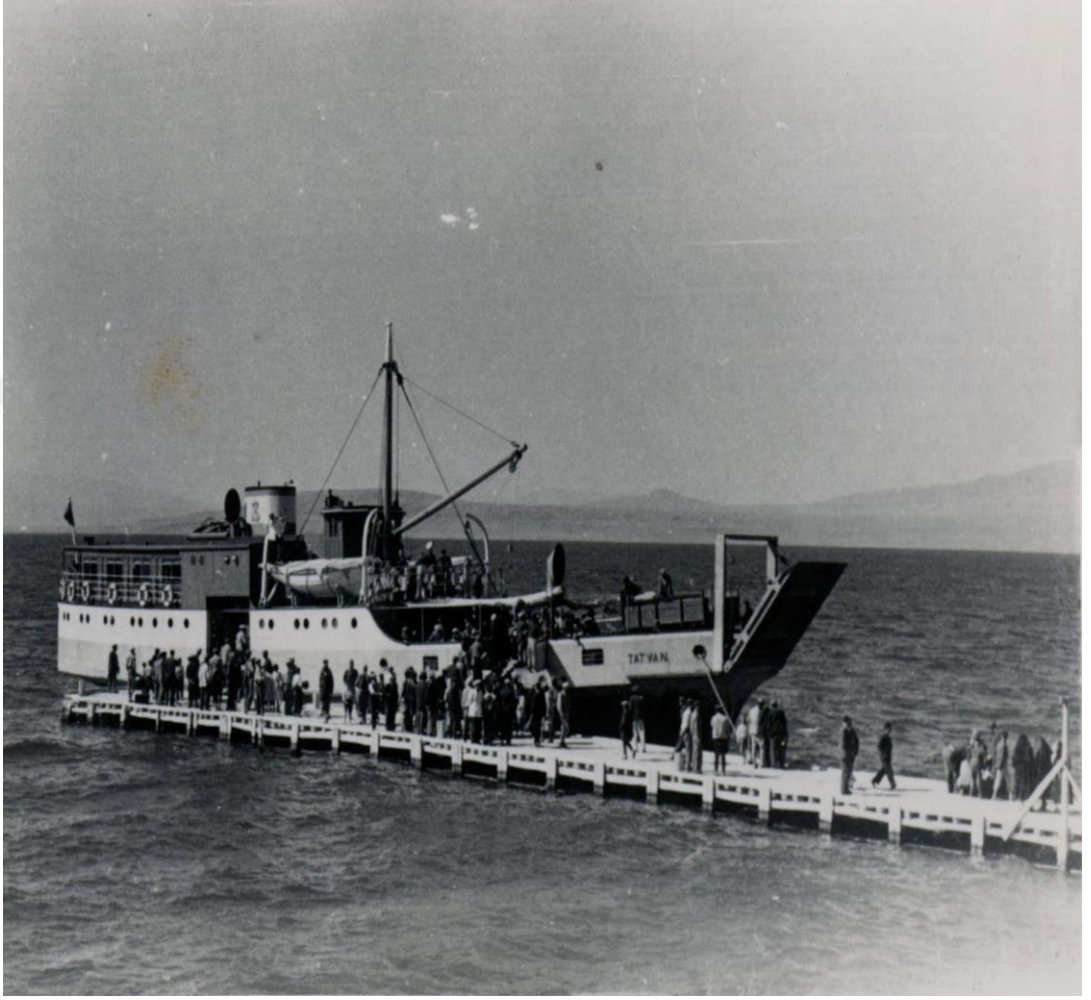
- Şavk, Serkan (2007), *Türkiye Selçukluları Devrinde Haberleşme (XI. ve XIII. Yüzyıllar)*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Şehitoğlu, Mustafa (2012), *Milli Mücadele'de Telgraf Muhaberatı (1918-1922)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ.
- Şehitoğlu, Mustafa (2012), *Milli Mücadelede Telgraf Muhaberatı (1918-1922)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ.
- Şimşir, Mehmet (2011), *İlk Dönem İslam Tarihinde Haberleşme*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslâm Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Konya.
- Tavernier, Jean-Baptiste (2006), *Tavernier Seyahatnamesi*, (Editör; Stefanos Yerasimos), (Çev.; Teoman Tunçdoğan), Kitap Yayınları, İstanbul.
- Tavukçu, İbrahim, "Yeni Cumhuriyet'in "İlk" Demir yolu Yatırımı: Fevzi Paşa-Diyarbakir Demir yolu Projesi Üzerine Bir İnceleme", *Uluslararası Diyarbakir Sempozyumu*.
- Tekdal, Danyal (2012), *II. Abdülhamid Döneminde Bitlis Vilayeti (İdari ve Sosyal Yapı)*, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Denizli.
- Tekeli, İlhan - İlkın, Selim (1995), "Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımında Gelişmeler", *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, (Yay. Haz. E. İhsanoğlu-M. Kaçar), s. 395-440.
- Temizgüney, Firdevs (2008), *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum.
- Tezel, Yahya Sezai (1970), "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı," *AÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt XXV, Sayı. 4, s. 288-290.
- Tızlak, Fahrettin (2000), "Van Gölü'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri (1879-1907)", *Bulleten*, Cilt LXIV, Sayı 240, s. 467-486.
- Tural, Erkan (2009), *Osmanlı Posta Bürokrasisi 1908-1914*, TODAİE Yayınları, Ankara.
- Ubicini, M. A., *Türkiye 1850*, (Çev.: Cemal Karaağaçlı), Cilt II, Tercüman Yayınları.
- Uçankuş, Tahsin Hasan (2000), *Arkeoloji*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.

