



Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme

Transportation and Communication of Erzincan District in Ottoman Period

*Abdulkadir GÜL**

Özet

Erzincan bölgesel bir geçiş sahası durumunda olmanın yanında, aynı zamanda kuzey-güney ve doğu-batı yönlü ulaşım güzergâhları açısından da tarihî dönemlerden beri stratejik bir konuma sahiptir. Anadolu'nun sol kolu üzerinde bulunan şehir, XVI. yüzyılda ordu güzergâhı özelliğine sahiptir. Ancak bu yüzyılın sonu ile beraber yol güzergâhının Erzincan'ın kuzey bölgesine kayması şehri sosyo-iktisadi açıdan olumsuz yönde etkilemiştir. XIX. yüzyılın ortasından itibaren bölgede telgraf hatları çekilmiş ve posta teşkilatı kurulmuş, bu vesileyle Erzincan bölge ve çevredeki kazalar ile haberleşmeyi daha hızlı sağlayabilmiştir.

Çalışmada Osmanlı Döneminde Erzincan ve çevresindeki ulaşım ve haberleşme sistemleri ele alınmıştır. Özellikle ana manzarayı oluşturan doğu batı yönlü vadiler ile bazı yerlerde bugün de önemini koruyan dağlık alanlar üzerindeki geçitler, bu dönemde Erzincan'ın ulaşım ve haberleşme sistemlerini belirlemiştir.

Anahtar Kelimeler: *Erzincan, Menzil, Haberleşme, Telgrafhane, Ulaşım.*

Abstract

Erzincan, since historical periods, has had a strategic position in terms of transportation routes in the direction of North to South and East to West besides its regional passway. The city, placed in left part of Anatolia, had a military destination in the 16th century. However, From 16th century onward, route destination was shifted to the North of Erzincan, which affected the city negatively in terms of socio economical aspect. From the 19th century, telegraph lines were installed, and post service was established; thus Erzincan achieved to communicate with the villages and subprovinces in nearby region.

In this study, transportation and communication systems of Erzincan and its environments in Ottoman period are discussed. Particularly, the valleys in East -West direction, main spectaculars of the region, and mountaneous areas of ever importance determined the transportation and communication systems of Erzincan.

Key Words: *Erzincan, Destination, Communication, Telegraph Office, Transportation.*

* Yrd. Doç. Dr. Erzincan Üniversitesi Eğitim Fakültesi. ERZİNCAN.(e posta: agul@erzincan.edu.tr)

I. GİRİŞ

Doğu Anadolu Bölgesinin kuzeybatısında Yukarı Fırat Bölümünde yer alan Erzincan, çeşitli doğal ve beşeri ortam özellikleri ile bölgenin diğer kesimlerinden ayrılır. Kuzeyinde Giresun, Gümüşhane, Bayburt; doğusunda Erzurum, güneyinde Bingöl, Tunceli, güneybatısında Elazığ ve Malatya; batısında ise Sivas illeri bulunur. Karadeniz, İç Anadolu ve Doğu Anadolu Bölgeleri birbirine yakınlaşması dolayısıyla bölgesel bir geçiş sahası durumunda olmanın yanında Erzincan tarihî devrelerden beri kuzey-güney ve doğu-batı yönlü ulaşım güzergâhlarının da kesiştiği bir konuma sahiptir.

Günümüz dünyasında kalkınmışlığın önemli göstergelerinden biri olan yollar, tarihin her döneminde gerek ekonomik, gerek sosyal ve gerekse askerî bakımdan hep önemli olmuştur.¹ Yolcu taşımacılığının yanında, orduların bir yerden başka bir yere sevki, merkezle idarî birimler arasındaki her türden iletişimin temini ve nihayet kervanlarla ticarî emtia'nın nakli keyfiyeti, en eski dönemlerden günümüze kadar devletler için hayati önem taşımaktadır.²

Osmanlı Devleti'nin iktisadî, siyasî ve askerî faaliyetlerinin icrası sistemli bir yol ağının teşekkülü ile mümkün olabilmıştır.³ Nitekim geniş bir coğrafya üzerine yayılan devlette, merkezin taşra yönetimi ile münasebet ve muhaberesi, toplanan askerlerin emin bir şekilde mahalline ulaştırılması, hacı ve tüccar kervanlarının sevkıyatı ve halkın ihtiyaçlarının temini ancak iyi bir yol sistemiyle sağlanabilmektedir.⁴

Osmanlı Devleti'nde haberleşme ve ulaşımın sağlanmasında Anadolu ve Rumeli'deki yollar, İstanbul merkez olmak üzere üç ana kola ve bunlar içerisinde tali yollara ayrılmaktaydı. Anadolu'daki yollar üç güzergâhı takip etmektedir. Bunlar:

Sağ kol yolu (Hac yolu); Üsküdar-Gebze-Eskişehir-Akşehir-Konya- Adana-Antakya yolu ile Halep ve Şam güzergâhını izleyen Hac yoludur.

Orta kol (Bağdat-Basra Yolu); Üsküdar-Gebze-İznik-Bolu-Tosya- Merzifon-Tokat-Sivas-Hasançelebi-Malatya-Harput-Diyarbakır-Nusaybin, Musul-Kerkük güzergâhını izleyen Bağdat- Basra yoludur.

Sol kol; İstanbul-Erzurum arasında yer alan sol kol, Merzifon'a kadar orta kolun izlediği yolu izleyerek buradan Lâdik-Niksar-Karahisar-ı Şarkî-Kelkit-Aşkale-Erzurum yoluyla Hasankale'den bir kol Kars'a, diğer bir kol da Tebriz'e ulaşmaktadır. (Eski İran yolu veya caddesi)⁵

¹ Ruhi Turhan, *Batı Anadolu Bölgesinin Kültürel Gelişimini Gösteren Kartografik Bilgiler*, İstanbul 1968, s. 29–40; R.Cevat Gürsoy, “Türkiye'nin Tabii Yolları”, *Türkiye Coğrafyası Dergisi*, sa. 26, 1974, s. 24–231; İbrahim Harekât, “Berid” *DİA*, c.5, İstanbul 1997, s.499–500; M.Fuat Köprülü, “Berid”, *İA*, c.2, İstanbul 1993, s. 541–549; Donald Edgar Pitcher, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası*, (çev. Bahar Tırnakçı), İstanbul 2001, s.7.

² Fatih Müderrisoğlu, “Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri”, *Türkler*, c.10, Ankara 2002, s. 920–922.

³ M.Yaşar Ertaş, “XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askeri Fonksiyonları”, *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, sa.1, Manisa 1997, s.91–98.

⁴ Sema Altunan, “Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler”, *Türkler*, c.10, Ankara 2002, s. 913–917.

⁵ Sevim İlgürel, “Abdurrahman Hibrî'nin Menâsik-i Mesâlik'i”, *TED*, sa.6, İstanbul 1975, s.114–128.

Bu yol sistemlerinde, Osmanlı Devleti XIX. yüzyıla kadar, merkezin taşra ile irtibatını ve devletin resmi haberleşmesini sırasıyla ulak hükmü, menzilhâne sistemi, in'âm hükmü, kirâcıbaşılık ve nihayetinde 1839 yılında kurulan posta teşkilâtı vasıtasıyla sağlamıştır. Devlet seferler sırasında orduyu cepheye ulaştırabilmek için bu ana yollar üzerinde tespit edilen menzillerden faydalanmıştır.⁶ Özellikle haberleşmeyi daha kolay ve emin bir şekilde yapabilmek için bu yollar üzerinde merkezi bir takım konak yerlerinin ihdâsı gerekli görülmüştür ki, “*menzilhane*” namıyla adlandırılan bu noktalar, aynı zamanda ordunun iâşesi ve ticarî nakliyatda da önemli faydalar getirmiştir.⁷

XVI. yüzyılın başlarına kadar “*ulak hükmü*” adı verilen bir sistemle sürdürülen haberleşme işleri, Sadrazam Lütü Paşa (1539–1541) zamanında ulakların hayvanları ile geçtiği yerlerde yöre halkına zarar vermeleri nedeniyle bu sistem kaldırılmış yerine menzil teşkilâtı kurulmuştur.⁸ Menzil teşkilâtı Fazıl Ahmed Paşa döneminde 1691 ve 1695 yıllarındaki reformlarla yeniden düzenlenmiştir.⁹