- Uzuntepe, Gülçin (2000), *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.
- W., Barthold – Köprülü, Fuad (2004), *İslam Medeniyeti Tarihi*, Akçağ Yayınları.
- Yağcı, Zübeyde Güneş (2015), “Osmanlı Menzil Teşkilatı İçerisinde İzmit Menzili ve Önemi”, *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, s. 381.
- Yalçınkaya, Deniz (2016), *Antikçağ Akdeniz Medeniyetlerinde Kullanılan Denizcilik Terimleri İncelenmesi*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Yapıştırın, Cihan (2016), “19. Yüzyıl Van Gölü’nde Ulaşımın Bölge Ticaretine Etkileri”, *Marmara Üniversitesi VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, 27-28 Mayıs, s. 303-310.
- Yavuz, Bilge Şükran (2003), “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı 24, s. 527-561.
- Yazıcı, Nesimi (1981), “Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Postalar ve Atatürk Türkiye’sinde Postacılık”, *İletişim*, Sayı 3, s. 137-179.
- Yazıcı, Nesimi (1983), “Osmanlı Telgrafında Dil Konusu”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 26, s. 753-754.
- Yazıcı, Nesimi (1992), “Tanzimat’ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, Ankara Üniversitesi DTCTF, *OTAM Dergisi*, Cilt 3, Sayı 3, s. 333-376.
- Yılmazçelik, İbrahim (2013), Sevim Erdem, “Meşrutiyet Döneminde Gerçekleştirilemeyen Bir Proje: Şarkî Anadolu Demiryolu Projesi ve Bu Projede Harput Sancağının Rolü”, *Fırat Üniversitesi Harput Uygulama ve Araştırma Merkezi Geçmişten Geleceğe Harput Sempozyumu*, Elazığ 23-25 Mayıs..
- Yinanç, Mükrimin H. (1944), *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri*, Anadolu’nun Fethi.
- Yücel, M. Serhan - Taşar, M. Murat (2016), “Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti”, *Vakarıvis-Uluslararası Dergisi*, Sayı 1, s. 293-342.
- Yüksel, Ahmet (2014), “Suçluluk ve Suçsuzluk Arasında Osmanlı Telgraf Memurları”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, , Cilt 7, Sayı 33, s. 374-389.

## EKLER

### Ek 1.

Tatvan isimli geminin yolcu taşımada kullanılması



**Kaynak:** BOA.4168/312582-4-2. (2 Nisan 1940).

**Ek 2.**

Van Gölü'nde gemi yapım çalışmaları.

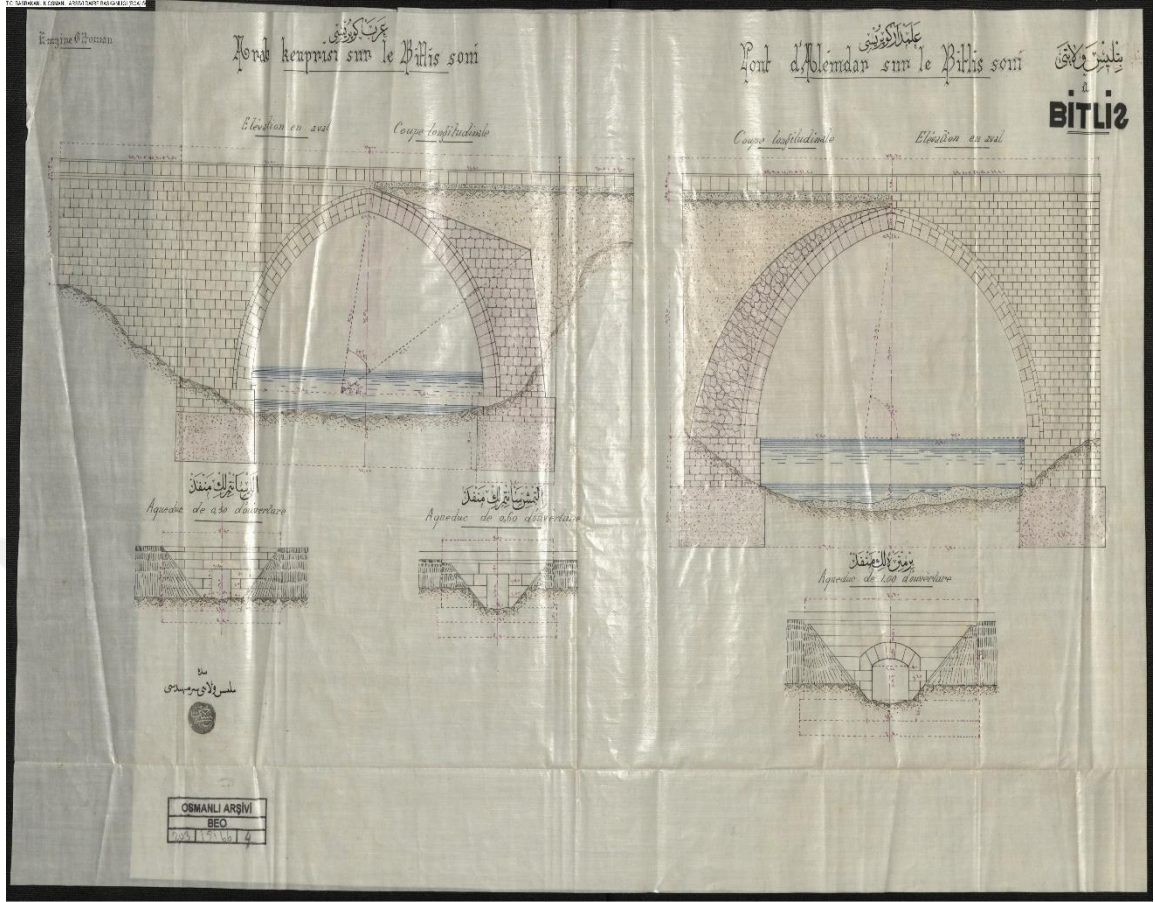


**Kaynak:** Mehmet Demirtaş- Oktay Subaşı, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Van Gölü Denizcilik Tarihi*, s. 42. (1940).