İlk başlarda haberleşme amacıyla kurulan menziller, daha sonra ordunun sefer esnasında iâşesinin sağlanması, özel haberleşmeler, şehirlerarası irtibatın temini ve ticarî malların nakli maksadıyla kullanıldı. Sefer zamanında gerekli olan zahireler menzil noktalarına getirilmekteydi. Menzilhanelerin bulunduğu kazaların kadılarına gönderilen fermanla askerin ihtiyacı olan iâşenin türü ve miktarı bildirilir, böylece ihtiyaç duyulan iâşe ve malzemeler önceden menzilhanelere toplanırdı. Ayrıca kadıların gönderdikleri raporlarla yolun durumu önceden öğrenilerek ordunun izleyeceği güzergâh buna göre belirlenirdi.¹⁰

Bütün yolların uygun yerlerindeki köy, kasaba ve şehirlerde kadrosu at ve habercilerden oluşan birer konaklama ve muhabere merkezi durumundaki menziller teşkil edildi. Habercilere “*ulak*” denilmekteydi. Kısa mesafeli haber durumlarında yaya haberciler de kullanılmaktaydı.¹¹

Ulaklar uğradıkları menzillerde dinlenir, belirlenmiş nizamlara göre beygir değiştirir ve yeni beygirlerle yollarına devam ederlerdi. Menzillerin idaresi için “*menzilci*” adı verilen görevliler tayin edilirdi. Menzilciler, şehirlerarasındaki haberleşmeyi sağlayan ulakların atlarını değiştirerek, dinlenmelerini temin ve diğer ihtiyaçlarını karşılamakla görevliydi.

⁶ Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulaklar ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966, (Genel Kurmay Başkanlığı Harp Dairesi Yayınları), sa.1, s.2; Cemal Çetin, *XVII-XVIII. Yüzyıllarda Konya Menzili*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya 2004, s.3–9.

⁷ Yusuf Halaçoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilâtı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, *Osmanlı Araştırmaları, II* (İstanbul 1981), s.123; Yücel Özkaya, “XVIII Yüzyılda Menzilhane Sorunu”, *DTCFD*, XXVIII–3/4 (1977), s.339–368; Hüdaî Şentürk, “Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilatına Genel Bir Bakış”, *Türkler*, c.14, Ankara 2002, s.446–456.

⁸ Lütü Paşa, *Asafnâme*, İstanbul 1326, s.10–11; Lütü Paşa, *Tevârih-i Al-i Osmân*, İstanbul 1341, s.379’da ulakların özellikle ilmiye mensuplarına zarar verdiklerini şöyle izah etmektedir; “...atları zebün olduğu yerde darben ve kahren bir aher kimesnenin atın olub giderlerdi ve bu ulaklar ekser ehl-i ilim tâifesine ayrışub atlarını atlarını yolda ve izde alub ve kâdi olanları ahurlarına girüb atların alub binüb giderlerdi”.

⁹ Yusuf Halaçoğlu, “Ulaşım ve Yol Sistemi”, *DİA*, c.3, İstanbul 1991, s.127–128.

¹⁰ Mehmet İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, İstanbul 2004, s.229–232; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen. Salih Özbaran), *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları no.31* İzmir 1984, s.27.

¹¹ Yaya habercilere Peyk denilmektedir. Bkz. Köprülü, “Berid”, *İA*, s.542–547.

Menzillerde menzilcinin (*menzil emini*) yanı sıra, menzil kethüdası, ahır kethüdası, odacı, sürücü ve menzilkeş adı verilen görevliler hizmet vermekteydi.¹²

Menzilcilerin görevleri, menzil hükmü ile seyahat eden ulaklara menzil beygiri sağlamak¹³, menzil masraflarını karşılamak, menzilhanelerin iç düzenini temin etmek ve menzilhaneyi yönetmektir.¹⁴ Menzilciler yaptıkları bu hizmet karşılığında avarız-ı divaniye ve tekâlif-i örfiye vergilerinden muaf tutulmuşlardı. Menzilhanelerin işlevlerinin sürdürülebilmesi için masraflarını karşılamak üzere ihtiyaç duyulan nakit, avarız, nüzul, imdad-ı hazeriyye, imdad-ı seferiyye ve salyane vergilerinden karşılanırdı.¹⁵

Ayrıca 1697 yılından itibaren yapılan düzenlemeyle menzil beygirlerinin yol veya saat ücretiyle kiralanma usulü de uygulanmıştı.¹⁶ Bu uygulama ile ulaklar menzilhaneden aldıkları her menzil "*bargiri*" (beygir) için kendilerine daha önceden devlet tarafından tahsis edilen beygir ücretini menziliye ödemeye başlamışlardır. Menzilhane masraflarının bir bölümü de bu yolla karşılanmıştı. Menzilhanelerdeki masrafların önemli bir bölümü menzil beygirlerinin bakımı ve beslenmeleri için yapılıyordu. Menzil hanelerdeki her beygirin yıllık ortalama masrafı 147,5 kuruş (17.700 akçe) idi.¹⁷

Menzillerin birbirlerine uzaklıkları eşit olmayıp, aralarındaki mesafeyi daha çok coğrafi şartlar, bölgenin emniyeti ile menzilhaneyi finanse ve idare edebilecek nitelikte yerleşmelerin varlığı belirlemiştir. Bu mesafeler genellikle 10–12 saat (yaklaşık 57–68 km¹⁸) civarındadır. Ancak yerleşimin seyrek olduğu yerler ile nüfus yoğunluğunun az olduğu bölgelerde mesafe 48 saate (yaklaşık 272 km) çıkabildiği gibi, müsait olan bölgelerde ise 3 saate (yaklaşık 17 km) kadar düşebilmekteydi.¹⁹

¹²Menzillerde ulaklara beygir verilmesi bunun dışında halktan zoraki beygir alınmaması emredilmişti. Beygir temin etmek şartıyla vergiden muaf hanelerin bazıları menzil nizamına aykırı, zayıf beygirler verdikleri, bundan dolayı da ulaklarında cebren halktan beygir aldıkları belirlenmiş ve bu uygulamalar yasaklanmıştır. *BA. C.NF. 411; MD. 28 hüküm 9 s.6.*

¹³ Menzil nizamına göre ellerinde menzil ahkâmı olan ulaklara beygir verilmesi ve nizama uyulması hususunda bkz. *BA. C.NF. 411, 168.*

¹⁴ Zeynel Özlü, "Göynük (Bolu) Menzil Teşkilatı'nda Görev Yapan Menzilciler", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Aralık 2006, c.8, sa.2, s.4.

¹⁵ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002, s.177.

¹⁶ "*Memâlik-i Rum-ili ve Anadolu'da vaki olan menzillerine (1109/1697) rüz-ı kasım'ın da saat başına onar akçe ücret tayin olup ve ulaklara bilâ ücret-i menzil bargiri verilüb her menzilin eşildüğüne göre, menzil bargirleri vaaz olunup umumen menzile nizam ferman olunmayın saat başına onar akçe ücreti menzilleri ahz kabz eylemek üzere ve ulaktan hâsıl olan ücret akçası menzillerin der-uhde ve iltizamından ihrac olunduktan sonra her bir bargirin teknilinde lazım olan yetmiş iki buçuk guruş taraf-ı miriden bi'temam tayin ve havale olunup...*" diye menzil nizamında uyulacak kurallar belirtilmiştir. *BA. MAD. 3169, s.2–6.*

¹⁷ S. Altunan, "Menzilhane", s.915; A. Antonov, "Menzil Sisteminin Organizasyonu", s.931.

¹⁸ İnalçık'a göre, 1 saat veya fersah-ı kadim: 7500 duvarcı arşımına karşılık gelmektedir. Ayrıca İnalçık yine aynı çalışmasında bir duvarcının arşımının uzunluğu ise 0,758 metre olarak verilmiştir. Buna göre 1 saat 5685 metreye tekabül etmektedir. Halil İnalçık, "Osmanlı Metrolojisine Giriş", (çev. Eşref Bengi Özbilen), *Türk Dünyası Araştırmaları*, sa.75, İstanbul 1991, s.21–49.

¹⁹ *BA. C.NF. 1760, 126, 965, 1471, 265, 1152*; C.J Heywood, "Some Turkish Archival Sources for The History of The Menzilhane Network in Rumeli During The Eighteenth Century (Notes and Documents on The Ottoman Ulak, 1), *Boğaziçi Üniversitesi Dergisi*, vols. 4–5, 1976–1977, s.40.

II. Klasik Dönem Erzincan ve Çevresinde Yol ve Menziller

Osmanlı yol sistemi içerisinde Erzincan'ın konumu, tarihi süreçte bir takım değişikliklere uğramıştır. Erzincan, XVI. yüzyılda ordu yolu, bu yüzyılın sonlarından itibaren ise Anadolu'nun sol koluna tali yollar ile bağlanan bir şehir konumundadır.

Fatih'in Otlukbeli, Yavuz Sultan Selim'in Çaldıran Seferi ve Kanuni'nin İrakeyn ile Revan Seferleri için takip ettikleri güzergâh Sivas'tan sonra Erzincan ve Erzurum arasındaki eski yol sistemi olmuştur. Matrakçı Nasuha göre Sivas-Erzincan-Erzurum istikametinde ordunun geçtiği güzergâh şöyledir: “*Sivas-Erzincan arasındaki merhale: Koçhisar, Sultan Çimeni der mukabele-i Koyulhisar, Karye-i Baru (Gümüşteğin), Yassı Çimen ve Erzincan, Erzincan-Erzurum merhalesi: Kazlı göl, Çeribaşı köyünün kurbünde Azim çayırı, Kabakluca ova (Aktepe), Kara viran, Çubuk boğaz, Tercan geçüb, Kal'a-i Hüban, Cinis ve Erzurum'a*”²⁰ ulaşmaktaydı.

Bu güzergâh üzerinde ordunun konaklaması için Sivas'tan itibaren Hafik, Zara, İmranlı gibi merkezler ki bunların aralarındaki diğer hanlar, seyahatleri kolaylaştıran önemli unsurlardır. Sivas-Erzincan arasındaki Sarhan (Kızıldağ ile Sakaltutan arasında), aynı zamanda Karadeniz'e paralel yol güzergâhının başladığı noktada kurulmuştu. Erzincan'a gelen yolcuların daha doğuya gitmek istediklerinde takip edecekleri güzergâhtan, bugünkü Sansa Boğazını takip ederek Tercan'a, Tercan'dan sonra Aşkale'nin güneyindeki eski Erzurum yolundan Kandilli ve Ilıca'ya ulaşıyordu. Bu güzergâh üzerinde Erzincan'dan sonra Cimin Boğazı'ndaki Cibice Hanı, Alakilise'nin 12 km. doğusundaki köyde yer alan Alaca Han, Sansa Deresi boyundaki Halil Ağa'nın Hanı, Mugar Hanı, Tercan'da Mama Hatun Kervansarayı, Aşkale'nin güneyindeki Hacı Bekir Hanı, ya Kandilli, ya da Aşkale üzerinden Ilıca'ya geldiğinde Daphane, yolcuların konaklaması amacıyla yapılmış hanlardı.²¹ Ancak Erzincan'ın 40 km. kadar doğusunda, bugünkü Tunceli yol ayrımının yakınlarında ve Sansa'ya gitmeden kuzeydoğuya ayrılan yol üzerindeki Sörperan Hanı, Hatun Hanı, Zunun Hanı gibi hanları geçerek Yollarüstü ve Tercan'a ulaşmak da mümkündü.²² Erzincan ovasına batı kısmından girişte (Sakaltutan'dan sonra)Hürrem ve kuzey istikametinden gelişte ise Hacı Ali (Pöske'den sonra) palangaları hem birer derbent hem de birer menzil noktası olarak görevini yerine getirmekteydiler.²³

İşte XVI. yüzyılın sonu ve XVII. yüzyılın başlarından itibaren kuzeydeki sol kol ehemmiyetini artırırken aynı oranda Erzincan-Erzurum yolunun da yoğunluğu azalmıştır. İstanbul-Erzurum arasında yer alan sol kol, Merzifon'a kadar orta kolun izlediği yolu takip ederek, buradan Lâdik-Niksar-Karahisar-ı Şarkî-Kelkit- Otlukbeli (Karakulak)-Aşkale-Erzurum yoluyla Hasankale'den bir kol Kars'a, diğer bir kol da Tebriz'e ulaşıyordu (Eski İran yolu veya caddesi).²⁴ Bu yola kuzey “*kervan yolu*” adı da verilmektedir. İstanbul'dan Erzurum'a ve oradan İran'a kadar devam eden yoldur. Sapanca'dan itibaren Mudurnu-Bolu-Amasya üzerinden Tokat'a ulaşır. Biraz ilerde Enderes (Suşehri) civarında eski askeri ana caddeye dâhil olurdu. Sonrada bu caddeyi bırakarak Şebinkarahisar-Kelkit-Aşkale üzerinden

²⁰ Matrakçı Nasuh, *Beyan-ı Menazil-i Sefer-i İrakeyn-i Sultan Süleyman Han*, (yayına haz. Hüseyin. G. Yurdaydın) Ankara 1976, s.42.

²¹ BA. C.NF. 34/1689, 18/673, 30/1495.

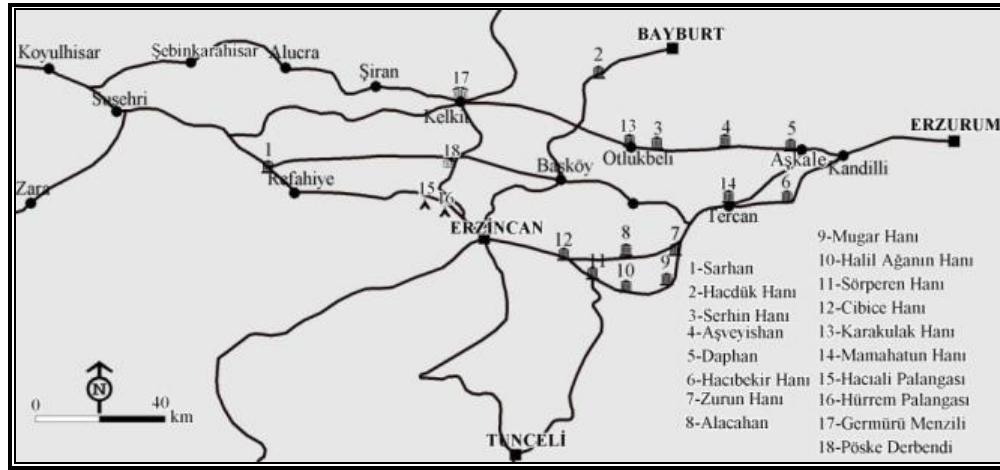
²² BA. C.NF. 25/1206, 18/874.

²³ BA. C.NF. 25/1206, 18/874.

²⁴ BA. D.MKF. 30363, 28529, 29102, 28619, 28254; C.NF. 51/2519. Ayrıca bkz. Sevim İlgürel, “Abdurrahman Hibrî'nin Menâsik-i Mesâlik'i”, *TED*, sa.6, İstanbul 1975, s.114.

geçen eski bir cadde kalıntısını takip ederek Erzurum'a ulaşır ve Ilıca civarında askeri cadde ile tekrar birleşirdi.²⁵

Eski güzergâhla bu yol arasında, Erzincan'ın kuzeyindeki Esence (Keşiş) Dağı yer almaktadır. Otlukbeli'nden sonra Karasu vadisini takip eden bu yolun, Aşkale ve Daphan üzerinden Ilıca'ya ulaştığı bilinmektedir. Otlukbeli'nin doğusunda kalan güzergâhta Karasu ırmağı vadisinde Aşkale'ye kadar iki han ismine rastlanmaktadır. Bunlardan birisi Serhin (Şuyud) Hanı ve diğeri de Karasu (Aşveyişan) Hanıdır.²⁶



Harita. 1. Osmanlı Döneminde Erzincan ve Çevresindeki Yol Güzergâhları ve Konaklama Sistemleri

Menzil defterlerinde yıl içerisinde Germürü'den Karakulak'a ve Erzincan'dan Erzurum istikametine giden Ulak sayısı mukayese edildiğinde 2/3 oranında Kelkit Yolunun daha işlek Erzincan'a uğrayan ulak sayısının ise daha az olduğu görülmektedir.²⁷ Refahiye, Erzincan, Üzümlü, Tercan, Aşkale ve Erzurum tarihi yolu²⁸ işlerlik itibarıyla üstünlüğünü yavaş yavaş Erzincan'ın kuzey bölgesinde Kelkit (Germürü) güzergâhındaki yollara bırakmıştır. İstanbul-Erzurum arasında yer alan sol kol, Merzifon'a kadar orta kolun izlediği yolu izleyerek buradan Lâdik-Niksar-Karahisar-ı Şarkî-Kelkit-Aşkale-Erzurum yoluyla Hasankale'den bir kol Kars'a, diğer bir kol da Tebriz'e ulaşıyordu. Bu kol Niksar'dan sonra Reşadiye ile devam edip Erzincan'ı pas geçerek Erzurum'a varmaktaydı. Bölgedeki sol kol işlerlik itibarıyla bir tasnife tabi tutulduğunda;

1. Reşadiye, Koyulhisar, Karahisar-ı Şarkî, Şiran, Kelkit (Germürü), Karakulak (Otlukbeli), Aşkale ve Erzurum.

2. Reşadiye, Suşehri, Çatalçam, Başköy, Tercan, Aşkale ve Erzurum

3. Refahiye, Erzincan, Üzümlü, Tercan, Aşkale ve Erzurum.(Eski ordu yolu)

²⁵ Matrakçı, *Sefer-i İrakeyn-i Sultan Süleyman Han*, s.56.