### Ek 3.

### Tanzimat Dönemi Bitlis'te köprü yapımına dair proje

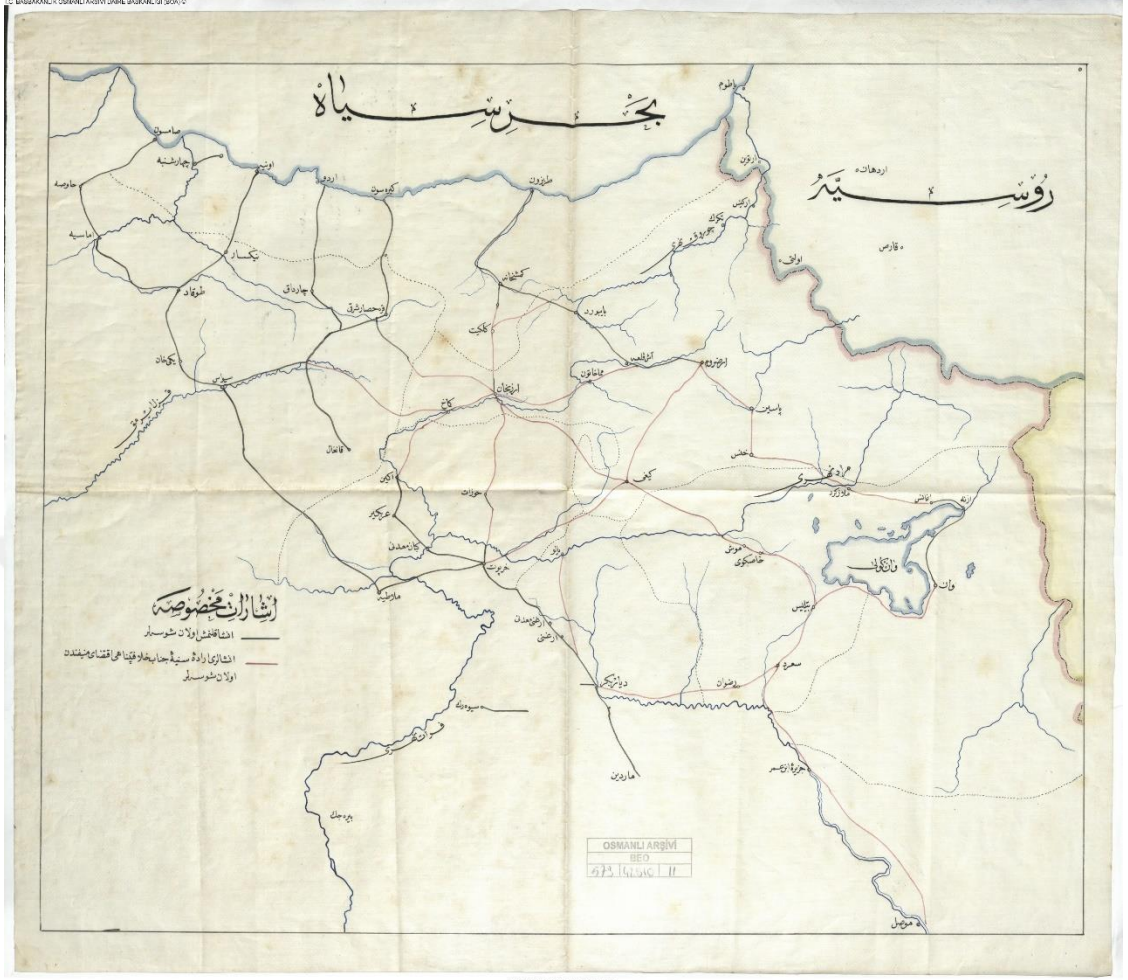


BEO.000203.015166.004

**Kaynak:** BOA, 203/15166-4-1. (1892)

**Ek 4.**

19. yüzyılda Doğu Anadolu'da inşası tamamlanan ve inşa hâlinde olan yollar.