²⁶ Hamza Gündoğdu, "Aşkale Yakınlarında Karasu (Aşveyişan) Hanı", *VD, XXII*, Ankara 1991, s. 289-300.

²⁷ BA. D.MKF. 30363, 28529, 29102, 28619, 28254; C.NF. 51/2519.

²⁸ BA. C.NF. 25/1206, 18/874.

Erzincan'dan geçen diğer bir yol ise kuzey ve güney bölgelerini birbirine bağlayan yoldur. Bu hat: Trabzon-Diyarbakır yoludur.²⁹ Güzergâh; Kelkit menziline yani ana caddeden ayrılan bir yol ile Sıpikör Dağı'nı (Pöske Geçidi) geçerek Erzincan'a ulaşır ve buradan Kemah, Eğin, Ağın ve Elazığ veya Eğin, Arapkir'den Malatya'ya ulaşırdı. Ayrıca seyyahların bahsettiğine göre Eğin'den Divriği'ye uzanan bu yol ile Refahiye, Divriği ve Eğin'i birbirine bağlayan antik taş yol kalıntıları bulunmaktaydı.³⁰ Diğer bir yol ise XIX. yüzyılda seyyahlarında yoğun olarak kullanıldıkları³¹ Erzincan, Ovacık üzerinden Dersime ulaşan tali bir yol daha vardır.

Ayrıca Sansa Boğazına varmadan Sörperan Hanından güneye Kuzucan, Dersim ve Elazığ'a giden bir yolun yanı sıra çok işlek olmamakla beraber Geçit Deresinden ve Haçdük hanından geçerek Büyük Hayik köyü yakınındaki Zelhe Deresine oradan Bayburt'a ulaşan diğer bir yol Erzincan'ı diğer bölgelere bağlamaktaydı.³²

Erzincan kazası sınırları içerisindeki menzilhaneler genellikle 6 ila 12 saatlik mesafelerde (yaklaşık 40–70 km) kurulmuştur. XVII. yüzyılda yapılan hesaplama göre, Üsküdar'dan Erzincan'a posta sürücüsü 26 beygir kullanarak 222 saatte ulaşmaktadır. Buna göre bir menzilin diğer menzilden ortalama uzaklığı 7,7 saat kadardır.³³ Yol şartları ve ulaşım imkânlarının iyileşmesiyle 1917'de beygir yürüyüşüyle Erzincan-İstanbul arası yol mesafesi en kısa yoldan 101 saate inmiştir.³⁴ Erzurum-Erzincan arasındaki mesafe 32 saat³⁵ ve Erzincan-Trabzon arası ise 31 saatlik bir mesafeydi.³⁶

Tarihi süreç içerisinde Erzincan'ı doğu-batı, kuzey-güney gibi birinci derece ana yol şebekelerinden uzak tutan en önemli faktör, bulunduğu coğrafi yapının elverişsiz olmasıdır. Şehrin de üzerinde kurulmuş olduğu Erzincan Ovasının çevre ile olan ulaşımı çoğu yerde 2000 metrenin üzerindeki geçitler vasıtasıyla sağlanmaktadır. Kuşkusuz şehrin bu konumu ticari, nüfus ve iskân yapısını önemli ölçüde etkilemiş olmalıdır.

Bu başlık altında incelenebilecek diğer bir husus ise Erzincan kazasındaki ulaşım ve derbent faaliyetleridir. Erzincan kazası aynı adla anılan ovanın tamamından oluşmaktadır. Ovada başta Karasu³⁷ olmak üzere ana ırmağa kavuşan Çardaklı, Geçit, Vasgird, Mercan dereleri gibi çok sayıda akarsu yer alır. Akarsu vadileri cumhuriyet öncesi yol sisteminde

²⁹ 1642 tarihli defterde bu yolun ismi Trabzon-Diyarbakır yolu olarak adlandırmaktadır. Bu yol Erzincan ovasından çıkıp Kemah boğazına girdikten sonra Karasu vadisini takip ederek Eğin'e varmaktadır. Yol boyunca geçitlerde birçok köy köprücü ve derbentçi olarak kayıt edilmiştir. *BA. MAD. 5152.*

³⁰ J.G. Taylor, "Journal of a Tour in Armenia, and Upper Mesopotamia, with Notes of Researches in the Deyrsim Dagh, in 1866", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 38 (1868), pp. 281–361; Vincent W. Yorke, "A Journey in the Valley of the Upper Euphrates Source", *The Geographical Journal*, Vol. 8, No. 5 (Nov., 1896), pp. 453–472.

³¹ Celâlzâde Mustafa, *Selimmâne*, (haz. Ahmet Uğur, Mustafa Çuhadar), İstanbul 1997, s.575; A., Sagona, *An Archacological Survey of The Bayburt and Kelkit Region, Northeastern Anatolia: Pre Classical Period*, Antalya 1989, s.425.

³² Vincent W. Yorke, "A Journey in the Valley of the Upper Euphrates", s. 453–472.

³³ *BA. D.MKF. 27825*, s.5–10. Rumeli yol şebekelerinde menzilhane işleyişi ve menziller arasındaki mesafeler için bkz. Aleksandır Antonov, "Bulgar Topraklarında Kurulan Menzil Sisteminin Organizasyonu (XVI-XVIII Yüzyıllar)", (çev. Zeynep Zafer), *Türkler*, c.10, Ankara 2002, s.929–931.

³⁴ *BA. EUM. MHM. 172/90.*

³⁵ *BA. DH. EUM. MHM. 38/28.*

³⁶ *BA. ŞD. 2493/19*

³⁷ Bu ırmak ovayı tam ortadan ikiye bölmektedir. Kazanın idari yapısını oluşturan nahiyelere de sınır olmaktadır. Şehir bu bölünmede güney nahiye kısmında kalmıştır.

doğal yol güzergâhları olarak geçişleri kolaylaştırmışlardır. Buna karşılık yatağında yılın tamamında bol su bulunduran Karasu ile taşkın dönemlerinde küçük dere ve çaylar zaman zaman kazada ulaşımı zorlaştırmıştır. Bu amaçla Osmanlı döneminde şehir ve nahiyeler arasındaki irtibatı sağlamak amacıyla birçok köprü inşa edilmiştir.

1591 yılında Gönye köyü ahalişi derbentçi ve köprücü olarak görevlendirilmiştir. Defter kaydında “*karye-i mezbûze dört hane olup Gönye deresi demekle ma’rûf derbende de vâki olup daimâ âyende ve revendeden hâli olmadığından gayri mezbûr derbende tarik havfından ebnâ-i sebîl nice zaman mürûr u ubûrdan kalup ve karye-i mezbûre kurbunda zikr olunan derbenden carî nice nehrin tuğyanı zamanında nice davar ve âdem düşüp helâk olup ta’mir ve termim olunması lâzım olduğun ve zikr olunan nehrin Çermük deresinden Kızıl tarlaya varıncaya değin vaki olan köprülerin tamir ve termim edüp daima hıfz-ı hırsaset etmek üzere dört haneleri avarız-ı divaniye ve tekâlîf-i örfiyyeden olunmaların....*”³⁸ Köprücülük yapan diğer bir köy ise Kismikör köyüdür.³⁹ Köy yakınındaki Başköprü adıyla anılan köprünün harap olmasından dolayı bu köy halkından beş hane köprücü olarak tayin edilmiş ve avarız vergilerinden muaf ve müsellemler tutulmuşlardır.

1642 yılına ait defterde de kazada köprücük ile alakalı kayıtlar bulunmaktadır. Buna göre; nehir üzerinde bulunan köprülerin bakım ve tamiri ile bazı köyler görevlendirilmişlerdir. Bu köylerden biriside Handesi köyü halkıdır. Kayıтта, “*Karye-i mezbûr Nehr-i Fırat üzere bina olunan köprünün ta’mir ve meremmeti için ta’yin olunub eda-yı hizmet olmazlar ise ve köprü ta’mire muhtaç oldukça kendü mallarıyla ta’mir eylemezler ise avarızları mirî için alınmak şartıyla avâriz-ı divâniye ve tekâlîf-i örfiye’den muaf olmak üzere...*”⁴⁰ köy halkının sorumluluk ve muafiyetleri belirtilerek, Fırat Nehri üzerindeki köprünün bakım ve onarımını kendi mallarıyla yapmaları, şayet yapmazlar ise avarız hanesine dâhil edilip vergi tahsil edileceği bildirilmişti. Aynı şekilde Ergan/İrgan köyü ahalişi de Fırat Nehri üzerindeki köprünün bakım ve onarımıyla görevlendirilmiş, karşılığında da avarızdan muaf tutulmuşlardır. Bu durum “*Karye-i mezbûre dahi Erganik vasatında carî olan Nehr-i Fırat üzerinde binâ olunan köprünün ta’mir ve meremmetine ta’yin olunub ba’de’l-yevm köprü-yi mezbûre harabe ve ta’mire muhtaç oldukça kendü mallarından ta’mir idüb ma’mur saklamazlar ise avâriz-ı divâniyeleri mirî tarafından tahsil olunmak üzere avâriz-ı divâniye ve tekâlîf-i örfiyeden muafiyetleri deftere kayd olundu*” şeklinde ifade edilmiştir.⁴¹ Badranis köyü boş iken daha sonra bazı kimseler burada ziraat etmişler ve karşılığında köprücü olarak görevlendirilmişlerdir. “*Karye-i mezbûr Nehr-i Fırat üzere bina olunan köprünün ta’mir ve meremmeti için ta’yin olunub ...*”⁴² Bu kayıtlardan da anlaşıldığı üzere nehir ve çaylardan geçişler için devlet köprüler yaptırmış, yakın köy halkını da bu köprülerin bakım ve onarımından sorumlu tutmuş ve karşılığında birtakım vergilerden muaf etmiştir. Köprücülük faaliyetinin daha çok kuzey nahiyesindeki köylüler tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır. Ulaşımında köprücülük faaliyetlerinin yanı sıra XVIII. yüzyıla ait kayıtlarda Erzincan’da 58 kayıkçı (kelekçi) esnafına rastlanmıştır. Bu esnaf zümresi, güney ve kuzey nahiyedeki ahaliyi

³⁸ KKA. TD. 40, s.50a.

³⁹ KKA. TD. 40, s.89b.

⁴⁰ BA. MAD. 5152, s. 410.

⁴¹ BA. MAD. 5152, s. 422.

⁴² BA. MAD. 5152, s. 410.

karşı geçe ulaştırma işini ifa ediyorlardı. Karasu (Fırat) nehrinde her türlü ulaşım ve taşıma faaliyetlerinde bulunuyorlardı.⁴³

III. Tanzimat Sonrası Erzincan ve Çevresinde Yol ve Haberleşme

Klasik dönem olarak adlandırılan Tanzimat öncesinde devletin ulaşım politikası, geleneksel yöntemlerin dışına çıkmadan, mevcut yolların korunması şeklindeydi. Bu dönemde şehirlerarasındaki ulaşım ve nakliyat deve kervanları vasıtasıyla sağlanmaktaydı.⁴⁴ Karayolu taşımacılığı o kadar zor ve yavaştı ki yolculuklar mil veya kilometre olarak değil, mevsime ve araziye göre ölçülürdü.⁴⁵ Yılın belirli dönemleri hariç birçok bölgenin birbiriyle irtibatı kesiliyordu. Bu durum hem ekonomiyi hem de sosyal yapıyı olumsuz etkiliyordu.⁴⁶ II. Mahmud döneminde posta teşkilatının kurulması, yol, haberleşme ve ulaşım sistemi için önemli bir gelişme olmuştur. 1840 yılında posta nezareti kurulmuş ve Osmanlı posta işletmeleri bir düzene sokulmuştu.⁴⁷

Osmanlı hükümeti, Tanzimatla birlikte yurt genelinde karayolu onarım ve yapım çalışmalarına 1856'da başlamıştır. Bu dönem dış ticarete meydana gelen değişmelere paralel olarak kervan ve yolcuların daha iyi şartlar altında seyahat etmelerini sağlamak için düzenli yolların inşası hususu düşünülmeye başlandı. 1858 yılında bir nizamname ile "*Meclis-i Mebir*" kurularak yol, sokak, cadde, deniz ve nehir ulaşımı gibi bayındırlık konuları bu kurula havale edildi. Bu kurulun çalışmaları sonucu, öncelikle yönetmelikler hazırlanarak, bina ve yol yapımı çağdaş kurallara bağlandı. Daha sonra karayollarıyla ilgili olarak "*memalik-i mahruse-i şahane yollarının tanzim ve tesviyesi hakkında nizamname*" adlı bir yönetmelik hazırlandı. Bu nizamname gereğince vilayetleri birbirine bağlayan ana şoseler 7 m genişliğinde, kaza merkezlerini birbirine bağlayan yollar 4,5 m vilayet merkezine bağlayan yollar ise 5,5 m genişliğinde olması planlanmıştır.⁴⁸ Osmanlı Devleti'nde bu dönem yapılacak yollar devlet yolları ve vilayet yolları diye iki sınıfa ayrılmış, devlet yollarına numaralar verilmiştir. Yollar büyüklük itibarıyla 4 sınıfa ayrılmıştır:⁴⁹

1. Vilayet merkezinden İstanbul'a giden yollar.
2. Vilayet ve sancaklar arasındaki yollar.
3. Kazalar arasında ve kazalardan büyük şoselere giden yollar.
4. Nahiye ve köy yolları.

Erzincan sancağında yol onarım ve yol yapımı çalışmaları bu dört sınıfta da görülmektedir. İstanbul-Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum yolu birinci sınıf, Trabzon-Erzincan-Harpur ve Erzincan-Erzurum yolu ikinci sınıf, Kelkit, Karahisar-ı Şarkî, Eğin ve Gercanis yolları ise üçüncü sınıf yol çalışmalarına örnektir.

⁴³ BA. C.BH.33/594.

⁴⁴ İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyet Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler I*, Ankara 2004, s.95-105.

⁴⁵ Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu (1700-1922)*, İstanbul 2004, s.183.

⁴⁶ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara 1997, s.299.

⁴⁷ Nesimi Yazıcı, "Tanzimat'ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, 3, (Ankara 1992), s.333-377.

⁴⁸ S.J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, (çev. Mehmet Harmancı), c.2, İstanbul 1983, s.158-159.

⁴⁹ Nesimi Yazıcı, "Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", s.333-377.

1856–1904 yılları arasında bölgede onarım ve ıslah edilen yol şebekeleri şöyledir.⁵⁰

1. Erzincan-Dersim-Harpur yolu.
2. Erzincan-Mercan Boğazı-Dersim ile Erzincan-Hozat-Harpur ve Erzincan-Kemah-Eğın-Çarsancak-Gercanis yolları.
3. Trabzon-Gümüşhane-Kelkit-Erzincan-Eğın yolu.
4. Karahisar-ı Şarkî-Gümüşhane-Erzincan yolu.
5. Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum yolu.

1856–1904 yılları arasında Erzincan ve havalisinde Anadolu'da eski yolların ıslahı ve yeni yolların yapılması hususunda umumi bir imar faaliyeti başlamıştır. Yol yapım maliyetlerinin yüksek olması, coğrafi şartların elverişsizliği, savaş ve siyasi sebeplerden dolayı, yolların yapımına başlama ve bitirilme tarihleri arasında yaklaşık 50 yıllık bir dönem sürmüş ve yerleşimler arasındaki yollar ancak bölüm bölüm tamamlanmıştır.