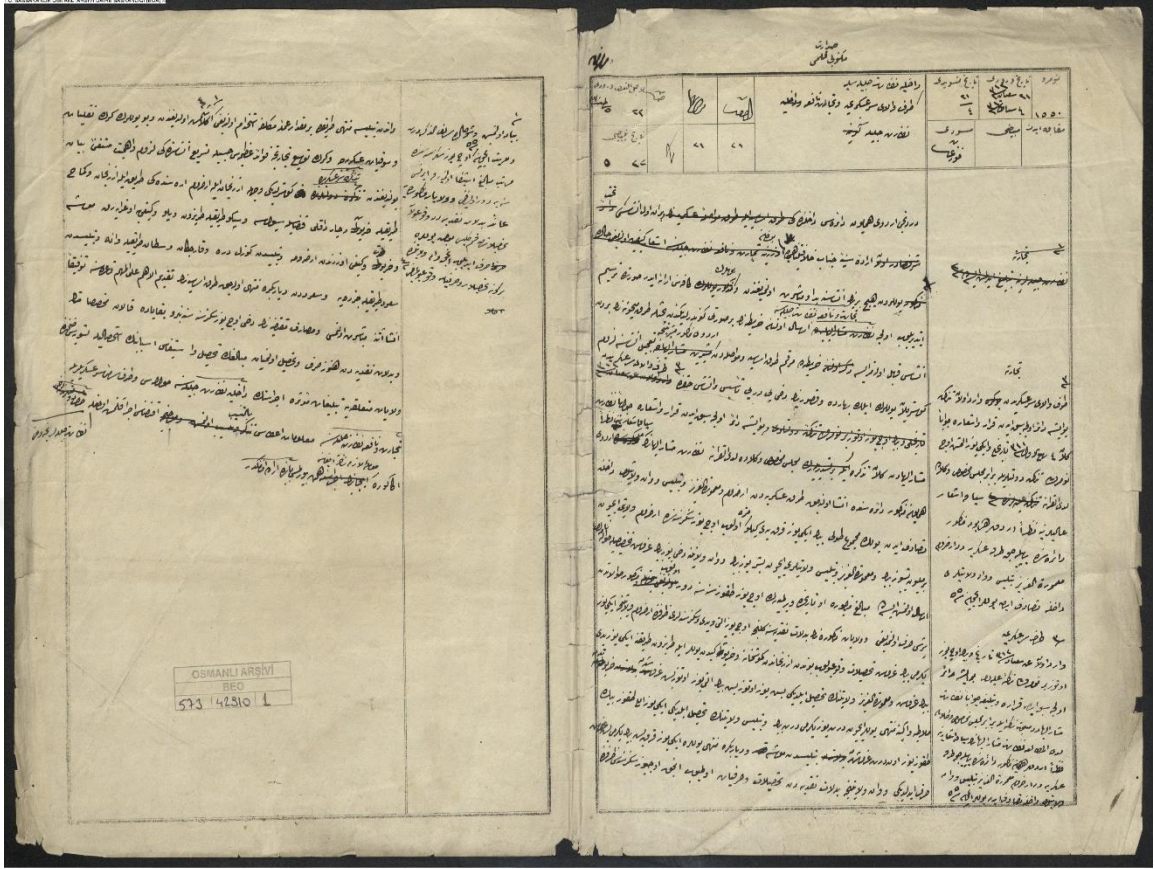


BEO.000573.042910.011

**Kaynak:** BOA.573/42910-11-1. (1890).

Ek 5.

19. yüzyılda Bitlis-Siirt -Diyarbakir arası demiryolu çalışmalarının biran evvel bitirilmesi için Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderilen belge.



BEO.000573.042910.001

Kaynak: BOA.573/42910-1-2. (1896)



## ÖZGEÇMİŞ

(Muhammed Ali DEVECİ)

1992 yılında Bitlis'in Ahlat ilçesinde doğdu. İlk, Orta ve Lise öğrenimini Ahlat'ta tamamladı. 2011 yılında başladığı Mustafa Kemal Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden Haziran 2015'te mezun oldu. 2015 yılı Eylül ayında Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı.



**(BOŞ SAYFA)**