Bu dönem bölgede yapılan yol çalışmalarında bölge ahalisinin bir kısmı işçi olarak bir kısmı ise ekonomik olarak katkıda bulunmuştur. Örneğin 1863 yılında Erzincan-Dersim arasındaki yolların yapımında bölgenin ileri gelenleri ve kaza yöneticileri sorumlu tutulmuştur.⁵¹ İnşa edilen yolların güvenliği için eski derbent noktalarında jandarma karakolları ve yolcuların konaklayacakları mekânlar inşa edilmiştir. 1902 yılında Erzincan-Kelkit arasında Sipikör Dağı'nın zirvesinde süvari jandarma karakolu inşa edilerek hem yol güvenliği hem de konaklama merkezi haline getirilmiştir.⁵² Bunun yanı sıra yolların geçtiği bölgelerde ihtiyaç duyulan yerlerde köprüler ve tüneller de yapılmıştır. 1890 yılında Gümüşhane-Erzincan-Eğın yolu boyunca 17 köprü ve 2 tünel inşası buna örnektir.⁵³

Büyük yol projelerinin masraflarını devlet, diğer küçük ölçekli olanlarını ise bölge halkı karşılamıştır. Örneğin devletin çok önem verdiği yol projelerinden birisi olan ve doğu-batı bölgelerini birbirine bağlayan Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum yol şebekesinin maliyetinin büyük bir kısmını devlet üstlenmiş ve bu yol ancak 1904'te tamamlanabilmiştir.⁵⁴

Erzincan ve havalisinde yapılan yeni yol çalışmaları, istikamet itibarıyla eskiden beri kullanılan tarihi yollardan farklı değildir. Aynı güzergâhlardaki imar faaliyetleri; yolların alt yapılarının iyileştirilmesi, tesviyesi, güvenliği ve daha hızlı ulaşım sağlamaya yöneliktir. İstanbul-Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum yol şebekesinin faaliyete geçmesi bölgede ulaşım açısından büyük bir farklılık ve yoğunluk oluşturmuştur. 4. ordunun merkezinin Erzincan'da olması devlet yolunun buradan geçmesini gerekli kılmıştır. Özellikle sınır güvenliği ve bölge

⁵⁰ BA. Y.A. HUS. 242/11; Y.MTV. 306/170; Y.PRK. UM. 13/78; İ.DH. 380/23057; A. MKT. MHM. 288/92 vb.

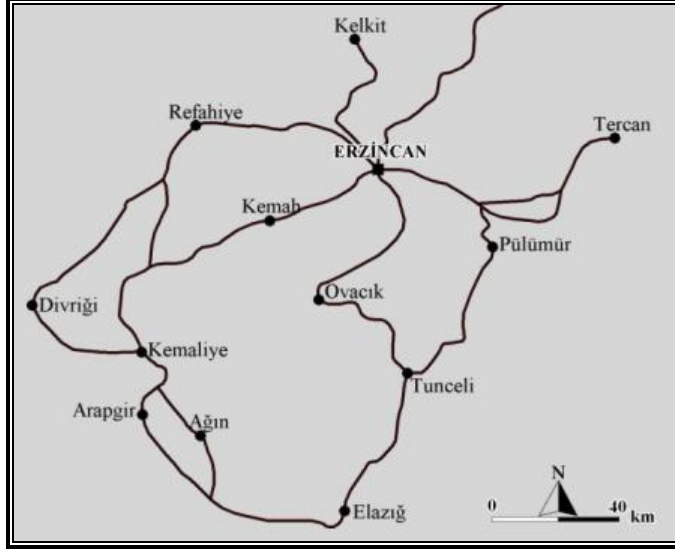
⁵¹ BA. A. MKT. MHM. 288/92.

⁵² BA. DH. MKT. 490/25.

⁵³ BA. Y.A. HUS. 242/11.

⁵⁴ BA. Y.MTV. 306/170.

emniyeti açısından yollar bir nevi askeri nitelikli şoselerdi. Erzinan-Erzurum ve Erzinan-Harpur arasında inşa edilen yollar asker nitelikli olma özellikleri ile ön plana çıkarlardı.⁵⁵



Harita. 2. Osmanlı Döneminde Erzinan Ve Yakın Çevresindeki Yol Güzergâhları

Ulaşım ve haberleşme imkânlarının geliştirilmesi ve ülke genelinde yaygınlaştırılması, ekonomide ciddi yapı değişikliklerine ortam hazırlanmıştı. Söz konusu hizmetlerin yaygınlaştırılması, özellikle tarım kesiminde kapalı veya kısıtlı üretimden, pazar için yapılan ticarî üretime geçişi hızlandırılmıştı. Tanzimat dönemine gelindiğinde Osmanlı idarecileri, ülke için haberleşme ve taşımacılığın önemini kavramış bulunuyorlardı. Kara taşımacılığının lüzumu da, hem idareciler ve hem de ülke de yaşayan halk tarafından anlaşılmış bulunuyordu. Bu sahada hedef, öncelikle yolların her mevsimde araba geçişine imkân sağlayacak hale getirilmesiydi. Ancak, Tanzimat sonrasında yol yapımında atılım yapılmaya çalışıldıysa da, içinde bulunulan gerçekten sıkıntılı ortam, bu sırada tam başarıya imkân vermedi. Kara taşımacılığı, demir yollar haricinde, hayvanlar sırtında devam etti. Devlet bölgedeki bütün yollara işlerlik kazandırmak, standartlarını artırmak ve devamlı açık tutabilme çabası içindeydi. Bölgedeki yollar: A. Ulaşım: Gıda sevkiyatı; herhangi bir kıtlığa mahal vermemek. B. Güvenlik; ülke ve bölge güvenliği ve askeri lojistiğin zamanında ulaşımı gibi. C. Haberleşme. D. Ticaret ve mal sevkiyatı gibi amaçlara matuftu. Netice itibariyle şehrin diğer bölgeler ile irtibatını sağlayan yollar, o yerleşim yerinin ticari potansiyelini, nüfusunu, sosyal ve kültürel vasıflarını birinci derecede belirlemekteydi.

III. 1. Telgrafhane ve Postahaneler

Osmanlı Devleti'nde şehirlerarası haberleşmenin vasıtası olan menzil teşkilatının öneminin azalması ile dünyada meydana gelen yeni haberleşme yöntemleri arasında bir paralellik vardır. 1839'da posta teşkilatının kurulmasıyla beraber postahaneler inşa edilip,

⁵⁵ BA. Y.PRK. UM. 13/78; İ.DH. 380/23057.

mektupları taşıyan posta tatarları veya sürücülerin sayısı artırılarak haberleşme daha kolay ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Haberleşmede diğer bir yenilik ise telgraftır.

Telgraf, Osmanlı Devleti'nde (1853–56) Kırım Savaşı sırasında kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı ülkesinde ilk telgraf hattı Kırım Harbi sırasında 1855 yılında askerî amaçlı olarak hizmete girmiştir. İlk sivil telgraf hattı Varna – Şumnu – Rusçuk – Bükreş hattı olarak hizmete açılmıştır. 15 Eylül 1855'de İstanbul – Edirne – Şumnu hattı da hizmet vermeye başlamıştır.⁵⁶

Telgrafın XIX. yüzyılın ikinci yarısında, Anadolu'da yaygınlaşmaya başladığı görülür. Anadolu'da önce İngilizlerin Londra – Bombay telgraf hattının bir bölümünü teşkil eden ve yapımına 1858 yılında başlanan Üsküdar, İzmit, Ankara, Yozgat, Sivas, Harput, Diyarbakır, Mardin, Cizre, Musul, Kerkük güzergâhlarını takip ederek Bağdat'a ulaşan Üsküdar – Bağdat hattı, 1861 yılında işletmeye açılmıştır.⁵⁷ Bu hattın yapılması Anadolu'nun içlerine kadar yeni telgraf hatlarının kurulmasını teşvik etmiş ve peyderpey Anadolu'nun en uç bölgelerine kadar telgraf hatları hızlı bir şekilde yaygınlaşmıştır.

Üsküdar – Bağdat hattının yapılmasından kısa bir süre sonra, Sivas'tan doğuya Erzurum'a ve Karadeniz bölgesindeki şehirlere hatların çekilmesi çalışmaları başlamıştır. Önce 1864 yılında Sivas - Erzincan hattı tamamlanarak hizmete açılmıştır. Daha sonra 1865 tarihinde Erzincan'dan Kars'a kadar uzanan telgraf hattı kullanıma girmiştir. 1866 tarihinde de Erzurum – Van hattı tamamlanmıştır. Böylece İstanbul'dan Van'a kadar olan telgraf hattı işletmeye açılmıştır.⁵⁸

Sivas'tan Kars ve Van'a kadar olan hatlar döşenirken Erzincan'dan hem Trabzon'a hem de Şebinkarahisar'a telgraf hatları çekilmiştir. Erzincan'dan Gümüşhane üzerinden Trabzon'a ulaşan hat, 1864 sonlarında bitirilerek hizmete açılmış bu hat daha sonra Batum'a kadar uzatılmıştır.⁵⁹(Şekil 1)

Erzincan'ın çevre kazalar ile olan telgraf haberleşmesi 1869'da hatların inşasıyla mümkün olmuştur. Bunun yanı sıra çevre kazalarda da postahaneler inşa edilmiş ve posta tatarlarının sayıları artırılmıştır. Erzincan'ın kuzey-güney ve doğu-batı doğrultusunda haberleşmede coğrafi ve askerî açıdan stratejik konumu itibarıyla de bölgedeki haberleşmede önemi artmıştır. Şehir; Trabzon-Harput⁶⁰, Sivas-Erzurum⁶¹ haberleşme hatlarının kavşağında bulunmaktadır.

⁵⁶ Mustafa Kaçar, *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854 – 1871)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1986, s. 40; Neriman Ersoy Hacısalihoğlu, “Kırım Savaşında Haberleşme: Varna Telgraf Hattı Şebekesi”, *Savaşın Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853 – 1856) (22 – 23 Mayıs 2006)*, *Bildiriler*, İstanbul 2007, s. 119 – 130; Nesimi Yazıcı, “Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu”, *150. Yılında Tanzimat*, (Yayına Haz. Hakkı Dursun Yıldız), Ankara 1992, s. 180 – 187.

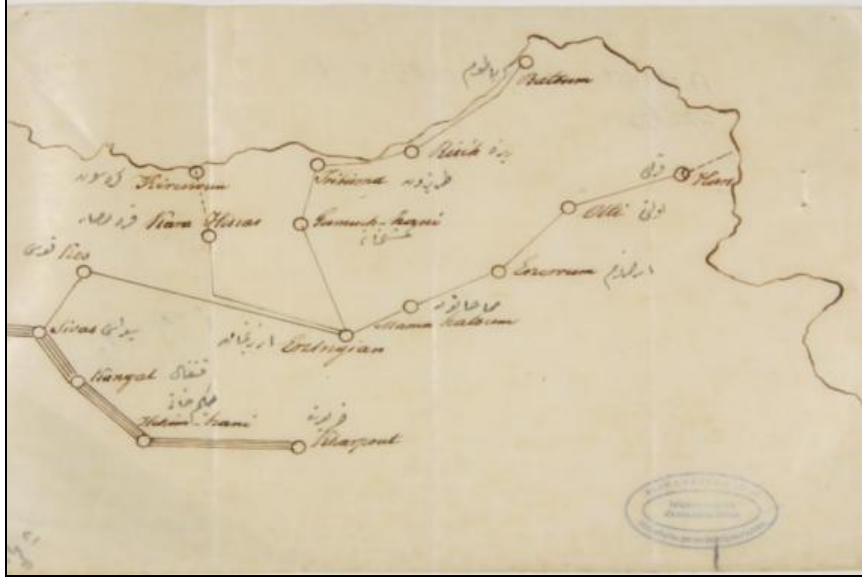
⁵⁷ Davison H. Roderic., “Osmanlı İmparatorluğu'na Elektrikli Telgrafın Girişi”, *OTAM*, (çev. Durdu Mehmet Burak), sa: 14, Ankara 2003, s. 354.

⁵⁸ Ayşegül Okan, *The Ottoman Postal and Telegraph Services In The Last Quarter of The Nineteenth Century*; The Atatürk Institute for Modern Turkish History, Boğaziçi University, İstanbul 2003, s. 32–34.

⁵⁹ BA. A. MKT. MHM. 422/39.

⁶⁰ BA. A. MKT. MHM. 270/68.

⁶¹ BA. A. MKT. MHM. 270/94.



Şekil.1. Bölge Telgraf Hatlarının Krokisi (A. MKT. MHM. 422/39)

Telgraf hatlarının çekilmesinin yanı sıra Erzincan telgrafhanesi de 1864’de halktan toplanan yardımlar ve şehrin ağnam gelirlerinden istifade edilerek hizmete açılmıştır.⁶² Ancak telgrafhanenin inşasından sonra burada çalışacak yetişmiş memurlara ihtiyaç duyulmuş bu vesileyle İstanbul’dan telgraf memuru istenmiştir.⁶³ Kısa bir süre sonra telgraf nezaretinden dördüncü ordu müşirliğine gönderilen cevabi yazıda Erzincan ve Erzurum’a birer nefer telgraf memurlarının yola çıkarıldığı ve gerekli gayreti gösterecekleri ifade edilmiştir.⁶⁴ Erzincan telgrafhanesinin yeniden inşası 1893’te gündeme gelmiştir. Kaza halkının iane akçesi ve devletin desteği ile 27140 kuruşa mal olan yeni bir telgrafhane inşa edilmiştir.⁶⁵

1864’te bölgede telgraf ana hatları ve telgrafhanelerin inşası tamamlandıktan sonra 1869’da Kemah, Eğin, Arapkir telgraf hattı inşasına başlanmıştır. Bu dönem, Erzincan üzerinden geçen ve bitirilen diğer bir telgraf hattı ise Kuzacan ve Kiğı hattıdır. Devlet bu hattın inşası için büyük gayret sarf etmiştir. Erzincan’da dâhil adı geçen kazalarda, bu hatta çalışmak üzere, bir hayli amele toplanmıştır. Bu hattın 75 km lik kısmı Erzincan vilayeti dâhilindedir.⁶⁶

Telgraf hatlarının tesisi ile haberleşmede büyük bir kolaylık ve hız sağlanmıştır. Bu dönem posta taşımacılığına da önem verilmiştir. Mektup eskiden olduğu gibi posta tatarları ve

⁶² BA. A. MKT. MHM. 302/22; BEO. 81/6052.

⁶³ BA. A. MKT. MHM. 305/96, left.1.

⁶⁴ BA. A. MKT. MHM. 302/22; left.4; 307/30.

⁶⁵ BA. Ş.D. 2623/28, 2849/11; İ.PT. 2.

⁶⁶ BA. Ş.D. 2493/19.

sürücüler taşımaktaydı. 1896'da Trabzon, Gümüşhane,⁶⁷ Erzincan ve Erzurum arasında haberleşmenin daha hızlı temini için haftada bir olan tatar sayısı ikiye çıkarılmıştır.⁶⁸

Bu yol güzergâhı üzerinde posta tatarları sayısı artırılarak, devlet bu vesileyle kuzey-güney haberleşmesini daha işler hale getirmek istemiştir. 1872'de Trabzon'dan Mamuratülaziz'e kadar postahanelerin inşasının hemen bitirilmesi istenmektedir. Bu vesileyle Kemah, Eğin, Arapkir ve Çemişgezek bölgenin posta hattına dâhil edilmiş oluyordu.⁶⁹

Netice itibarıyla, postanın olduğu gibi, daha hızlı haberleşme imkânı sağlayan telgrafın da yapacağı olumlu katkı, Osmanlı idarecileri tarafından bilinmekte idi. 1864–1896 yılları arasında devlet, Erzincan sancağı ile birlikte çevre vilayet ve kazalarda devlet ve vatandaş iş birliğiyle telgraf hattı çekme ve telgrafhane inşa etme seferberliğini başlattığı görülmektedir. Osmanlı ülkesinde telgrafın, postada olduğu gibi, bir geçmişi bulunmaması dolayısıyla, kurulan idare yepyeni bir organizasyondur ve yeni telgrafçılığı bilen elemanlara ihtiyaç hâsıl olmuştur.⁷⁰ Osmanlı Devleti, telgraf tesislerini kurduğu sırada, makine, araç ve gereç açısından hemen tamamıyla dışa bağımlıydı.⁷¹

VI. SONUÇ

Çalışmada elde edilen bulgular genel başlıklar altında bir değerlendirmeye tabi tutulursa:

1. Erzincan bölgesel bir geçiş sahası durumunda olmanın yanında, aynı zamanda kuzey-güney ve doğu-batı yönlü ulaşım güzergâhları açısından da tarihî dönemlerden beri stratejik bir konuma sahiptir.

2. Ulaşım hatları açısından Anadolu'nun sol kolu üzerinde bulunan şehir, XVI. yüzyılda ordu güzergâhı özelliğine sahiptir.

3. XVI. yüzyılın sonu ile beraber yol güzergâhının şehrin kuzey bölgesine kaymasıyla Anadolu'nun sol koluna bağlantısı Refahiye ve Sipikör Geçidi vasıtasıyla Kelkit üzerinden olmuştur.

4. Erzincan Trabzon-Diyarbakır yolunun kesişme noktasındadır. Bu yol Erzincan'da 4 kola ayrılmıştır. Birinci kol Kemah, Eğin üzerinden Elazığ veya Malatya, ikinci kol Süprehan hanından Kuzucan (Pülümür), Kiğı ve Dersim, üçüncü kol Ovacık üzerinden Dersim ve Harput ve nihayet son kol ise Süprehan hanından kuzeye Karakulak menziline tekrar kuzeydeki ana caddeye dâhil olarak Erzurum'a ulaşmaktadır.

5. XVI. yüzyılda kullanılan yol şebekeleri XX. yüzyıla kadar kullanılmıştır. Bu yollar üzerinde onarım ve genişletme faaliyetleri yapılmıştır. Telgraf hatları da yol istikametlerince çekilmiştir.

⁶⁷ BA. A. MKT. MHM. 319/98.

⁶⁸ BA. İ.PT. 7, left.1,2. (1314. Ca. 20).

⁶⁹ BA. A. MKT. MHM. 448/24.

⁷⁰ Telgrafhanelerde istihdam edilmek üzere memur yetiştirilmesi için bkz. BA. HR. MKT. 219/5.

⁷¹ BA. İ.PT. 4/1313.Ra-02.; İ.HR. 209/12059.

6. XIX. yüzyılın ortasından itibaren bölgede telgraf hatları ve posta teşkilatı kurulmuştur. Bu vesileyle Erzincan hem bölgesel hem de çevresindeki kazalar ile haberleşmesini sağlayabilmiştir.

7. Erzincan kazasında ova üzerindeki akarsular ulaşımı coşkun aktıkları dönemlerde olumsuz etkilemekteydi. Bu sebepten köprüler inşa edilerek ulaşım sağlanmıştır. Bunun yanı sıra kazada 58 civarında akarsular üzerinde taşıma ve ulaşım işiyle uğraşan kayıkçı esnaf grubu da nehir nakliyeciliğinde çalışmaktaydı.

8. Erzincan şehrinin bütün bölgeler ile ulaşımı ortalama 2000 metre yüksekliğindeki geçitleri aşmak suretiyle gerçekleştiğinden bu coğrafi konumu ulaşımı olumsuz etkilemiştir.

9. Kazada; her dönemde meydana gelen doğal afetler ve ulaşım şartlarındaki olumsuzluktan dolayı dış dünya ile istenilen düzeyde irtibatının olmaması gibi daha birçok sebepler bölgede sufi veya mistik düşüncelerin yaygın olmasına zemin hazırlamış olabilir.

10. Şehrin ana yolun uzağında kalması, bölgenin sosyal ve iktisadi yapısı üzerinde olumsuz etki yapmış ve şehir kendisine yetecek mal ve hizmet üretiminden öteye geçememiştir.

KAYNAKÇA**I.Arşiv Kaynakları*****1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi. İstanbul.****2. Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Arşivi.****II. Araştırma ve İnceleme Eserler.**

A., Sagona, *An Archacological Survey of The Bayburt and Kelkit Region, Northeastern Anatolia: Pre Classical Period*, Antalya 1989.

Aleksandır Antonov, “Bulgar Topraklarında Kurulan Menzil Sisteminin Organizasyonu (XVI-XVIII Yüzyıllar)”, (çev. Zeynep Zafer), *Türkler*, c.10, Ankara 2002, s.929–931.

C.J Heywood, “Some Turkish Archival Sources for The History of The Menzilhane Network in Rumeli During The Eighteenth Century (Notes and Documents on The Ottoman Ulak, 1), *Boğaziçi Üniversitesi Dergisi*, vols. 4–5,(1976–1977), s.40–62.

Cemal Çetin, *XVII-XVIII. Yüzyıllarda Konya Menzili*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya 2004.

Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen. Salih Özbaran), *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları no.3*, İzmir 1984.

Davison, Roderic H., “Osmanlı İmparatorluğu’na Elektrikli Telgrafın Girişi”, *OTAM*, (çev. Durdu Mehmet Burak), Sayı: 14, Ankara 2003, s. 354–372.

Donald Edgar Pitcher, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Tarihsel Coğrafyası*, (çev. Bahar Tırnakçı), İstanbul 2001.

Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu (1700–1922)*, İstanbul 2004.

Fatih Müderrisoğlu, “Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti’nde Menzil Yerleşimleri”, *Türkler*, c.10, Ankara 2002, s. 920–922.

Neriman Ersoy Hacısalihoğlu, “Kırım Savaşında Haberleşme: Varna Telgraf Hattı Şebekesi”, *Savaştan Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853 – 1856) 22 – 23 Mayıs 2006 Bildiriler*, İstanbul 2007,s. 119 – 130.

Nesimi Yazıcı, “Tanzimat’ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *OTAM*, 3(Ankara 1992),s.333–377.

Halil İnalçık, “Osmanlı Metrolojisine Giriş”, (çev. Eşref Bengi Özbilen), *Türk Dünyası Araştırmaları*, sa.75, İstanbul 1991, s.21–49.

Hamza Gündoğdu, "Aşkale Yakınlarında Karasu (Aşveyishan) Hanı", *VD*, XXII, Ankara 1991, s. 289–300.

Hüdaî Şentürk,“Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilatına Genel Bir Bakış ”, *Türkler*, c.14, Ankara 2002, s.446–456.

İlber Ortaylı, “Devenin Taşıma Maliyet Eğrisi Üzerine Bir Deneme”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler I*, Ankara 2004, s.95–105.

Lütfi Paşa, *Asafnâme*, İstanbul 1326.

M.Fuat Köprülü, “Berid”, *İA*, c.2, İstanbul 1993, s. 541–549.

M. Yaşar Ertuş, “XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli’deki Menzillerin Askeri Fonksiyonları”, *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, sa.1, Manisa 1997, s.91–98.

Matrakçı Nasuh, *Beyan-ı Menazil-i Sefer-i Irakeyn-i Sultan Süleyman Han*, (yayına haz. Hüseyin. G. Yurdaydın) Ankara 1976.

* Belgelerin tasnif numaraları dipnotlarda belirtilmiştir.

- Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamanıçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, İstanbul 2004.
- Musa Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara 1997.
- Mustafa, Kaçar, *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854 – 1871)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1986.
- Ayşegül Okan, *The Ottoman Postal and Telegraph Services In The Last Quarter of The Nineteenth Century*; The Atatürk Institute for Modern Turkish History, Boğaziçi University, İstanbul 2003.
- R.Cevat Gürsoy, “Türkiye'nin Tabii Yolları”, *Türkiye Coğrafyası Dergisi*; sa. 26, 1974, s. 224–231.
- İbrahim Harekât, “Berid” *DİA*, c.5, İstanbul 1997, s.499–500;
- Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulaklar ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966.
- Ruhi Turhan, *Batı Anadolu Bölgesinin Kültürel Gelişimini Gösteren Kartografik Bilgiler*, İstanbul 1968.
- Sema Altunan, “Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler”, *Türkler*, c.10, Ankara 2002, s. 913–917.
- Sevim İlgürel, “Abdurrahman Hibri'nin Menâsik-i Mesâlik'i”, *TED*, sa.6, İstanbul 1975, s.114–128.
- S.J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, (çev. Mehmet Harmancı), c.2, İstanbul 1983, s.158–159.
- Vincent W. Yorke, “A Journey in the Valley of the Upper Euphrates”, *The Geographical Journal*, Vol. 8, No. 5 (Nov., 1896), pp. 453–472.
- Nesimi Yazıcı, “Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu”, *150. Yılında Tanzimat*, Yayına Haz. Hakkı Dursun Yıldız, Ankara 1992, s. 180 – 187.
- Yusuf Halaçoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilâtı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, *Osmanlı Araştırmaları, II* (İstanbul 1981).
- _____, “Ulaşım ve Yol Sistemi”, *DİA*, c.3, İstanbul 1991, s.127–128.
- _____, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002.
- Yücel Özkaya, “XVIII Yüzyılda Menzilhane Sorunu”, *DTCFD*, XXVIII–3/4 (1977), s.339–368.
- Zeynel Özlü, “Göynük (Bolu) Menzil Teşkilatı'nda Görev Yapan Menzilhaneler”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Aralık 2006, c.8, sa.2, s.4–32.